

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti využití osobní železniční dopravy pro osoby s omezenou schopností
pohybu nebo orientace v Libereckém kraji

Lada Poláková

Diplomová práce

2019

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2017/2018

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Lada Poláková**
Osobní číslo: **D16447**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Možnosti využití osobní železniční dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace v Libereckém kraji**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Teoreticko-metodologická východiska dopravy osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace
2. Analýza současného stavu možností využití osobní železniční dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace
3. Návrh na zlepšení možností využití osobní železniční dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace
4. Zhodnocení návrhu

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Monika Skalská, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **30. října 2017**
Termín odevzdání diplomové práce: **17. května 2019**



doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.



doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 12. dubna 2019

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012 Pravidla pro zveřejňování závěrečných prací a jejich základní jednotnou formální úpravu, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 17. 5. 2019

Lada Poláková

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucí práce Ing. Monice Skalské, Ph.D., za její čas, vstřícný přístup, cenné rady a doporučení při zpracovávání diplomové práce. Děkuji též své rodině za trpělivost, podporu a pomoc po celou dobu studia. V neposlední řadě děkuji všem, kteří byli ochotni zodpovídat mé dotazy.

ANOTACE

Tato diplomová práce se zaměřuje na možnosti využití osobní železniční dopravy daného území pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Práce obsahuje analýzu stávající situace a vyhodnocení dostupnosti osobní železniční dopravy pro zvolenou kategorii osob. Na základě analýzy a dotazníkového šetření jsou navržena opatření pro zlepšení možností přepravy osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace a zhodnocena navržená opatření.

KLÍČOVÁ SLOVA

dostupnost, osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace, osobní železniční doprava, Liberecký kraj

TITLE

Possibilities of utilization of passenger railway transport in region of Liberec for people with reduced mobility or orientation

ANNOTATION

The thesis is focused on possibilities of utilization of passenger railway transport in the selected area for people with reduced mobility or orientation. The thesis consists of the analysis of the current situation and the evaluation of accessibility of passenger railway transport for the chosen category of people. Based on the analysis and questionnaire survey are suggested possibilities to improve of transport for people with reduced mobility or orientation. The proposed measures are evaluated.

KEYWORDS

accessibility, people with reduced mobility or orientation, passenger railway transport, region of Liberec

OBSAH

ÚVOD	10
1 TEORETICKO-METODOLOGICKÁ VÝCHODISKA DOPRAVY OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	11
1.1 Obecná východiska dopravy osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace	11
1.1.1 Prameny práva.....	12
1.2 Dostupnost a přístupnost dopravy	16
1.3 Charakteristika OOSPO	17
1.3.1 Osoby s pohybovým postižením	18
1.3.2 Osoby se zrakovým postižením	19
1.3.3 Osoby se sluchovým postižením.....	19
1.3.4 Osoby s mentálním postižením	19
1.3.5 Osoby pokročilého věku	19
1.4 Problematika přístupné dopravy	19
1.4.1 Bariéry a jejich dělení	20
1.4.2 Bezbariérové prostředí	21
1.4.3 Prvky bezbariérového prostředí	21
1.5 Informační systémy a zařízení	28
1.6 Personál.....	29
1.7 Metodologická část	30
1.7.1 Pozorování	31
1.7.2 Dotazování	31
1.7.3 Expertní rozhovor.....	34
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU MOŽNOSTÍ VYUŽITÍ OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	35
2.1 Charakteristika Libereckého kraje	35
2.2 Železniční dopravci v Libereckém kraji.....	35
2.2.1 Společnost České dráhy, a. s.	36
2.2.2 Společnost Die Länderbahn GmbH (TRILEX).....	36
2.3 Železniční tratě v Libereckém kraji	36
2.4 Železniční stanice a zastávky v Libereckém kraji.....	38
2.4.1 Stanice Liberec.....	39
2.4.2 Stanice Česká Lípa hl. n.	41

2.4.3	Stanice Stará Paka	42
2.4.4	Stanice Tanvald	43
2.4.5	Stanice Turnov	45
2.5	Dílčí závěr	46
2.6	Vozy a jednotky	49
2.7	Dílčí závěr	52
2.8	Informace	53
2.9	Dílčí závěr	54
2.10	Personál	54
2.11	Dílčí závěr	55
2.12	Přepravní a tarifní podmínky	55
2.13	Dílčí závěr	56
2.14	Dotazníkové šetření	57
2.14.1	Operacionalizace	57
2.14.2	Tvorba dotazníku	58
2.14.3	Vlastní dotazování	59
2.14.4	Vyhodnocení dotazníků a zpracování výsledků tázání	60
2.15	Dílčí závěr	81
2.16	Souhrnný závěr	82
3	NÁVRH NA ZLEPŠENÍ MOŽNOSTÍ VYUŽITÍ OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE	84
3.1	Přístupnost stanice Liberec	84
3.2	Přístupnost čekáren a krytých prostor	85
3.3	Přístupnost nástupišť	87
3.4	Informace	88
3.4.1	Informační tabule	88
3.4.2	Akustické hlášení ve vlaku	89
3.4.3	Indukční smyčky a zesilovací zařízení	89
3.4.4	Akustické orientační majáčky	91
3.4.5	Orientační hmatové plány	91
3.4.6	Štítky na schodišťová madla	92
3.4.7	Označení dveří WC haptickými štítky	92
3.4.8	Informace o výlukách	93
3.5	Personál	94

3.6	Možné zdroje financování.....	95
3.6.1	Evropský fond pro regionální rozvoj	95
3.6.2	Státní fond dopravní infrastruktury	95
3.6.3	Národní program pro rozvoj mobility	95
4	ZHODNOCENÍ NÁVRHU	96
4.1	Vyčíslení nákladů navrhovaných úprav	96
4.2	Přínos návrhů	102
	ZÁVĚR	104
	POUŽITÁ LITERATURA.....	106
	SEZNAM TABULEK.....	115
	SEZNAM OBRÁZKŮ	116
	SEZNAM ZKRATEK.....	118
	SEZNAM PŘÍLOH	119

ÚVOD

Veřejná doprava má své nezastupitelné místo v životě obyvatel. Výraznou měrou přispívá k dobrému fungování a rozvoji společnosti. Ten však přináší také vzrůstající potřeby a požadavky uživatelů veřejné dopravy. V moderní společnosti by měly být vytvořeny rovné podmínky pro všechny občany, tedy i pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace (dále jen OOSPO). Tato kategorie uživatelů veřejné dopravy tvoří významnou skupinu obyvatel. Často je veřejná doprava pro OOSPO jedinou možností cestování. Je důležité si uvědomit, že mezi OOSPO nelze řadit pouze osoby s trvalým postižením, ale může se jimi stát kdokoli z nás následkem dočasného úrazu, v případě cestování s dětským kočárkem, jízdním kolem či objemnými zavazadly. Z jiného úhlu pohledu lze každého jedince vnímat jako osobu, která se během svého vývoje po určitou dobu svého života stává OOSPO, jako malé dítě, rodič, senior. Dopravci i vlastníci infrastruktury jsou si této skutečnosti velmi dobře vědomi, a proto přizpůsobují dopravní systém těmto osobám systematickým vytvářením přístupného prostředí.

Základním posláním dopravců, manažerů infrastruktury či zástupců veřejného sektoru by měla být snaha o vybudování takového prostředí, které umožní OOSPO v co největší míře samostatný pohyb bez závislosti na cizí pomoci. Všichni uživatelé veřejné dopravy bez ohledu na různá omezení by měli mít zajištěn kvalitní servis na odpovídající úrovni, přičemž je třeba věnovat maximální pozornost jejich specifickým potřebám. Zpřístupňování prostředí osobní železniční dopravy pro OOSPO může způsobit zvýšení atraktivity železniční dopravy pro její uživatele a posílit pozici železniční dopravy na trhu vůči jiným dopravním módům a dopravcům, kteří v rámci nich operují.

Tato práce se zaměří na dostupnost služeb osobní železniční dopravy pro OOSPO v Libereckém kraji. Východiskem pro tvorbu práce bude problematika dopravy OOSPO v teoretické rovině. Pro analytickou část práce budou využity metody pozorování a dotazníkového šetření. Na základě analýzy budou stanoveny návrhy na zlepšení služeb. Návrhy budou následně zhodnoceny s ohledem na jejich ekonomické a sociální dopady.

Cílem této diplomové práce bude posoudit dostupnost služeb pro zvolenou cílovou skupinu, identifikovat faktory, které ovlivňují vnímání těchto uživatelů dopravy, identifikovat slabé stránky a navrhnout případná zlepšení.

1 TEORETICKO-METODOLOGICKÁ VÝCHODISKA DOPRAVY OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Pro moderní a civilizovanou společnost by mělo být závazné právo každého občana na kvalitní, dostupnou a bezpečnou dopravu. Ve společnosti se však nacházejí skupiny osob, které by mohly být z využívání dopravy vyloučeny, neboť pro využití dopravy vyžadují specifické podmínky. Mezi takové skupiny osob se řadí OOSPO, pro které je nezbytnou podmínkou pro využívání dopravy odstranění překážek, které jim ve využívání dopravy brání.

Doprava má své nezastupitelné místo v životě obyvatel a výraznou měrou přispívá k dobrému fungování a rozvoji společnosti. Existují však skupiny osob, které z nejrůznějších důvodů preferují využívání veřejné dopravy, nebo jsou nuceni tento druh dopravy využívat, protože pro ně neexistuje jiná možnost. Těmito důvody mohou být např. bezpečnost, environmentální dopady dopravy, alternativní využití času, cena za přepravu, absence vlastnictví osobního automobilu nebo řidičského oprávnění, možnost vyhnout se kongescím apod. Schmeidler (2014) uvádí, že problémy s poskytováním dopravy mohou posilovat exkluzi, neboť je lidem zabráněno v přístupu ke službám či aktivitám. Podotýká dále, že zejména vyšší věk a invalidita mohou způsobit, že tito lidé přestanou veřejnou dopravu využívat, což je výrazně znevýhodní. Schlingensiepen et al. (2015) podotýkají, že velké množství osob s nějakým druhem postižení není schopno samostatně řídit osobní vozidlo. Proto je zpřístupnění veřejné dopravy klíčem ke zlepšení mobility těchto osob a kvality života obecně.

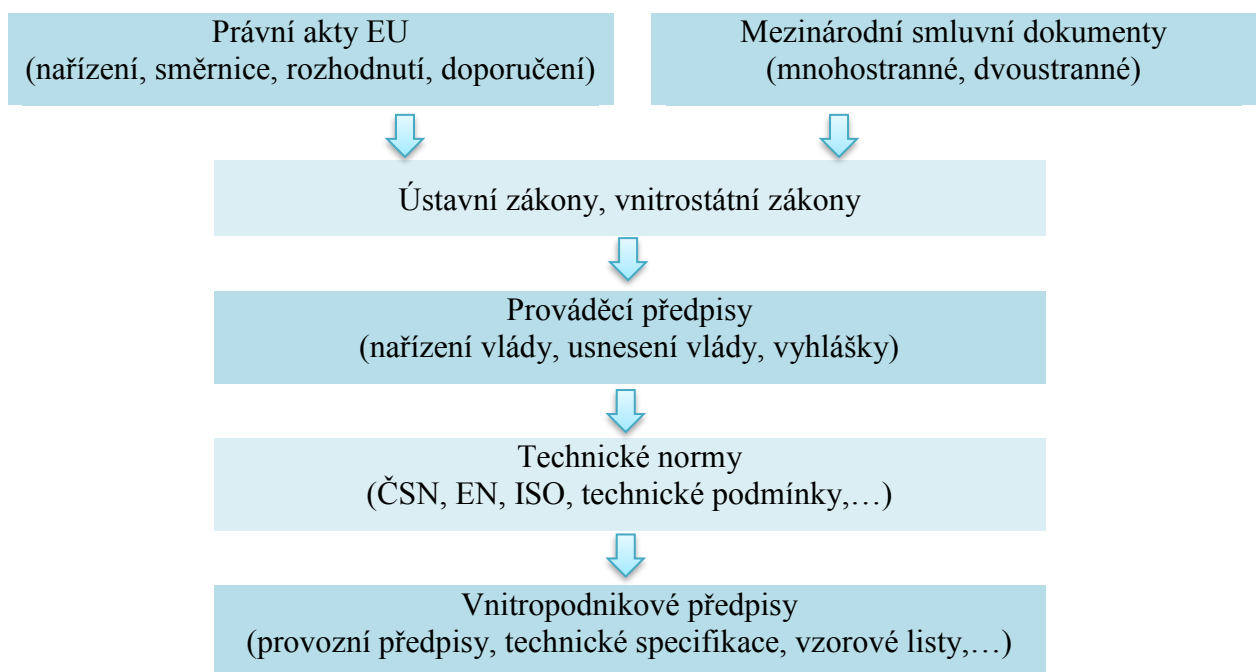
1.1 Obecná východiska dopravy osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Doprava je ve své podstatě službou zákazníkům a v obecné rovině má na poptávku po dopravě vliv celá řada faktorů. Melichar a Ježek (2004) řadí mezi faktory, které určují poptávku zákazníka po dopravě, cenu, úroveň příjmů, rychlost a kvalitu služby, přičemž kvalita zahrnuje zejména bezpečnost, spolehlivost a frekvenci dopravy, úroveň služby a pohodlí. Autoři dále uvádějí, že poptávku po dopravě ovlivňují také vkus či záliba zákazníka. Adamec a kolektiv (2008) považují OOSPO za tzv. znevýhodněnou skupinu v dopravě a odhadují, že společně se skupinou sociálně slabých osob tvoří téměř polovinu populace a jsou většinou klientelou veřejné dopravy.

1.1.1 Prameny práva

Problematiku přepravy OOSPO upravuje celá řada norem. Výčtu právních norem souvisejících s touto oblastí je věnován tento pododíl.

Vztah mezinárodních a vnitrostátních právních norem podléhá dané hierarchii, přičemž vnitrostátní právní předpisy musí respektovat ustanovení mezinárodních smluvních dokumentů. Matuška (2014) uvádí, že v současné době mají v oblasti zpřístupňování dopravy vliv zejména právní akty Evropské unie (dále jen EU), které jsou závazné pro všechny členské státy EU. Obrázek č. 1 znázorňuje hierarchii právních a technických předpisů v takovém sledu, jak se nařízení vyšších právních norem promítají do nižších.



Obrázek 1 Hierarchie právních a technických předpisů (Matuška, 2014, upraveno autorkou)

Nadnárodní právní normy

Nejvyšší mezinárodní právní normou, která se zabývá problematikou přepravy OOSPO v prostředí železniční dopravy, je Nařízení komise (EU) č. 1300/2014. Toto nařízení zohledňuje mj. i cíle Úmluvy Organizace spojených národů (dále jen OSN) o právech osob se zdravotním postižením.

Úmluva OSN o právech osob se zdravotním postižením

V rámci Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením je stanoveno jako jeden z cílů dle Ministerstva práce a sociálních věcí České republiky (2016) umožnit zdravotně postiženým osobám žít nezávisle a plně se zapojit do společenského života. To lze

mj. zajistit i rovnoprávným přístupem k dopravě, informacím a dalším veřejným zařízením a službám.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, upraveno Nařízením Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/2338

Dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady by všechny OOSPO měly mít možnost „využívat železniční dopravu způsobem srovnatelným s ostatními občany“ (Evropský parlament a rada, 2007, s. 14). Zvláštní zřetel by měl být kladen na způsoby informování těchto osob, a to zejména o přepravních podmínkách, přístupnosti vozidel a vybavení ve vlaku. Pro poskytování informací o zpoždění osobám se smyslovým postižením by měly být využity vizuální a akustické systémy. Dále by dle tohoto dokumentu mělo být osobám s omezenou schopností pohybu a orientace umožněno zakoupení jízdních a přepravních dokladů přímo ve vlaku bez dalších poplatků. Nařízením je dále doporučováno postupně odstraňovat fyzické překážky a funkční zábrany při výstavbě nového zařízení nebo při rekonstrukcích stávajícího zařízení.

Nařízení komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

Nařízení komise (Evropská komise, 2014) ukládá členským státům přijmout vnitrostátní prováděcí plány, jejichž cílem je postupné odstranění všech zjištěných překážek v oblasti přístupnosti. Vymezuje základní požadavky na subsystémy infrastruktura, kolejová vozidla, provozní aspekty a využití telematiky v osobní dopravě. Konkrétně jsou v rámci subsystému infrastruktura řešeny požadavky např. na parkovací místa pro dotčenou kategorii osob, na bezbariérovou přístupovou cestu a její značení, na dveře a schody, na povrchy podlah, na toalety, na místa výdeje jízdenek a informační přepážky, na osvětlení, na vizuální a mluvené informace, na šířku, okraj a konec nástupiště a na přechody kolejí pro cestující k nástupišťům. Subsystém kolejová vozidla stanoví požadavky např. na sedadla, na místa pro invalidní vozíky, na dveře, osvětlení, toalety, na informace pro zákazníky, na polohu schůdku pro nastupování do vozidla a vystupování z něj a na pomocná zařízení pro nastupování.

Vnitrostátní právní normy

Vnitrostátní právní normy dále rozpracovávají ustanovení nadnárodních právních norem a převádějí je do příslušných českých zákonů a vyhlášek. Výčet těch nejdůležitějších je uveden níže.

Prováděcí plán TSI PRM v České republice

Vnitrostátní prováděcí plán (Ministerstvo dopravy České republiky, 2017) je technickou specifikací pro interoperabilitu, která se týká přístupnosti železničního systému EU pro OOSPO. Plán transformuje Nařízení komise (EU) č. 1300/2014 do českých právních norem. V prováděcím plánu je přístupnost dopravy pro OOSPO jedním z hlavních strategických cílů, pomocí kterého lze dosáhnout integrace těchto osob do společnosti.

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

Zákon o dráhách (Česko, 1994) v souvislosti s problematikou dopravy OOSPO uvádí v § 36 a 37, že každý dopravce, který provozuje veřejnou drážní dopravu, je povinen mj.

- „ve veřejné drážní osobní dopravě přepravit každého, kdo má uzavřenou přepravní smlouvu, pokud jsou splněny přepravní podmínky a přepravě nebrání okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit (s. 42),
- vytvářet ve veřejné drážní osobní dopravě podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace a rodičů s dětmi (s. 43),
- označit drážní vozidla bezbariérově přístupná cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace mezinárodním symbolem přístupnosti (s. 43),
- v přepravním řádu pro přepravu osob ve veřejné drážní osobní dopravě se uvedou podmínky přepravy cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace“ (s. 44).

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících (Česko, 2010) stanoví v § 1 povinnost státu, krajů a obcí zajistit dopravní obslužnost veřejnou drážní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a dále v § 8 povinnost „splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ (s. 2212).

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Stavební zákon (Česko, 2006) upravuje cíle, úkoly a nástroje územního plánování, posuzuje a vyhodnocuje vlivy na životní prostředí, podmínky pro výstavbu, rozvoj území a přípravu veřejné infrastruktury. Zákon dále v § 2 definuje „obecné technické požadavky zabezpečující užívání staveb osobami pokročilého věku, těhotnými ženami, osobami doprovázející dítě v kočárku, dítě do tří let, popřípadě osobami s mentálním postižením nebo osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace stanovené prováděcím právním předpisem“ (s. 2227).

Vyhláška č. 398/2009, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Ministerstvo pro místní rozvoj (Česko, 2009) formou této vyhlášky definuje obecné technické požadavky na infrastrukturu a veřejně přístupné budovy pro OOSPO. Tato vyhláška je považována za zásadní předpis pro tvorbu bezbariérového prostředí.

Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád

Výše uvedená vyhláška je jedním z prováděcích předpisů zákona o drahách. Vyhláška (Česko, 1995 a) specifikuje mj. požadavky na zpřístupnění železničních nástupišť, přičemž železniční zastávky musí být vybaveny „*bezbariérovými přístupy na nástupiště*“ (s. 2218). Železniční stanice a zastávky musí být dále dle této vyhlášky vybaveny mj. informačním systémem, který je zpřístupněn i pro OOSPO. Dále pro tyto osoby musí být zajištěn bezbariérový přístup do prostorů a zařízení pro cestující a vybavení stanic a zastávek orientačními značkami o přístupu k vlakům, a to včetně hmatového nebo akustického vyznačení.

Vyhláška č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Tato vyhláška (Česko, 2001) upravuje postupy při zpracování a pořizování dokumentace, navrhování, umístování, povolování, provádění a kolaudaci staveb mj. občanského vybavení v částech, které jsou určené pro veřejnost. K problematice dopravy OOSPO se vztahuje zejména řešení přístupů do staveb veřejné dopravy včetně přístupnosti místních komunikací a veřejně přístupných ploch.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění vyhlášky č. 242/1996 Sb., vyhlášky č. 174/2000 Sb., vyhlášky č. 133/2003 Sb., vyhlášky č. 57/2013 Sb., vyhlášky č. 7/2015 Sb., vyhlášky č. 253/2015 Sb., vyhlášky č. 78/2017 Sb. a vyhlášky č. 47/2018 Sb.

Tato vyhláška (Česko, 2018) ukládá dopravcům vytvářet „*odpovídající podmínky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, aby jejich přeprava byla bezpečná a přiměřeně pohodlná*“ (s. 39). Dále vyhláška stanoví požadavky na vozidla, která jsou bezbariérově přístupná. Tyto požadavky se týkají např. bezpečného průjezdu vozíku na určené místo a zabezpečení tohoto místa úchyty, minimální šířky dveří vozidla a průjezdových míst, provedení informačních prvků, označení vyhrazených sedadel mezinárodními symboly a hygienických zařízení.

Nariadení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky

Česko (2002) v této právní normě stanovuje požadavky na certifikaci vlastností stavebních prvků, které se používají při tvorbě bezbariérového prostředí. Bez příslušné certifikace nesmějí být tyto prvky používány.

Norma ČSN EN 13816, Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření

Tato technická norma (Český normalizační institut, 2003) definuje v oblasti kritérií jakosti mj. dosažitelnost či dostupnost a přístupnost. Dosažitelnost zahrnuje oblasti „*rozšíření nabízené služby v geografickém smyslu, čas, četnost a druh dopravy*“ (s. 16) a přístupností je myšlen „*přístup do systému veřejné přepravy osob, včetně napojení na jiné druhy dopravy*“ (s. 16).

1.2 Dostupnost a přístupnost dopravy

V literatuře jsou často zmiňovány pojmy dostupnost a přístupnost dopravy. V zahraniční literatuře bývá používán výraz *accessibility*, což lze přeložit jako přístupnost, dostupnost, dosažitelnost. Je tedy velmi složité oba pojmy od sebe oddělit, neboť jejich význam se prolíná. Někdy je uvedený výraz překládám jako dostupnost a někdy jako přístupnost. Zajac (2016) ve svém příspěvku uvádí, že problém dostupnosti veřejné dopravy by měl být považován za vícerozměrný. Zmiňuje v této souvislosti přístupnost, která může být zajištěna správným návrhem a postupy (např. využívání nízkopodlažních vozidel). Dle autora je dostupnost veřejné dopravy úzce spojena s koncepcí veřejného prostoru a dopravní infrastruktury. V autorově pojetí je tím myšleno budování ramp a výtahů jako alternativní cesta pro osoby, které nemohou, nebo je pro ně obtížné použít klasické schodiště. Tyto alternativní cesty tak mohou umožnit rychlejší přesun zmíněných osob.

Dostupnost dopravy z prostorového hlediska hodnotí Horák et al. (2015) z pohledu občana a jeho bydliště nebo z pohledu dostupnosti služeb. Hlavními parametry jsou dle autorů výběr výchozích a cílových míst, z časového hlediska potom maximální doba a délka cestování, maximální počet přestupů, čas odjezdu či příjezdu.

Na prostorové a časové rozměry přístupnosti veřejné dopravy se ve své studii zaměřují i Bok a Kwon (2016). K otázce dostupnosti veřejné dopravy autoři uvádějí, že dostupnost veřejné dopravy je charakterizována snadností, s jakou mohou obyvatelé dosáhnout dopravních prostředků a svého cíle cesty. Autoři také podotýkají, že terminologicky poněkud

odlišné výrazy přístupnost, dostupnost či blízkost (accessibility, availability, proximity) byly v posledních čtyřiceti letech v různých studiích použity s podobným významem.

Podobně jako Bok a Kwon (2016) přistupují k hodnocení dostupnosti veřejné dopravy i Joyce a Dunn (2009), když dostupnost veřejné dopravy definují jako kvalitní dopravní službu, k níž je umožněn snadný přístup.

Kromě již výše zmíněných faktorů prostoru a času se dostupnost dopravy posuzuje dle Verseckienė, Meškauskas a Batarlienė (2015) také podle finančního faktoru, tedy podle cestovních nákladů. Cenovou dostupnost jako důležitý faktor zejména pro ty segmenty obyvatelstva, které mají nízkou kupní sílu, uvádí také Bocarejo a Oviedo (2012). V rámci České republiky (dále jen ČR) je jízdné pro vyjmenované kategorie cestujících regulováno Výměrem Ministerstva financí (dále jen MF) č. 02/2018, kterým se mění seznam zboží s regulovanými cenami vydaný výměrem MF č. 01/2018 (Ministerstvo financí, 2018). Podle tohoto výměru se za zlevněné (zvláštní) jízdné přepravují mj. cestující starší 65 let a držitelé průkazů pro osoby zvláště těžce postižené na zdraví (dále jen ZTP) a osoby zvláště těžce postižené na zdraví s průvodcem (dále jen ZTP/P). Bezplatně se přepravují děti do 6 let a průvodci ZTP, případně vodící psi držitelů průkazu ZTP/P.

Z výše uvedeného vyplývá, že chápání pojmů dostupnost a přístupnost dopravy může být v pojetí různých autorů prezentováno různým způsobem. Dostupnost bývá vnímána z hlediska prostorového, časového a finančního a přístupnost spíše z hlediska konkrétních fyzických prvků, které umožňují přístup do dopravních prostředků, k dopravní infrastruktuře apod. Pro OOSPO lze za nejvýznamnější faktor označit přístupnost dopravy. V případě, že nejsou vytvořeny podmínky pro přístup takovéto osoby k dopravě, nemá možnost vůbec ji využít a všechny ostatní faktory jsou pak nepodstatné.

1.3 Charakteristika OOSPO

Nařízení komise (EU) č. 1300/2014 (Evropská komise, 2014, s. 118) definuje osoby se zdravotním postižením a OOSPO jako „každou osobu s trvalým či dočasným fyzickým, mentálním, duševním či smyslovým postižením, jež jí ve spojení s různými překážkami může bránit, aby přepravu využívala plně a efektivně na základě rovnosti s ostatními cestujícími, nebo jejíž pohyb při využívání přepravy je omezen v důsledku věku“.

Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (Česko, 2009) promítá do svých ustanovení definici Nařízení komise (EU) a OOSPO člení do těchto kategorií:

- osoby s pohybovým postižením,

- osoby se zrakovým postižením,
- osoby se sluchovým postižením,
- osoby s mentálním postižením,
- osoby pokročilého věku,
- těhotné ženy,
- osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do tří let.

Mimo kategorie vyjmenované ve výše uvedené vyhlášce lze mezi OOSPO dle Matušky (2009) zařadit též osoby, jejichž pohybové omezení dočasně způsobil úraz, či např. osoby, které cestují s jízdním kolem nebo objemnými zavazadly.

V běžném životě se často setkáváme s tím, že OOSPO bývají označovány za osoby handicapované. Klasifikace handicapů podle druhů je dle Fischera a Škody (2008) následující:

- poruchy tělesné (somatické) – tj. poruchy, defekty a handicapy vzniklé v důsledku onemocnění, úrazu, ztráty hybnosti nebo mobility,
- poruchy komunikace – tj. poruchy vnímání (i smyslové vnímání – poruchy zraku sluchu, ale i řeči), poruchy přijímání podnětů a při jejich zpracování a následné reakci na ně,
- poruchy mentální – tj. znevýhodnění v oblasti rozumových schopností (např. mentální retardace, demence),
- poruchy chování – tj. odchylky ve vzorcích chování, které jsou pro danou společnost nežádoucí, nechtěné nebo dokonce nepřijatelné.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že mezi OOSPO nejsou dle Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb. zahrnovány osoby s poruchami chování a označení handicapovaná osoba je pojem poněkud širší.

1.3.1 Osoby s pohybovým postižením

Podle Matušky (2009) se pod pojmem osoby s omezenou schopností pohybu často rozumí osoby s maximálními nároky na úpravu prostředí, tedy osoby s těžkým postižením pohybového aparátu, zejména osoby na vozíku. Dále do této kategorie řadí i osoby, které při pohybu používají různé kompenzační pomůcky, např. hole nebo speciální chodítka.

1.3.2 Osoby se zrakovým postižením

Dle Světové zdravotnické organizace WHO (2016) lze osoby se zrakovým postižením členit do pěti kategorií. Kategorie č. 1 a 2 představují osoby se středně těžkými a těžkými zrakovými vadami, tzv. osoby slabozraké. Kategorie č. 3 až 5 jsou označeny jako slepota a zahrnují osoby nevidomé.

1.3.3 Osoby se sluchovým postižením

Vyhláška Ministerstva práce a sociálních věcí č. 284/1995 Sb., kterou se provádí zákon o důchodovém pojištění (Česko, 1995 b), definuje dvě základní kategorie sluchového postižení, a to nedoslýchavost a hluchotu. Nedoslýchavost dále rozlišujeme lehkou, střední a těžkou, a hluchotu praktickou, kdy sluchově postižený vnímá zvuk mluvené řeči, ale nerozumí, a úplnou, kdy sluchově postižený nevnímá zvuk vůbec.

Do kategorie osob se sluchovým postižením se řadí i osoby hluchoslepé. Podle Společnosti pro hluchoslepé LORM (2015) je hluchoslepota jedinečné postižení, které je dáno souběžným poškozením zraku a sluchu různého stupně. Matuška (2009) dále upřesňuje, že pouze mizivé procento hluchoslepých osob je zcela nevidomých a neslyšících.

1.3.4 Osoby s mentálním postižením

V dokumentu Mezinárodní klasifikace nemocí, kterou zpracovala Světová zdravotnická organizace WHO (2016) jsou osoby s mentální retardací rozděleny do šesti kategorií podle míry postižení, a to na osoby s retardací lehkou, středně těžkou, těžkou, hlubokou, jinou a neurčenou. Poslední dvě kategorie se užívají v případech, kdy je obtížné nebo nemožné osobu zařadit do některé z prvních čtyř kategorií.

1.3.5 Osoby pokročilého věku

Health Tips (2017) uvádí, že podle klasifikace Světové zdravotnické organizace WHO jsou lidé ve věku 60 až 75 let označováni jako lidé pokročilejšího věku a lidé starší 75 let jako lidé starého věku. V souvislosti se stárnutím populace je prognózováno, že počet osob starších šedesáti let se do roku 2050 zdvojnásobí (Lindmeier a Brunier, 2015).

U osob této kategorie lze s ohledem na jejich věk předpokládat kombinace různých zdravotních obtíží souvisejících se zrakovým, sluchovým i pohybovým aparátem.

1.4 Problematika přístupné dopravy

Pro OOSPO je dle Schmeidlera (2014) odstraňování bariér ve veřejné dopravě velmi důležité, neboť jim umožňuje dopravu využívat, nedochází k exkluzi těchto uživatelů veřejné dopravy, ale naopak k jejich většímu zapojení do společenského života. Pod pojmem bariéra

dle Opatřilové a Zámečnickové (2014) však nelze vnímat jen bariéry bránící v pohybu, ale též např. bariéry spojené se získáváním informací či bariéry v oblasti informačních technologií. Neméně důležitý je dle autorek i vliv na psychiku těchto osob, kdy na člověka s jakýmkoliv omezením působí velmi pozitivně vědomí a pocit maximální samostatnosti a dosažení nezávislosti.

Drdla (2014) k problematice osobní dopravy regionálního významu uvádí, že hromadná doprava je dopravou veřejnou a musí tedy být přístupná všem skupinám cestujících, včetně OOSPO. Zaměřuje se na tři základní oblasti:

- vozidla,
- infrastrukturu – zejména komunikace, přístupové cesty k nástupištím, železniční stanice a zastávky, parkovací plochy v blízkosti stanic a zastávek apod.,
- informační nástroje – např. informační systémy ve stanicích a na zastávkách, ve vozidlech, webové stránky, call centra apod.

1.4.1 Bariéry a jejich dělení

Podle Matušky (2009) se za bariéru považuje jakákoliv překážka nebo okolnost, která využití veřejné dopravy omezuje nebo vylučuje. Podotýká, že za plnohodnotné může být považováno pouze takové užívání veřejné dopravy, přístup k ní a pohyb prostřednictvím dopravy, které je místně, časově a funkčně nezávislé. Dále uvádí, že bariéry lze členit na:

- hmotné – tedy fyzické, což jsou vertikální a horizontální rozdíly (schody, obrubníky, dveře aj.), či různé přenosné překážky (reklamní tabule, odpadkové koše aj.),
- nehmotné – lze si představit jako nefunkčnost nebo neexistenci něčeho (chybějící informační systém, nefunkční výtah, nezařazení nízkopodlažního spoje aj.).

Matuška (2009) též poznamenává, že v zahraničí se lze setkat s poněkud odlišným dělením bariér, a to na fyzické, informační, komunikační a psychosociální. Podobně jako v zahraničí člení bariéry i Drdla (2014), když zmiňuje bariéry stavební (např. chybně instalované zábradlí, chybějící nebo neúplný vodící pás), jazykové (např. chybějící překlad do cizího jazyka) a tzv. sociální (např. složité a nesrozumitelné tarifní podmínky dopravce).

Z jiného úhlu pohledu lze, jak zmiňuje Filipiová (1998), dělit bariéry na fyzické a psychické. Fyzická bariéra představuje reálné omezení, které komplikuje nebo zcela znemožňuje pohyb OOSPO. Psychickou bariérou osoby s postižením bývá pocit vyřazení ze společnosti, který vychází z chování okolí. Psychické bariéry, jak dále poznamenává Filipiová (1998), lze však nalézt i u osob bez postižení. Pramení z neznalosti způsobu, jak lze

komunikovat nebo pomoci osobě s postižením. Mohou též pociťovat vinu, že sami žádné postižení nemají.

1.4.2 Bezbariérové prostředí

Šnajdrová (2007) uvádí, že odstranění překážek vedoucí k vytvoření bezbariérového prostředí je veřejným zájmem. Dále podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009) musí být zajištěno bezbariérové užívání po celou dobu životnosti stavby, přičemž stavbou nejsou myšleny pouze budovy, ale i pozemní komunikace a veřejná prostranství.

V souvislosti s problematikou bezbariérového prostředí je nutné zmínit pojem kritické místo. Podle Matušky (2009) se za kritické místo v přepravním řetězci považuje každé místo nebo situace se zvýšeným rizikem:

- ohrožení bezpečnosti – např. příchod z odbavovací haly k úrovňovému nástupišti, vstup na pohyblivé schody, rozhraní nástupiště a kolejiště,
- ztráty orientace – např. vstup do rozlehlých prostor odbavovací haly, orientace v přístupových cestách na nástupiště, přechod přes vozovku.

Matuška (2009) dále nadřazuje pojem kritické místo pojmu bariéra a vysvětluje, že kritické místo se stává bariérou v případech, kdy toto místo nespĺňuje parametry vyhlášky č. 369/2001 Sb., příp. dalších norem. Matuška (2009) dále upřesňuje, že kritická místa se v přepravním řetězci budou vyskytovat vždy, zatímco bariéry lze odstranit. Dále autor uvádí, že kritická místa se liší v závislosti na charakteru postižení, tedy např. místo, které jako kritické vnímá osoba na invalidním vozíku, nemusí být kritickým místem pro osobu nevidomou a naopak.

1.4.3 Prvky bezbariérového prostředí

Pro zajištění bezbariérového užívání staveb je podle Zdařilové (2011) zásadní vytvořit podmínky pro samostatný pohyb a užívání staveb pro osoby s postižením pohybovým, zrakovým a sluchovým. Pro ostatní kategorie osob, které jsou také zahrnuty pod pojem OOSPO, znamenají samozřejmě tyto úpravy též možnost snadnějšího pohybu.

Níže bude uveden výčet prvků bezbariérového prostředí tak, jak jsou definovány vyhláškou č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009).

- **Pochozí plochy, manipulační prostor a dosahová vzdálenost**

Pro OOSPO vychází vyhláška zejména z potřeb osob na vozíku a osob s dětským kočárkem. Vyhláška udává, že výškový rozdíl pochozích ploch nesmí být vyšší než 20 mm a jejich povrch musí být rovný, pevný a protiskluzový. Dále vyhláška specifikuje minimální manipulační prostor pro otáčení vozíku, kdy pro úhel otáčení větší než 180° je tímto

prostorem kruh o průměru 1 500 mm a pro úhel otáčení od 90° do 180° obdélník o rozměrech 1 200 mm x 1 500 mm. U pokladen a přepážek je nutné zachovat průchod nejméně 900 mm široký a výška přepážek smí být nejvíce 800 mm nad podlahou.

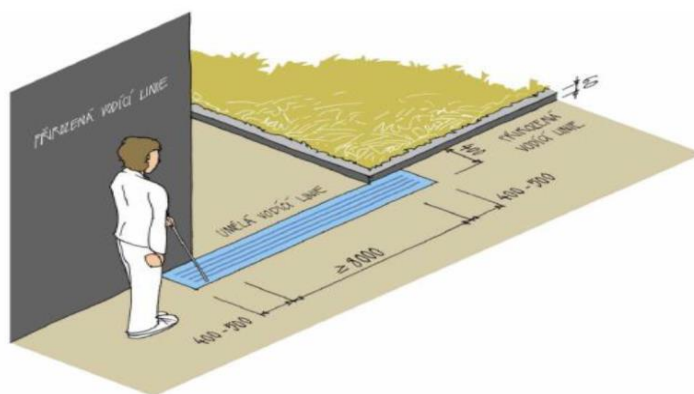
- **Vodící linie**

„Vodící linie je součástí prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Do průchozího prostoru podél vodící linie se neumísťují žádné předměty; vodící linie jsou přirozené vodící linie a umělé vodící linie. Přednostně se provádí přirozená vodící linie“ (s. 6627).

Vyhláška dále definuje přirozenou vodící linii takto: „Přirozenou vodící linii tvoří přirozená součást prostředí, zejména stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zárázkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm, sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru nebo exteriéru; přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky“ (s. 6627). Ve vyhlášce je dále stanoveno, že přirozená vodící linie smí být přerušena na vzdálenost maximálně 8 000 mm a pokud je toto přerušení delší, musí být toto přerušeno doplněno umělou vodící linií.

Za umělou vodící linii je dle vyhlášky považována „speciálně vytvořená součást stavby sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením při pohybu v interiéru nebo exteriéru“ (s. 6627). Tato linie je tvořena podélnými drážkami a její šířka je stanovena v interiéru na minimálně 300 mm a v exteriéru na minimálně 400 mm. Změny směru linie a odbočky se zřizují jen v nejnutnějších případech a pokud možno v pravém úhlu. Dále je nezbytné, aby ve vzdálenosti nejméně 800 mm na obě strany od osy linie nebyla žádná překážka a aby umělá vodící linie navazovala na přirozenou vodící linii.

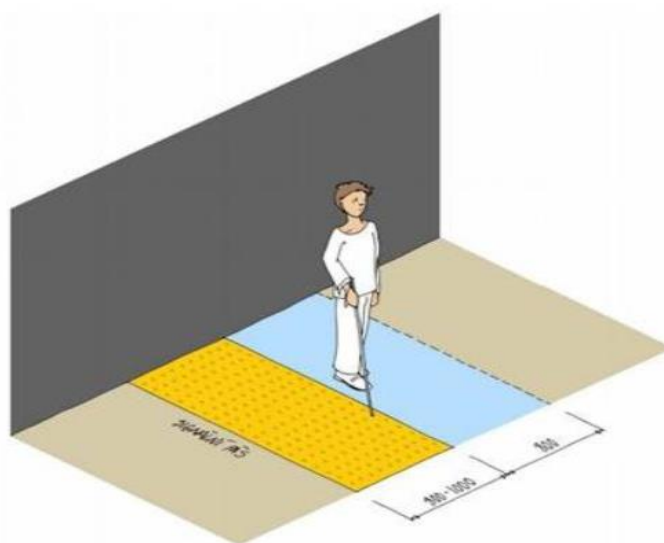
Na obrázku č. 2 je znázorněn příklad propojení umělé (pás s drážkami) a přirozené vodící linie (stěna domu, obrubník trávníku).



Obrázek 2 Vodící linie (Šestáková a Lupač, 2010)

- **Signální pás**

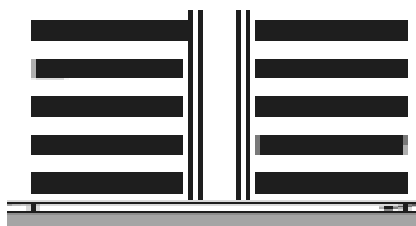
„Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce, popřípadě k železničnímu přejezdu nebo přechodu a současně určuje směr přecházení, přístup k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy nebo přístup ke schodům do podchodu nebo na lávku a určuje okraj obytné a pěší zóny“ (s. 6628). Šířka signálního pásu je vyhláškou stanovena na 800 mm až 1 000 mm, přičemž jeho směrové vedení musí mít minimálně délku 1 500 mm. Povrch pásu musí mít strukturu, kterou nelze s ničím zaměnit a nezbytně musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Dále je nutné, aby signální pás bezprostředně navazoval na vodící linii. Příklad signálního pásu ukazuje obrázek č. 3.



Obrázek 3 Signální pás (Šestáková a Lupač, 2010)

- **Vodící pás přechodu**

„Vodící pás přechodu je zvláštní forma umělé vodící linie, která slouží k orientaci osob se zrakovým postižením při přecházení“ (s. 6628). Vyhláška udává šířku pásu minimálně 550 mm, přičemž se pás skládá z počtu 2 x 3 nebo 2 x 2 pásků. Vyhláška dále stanoví, za jakých podmínek se vodící pásy přechodu zřizují. Příklad vodícího pásu přechodu je znázorněn na obrázku č. 4.



Obrázek 4 Vodící pás přechodu (Křivda a Škvain, 2011–2013)

- **Varovný pás**

„Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupiště kolejové dopravy, okraj zpevněné plochy na železnici“ (s. 6628). Vyhláška udává šířku varovného pásu 400 mm a podobně jako signální pás musí mít i varovný pás nezaměnitelnou strukturu a musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Na obrázku č. 5 je zobrazen příklad varovného pásu.



Obrázek 5 Varovný pás (autorka, 2018)

- **Vodící linie s funkcí varovného pásu**

„Vodící linie s funkcí varovného pásu je zvláštní forma umělé vodící linie, která na železničním nástupišti slouží osobám se zrakovým postižením k orientaci při podélném pohybu po něm a zároveň odděluje bezpečnostní pás od ostatní plochy nástupiště“ (s. 6629). Vodící linie s funkcí varovného pásu musí mít dle vyhlášky šířku 400 mm. Příklad vodící linie s funkcí varovného pásu znázorňuje obrázek č. 6.



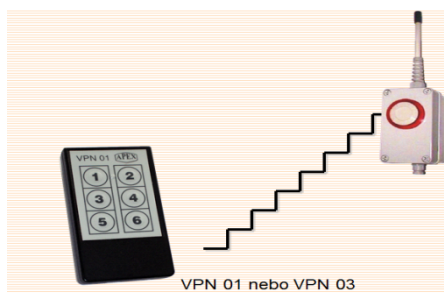
Obrázek 6 Vodící linie s funkcí varovného pásu (autorka, 2018)

- **Základní informace**

V oblasti přístupu k informacím vyhláška uvádí, že „základní informace pro orientaci veřejnosti musí být jak vizuální, tak podle okolností i akustické a hmatné“ (s. 6624). Dále vyhláška uvádí, že informační a signalizační prvky musí být pro všechny uživatele srozumitelné a musí být schopni je vnímat. Je nutné zohlednit zejména velikost a vzdálenost písma a zorné pole osoby na vozíku.

- **Akustický prvek**

„Akustický prvek je buď akustická signalizace pro chodce se znamením “Stůj“ či se znamením “Volno“ nebo orientační majáček s příslušným trylkem a popřípadě také s hlasovou frází“ (s. 6629). Vyhláška dále upřesňuje, že při formulaci hlasových frází je nutné zohledňovat zásady prostorové orientace zrakově postižených osob, přičemž akustický orientační maják bývá umístěn v ose vstupu. Zrakově postižená osoba získává informace z akustického zařízení pomocí dálkového ovladače. Obrázek č. 7 představuje příklad akustického zařízení a dálkového ovladače k tomuto zařízení.



Obrázek 7 Akustické zařízení a dálkový ovladač (APEX, 2019)

- **Indukční poslech**

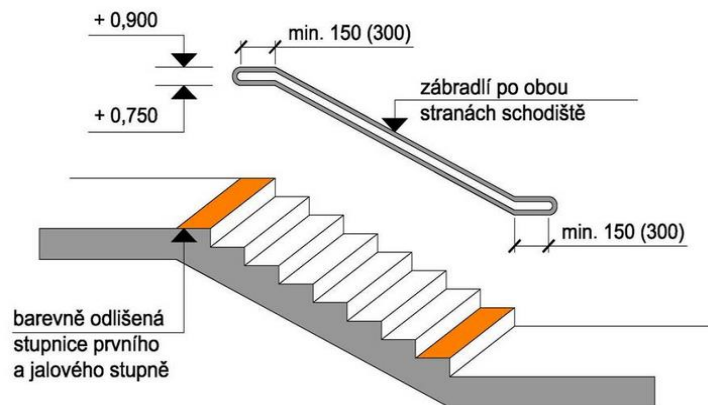
Vyhláška uvádí, že pro potřeby osob nedoslýchavých musí řešení pokladen a přepážek umožňovat indukční poslech a tyto musejí být konstruovány tak, aby osoby s postižením sluchu byly schopny odezírat. Zařízení umožňující indukční poslech, které lze instalovat např. na pokladní přepážku, ukazuje obrázek č. 8.



Obrázek 8 Zařízení pro indukční poslech (ANTICER, 2018)

- **Schodiště a vyrovnávací stupně**

Ve vyhlášce je stanoveno, že „výška schodišťového nebo vyrovnávacího stupně nesmí být větší než 160 mm a stupnice a podstupnice musí být k sobě kolmé“ (s. 6630). Dále je ve vyhlášce specifikováno, že schodišťová madla musí být po obou stranách schodiště, mít výšku minimálně 900 mm a nejméně o 150 mm přesahovat první a poslední stupeň schodiště. Madlo dále musí umožnit uchopení a pevné sevření rukou. První a poslední stupeň schodiště je nutné opatřit výrazným kontrastním označením. Mimo výše uvedené je v dnešní době běžným standardem umísťovat na spodní hranu madla hmatové informace pro osoby s postižením zraku. Příklad řešení schodiště, které odpovídá podmínkám bezbariérového přístupu, lze nalézt na obrázku č. 9.



Obrázek 9 Bezbariérové schodiště (Zdařilová, 2011)

- **Výtahy, zdvihací plošiny**

Vyhláška udává, že „volná plocha před nástupními místy do výtahů musí být nejméně 1500 mm × 1500 mm. Šachetní a klecové dveře výtahu musí být provedeny jako samočinně vodorovně posuvné dveře. Klec výtahu musí mít šířku nejméně 1100 mm a hloubku nejméně 1400 mm. Šířka vstupu musí být nejméně 900 mm“ (s. 6631). Pokud se ve výtahu nachází sklopné sedátko, je nutné, aby bylo v dosahu ovladačů výtahu. V případě svislé zdvihací plošiny je dle vyhlášky minimální nosnost pro vozík stanovena na 250 kg a v případě šikmé zdvihací plošiny na 150 kg.

Pro osoby se zrakovým postižením vyhláška stanoví, že „ovladače v kleci výtahu a na nástupních místech do výtahu musí vyčnívat nad povrch okolní plochy nejméně o 1 mm“ (s. 6632). Dále se vpravo od ovladače výtahu umísťuje příslušný Brailův znak. Dále je žádoucí zajistit informace též využitím hlasové fráze. Pro nedoslýchavé osoby je nutné instalovat obousměrné dorozumívací zařízení, které umožňuje indukční poslech.

- **Nástupiště veřejné dopravy a zpevněné plochy na železnici**

Ve vyhlášce je stanoveno, že nástupiště železnice „*musí mít výšku odpovídající použitému vozovému parku tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravních prostředků. Mimoúrovňové a vnější železniční nástupiště se vybavují vodící linií s funkcí varovného pásu, signálním a varovným pásem, popřípadě akustickými prvky. Zpevněné plochy na železnici přilehlé ke kolejišti a určené pro veřejnost se vybavují varovným a signálním pásem. Vodící linie s funkcí varovného pásu se nezřizuje*“ (s. 6636).

- **Vstupy do budov a dveře**

Vyhláška udává minimální plochu před vstupem do budovy 1500 mm x 1500 mm, sklon plochy před vstupem může být pouze v jednom směru a vstup do objektu musí mít šířku nejméně 1250 mm. Dále musí být vstup vizuálně rozeznatelný a prosklení dveří musí být kontrastně označeno. Mimo výše uvedené vyhláška stanoví i povinnost vybavit elektronického vrátneho s akustickou signalizací optickou signalizací pro lepší orientaci osob se sluchovým postižením.

Dveře musí mít dle vyhlášky světlou šířku nejméně 800 mm a „*otevřavá dveřní křídla musí být ve výši 800 až 900 mm opatřena vodorovnými madly přes celou jejich šířku, umístěnými na straně opačné než jsou závěsy*“ (s. 6638). Prosklené dveře musí být kontrastně označeny.

- **Bezbariérové rampy**

Dle vyhlášky je nutné opatřit rampy po obou stranách prvky, které zabrání sjetí vozíku, a také prvky pro bílou hůl jako je např. spodní tyč zábradlí ve výšce 100 mm až 250 mm či sokl nejméně 100 mm vysoký. Šířka rampy se udává nejméně 1500 mm a v případě délky rampy více než 9000 mm je nezbytné přerušit podestou v délce nejméně 1500 mm. Dále je třeba eliminovat výškové rozdíly mezi rampou a navazující komunikací. Samozřejmostí jsou madla po obou stranách rampy, jejichž rozměry jsou totožné s rozměry madel schodiště, které jsou zmíněny výše.

- **Toalety**

Ve vyhlášce je stanoveno, že „*záchodová kabina musí mít šířku nejméně 1800 mm a hloubku nejméně 2150 mm, šířka vstupu musí být nejméně 800 mm a prostor okolo záchodové mísy musí umožnit čelní, diagonální nebo boční nástup*“ (s. 6641). Po obou stranách záchodové mísy musí být umístěna madla, a to ve vzájemné vzdálenosti 600 mm a 800 mm nad podlahou. Alespoň jedno svislé madlo v délce minimálně 500 mm

musí být umístěno i vedle umyvadla. Umyvadlo také musí být umístěno tak, aby umožnilo podjezd osoby na vozíku.

1.5 Informační systémy a zařízení

Subsystem informační a komunikační systémy, jak uvádí Matuška (2009), musí být bezbariérově přístupný a uživatelný. V opačném případě nelze hovořit o bezbariérovém celém systému veřejné dopravy. Autor také uvádí, že přizpůsobení informačních systémů jejich potřebám je nezbytné zejména pro osoby s postižením zraku a sluchu, nicméně tyto úpravy přinášejí výhody i pro osoby na vozíku. Autor dále zmiňuje, že základními vlastnostmi informací ve veřejné dopravě je jejich úplnost, aktuálnost, srozumitelnost a profesionální podání. Matuška (2009) jako zdroje informací, které cestující ve veřejné dopravě využívá, uvádí zejména informační tabule, staniční rozhlas, vizuální elektronické panely, orientační značky, nápisy a piktogramy.

Jak dále uvádí autor, informace ve veřejné dopravě mohou mít různý charakter. Setkat se lze s tištěnými informacemi, ke kterým je možno zařadit např. jízdní řády, tarifní informace a přepravní podmínky.

Dalším typem jsou obrázkové informace neboli piktogramy. Symboly, kterými jsou označeny zařízení nebo prostory pro užívání OOSPO a jsou mezinárodně srozumitelné, jsou zveřejněny v příloze č. 4 vyhlášky č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009). Na obrázku č. 10 jsou tyto symboly znázorněny.



Obrázek 10 Piktogramy pro označení přístupnosti (Česko, 2009)

Jednotná základní pravidla pro vzhled a umístování prvků orientačního a informačního systému ve veřejně přístupném prostoru pro cestující v železničních stanicích a zastávkách stanoví směrnice Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách (SŽDC, 2017).

Dále Matuška (2009) zmiňuje akustické (zejména akustické orientační majáky) a vizuální informační systémy (např. odjezdové a příjezdové velkoplošné tabule). Pro osoby

s postižením zraku jsou dle autora důležité hmatem vnímané informace a pro tuto kategorii osob je nejrozšířenějším způsobem získávání informací ústní forma.

Pro osoby na vozíku, jak také zmiňuje Matuška (2009), je zásadní výška umístění informace, neboť text umístěný ve výšce očí stojící osoby je pro osobu sedící na vozíku obtížně čitelný. Autor dále uvádí, že osoba na vozíku je schopna přečíst informace ve výšce maximálně 1 200 mm. Osoby s postižením zraku potřebují informace především v akustické formě, osoby slabozraké jsou schopny přečíst pouze textové informace, které mají patřičnou velikost písma, barvu a kontrast s podkladem písma. Problémem pro slabozraké osoby je i pohyblivý text, který nedokáže plně vnímat.

Osoby s postižením sluchu využívají zejména vizuální informace (Matuška, 2009). V této souvislosti je nutné zmínit funkční gramotnost neslyšících. Komorná (2008) udává, že tímto termínem je myšleno efektivní a účelné využívání psaných informací. Autorka zdůrazňuje, že pro neslyšící je primárním jazykem znaková řeč a český jazyk je až druhým, cizím jazykem. Komorná (2008) vysvětluje, že neslyšící nejsou schopni vnímat gramatickou stránku jazyka a potýkají se též se skutečností, že jejich znalosti vztahující se k obsahu textu bývají omezené, a informace, které reálně mají, nedokáže vztáhnout k informacím získaným z psaného textu. Neslyšící osoba tedy zejména z těchto důvodů obtížně chápe psaný text.

1.6 Personál

Personál dopravce je velmi důležitým článkem v přepravním procesu, neboť je v přímém kontaktu, ať už přímo fyzickém či prostřednictvím telefonní linky, s cestujícími. Personál by tedy měl znát i zásady správné komunikace s osobami, které jsou pohybově, zrakově či sluchově postižené. Dopravce by v rámci zkvalitňování svých služeb měl vyvíjet snahu o neustálé vzdělávání svých zaměstnanců v této oblasti. Při komunikaci s osobou, která má nějaké postižení, by mělo být samozřejmostí vcítit se do potřeb této osoby a nesnižovat žádným způsobem její kvality.

Národní rada osob se zdravotním postižením (2010) zveřejňuje na svých webových stránkách zásady komunikace s osobami s pohybovým postižením. Při komunikaci je třeba být taktní a nejprve se dotázat, zda je pomoc žádoucí. Pomoc lze nabídnout při překonání případných překážek, otevírání dveří, překonání schodů, rampy a nástupu do dopravního prostředku, přičemž je důležité dbát na bezpečnost postižené osoby. Při rozhovoru s osobou na vozíku je vhodné brát v úvahu jiný zorný úhel osoby na vozíku a tomu přizpůsobit výšku zaměstnance personálu, např. podřepnutím. Pro osobu na vozíku je jistě příjemnější vést

hovor z očí do očí. V případě pomoci osobě s jiným pohybovým postižením je nutné zohlednit jeho specifické potřeby a kompenzační pomůcky ponechat v jeho dosahu.

TyfloCentrum (2010) uvádí v metodických pokynech zásady komunikace s lidmi se zrakovým postižením. Mezi tyto zásady patří zejména:

- oslovení a představení se, neboť nevidomá osoba jinak neví, zda hovor je směřován k ní a s kým hovoří,
- při popisu či pokynu pro přemísťování je třeba používat směrové pojmy (vlevo, vpravo, nahoře, dole, apod.),
- poskytnout dostatek času pro samostatné jednání, neboť vnímání pouze pomocí hmatu je časově mnohem náročnější než zrakové vnímání,
- se zrakově postiženým nemanipulovat, ale vždy jej slovně informovat,
- během cesty (např. při doprovázení) podávat informace o prostředí.

Svaz neslyšících a nedoslýchavých osob (2012) zveřejňuje zásady komunikace s osobami s postižením sluchu a udává následující pravidla:

- vypnout vše, co ruší,
- udržovat oční kontakt po celou dobu hovoru,
- mluvit pomaleji, mírně hlasitěji, oddělovat slova a dobře (ale ne přehnaně) artikulovat, nezakrývat si ústa,
- důležité informace vícekrát zopakovat,
- ověřit si, že informace byla správně pochopena,
- důležité věci napsat na papír, tato informace by měla být stručná a výstižná.

1.7 Metodologická část

Obecně lze konstatovat, jak uvádějí Kotler a Keller (2013), že zákazník porovnává užítky, které mu služba přinese, s náklady, které musí vynaložit. Výsledkem tohoto porovnání je hodnota, která zákazníka motivuje nebo demotivuje k využití služeb dopravce. Jakýkoliv zákazník je pro dopravce stěžejním subjektem, je proto důležité znát jeho pohled i hodnocení služeb, které je mu dopravce schopen poskytnout. Na základě těchto poznatků potom dopravce nastavuje své služby. Jak již bylo zmíněno, v moderní společnosti by měl být vytvořen rovný přístup ke službám dopravce pro všechny osoby.

Pro účely této práce a zjištění potřebných dat bude využito několika metod, a to pozorování, dotazování a expertní rozhovor.

1.7.1 Pozorování

Reichel (2009, s. 94) uvádí, že vědecké pozorování patří mezi velmi rozšířené způsoby získávání empirických údajů. Autor vědecké pozorování definuje jako „*techniku sběru informací založenou na systematickém a organizovaném sledování smyslově vnímatelných projevů aktuálního stavu prvků, aspektů, fenoménů atd., které jsou objektem zkoumání*“.

Pozorovací studie dle Walkera (2013) představují neexperimentální přístup, který bývá užitečný pro získání představy o reálném stavu. Autor dále upozorňuje, že pozorování je nutné provádět co možná neystematičtěji, tzn. vytvořit si předem plán toho, co bude předmětem pozorování. Tím lze odstranit chyby a zkreslení pozorovatele. Nutnost důkladné teoretické i metodologické přípravy před započítím pozorování a přesné dodržování předem promyšleného konceptu zdůrazňuje i Reichel (2009).

Hague (2003) k metodě pozorování doplňuje, že se užívá v případech, kde je výhodnější než přímé dotazování lidí. Dále doplňuje, že využití této metody je významné také u osob, jejichž schopnosti jim neumožňují vyjádřit přesně, co si myslí.

1.7.2 Dotazování

Pro získání správných dat je třeba zvolit správnou metodiku. Podle Kabinetu informačních studií a knihovnictví (2012) lze metodiku dotazování rozdělit do následujících bodů, které budou níže podrobněji vysvětleny:

- operacionalizace,
- tvorba dotazníku,
- vlastní dotazování,
- vyhodnocení dotazníků a zpracování výsledků tázání.

Operacionalizace

Buriánek (2017) definuje operacionalizaci jako převod výzkumného problému do empiricky šetřitelné podoby. Je to tedy postup, kterým se řešený výzkumný problém převede na měřitelné znaky. V této fázi je tedy nutné stanovit především, kdo a v jakém počtu bude objektem výzkumu a jaké jevy budou předmětem výzkumu. Dále je třeba určit také časový rozvrh výzkumu, neboť jak se zmiňuje Hague (2003), je lepší být limitován určitým datem, aby výzkum neprobíhal po nepřiměřeně dlouhou dobu.

Pro získání přesných informací je dle FluidSurveys (2014) zásadní výpočet správné velikosti vzorku respondentů. Velikost výběrového souboru při určité velikosti základního souboru, jak uvádí Katriak (1975), lze stanovit dle následující tabulky č. 1.

Tabulka 1 Reprezentativní soubory

při velikosti základního souboru	přibližná velikost výběrového souboru
do 100 jednotek	80,000 %
do 1 000 jednotek	40,000 %
do 10 000 jednotek	7,500 %
do 100 000 jednotek	1,500 %
do 1 000 000 jednotek	0,250 %
do 10 000 000 jednotek	0,045 %

Zdroj: Katriak (1975, s. 121, upraveno autorkou)

Tvorba dotazníku

Dotazník je dle Hagueho (2003, s. 103) „*strukturovaný sled otázek, navržených za účelem zjištění názorů a faktů a následného zaznamenání těchto údajů*“.

Otázky použité v dotazníku by měly být, jak uvádí Reichel (2009), srozumitelné všem. Neměly by dle autora obsahovat cizí slova, odborné termíny či profesní slangy. Autor také podotýká, že otázky v dotazníku je vhodné volit tak, aby byly stručné a jednoznačné. Zdůrazňuje, že kladené otázky musí být psychologicky přijatelné, měly by být formulovány s taktem. Výše uvedené zásady pro tvoření otázek v dotazníku doplňuje dále Vojtíšek (2017). Podle autora je důležité neptat se na více věcí jednou otázkou, vyvarovat se prestižních otázek a nepoužívat sugestivní otázky.

Na začátku dotazníku jsou dle Survio (© 2012 – 2017) obvykle kladeny nenáročné otázky, jednoduché na odpověď, následují otázky, které jsou důležité pro tazatele, a na závěr jsou pokládány sociodemografické otázky, tedy otázky zjišťující pohlaví, věk, povolání apod.

Dotazník by celkově neměl být moc dlouhý, aby respondent neodradil čas, který musí strávit při jeho čtení a vyplňování. Vlček (2016) udává, že je dobré držet se maximální délky dvou stran formátu A4 při tištěné verzi dotazníku. Autor upozorňuje, že pokud je dotazník příliš dlouhý, dochází ke ztrátě koncentrace dotazovaného, a tím klesá i kvalita získaných informací.

Reichel (2009) zmiňuje, že v dotazníku lze využít několika druhů otázek. Člení je v zásadě takto:

- otázky otevřené – respondent nemá nabídnutu žádnou variantu odpovědi, vyjadřuje se zcela volně,
- otázky uzavřené – respondent si vybírá z nabízených variant odpovědi,

- otázky polouzavřené – respondent má k dispozici soubor nabízených odpovědí a zároveň má možnost odpovědět i vlastní variantou.

V případě, že je účelem dotazníku měřit nějaké stanovisko, je nutno použít dle Hageua (2003) hodnotící stupnici. Tato stupnice, jak uvádí autor, může být numerická nebo slovní. Při použití numerické hodnotící stupnice vyjadřují respondenti své pocity zadáním čísla nebo počtu bodů, zatímco při použití slovní hodnotící stupnice se k hodnocení používají slovní výrazy. Autor dále udává, že hodnotící stupnice lze využít i ke zjišťování důležitosti problému.

Vlastní dotazování

Po sestavení dotazníku následuje fáze vlastního dotazování. Metody sběru dat formou dotazování mohou být různé, přičemž se podle kontaktu s dotazovaným rozlišují jednotlivé techniky dotazování, a to osobní, telefonické, písemné a elektronické (AUGUR Consulting, 2016).

Šrámek (2009) řadí mezi nejčastěji využívané metody dotazování osobní a telefonické rozhovory. Podle informací Centra pro výzkum veřejného mínění (2018) je osobní dotazování založeno na přímé komunikaci s respondentem a jeho předností je zajištění reprezentativního vzorku respondentů, vysoká kontrola průběhu dotazování a možnost realizovat časově náročnější rozhovory. Nevýhodou, jak podotýká Šrámek (2009), je fakt, že se jedná o nákladově, časově a organizačně náročnou techniku. Telefonické dotazování je, jak dále uvádí Šrámek (2009), založeno také na komunikaci tazatele a respondenta. Oproti osobnímu rozhovoru spatřuje autor výhody telefonického dotazování zejména v jeho rychlosti a relativně nízkých nákladech. K nevýhodám telefonického dotazování patří zejména doba, po kterou je respondent ochoten telefonicky odpovídat, protože je mnohem kratší než u osobního dotazování. K další nevýhodě telefonického dotazování můžeme dle Grosové (2002) řadit také problém s identifikací respondenta.

Písemné dotazování může probíhat různými distribučními cestami (např. poštou, na výstavě apod.). Respondent podle Grosové (2002) sám rozhoduje, zda a kdy dotazník vyplní. K výhodám písemného dotazování, jak dále uvádí autorka, patří dostatek času pro vyplňování a relativně nízké náklady, k nevýhodám lze zařadit ztrátu kontroly nad velikostí a strukturou výběrového souboru, nejednoznačnost autorství a nízkou návratnost dotazníků.

S rostoucím využitím internetu, jak udává Šrámek (2009), roste význam elektronického dotazování. Tento způsob dotazování je prezentován na webových stránkách AUGUR Consulting (2016) jako nejrychlejší a cenově nejdostupnější, který usnadňuje zpracování dat, neboť data jsou již v elektronické podobě.

Vyhodnocení dotazníků a zpracování výsledků tázání

Po ukončení dotazníkového šetření je nutné získaná data analyzovat a vyhodnotit. Na základě výsledků se stanoví závěry a navrhnou případná řešení problému (Širbićová, 2013).

Před začátkem analýzy je dle Černého (© 2009-2018) nutné data vyčistit, tzn. vyloučit chybné záznamy. Vyčištěná data se dále, jak uvádí autor, analyzují, provádějí se výpočty, tvoří grafy, případně se vyhotovuje kvalitativní analýza získaných dat. Černý (© 2009-2018) dále zmiňuje, že posledním krokem výzkumu je napsání závěrečné zprávy, která obsahuje údaje o tom, jaká metoda byla použita, jak výzkum probíhal a jaká jsou hlavní zjištění a doporučení.

1.7.3 Expertní rozhovor

Expertní rozhovor je strukturovaný hloubkový rozhovor se zkušenými odborníky, kteří se danou oblastí zabývají a dokáží se podělit o své zkušenosti a odborně zodpovědět otázky zadavatele výzkumu (Soukup, © 2009). Podle Hendla (2008) je cílem rozhovoru s expertem zachytit a analyzovat znalosti člověka, který je v dané oblasti expertem, a využít tyto poznatky pro jiný účel. Expert by měl, jak uvádí Hnilica a Fotr (2009), být podrobněji seznámen s problémem, který má být řešen, a také s tím, co je od experta očekáváno. Autoři dále uvádějí, že jednou z metod získávání expertních výpovědí může být řízený rozhovor, jehož podstatou je přímé dotazování experta, kdy část dotazů je předem připravena a část vyplyne z dřívějších odpovědí experta.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU MOŽNOSTÍ VYUŽITÍ OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

Tato část práce se zaměřuje na analýzu současných možností přepravy OOSPO v osobní železniční dopravě v Libereckém kraji. Obsahem této kapitoly je stručná charakteristika Libereckého kraje, osobní železniční dopravy a jednotlivých stanic a zastávek ve zvolené lokalitě. Jedním z nástrojů pro analýzu možností využití železniční dopravy je dotazníkové šetření, jehož výsledky budou v této kapitole shrnuty a analyzovány.

2.1 Charakteristika Libereckého kraje

Liberecký kraj se rozkládá v severní části naší republiky, přičemž, jak uvádí Asociace krajů ČR (2013), jeho území s rozlohou 3 163 km² představuje pouze 4 % rozlohy naší země. Liberecký kraj sousedí se třemi kraji, na západě s krajem Ústeckým, na jihu s krajem Středočeským a na východě s krajem Královéhradeckým. Kromě toho má kraj společnou severní hranici s německým Saskem a severozápadní hranici s polským Dolnoslezským vojvodstvím. Sousedící příhraniční oblasti Česka, Německa a Polska tvoří Euroregion Nisa. Tato organizace, jak uvádí Euroregion Neisse – Nisa – Nysa (2015) působí v prostoru Trojzemí. Organizace, jak je dále udáváno, vznikla v Zittau v květnu 1991 na základě iniciační konference Dreiländereck.

Liberecký kraj se skládá ze čtyř okresů, okresu Česká Lípa, Liberec, Semily a Jablonec nad Nisou (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, © 2012-2016). Krajským městem je Liberec, který se nalézá přibližně v centru kraje. V oblasti turisticky atraktivních lokalit vyzdvihuje Asociace krajů ČR (2013) zejména Ještědský hřeben a jeho dominanty horu a horský hotel Ještěd, Jizerské hory, západní Krkonoše, Český ráj, Máchův kraj a Lužické hory.

2.2 Železniční dopravci v Libereckém kraji

Liberecký kraj je vlastníkem společnosti KORID LK, spol. s r. o., která je koordinátorem veřejné dopravy Libereckého kraje (KORID LK, © 2011-2018). Tato společnost, jak je dále uvedeno, se zabývá činností v oblasti integrace veřejné dopravy, pravidelně analyzuje síť veřejné dopravy a navrhuje nová řešení, tvoří jízdní řády veřejné dopravy a změny projednává se zúčastněnými stranami.

Na provozování osobní železniční dopravy se v Libereckém kraji podílejí dva dopravci, a to společnost České dráhy, a. s. (dále jen ČD) a Die Länderbahn GmbH (dříve nazývaná Vogtlandbahn GmbH), působící pod obchodním názvem TRILEX.

2.2.1 Společnost České dráhy, a. s.

Akciová společnost ČD, jak se uvádí na webových stránkách společnosti (České dráhy, © 2008), vznikla dne 1. ledna 2003 na základě Zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů č. 77/2002 Sb. jako jeden z nástupnických subjektů původní státní organizace ČD. Společnost byla založena jako organizace, která v sobě sjednocuje činnosti dopravního podnikání v přepravě osob a zboží a podnikání v oblasti provozování železniční dopravní cesty v rozsahu celostátních a regionálních drah (České dráhy, © 2008).

ČD (2017) ve své výroční zprávě za rok 2017 zveřejnily, že ČD jsou prakticky jediným dopravcem v ČR, který je schopen zabezpečit komplexní cestování OOSPO. V Kartě standardů výroční zprávy lze zjistit mj. procento splnění standardu v oblasti pomoci OOSPO (České dráhy, 2017). Konkrétně jsou uvedeny následující položky:

- splnění odsouhlaseného požadavku zákazníka - 99,7 %,
- řazení předepsaných náležitostí dle objednávky – 99,57 %,
- funkčnost a technická způsobilost mobilních plošin – 99,13 %.

2.2.2 Společnost Die Länderbahn GmbH (TRILEX)

Společnost Die Länderbahn GmbH (2018) byla založena 9. května 1889 a její sídlo se nachází v Dolním Bavorsku. Od roku 2011 je součástí firmy NETINERA Deutschland GmbH (Die Länderbahn, 2018). V Libereckém kraji provozuje společnost osobní železniční dopravu na trati 089 pod obchodní značkou TRILEX. Die Länderbahn GmbH (2018) na svých webových stránkách uvádí, že vozidla společnosti jsou bezbariérová.

2.3 Železniční tratě v Libereckém kraji

Liberecký kraj nemá na svém území žádné tratě, které by byly součástí mezinárodní koridorové sítě (Liberecký kraj, 2010). Také ani jedna ze železničních tratí není elektrifikovaná. Liberecký kraj (2010) uvádí, že na území kraje se nacházejí tratě celostátní, které jsou určeny pro mezinárodní a celostátní veřejnou železniční dopravu. Přehled celostátních tratí na území Libereckého kraje znázorňuje tabulka č. 2.

Tabulka 2 Celostátní tratě na území Libereckého kraje

Číslo tratě	Úsek tratě	Délka tratě v km
030	Liberec – Horka u Staré Paky	83,213
037	Liberec - Černousy	39,173
040	Stará Paka – Horní Branná	21,974
041	Rovensko pod Troskami - Turnov	12,191
070	Příšovice - Turnov	6,774
080	Bezděz – Nová Hut' v Lužických horách	52,366
080	Srní u České Lípy - Žízník	2,954
086	Žandov - Liberec	74,536
089	Liberec – Hrádek nad Nisou	21,019
Celková délka celostátních drah		314,200

Zdroj: Liberecký kraj (2010, upraveno autorkou)

Na území kraje, jak dále Liberecký kraj udává (2010), se nacházejí i tratě regionální, což jsou dráhy místního významu sloužící veřejné železniční dopravě. Přehled regionálních tratí na území Libereckého kraje přináší následující tabulka č. 3.

Tabulka 3 Regionální tratě na území Libereckého kraje

Číslo tratě	Úsek tratě	Délka tratě v km
034	Smržovka – Josefův Důl	6,598
035	Železný Brod - Tanvald	17,200
036	Liberec - Harrachov	52,716
037	Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem	23,261
038	Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem	6,049
042	Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou	20,136
046	Lomnice nad Popelkou - Syřenov	8,970
064	Lomnice nad Popelkou - Plouznice	
087	Česká Lípa – Blíževedly	16,615
Celková délka regionálních drah		148,574

Zdroj: Liberecký kraj (2010, upraveno autorkou)

Železniční tratě, na kterých je v Libereckém kraji provozována osobní železniční doprava, přehledně znázorňuje obrázek č. 11.



Obrázek 11 Mapa železničních tratí Libereckého kraje (České dráhy, 2016 a)

2.4 Železniční stanice a zastávky v Libereckém kraji

V Libereckém kraji se nachází celkem 149 železničních stanic a zastávek, z nichž je 24 stanic obsazených zaměstnancem ČD nebo SŽDC, který zajišťuje informování cestujících a prodej jízdních a rezervačních dokladů, případně poskytování dalších služeb. Do analýzy bude dále zahrnuta i železniční stanice Stará Paka, která v Libereckém kraji neleží, ale je důležitým přestupním uzlem mezi tratěmi č. 030, 040 a 046. Seznam stanic a zastávek podle příslušných tratí je uveden v příloze A.

Autorka v období od března do října 2018 osobně navštívila všechny stanice a zastávky ve sledované oblasti a pořídila jejich popis a fotodokumentaci, které budou sloužit jako jeden z podkladů pro analýzu. Předmětem zájmu v jednotlivých železničních stanicích a zastávkách byly:

- dostupnost městské hromadné dopravy (dále jen MHD), případně zastávky linkového autobusu, pokud se v dané obci nacházejí,
- parkovací místa u železničních stanic a zastávek,
- přístupová cesta k nástupišti,
- nástupiště,
- osvětlení stanic a zastávek, nástupišť, přístupových cest,

- vybavení stanic a zastávek (přepážka s výdejem jízdních dokladů, přítomnost zaměstnance ČD nebo SŽDC, přístupnost čekárny, umístění informačních prvků, staniční rozhlas, kamerový systém apod.)

Při pozorování a popisu stanic se významně projevila skutečnost, která byla zmíněna v teoretické části práce, tedy jak důležité je předem si vytvořit plán toho, co bude předmětem zkoumání. Popis a tvorba fotodokumentace všech stanic a zastávek byla časově velmi náročná. Autorka si zprvu určila jen některé z oblastí, na které se zaměřila, jako např. přístupové cesty a nástupiště. Při studiu a zpracovávání teoretické části práce však usoudila, že je důležité doplnit analýzu ještě o další oblasti, jako např. informační prvky. Na některá místa se proto autorka byla nucena vrátit opakovaně, aby si doplnila chybějící data.

V následujících pododdílech budou analyzovány pouze některé vybrané železniční stanice. Důvodem pro zařazení stanic Liberec, Česká Lípa hl. n., Stará Paka, Tanvald a Turnov do následujících pododílů je skutečnost, že se jedná o největší a nejvýznamnější stanice ve sledované oblasti. Stručná analýza zbývajících stanic a zastávek vybrané oblasti je vzhledem k jejich množství uvedena v příloze B. Informace použité níže a v příloze B byly získány pozorováním, přičemž údaje o typu nástupiště a výšce nástupiště nad temenem kolejnice byly čerpány z interních materiálů správce infrastruktury (SŽDC, 2019).

2.4.1 Stanice Liberec

Železniční stanice Liberec je dle informací SŽDC (2018) přestupním uzlem pro tratě 030 (směr do Hradce Králové a dále do Pardubic), 036 (směr do Harrachova a dále do Szklarske Poreby), 037 (směr do Černous a Jindřichovic pod Smrkem), 086 (směr do Benešova nad Ploučnicí a dále do Ústí nad Labem) a 089 (směr do Varnsdorfu).

Zastávka MHD se nachází přibližně 50 m od budovy stanice. V blízkosti železniční stanice ve vzdálenosti asi 200 m se nachází též autobusový terminál linkové dopravy. Přimo před staniční budovou je 12 parkovacích míst a jedno místo vyhrazené pro imobilní osoby na invalidním vozíku. Naproti staniční budově podél místní komunikace je dalších přibližně sedm parkovacích míst. Ve vzdálenosti asi 150 m od železniční stanice v prostoru nad autobusovým terminálem je parkoviště, jehož kapacita je přibližně 40 míst, dvě místa jsou vyhrazena pro imobilní osoby. Přístup k budově železniční stanice je po asfaltové místní komunikaci, z parkovacích ploch nebo od zastávek MHD po dlážděném chodníku do odbavovací haly. Přístup do vestibulu odbavovací haly je po dvou schodech nebo bezbariérově po nájezdové rampě.

Ve stanici je devět nástupišť, sedm z nich je krytých. Přístup na nástupiště je zajištěn z odbavovací haly podchodem po schodišti, bezbariérový přístup je možný z druhého vestibulu výtahem do podchodu a dále výtahy na jednotlivá nástupiště. Kromě výtahů lze použít schodiště. Bezbariérový přístup zajišťují čtyři výtahy, jeden vede z vestibulu do podchodu, druhým lze obsloužit přístup na nástupiště č. 1, 1A, 1B, 2, 3 a 3A, zbývající dva zajišťují přístup nástupiště č. 4, 4A a 5. Povrch nástupišť č. 1, 3 a 4 je dlážděný typu Tischer s výškou nástupiště 200 mm nad temenem kolejnice. Povrch nástupišť č. 2 a 5 je dlážděný, tvořený prefabrikáty typu L a H s výškou nástupiště 550 mm nad temenem kolejnice. Tato dvě nástupiště jsou opatřena vodícími liniemi a jejich konce jsou zabezpečeny zábradlím. Nástupiště 3A je tvořeno betonovými deskami typu Tischer s výškou nástupiště 250 mm nad temenem kolejnice a nástupiště č. 4A je šterkové s betonovými obrubníky typu Tischer s výškou nástupiště 200 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště č. 1A je šterkové s betonovými obrubníky typu Tischer a nástupiště č. 1B je tvořené betonovými deskami typu Tischer. Obě nástupiště mají výšku 200 mm nad temenem kolejnice a nejsou přístupná bezbariérově. Přístupová cesta na ně je přes kolej u nástupiště č. 1 po dřevěných přechodových můstcích, které nejsou úroňové.

Osvětlení stanice, nástupišť a kolejiště je zajištěno osvětlovacími věžemi, osvětlovacími stožáry, LED svítidly, závěsnými lampami, výbojkovými a zářivkovými svítidly.

Čekárna pro cestující se nachází ve vestibulu výpravní budovy. Vstup je zajištěn bezbariérově po nájezdové rampě. Vchod do vestibulu je posuvnými dveřmi o šířce 228 cm, v případě jejich poruchy lze použít postranní křídlové dveře, jejichž šířka je 125 cm. Ve vestibulech jsou instalovány klaprámy a stojany, na kterých jsou zveřejněny informace provozovatele infrastruktury (např. jízdní řád, plánek stanice apod.) a dopravce (např. informace o tarifních nabídkách, integrovaném dopravním systému apod.) Spodní okraje klaprámy jsou ve výšce 90 cm a 105 cm, stojany mají různou výšku a jejich dolní okraje jsou ve výšce 50 cm, 80 cm a 105 cm. Ve vestibulu se nacházejí dva dřevěné kvádry, které slouží jako lavičky. Dalším prostorem ve stanici, který lze využít jako čekárnu, je hala v ostrovní budově stanice mezi 1. a 3. nástupištěm. Je přístupná po schodišti z odbavovací haly podchodem. Bezbariérově je tento prostor přístupný výtahy přes druhý vestibul a poté po 3. nástupišti. Vchod do ostrovní haly je dveřmi o šířce 140 cm, přede dveřmi je dřevěný nájezdový můstek. Ostrovní hala je vybavena lavičkami.

Informování cestujících je prováděno prostřednictvím hlasového a vizuálního informačního systému. Ve stanici je instalováno také zařízení EZOP, které je určeno

k informování cestujících (včetně osob se zrakovým postižením) o všech vlakových spojích v železniční stanici. Dolní okraj obrazovky panelu je ve výšce 133 cm a ovládací tlačítka ve výšce 105-112 cm. Stanice je vybavena orientačními hlasovými majáčky pro usnadnění orientace nevidomých osob.

Stanice je obsazená pokladníky a skladníkem přepravy ČD. Nacházejí se zde dvě vnitrostátní pokladní přepážky, jedna přepážka s prodejem mezinárodních jízdních dokladů a rezervací a jedna informační přepážka. Přepážky vnitrostátních pokladen jsou přístupné přímo z odbavovací haly, jejich výška je 90 cm a 92 cm, jsou prosklené s otvorem ve skle. V prostoru ČD centra se nachází informační přepážka a mezinárodní pokladna. Vstup do ČD centra je prosklenými posuvnými dveřmi o šířce 130 cm. Informační přepážka je otevřená bez zasklení, její výška je 122 cm. Přepážka mezinárodní pokladny je prosklená s otvorem ve skle, její výška je 92 cm. Pracoviště mezinárodní pokladny zajišťuje i směnárenskou činnost. Ve stanici je také úschovna zavazadel, kterou obsluhuje skladník přepravy.

Stanice disponuje staniční mobilní zdvižnou plošinou, která umožňuje nástup a výstup OOSPO do/z vlaku v případě poruchy vozové zdvižné plošiny.

Stanice je dále vybavena kamerovým systémem a pro zajištění bezpečnosti jsou přítomni zaměstnanci bezpečnostní agentury. Ve stanici je též pracoviště výpravčího.

V budově stanice je bezbariérové WC přístupné pro veřejnost. Přístupová cesta je z odbavovací haly po schodišti do podchodu nebo bezbariérově výtahem. Šířka dveří na WC je 100 cm.

2.4.2 Stanice Česká Lípa hl. n.

Železniční stanice Česká Lípa hl. n. je, jak udává SŽDC (2018), přestupním uzlem pro tratě 080 (směr do Jedlové a do Mladé Boleslavi), 086 (směr do Liberce a do Benešova nad Ploučnicí a dále do Ústí nad Labem) a 087 (směr do Lovosic).

Na podzim roku 2016 byl zahájen provoz nové výpravní budovy, která nahradila nevyhovující starou budovu. Zároveň byla provedena rozsáhlá rekonstrukce kolejiště, nástupišť a přístupových cest k nim. Přímo před vstupem do vestibulu výpravní budovy jsou zastávky autobusů MHD. Ke staniční budově vede asfaltová silnice, vedle budovy se nachází parkoviště, jehož kapacita je přibližně 25 parkovacích míst a tři místa jsou vyhrazena pro imobilní osoby na invalidním vozíku. Z parkoviště se lze bezbariérově přemístit po dlážděném chodníku do výpravní budovy. Chodník je opatřen varovnými pásy.

Ve stanici jsou tři nástupiště, jedno vnější přiléhající k výpravní budově a dvě ostrovní. Vnější nástupiště je přístupné z veřejné komunikace bezbariérově přes vestibul,

ostrovni nástupiště jsou přístupná podchodem po schodišti nebo prostřednictvím výtahů. Ve stanici jsou tři funkční výtahy, první vede z vestibulu do podchodu, další dva vedou z podchodu na druhé a třetí nástupiště. Povrch nástupišť tvoří dlažba, jejíž součástí jsou vodící linie. Výška nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm. Konce nástupišť jsou zabezpečeny zábradlím. Nástupiště splňují požadavky pro přístup OOSPO, bezbariérový přístup je na alespoň jedno nástupiště.

Osvětlení stanice, nástupišť a kolejiště je zajištěno osvětlovacími věžemi, osvětlovacími stožáry a LED svítidly.

Čekárna pro cestující se nachází ve vestibulu výpravní budovy. Vstup je zajištěn bezbariérově ze směru od veřejné komunikace i z vnějšího nástupiště. Vchod je opatřen posuvnými dveřmi, jejichž šířka je 150 cm. Ve vestibulu jsou instalovány klaprámy, na kterých jsou zveřejněny informace provozovatele infrastruktury (např. jízdní řád, plánek stanice apod.) a dopravce (např. informace o tarifních nabídkách, integrovaném dopravním systému apod.) Spodní okraj klaprámy je ve výšce 80 cm a 100 cm. Ve vestibulu se nacházejí lavičky.

Informování cestujících je prováděno prostřednictvím hlasového a vizuálního informačního systému. Stanice je obsazena pokladníkem ČD. Nacházejí se zde dvě pokladní přepážky, na nichž je umožněn prodej vnitrostátních a mezinárodních jízdních dokladů a rezervací. Výška přepážek je 85 cm, přepážky jsou prosklené s otvorem ve skle. Dále jsou přepážky vybaveny zesilovacím zařízením DEXON, které zajišťuje dostatečné ozvučení pro srozumitelnou komunikaci se zákazníkem. Prostor stanice je vybaven indukční smyčkou, která dokáže koncentrovat zvuk do sluchadel nedoslýchavého návštěvníka. Ve stanici jsou instalovány orientační hlasové majáčky pro nevidomé osoby. Stanice má veřejné WC, které je bezbariérově přístupné. Šířka dveří WC je 95 cm. Stanice je dále vybavena kamerovým systémem a na bezpečnost dohlíží zaměstnanci bezpečnostní agentury. Ve stanici je též pracoviště výpravčího.

2.4.3 Stanice Stará Paka

Železniční stanice Stará Paka je dle SŽDC (2018) přestupním uzlem pro tratě 030 (směr do Hradce Králové a do Liberce), 040 (směr do Chlumce nad Cidlinou a Trutnova) a 046 (směr do Lomnice nad Popelkou).

V prostoru před staniční budovou je zastávka linkových autobusů. Ke staniční budově vede dlážděná silnice, vedle budovy se nachází parkoviště s přibližně 12 parkovacími místy.

Z parkoviště se lze bezbariérově přemístit přímo na nástupiště nebo do vestibulu výpravní budovy. Chodník vedoucí k nástupišťům je opatřen varovnými pásy.

Ve stanici jsou čtyři nástupiště, jedno vnější, částečně kryté, přiléhající k výpravní budově, dvě poloostrovní a jedno ostrovní. Všechna nástupiště jsou úroňová a bezbariérově přístupná. Pro přístup cestujících na nástupiště č. 1 a 4 slouží přechody v kolejišti, které jsou opatřeny varovnými pásy. Přístupové cesty na nástupiště jsou ohraničeny zábradlím. Povrch nástupišť tvoří dlažba, jejíž součástí jsou vodící linie. Výška nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm. Nástupiště splňují požadavky pro přístup OOSPO.

Osvětlení stanice, nástupišť a kolejiště je zajištěno osvětlovacími věžemi, výbojkovými tělesy a výložníkovými světly.

Čekárna pro cestující je umístěna ve vestibulu výpravní budovy. Vstup je zajištěn ze směru od veřejné komunikace, tento vstup není bezbariérový (schůdek sedm cm). Bezbariérově je vestibul přístupný ze směru od krytého nástupiště. Vchody do vestibulu jsou z obou směrů dveřmi, jejichž šířka je 135 cm. Dveře jsou opatřeny systémem brano. Ve vestibulu jsou instalovány klaprámy, na kterých jsou zveřejněny informace provozovatele infrastruktury (např. jízdní řád, plánek stanice apod.) a dopravce (např. informace o tarifních nabídkách, integrovaném dopravním systému apod.) Spodní okraj klaprámy je ve výšce 130 cm. Ve vestibulu se nacházejí lavičky.

Informování cestujících je prováděno prostřednictvím hlasového a vizuálního informačního systému. Stanice je obsazena pokladníkem ČD. Nachází se zde jedna pokladní přepážka, na níž je umožněn prodej vnitrostátních a mezinárodních jízdních dokladů a rezervací. Výška přepážky je 95 cm, přepážka je prosklená s otvorem ve skle. V prostoru před výdejním okénkem se nachází odkládací pult. Stanice má veřejné WC, které je bezbariérově přístupné. Šířka dveří WC je 85 cm. Stanice je dále vybavena kamerovým systémem. Ve stanici jsou umístěny orientační hlasové majáčky pro usnadnění orientace nevidomých osob. Ve stanici je též pracoviště výpravčího a staničního dozorce.

2.4.4 Stanice Tanvald

Železniční stanice Tanvald je dle jízdního řádu (SŽDC, 2018) přestupním uzlem pro tratě 035 (směr do Železného Brodu) a 036 (směr do Liberce a do Harrachova a dále do Szklarske Poreby).

Vedle staniční budovy leží autobusové nádraží. Ke staniční budově vede asfaltová místní komunikace, před budovou se nachází parkoviště s přibližně sedmi parkovacími místy, další dvě parkovací místa jsou vyhrazena pro imobilní osoby na invalidním vozíku.

Z parkoviště se lze bezbariérově přemístit kolem výpravní budovy nebo průchodem v budově na nástupiště. Chodník vedoucí k nástupišťům je opatřen varovnými pásy.

Ve stanici jsou tři nekrytá poloostrovní nástupiště. Všechna nástupiště jsou úrovně a bezbariérově přístupná. Pro přístup cestujících na jednotlivá nástupiště slouží centrální přechod v kolejišti, který je opatřen varovnými pásy. Přístupové cesty na nástupiště a jejich konce jsou ohraničeny zábradlím. Povrch nástupišť tvoří dlažba, jejíž součástí jsou vodící linie. Výška nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm. Nástupiště splňují požadavky pro přístup OOSPO.

Osvětlení stanice, nástupišť a kolejiště je zajištěno osvětlovacími stožáry, výbojkovými, žárovkovými a zářivkovými tělesy.

Čekárna pro cestující je umístěna ve vestibulu výpravní budovy. Vstup je zajištěn ze směru od veřejné komunikace, tento vstup není bezbariérový (dva schody). Bezbariérově je vestibul přístupný ze směru od krytého nástupiště po nájezdové rampě. Vchody do vestibulu jsou z obou směrů křídlovými dveřmi, jejichž šířka je 130 cm. Dveře jsou opatřeny systémem brano. Ve vestibulu jsou instalovány klaprámy, na kterých jsou zveřejněny informace provozovatele infrastruktury (např. jízdní řád, plánek stanice apod.) a dopravce (např. informace o tarifních nabídkách, integrovaném dopravním systému apod.) Spodní okraj klaprámu je ve výšce 95 cm. Ve vestibulu jsou umístěny lavičky. Další informace (např. jízdní řád) jsou zveřejněny v klaprámech na stěně budovy krytého prostoru přiléhajícího k výpravní budově. Spodní okraj klaprámu je ve výšce 130 cm, nacházejí se podél nájezdové rampy do vestibulu.

Informování cestujících je prováděno prostřednictvím hlasového a vizuálního informačního systému. Stanice je obsazena pokladníkem ČD. Nachází se zde jedna pokladní přepážka, na níž je umožněn prodej vnitrostátních jízdních dokladů a rezervací. Výška přepážky je 92 cm, přepážka je prosklená s otvorem ve skle. Dále je přepážka vybavena zesilovacím zařízením DEXON pro zajištění dostatečného ozvučení, aby komunikace se zákazníkem byla srozumitelná. V prostoru před výdejním okénkem se nachází odkládací pult. Nad vchodem vestibulu je umístěn orientační hlasový majáček pro usnadnění orientace nevidomých osob. Stanice má veřejné WC, které je bezbariérově přístupné. Šířka dveří WC je 90 cm. Stanice je dále vybavena kamerovým systémem. Ve stanici se nachází pracoviště výpravčího a staničního dozorce.

2.4.5 Stanice Turnov

Železniční stanice Turnov je podle informací SŽDC (2018) přestupním uzlem pro tratě 030 (směr do Liberce a do Hradce Králové a dále do Pardubic), 041 (směr do Hradce Králové) a 070 (směr do Prahy).

Přímo v prostoru před výpravní budovou jsou zastávky autobusů MHD a vedle budovy se nachází autobusové nádraží. Ke staniční budově vede asfaltová místní komunikace, před budovou je přibližně deset parkovacích míst s možností parkování nejvýše 30 minut. Vedle staniční budovy naproti autobusovému nádraží je umístěno parkoviště s přibližně 30 parkovacími místy. Na parkovišti i v prostoru před staniční budovou jsou vždy dvě místa typu K+R pro krátké zastavení vozidla na dobu maximálně deseti minut. Z parkoviště se lze bezbariérově přemístit po chodníku a dále průchodem v budově na nástupiště nebo přes vestibul. Chodník vedoucí ke staniční budově a k nástupišťům je opatřen varovnými pásy.

Ve stanici je šest nekrytých nástupišť, z nichž dvě jsou vnější jednostranná a čtyři poloostrovní oboustranná. Všechna nástupiště jsou úroňová a bezbariérově přístupná. Bezbariérový přístup cestujících na nástupiště 1a a 1b je přímo od staniční budovy, pro přístup cestujících na ostatní nástupiště slouží centrální přechod v kolejišti, který je opatřen varovnými pásy. Přístupové cesty na nástupiště jsou ohraničeny zábradlím. Povrch nástupišť tvoří dlažba typu SUDOP, jejíž součástí jsou vodící linie. Výška nástupišť nad temenem kolejnice je 550 mm. Nástupiště splňují požadavky pro přístup OOSPO.

Osvětlení stanice, nástupišť a kolejiště je zajištěno osvětlovacími věžemi a stožáry, výbojkovými a zářivkovými tělesy.

Čekárna pro cestující se nachází ve vestibulu výpravní budovy. Vstup je zajištěn bezbariérově ze směru od veřejné komunikace a ze směru od krytého nástupiště po nájezdové rampě. Vstupy do vestibulu jsou z obou směrů posuvnými dveřmi, jejichž šířka je 110 cm. Ve vestibulu jsou instalovány klaprámy, na kterých jsou zveřejněny informace provozovatele infrastruktury (např. jízdní řád, plánek stanice apod.) a dopravce (např. informace o tarifních nabídkách, integrovaném dopravním systému apod.) Spodní okraje klapráků jsou ve výšce 105 cm a 120 cm. Ve vestibulu se nacházejí lavičky. Další informace (např. jízdní řád) jsou zveřejněny v klaprámech na stěně budovy v krytém prostoru přiléhajícím k budově a v průchodu směrem z místní komunikace na nástupiště. Spodní okraj klapráků je ve výšce 110 cm.

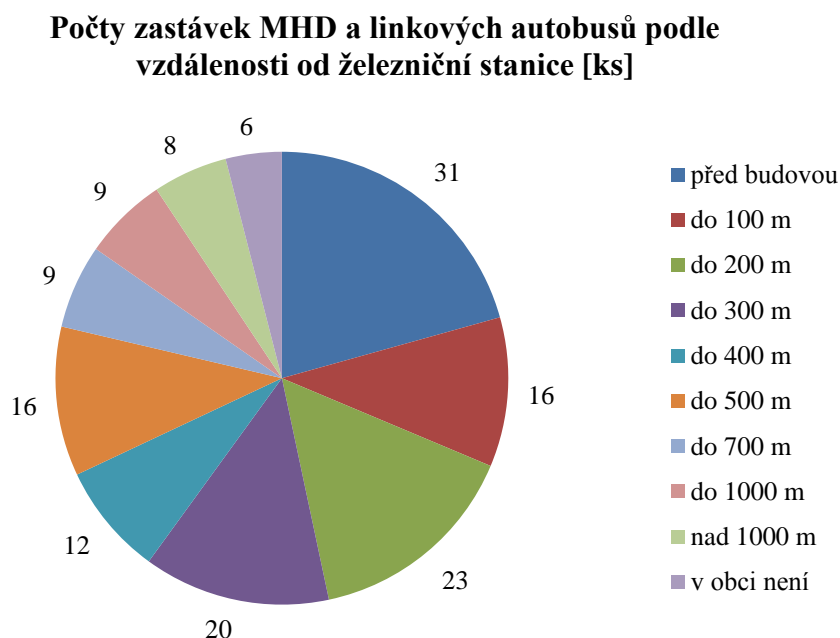
Informování cestujících je zajištěno prostřednictvím hlasového a vizuálního informačního systému. Stanice je obsazena pokladníky ČD. Nacházejí se zde dvě pokladní přepážky, na nichž je umožněn prodej vnitrostátních a mezinárodních jízdních dokladů

a rezervací. Výška přepážek je 80 cm, přepážka je prosklená s otvorem ve skle. Dále je přepážka vybavena zesilovacím zařízením DEXON, které zajišťuje dostatečné ozvučení pro srozumitelnou komunikaci se zákazníkem. Stanice má veřejné WC, které je bezbariérově přístupné. Šířka dveří WC je 90 cm. Stanice je dále vybavena kamerovým systémem. Ve stanici se nachází pracoviště výpravčího.

2.5 Dílčí závěr

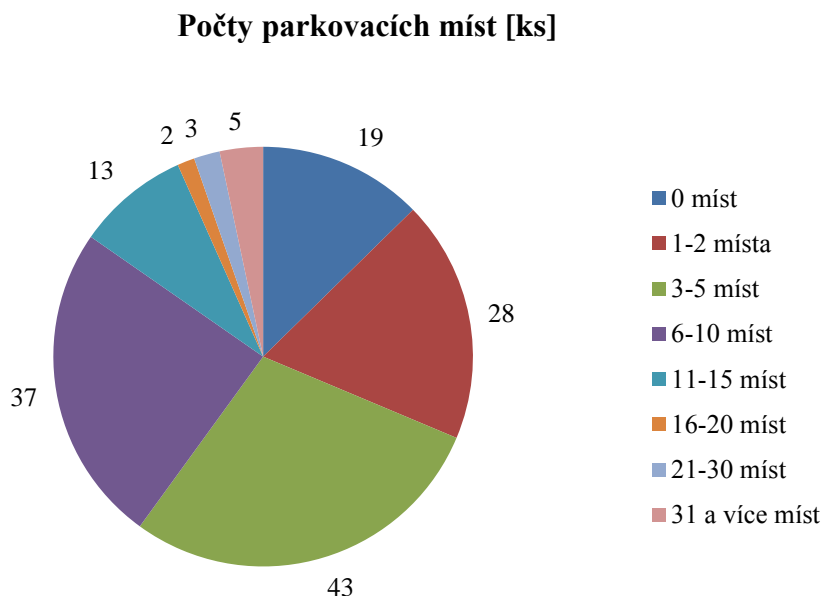
V tomto pododdílu budou shrnuty poznatky získané analýzou, přičemž dílčí závěr zahrnuje údaje nejen z výše popsaných železničních stanic, ale i ze všech ostatních stanic, které byly popsány a jsou uvedeny v příloze B.

V rámci analýzy byla zmapována vzdálenost umístění zastávek MHD a linkových autobusů od jednotlivých železničních stanic a zastávek v Libereckém kraji. Získaná data znázorňuje obrázek č. 12. Norma ČSN 736425-1 (Český normalizační institut, 2007), která v části 1 řeší navrhování autobusových, trolejbusových a tramvajových zastávek, udává, že docházková vzdálenost z výchozích a cílových míst by neměla být větší než 500 m. Pokud by toto pravidlo bylo vztaženo na vzájemnou vzdálenost železničních stanic a zastávek a zastávek MHD a linkových autobusů v jednotlivých obcích, vyplývá z analýzy, že tato podmínka je splněna v 78,7 % případů.



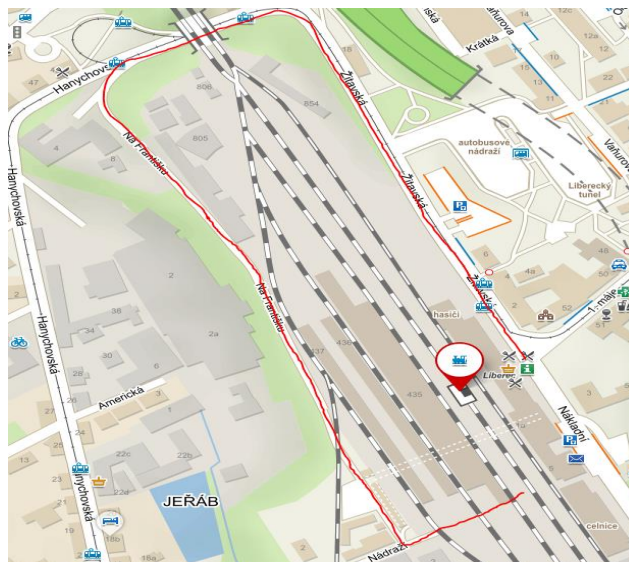
Obrázek 12 Umístění zastávek MHD a linkových autobusů (autorka)

V jednotlivých stanicích a zastávkách byl dále sledován počet parkovacích míst v jejich blízkosti. Nejčastější výskyt zaznamenal počet parkovacích míst v množství od třech do pěti míst, což činí 28,7 %, a od šesti do deseti míst, což je 24,7 %. Tyto dvě skupiny společně tvoří více než 50 % z celkového počtu. Devatenáct železničních zastávek nemá ve své blízkosti žádné parkovací místo, což představuje 12,7 %. V deseti případech bylo v rámci parkovací plochy též vyhrazeno místo pro osoby na invalidním vozíku. Počty železničních stanic a zastávek rozdělené podle počtu parkovacích míst jsou na obrázku č. 13.



Obrázek 13 Parkovací místa (autorka)

Přístupové cesty na alespoň jedno železniční nástupiště jsou ve 134 stanicích a zastávkách bezbariérové, což je 89,3 % z celkového počtu sledovaných stanic a zastávek. Zbývajících 16 stanic nemá zajištěn bezbariérový přístup na nástupiště. Do této kategorie je zahrnuta i stanice Liberec, kde je bezbariérový přístup zajišťován výtahy. V případě výpadku elektrické energie není v této stanici bezbariérový přístup na žádné nástupiště. Pokud by bylo v době výpadku elektrické energie nutné zajistit bezbariérový příchod či odchod do/z prostor nádraží, lze jako krajní variantu využít se svolením výpravčího přechod kolejištěm z/do ulice Na Františku (viz obrázek č. 14).



Obrázek 14 Alternativní bezbariérová přístupová cesta ve stanici Liberec (Seznam, 2019, upraveno autorkou)

Čtyři stanice mají přístup na nástupiště mimoúrovňovým podchodem po schodištích. Madla schodišť nejsou opatřena štítky v Braillově písmu pro usnadnění orientace osob se zrakovým postižením. Normy toto označování sice neukládají, nicméně v současnosti se stává běžnou praxí. Bezpečnostními prvky na nástupištích, jako jsou varovné pásy, vodící linie, případně zábradlí, je vybaveno 38 stanic a zastávek. V Libereckém kraji je 27 stanic a zastávek klasifikováno tak, že splňují požadavky pro přístup OOSPO. Jedná se o následující stanice a zastávky: Česká Lípa hl. n., Stará Paka, Tanvald, Turnov, Dolánky, Levínská Olešnice, Horka u Staré Paky, Plavy, Velké Hamry město, Liberec-Rochlice, Vesec u Liberce, Vratislavice nad Nisou, Jablonec nad Nisou, Jablonec nad Nisou zast., Nová Ves nad Nisou, Jablonecké Paseky, Lučany nad Nisou, Smržovka, Smržovka dolní n., Tanvald zast., Desná-Riedlova vila, Desná-Pustinská, Raspenava (jen pro osoby s omezenou schopností pohybu), Frýdlant v Čechách, Kryštofovo Údolí, Novina a Česká Lípa-Holý vrch. Stanice Liberec do tohoto výčtu nebyla zahrnuta, neboť požadavky pro přístup OOSPO splňuje pouze 2. a 5. nástupiště.

Osvětlení stanic a zastávek a přístupových cest k nim je dostatečné, pouze dvě zastávky mají osvětlení nedostatečné a jedna nemá osvětlení žádné. Jedná se však o zastávky malého významu.

Prostory železničních stanic a zastávek jsou z velké většiny vybaveny čekárnami nebo krytými prostory, kde se lze skrýt v případě nepříznivého počasí, pouze 11 stanic nebo zastávek takové prostory nemá. V 79 případech jsou čekárny, kryté přístřešky či krytá

nástupiště bezbariérově přístupné, v 59 případech nejsou bezbariérově přístupné. Do analýzy není zahrnuta staniční budova v Semilech vzhledem k probíhající rekonstrukci. Dveře nebo vstupy do prostor čekárny odpovídají svou šíří vyhlášce č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009), přičemž tato šíře musí být minimálně 800 mm. Pouze jedna stanice (Jilemnice) tuto podmínku nesplňuje. Ve stanicích a zastávkách bývají součástí běžného vybavení také lavičky. Analýzou bylo zjištěno, že je jimi vybaveno 89 % stanic a zastávek.

Odbavení cestujících jízdními a rezervačními doklady, případně poskytování informací a jiných doplňkových služeb zajišťuje v Libereckém kraji 25 stanic a zastávek. Z nich je 12 bezbariérově přístupných a 13 bezbariérově nepřístupných. Mimo výše uvedené je v dalších 21 stanicích a zastávkách přítomen zaměstnanec SŽDC.

Hlasový informační systém je instalován v 75 stanicích a zastávkách, vizuální informační systém v 16 stanicích a zastávkách a kamerový systém ve 23 stanicích a zastávkách. V osmi stanicích je instalován orientační hlasový majáček pro orientaci nevidomých osob, v jedné stanici indukční smyčka pro usnadnění příjmu zvuku nedoslýchavým osobám a ve čtyřech stanicích zařízení DEXON pro usnadnění komunikace se zákazníky. V jedné stanici se nacházejí elektronické informační panely EZOP a mobilní staniční plošina sloužící k usnadnění nástupu a výstupu do/z vlaku pro imobilní osoby. Ve dvou stanicích je přítomen zaměstnanec bezpečnostní agentury.

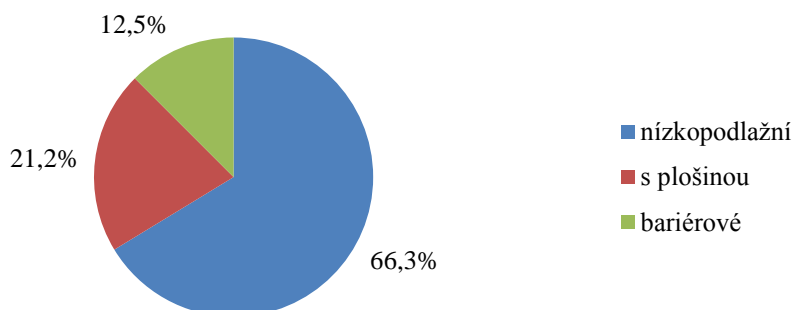
Vyhláška 398/2009 Sb. (Česko, 2009) udává, že výška pokladních přepážek smí být nejvíce 800 mm nad podlahou. Tuto podmínku ve sledované oblasti splňují pouze tři pokladní přepážky, a to dvě ve stanici Turnov a jedna ve stanici Rychnov u Jablonce nad Nisou, ostatní mají výšku větší, přičemž 22 pokladních přepážek má výšku mezi 81 cm a 100 cm a dvě přepážky jsou vyšší než 101 cm.

Informace, které jsou ve stanicích a zastávkách zveřejňovány, jsou umístěny podle možností každé stanice nebo zastávky v klaprámech, vitrínách, na stojanech, tabulích a na oknech a dveřích budov. Jejich dolní okraje jsou umístovány převážně tak, aby text byl přibližně v úrovni očí stojící osoby. Z analýzy vyplynulo, že dolní okraj informačních materiálů je ve 44 % případů umístěn ve výšce do 120 cm, zbývajících 56 % má dolní okraj umístěn ve výšce 121 cm a více. V některých případech je pod místem, kde jsou zveřejněny informace, umístěna lavička, záhonek, odpadkový koš apod., čímž je přístup ještě ztížen.

2.6 Vozy a jednotky

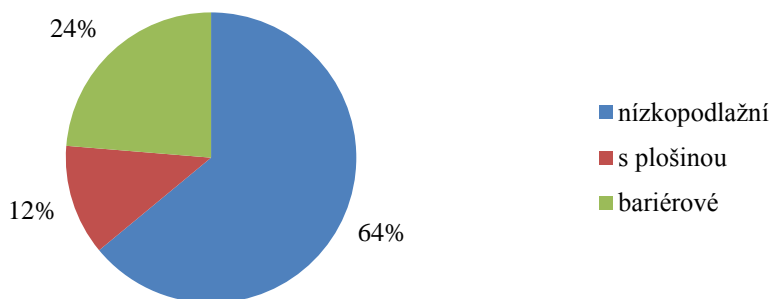
Vozy a jednotky používané pro osobní železniční dopravu v Libereckém kraji jsou nízkopodlažní nebo vybavené vozidlovými zdvižnými plošinami. Ve sledované oblasti se

používá i část bariérových vozů, které nejsou nízkopodlažní a nejsou vybaveny vozidlovou plošinou. Na tratích Libereckého kraje je v pracovní dny provozováno 518 vlakových spojů (SŽDC, 2018), procentní zastoupení jednotlivých druhů vozů a jednotek je znázorněno na obrázku č. 15.



Obrázek 15 Druhy vozů a jednotek – pracovní dny (SŽDC, 2019, upraveno autorkou)

O víkendech a státních svátcích je na tratích Libereckého kraje provozováno 455 vlakových spojů (SŽDC, 2018). Na obrázku č. 16 je znázorněno procentní zastoupení používaných druhů vozů a jednotek.



Obrázek 16 Druhy vozů a jednotek – víkendy a státní svátky (SŽDC, 2019, upraveno autorkou)

V Libereckém kraji není žádná trať elektrifikovaná, nacházejí se zde pouze tratě v motorové trakci. Vozy a jednotky používané pro osobní dopravu v Libereckém kraji jsou následující:

- **motorový vůz řady 854** – bývá používán v kombinaci s vozy řady 795, 756, 757 a 954. Vůz řady 854 není nízkopodlažní, má předsvuné dveře ovládané tlačítkem a sklopný schůdek. Podle informací Českých drah (2016 c) jsou tyto vozy vybaveny audiovizuálním systémem (světelným řádkem a vlakovým rozhlasem), akustickými

majáčky pro nevidomé a zásuvkami 230 V. Vozy řady 795 a 954 jsou dále vybaveny vozovou zdvižnou plošinou pro osoby na invalidních vozících a bezbariérovým WC. Vozy řady 756 a 757 mají vyčleněný zavazadlový prostor sloužící zejména pro přepravu jízdních kol a dětských kočárků.

- **motorový vůz řady 843** – bývá používán v kombinaci s vozy řady 756 a 757, které byly zmíněny výše, a dále v kombinaci s vozy řady 753 a 943. Vůz řady 843 není nízkopodlažní, má předsuvné dveře ovládané tlačítkem. České dráhy (2016 d) uvádějí, že vůz je vybaven audiovizuálním systémem (světelným řádkem a vlakovým rozhlasem), vozovou zdvižnou plošinou pro osoby na invalidních vozících, bezbariérovým WC a prostorem pro přepravu jízdních kol, případně dětských kočárků. Vozy řady 753 a 943 také umožňují přepravu jízdních kol.
- **motorová jednotka řady 814** – je sestavena z hnacího vozu řady 814 a řídicího vozu řady 914, přičemž řídicí vůz je koncipován jako nízkopodlažní. Jednotka má předsuvné dveře ovládané tlačítkem (je opatřené prvky usnadňující ovládání nevidomým osobám) a sklopný schůdek. České dráhy (2016 e) udávají, že jednotka je vybavena audiovizuálním systémem (světelným řádkem a vlakovým rozhlasem), akustickými majáčky pro nevidomé, zásuvkami 230 V, bezbariérovým WC a nízkopodlažní rampou pro přepravu cestujících na invalidním vozíku. V jednotce je též prostor pro přepravu jízdních kol a dětských kočárků.
- **motorová jednotka řady 840** – je částečně nízkopodlažní. Dveře jednotky jsou předsuvné, ovládané tlačítkem (je opatřené prvky usnadňující ovládání nevidomým osobám), a mají sklopný schůdek. Podle Českých drah (2016 f) je jednotka vybavena audiovizuálním systémem (světelným řádkem a vlakovým rozhlasem), akustickými majáčky pro nevidomé, zásuvkami 230 V, bezbariérovým WC, nízkopodlažní rampou pro přepravu cestujících na invalidním vozíku a klimatizací. V určeném prostoru lze přepravovat jízdní kola a dětské kočárky.
- **motorová jednotka řady 844** – je částečně nízkopodlažní. Jednotka má předsuvné dveře, které jsou ovládané tlačítkem (je opatřené prvky usnadňující ovládání nevidomým osobám), a sklopný schůdek. Dále, jak je uvedeno na webových stránkách Českých drah (2016 g), je jednotka vybavena audiovizuálním systémem (monitorem a vlakovým rozhlasem), akustickými majáčky pro nevidomé, zásuvkami 230 V, bezbariérovým WC a nízkopodlažní rampou pro přepravu cestujících na invalidním

vozíku. Motorová jednotka je klimatizovaná a poskytuje bezdrátové připojení k internetu. Jednotka umožňuje také přepravu jízdních kol a dětských kočárků.

- **motorová jednotka řady 810** – není nízkopodlažní. Dveře jednotky jsou předsuvné, otevírají se pomocí madla. Jednotka je vybavena vlakovým rozhlasem a umožňuje přepravu jízdních kol a dětských kočárků.
- **motorová jednotka typu Desiro** – je částečně nízkopodlažní. Jednotka má předsuvné dveře, které se ovládají pomocí tlačítka (je opatřené prvky usnadňující ovládání nevidomým osobám). Jednotka je vybavena, jak uvádí Trilex (2019 a), audiovizuálním informačním systémem (monitor a vlakový rozhlas), bezbariérovým WC a výsuvnou rampou pro přepravu cestujících na invalidním vozíku. Jednotka je klimatizovaná. V motorové jednotce je možné přepravovat jízdní kola a dětské kočárky.

2.7 Dílčí závěr

Na základě analýzy vozů a jednotek používaných v osobní dopravě v Libereckém kraji bylo zjištěno, že stav v této oblasti je dobrý. K obnově a modernizaci vozového parku dochází postupně, přičemž k pořízování nových vozů či jednotek dochází např. s podporou Regionálních operačních programů.

Vozy a jednotky, které jsou nízkopodlažní nebo jsou vybaveny vozidlovou zdvižnou plošinou a umožňují tak přepravu imobilních osob, je ve sledované oblasti provozováno 87,5 % v pracovní dny, resp. 87,7 % o víkendech a státních svátcích. Bariérové vozy bývají zpravidla využívány na regionálních tratích s menším počtem cestujících. Jedinou tratí v Libereckém kraji, kde jsou provozovány výhradně bariérové vozy, je trať 046 ze Staré Paky do Lomnice nad Popelkou.

Všechny vozy a jednotky mají předsuvné dveře, ovládané tlačítkem. Pouze u vozů řady 810 se dveře ovládají madlem, což vyžaduje vyvinutí určité síly k jejich otevření. Prvky usnadňující ovládání dveří nevidomým osobám mají tlačítka dveří jednotek řady 814, 840, 844 a Desiro.

Mimo vozů řady 810 mají všechny motorové vozy či jednotky audiovizuální systém pro informování cestujících. Ve všech vozech a jednotkách je umožněna přeprava jízdních kol a dětských kočárků. S výjimkou vozů řady 810 mají všechny motorové vozy či jednotky bezbariérové WC. Ve vozech a jednotkách řady 854, 814, 840, 844 jsou zásuvky 230 V. Nové a starší modernizované vozy (řady 854, 814, 840 a 844) jsou vybaveny akustickými majáčky pro nevidomé. Jednotky řady 840, 844 a Desiro mají klimatizaci.

2.8 Informace

Cestující v osobní železniční dopravě v Libereckém kraji mohou získávat informace z následujících zdrojů:

- **informační systém ve stanicích a zastávkách:**
 - vizuální informační systém - světelné tabule s časy odjezdů a příjezdů vlaků, které zobrazují číslo a druh vlaku, dopravce, nácestné stanice,
 - papírové informace zveřejněné v klaprámech, na panelech, tabulích apod. – odjezdy vlaků, informace ohledně prodeje jízdních dokladů, plánky stanic, informace o tarifních nabídkách, plakáty propagující služby dopravce, informace o výlukách apod.,
 - hlasový informační systém – informace o časech odjezdů/příjezdů spojů, o dopravci, o čísle nástupiště/koleje, o zpoždění vlaku a důvodu zpoždění, o nahrazení vlaku náhradní autobusovou dopravou apod.,
 - piktogramy – označují např. bezbariérové přístupové cesty, umístění výdejny jízdenek apod.,
 - zaměstnanci v obsazených stanicích – informace o spojení, poskytovaných službách, cenách jízdních a rezervačních dokladů, mimořádnostech apod.,
 - orientační hlasové majáčky pro nevidomé,
- **informační systém ve vozidlech:**
 - vizuální informační systém – světelné řádky či monitory,
 - hlasový informační systém (vlakový rozhlas) – informuje shodně s vizuálním informačním systémem o cílové stanici vlaku, o příští stanici vlaku, příp. zda se jedná o zastávku na znamení, a pokud ano, o nutnosti stisknout tlačítko signalizace pro zastavení vlaku, o nácestných stanicích, o označení linky vlaku, v případě spoje se samoobslužným způsobem o vedení vlaku bez vlakového doprovodu a nutnosti označit si jízdenku v označovači nebo si ji zakoupit v jízdenkovém automatu, v případě osobních vlaků o straně výstupu z vozu, před cílovou stanicí informace o skutečnosti, že se jedná o konečnou stanici vlaku,
 - papírové informace zveřejněné v klaprámech – informace ohledně prodeje jízdních dokladů, plakáty propagující služby dopravce apod.,
 - piktogramy – označují např. místa vyhrazená pro OOSPO, pro kola apod.,
 - zaměstnanci vlakového doprovodu – informace o spojení, poskytovaných službách, cenách jízdních dokladů, mimořádnostech apod.,
 - akustické majáčky pro nevidomé,

- **webové stránky** – podle informací Českých drah (2016 h) jsou webové stránky upraveny tak, aby usnadnily vyhledávání informací i nevidomým a slabozrakým osobám (stránky umožňují zvětšení písma a využití hlasové čtečky),
- **mobilní aplikace Můj vlak** – je aplikace pro mobilní telefony a jak uvádějí České dráhy (2016 h), je též přizpůsobená pro nevidomé osoby,
- **telefonní linky** – zákaznické centrum ČD, jak uvádí Klouček (2018) v rozhovoru pro časopis Železničář, poskytuje servis pro cestující nepřetržitě každý den v roce, a to v českém, anglickém a německém jazyce. Informační telefonní linka je dle dopravce Trilex (2019 b) v provozu od pondělí do pátku (s výjimkou státních svátků) v době od 9 do 13 hodin a od 13 do 15 hodin.

2.9 Dílčí závěr

Informace jsou cestujícím poskytovány v různých formách. Ve všech stanicích, zastávkách a vlacích se lze setkat s informacemi v papírové podobě ve formě vývěsek, plakátů apod. Dále jsou využívány piktogramy, vizuální či akustické informační systémy. Informace lze získat také přímo od zaměstnanců dopravců, prostřednictvím webových stránek či mobilních aplikací nebo na zákaznických telefonních linkách.

2.10 Personál

Do kontaktu s cestujícími přicházejí zaměstnanci ČD a výpravčí SŽDC, kteří zajišťují prodej jízdních a rezervačních dokladů a poskytování služeb cestujícím. Zaměstnanci mají k dispozici interní materiál týkající se pomoci a komunikace s OOSPO, který vychází z obecných doporučení. Seznámení zaměstnanců se zásadami komunikace dle tohoto materiálu je zařazeno do pravidelného proškolení. V tomto dokumentu Českých drah (2018 a) je zaměstnancům doporučováno přistupovat k OOSPO jako k ostatním cestujícím, ale s přihlédnutím k druhu postižení. Dále by se zaměstnanci měli snažit chovat přirozeně a nabídnout svou pomoc, ale nevnucovat ji. Vhodné nejsou projevy soucitu, nepřipustné jsou podceňující či ponižující výroky. Hovor, jak je dále v materiálu uvedeno, by měl probíhat přímo s OOSPO, s jejím průvodcem pouze v případě, že je jeho pomoc nezbytná.

Výše zmíněný interní materiál ČD obsahuje i zásady pro pomoc a komunikaci s cestujícími na vozíku, s nevidomými a se sluchově postiženými osobami. V neposlední řadě jsou v materiálu také zmíněny zásady manipulace se staniční mobilní zdvihací plošinou. Zaměstnanci, kteří mají v pracovních povinnostech obsluhu této plošiny, jsou ze znalosti její obsluhy pravidelně proškoleni. Pořádáno je i školení z obsluhy vozových plošin.

Stacionární zaměstnanci v osobních pokladnách ve stanicích mohou pro spoje ČD zprostředkovat objednávku přepravy imobilních osob nebo objednávku asistence pro nevidomé osoby, příp. pro částečně imobilní osoby např. o francouzských holích. Objednávku přepravy si OOSPO mohou sami zajistit i prostřednictvím webových stránek dopravce nebo telefonicky na zákaznické lince. Objednávku přepravy je nutné dle informace na webových stránkách (České dráhy, 2016 h) zadat nejpozději 24 hodin před odjezdem vlaku z nástupní stanice, resp. 48 hodin před odjezdem z výchozí stanice v případě požadavku na zařazení vozu s plošinou. Požadavek objednávky přepravy je poté přidělen řešiteli, který objednávku posoudí a rozhodne, zda lze přepravu realizovat. O výsledku (schválení/zamítnutí přepravy) je cestující informován prostřednictvím e-mailu nebo telefonního čísla, které uvedl v objednávce. V případě, že přeprava je schválená, jsou kromě cestujícího automaticky e-mailem informováni i zaměstnanci zúčastnění na přepravě (strojmistři, strojvedoucí, výpravčí, vlakový doprovod, osobní pokladníci, skladníci přepravy, staniční dozorcí apod.)

Obdobně si mohou cestující, kteří potřebují při nástupu nebo výstupu do/z vozu objednat asistenci u dopravce Trilex (Trilex, 2019), a to vyplněním formuláře na webových stránkách dopravce nebo telefonicky na servisní lince.

2.11 Dílčí závěr

Informace pro zaměstnance, které se týkají pomoci a komunikace s OOSPO, jsou zpracované přehlednou formou a poskytují základní povědomost o zásadách pro styk s těmito osobami. Na základě osobní zkušenosti autorky lze konstatovat, že zaměstnanci, kteří přicházejí při výkonu svého povolání do styku s OOSPO, jsou schopni jednat velmi intuitivně a citlivě a často poskytují pomoc či asistenci nad rámec svých povinností.

Přijímání objednávek přeprav imobilních osob nebo asistence při přepravě a jejich zpracování nevykazují žádné závady.

2.12 Přepravní a tarifní podmínky

Přepravní podmínky OOSPO v přepravě vlaky ČD upravují Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu (České dráhy, 2019 a). Níže budou shrnuty informace obsažené ve Smluvních přepravních podmínkách ČD (dále jen SPPO). V SPPO je charakterizováno, kdo je považován za OOSPO. Dále je zmíněno, že OOSPO, která je odkázaná na trvalou pomoc nebo trvalý dohled jiné osoby, nemůže cestovat bez průvodce. Pokud přeprava OOSPO nevyžaduje žádnou asistenci od zaměstnanců dopravce, není nutné ji objednat předem. V případě požadavku asistence, je nutné přepravu objednat. Způsob objednání přepravy je popsán v oddílu týkající se personálu. OOSPO mají

přednostní právo na obsazení vyhrazených míst pro tuto kategorii cestujících, pokud jsou taková místa ve vlaku vyhrazena.

Tarifní podmínky přepravy OOSPO stanoví Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel TR 10 (České dráhy, 2019 b). Dle TR 10 jsou ve 2. vozové třídě přepravováni držitelé průkazů ZTP a ZTP/P a cestující starší 65 let za zvláštní jízdné, které je ve výši 25 % obyčejného jízdného. Držitel průkazu ZTP/P má dále nárok na bezplatnou přepravu jednoho průvodce a ortopedického vozíku (příp. tomu odpovídajícího kompenzačního prostředku). Bezplatně je přepraven i vodící pes nevidomého. Nad rámec podmínek zvláštního jízdného je bezplatně přepravený řádně označený asistenční pes, a to v 1. i 2. vozové třídě, a i v případě, že cestující není držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P. Děti do 6 let jsou přepravovány bezplatně a bezplatně je přepraven i dětský kočárek.

Obdobné přepravní podmínky pro OOSPO má i dopravce Trilex. V Tarifu a smluvních přepravních podmínkách (Trilex, 2018) se uvádí, že OOSPO a cestující s dětmi mají přednostní právo na obsazení míst, která jsou určena pro přepravu těchto osob a jsou označena odpovídajícími piktogramy. Cestující na vozíku jsou přepraveni, pokud to technické provedení vozidla, obsazenost vozidla a bezpečnost přepravy dovolí. Určení zaměstnanci dopravce poskytnou cestujícímu veškerou dostupnou pomoc.

Držitelé průkazů ZTP a ZTP/P a osoby starší 65 let jsou přepravováni dle tarifních podmínek Trilexu se slevou 75 % ze základního jízdného. Držitelé průkazu ZTP/P mohou bezplatně přepravit svůj doprovod. Doprovodem může být i vodící pes pro nevidomé nebo doprovodný pes pro tělesně postižené. Stejně jako u dopravce ČD jsou bezplatně přepraveny děti do 6 let a dětské kočárky.

2.13 Dílčí závěr

Přepravní podmínky týkající se přepravy OOSPO jsou u obou dopravců, kteří provozují osobní železniční dopravu v Libereckém kraji, velmi podobné. Zohledňují bezpečnost cestujících, ale také personálu. Oba dopravci mají ve svých vlakových soupravách vyhrazená místa pro OOSPO a garantují těmto osobám nárok na přednostní obsazení těchto míst. Objednávky přeprav probíhají prostřednictvím webových stránek nebo telefonicky na zákaznických linkách, u dopravce ČD lze objednávku realizovat též osobně na pokladní přepážce.

Tarifní podmínky mají oba dopravci shodné v souladu s Výměrem Ministerstva financí ČR č. 02/2018, kterým se mění seznam zboží s regulovanými cenami vydaný výměrem Ministerstva financí č. 01/2018 (Ministerstvo financí ČR, 2018). Poskytují

75% slevu ze základního jízdného držitelům ZTP a ZTP/P průkazů a osobám starším 65 let. Dále oba dopravci poskytují bezplatnou přepravu průvodcům držitelů průkazu ZTP/P, vodícím a asistenčním psům a bezplatně se přepravují děti a dětské kočárky. Držitelé průkazů ZTP a ZTP/P nemusejí mít předem zakoupený jízdní doklad, mohou být odbaveni přímo ve vlaku i při nástupu v obsazené stanici, a to bez manipulační přírážky k jízdnému.

2.14 Dotazníkové šetření

Tato část práce bude věnována tomu, jak OOSPO vnímají možnosti využití osobní železniční dopravy v Libereckém kraji. Pro zjištění výše uvedené skutečnosti byla zvolena forma dotazníku pro jeho jednoduchost, rychlost a okamžitou zpětnou vazbu. Výsledky dotazování budou zohledněny v návrhové části práce.

Vzor dotazníku, který byl při výzkumu použit, je uveden v příloze C.

2.14.1 Operacionalizace

Nejprve bylo třeba stanovit, která měřitelná proměnná bude zkoumaný jev měřit. V rámci dotazníkového šetření bude zjišťováno, jak OOSPO hodnotí možnosti využití osobní železniční dopravy v Libereckém kraji.

Dále bylo třeba určit, kdo bude objektem výzkumu. Dotazování bylo prováděno mezi osobami, které se řadí do kategorie OOSPO. Mezi respondenty budou zařazeny tyto kategorie osob:

- osoby tělesně postižené – osoby na invalidním vozíku nebo osoby chodící o holích nebo s chodítkem,
- osoby zrakově postižené,
- osoby sluchově postižené,
- osoby s dítětem v kočárku,
- osoby starší 65 let.

Velikost potřebného vzorku dotazovaných byl stanoven dle následujícího postupu. Český statistický úřad (dále jen ČSÚ) nesleduje počty osob dle jejich zdravotního postižení v rámci jednotlivých krajů. Využito bylo výběrového šetření zdravotně postižených osob z roku 2013, které provedl ČSÚ. V tomto výběrovém šetření (ČSÚ, 2014) se udávají v rámci celé republiky následující počty osob dle postižení. Zahrnuty byly osoby s mírou postižení středně těžkou, těžkou a velmi těžkou.

K 31. 12. 2017 udává ČSÚ (2018), že počet obyvatel ČR je 10 610 055 osob a počet obyvatel Libereckého kraje je 441 300 osob. Podíl obyvatel Libereckého kraje na celkovém

počtu obyvatel ČR jsou 4 %. Z toho důvodu budou pro výpočet velikosti vzorku osob dle postižení uvažována také 4 %. Výpočet počtu osob, který bude dále uvažován, je uveden v tabulce č. 4.

Tabulka 4 Počty osob dle postižení

Druh postižení	Počet osob (ČR)	Počet osob (4 %)
tělesné	386 513	15 461
zrakové	60 267	2 411
sluchové	57 726	2 309

Zdroj: ČSÚ (2014, upraveno autorkou)

Dále bylo třeba stanovit počet osob, které mohou cestovat s dětským kočárkem. Lze předpokládat, že kočárek pro dítě je používán nejčastěji do 3 let věku dítěte. Byly tedy podle údajů ČSÚ (2018) použity počty živě narozených dětí za roky 2015 až 2017, což v součtu činí 14 396 dětí. Počet osob starších 65 let byl k 31. 12. 2017 podle ČSÚ (2018) 85 885 osob.

Po určení základního souboru je třeba určit velikost reprezentativního vzorku respondentů. Využita bude metoda dle Katriaka (1975), která je popsána v teoretické části práce v pododdíle 1.7.2. Pro základní soubor do 10 000 jednotek bude použit soubor o velikosti 7,5 % základního souboru a pro základní soubor do 100 000 jednotek soubor o velikosti 1,5 % základního souboru. V tabulce č. 5 jsou shrnuty jednotlivé kategorie respondentů a velikost potřebného vzorku pro dotazování.

Tabulka 5 Počty osob pro reprezentativní vzorek

Kategorie osob	Základní soubor	Reprezentativní vzorek
tělesně postižení	15 461	232
zrakově postižení	2 411	181
sluchově postižení	2 309	173
osoby s dítětem v kočárku	14 396	216
osoby starší 65 let	85 885	1 288

Zdroj: ČSÚ (2014, 2018, upraveno autorkou)

2.14.2 Tvorba dotazníku

Při tvorbě dotazníku je třeba dodržet hlavní zásady pro jeho tvorbu. Dotazník by měl být srozumitelný, časově nenáročný a kladené otázky by měly být jednoznačné.

Dotazník obsahuje oslovení a stručné sdělení, k jakému účelu bude dotazník sloužit. Dále je rozdělen na dvě části, první část je určena pro osoby, které železniční osobní dopravu nevyužívají, druhá část je určena osobám, které naopak železniční osobní dopravu využívají. V případě osob, které vlakem necestují, bylo zjišťováno, co jim ve využívání železniční dopravy brání, nebo proč ji nemají zájem využívat. U osob, které železniční dopravu využívají, byla zjišťována frekvence cestování a dále hodnotili na hodnotící stupnici bezpečnost ve stanicích a vlacích, přístupnost budov a vlaků, péči o zákazníka a přístup k informacím. V závěru dotazníku se zjišťuje kategorie OOSPO, do které se dotazovaný řadí, a je zde i prostor pro připomínky respondenta. Pro hodnocení jednotlivých otázek byla použita Lickertova škála, kdy 1 představuje nejhorší hodnocení a 5 nejlepší hodnocení.

Po sestavení dotazníku byl proveden pilotní průzkum, jehož cílem bylo ověřit, zda je dotazník srozumitelný. Autorkou bylo osloveno deset osob, na základě jejichž připomínek bylo znění otázek upraveno.

2.14.3 Vlastní dotazování

Dotazování probíhalo průběžně v období od března do listopadu 2018. Pro distribuci dotazníků byly zvoleny různé kanály. Část dotazovaných byla oslovena elektronicky prostřednictvím organizací Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých SONS a Česká unie neslyšících (dále jen ČUN), část byla oslovena osobně přímo autorkou, a to na různých místech Libereckého kraje. Dále byla využita pomoc příbuzných, přátel a kolegů, jejichž prostřednictvím byla oslovena další část respondentů. Na základě povolení ředitelky Zákaznického personálu ČD byly jako jeden z distribučních kanálů využity výdejny jízdenek ČD. Autorka dále telefonicky nebo e-mailem oslovila cestující, se kterými spolupracuje při realizaci přepravy imobilních osob nebo při zajištění asistence pro nevidomé osoby.

Pro zajištění reprezentativnosti vzorku bylo nutno získat nejméně 2 090 správně vyplněných dotazníků. Rozesláno, rozdáno nebo osobně s dotazovaným vyplněno bylo přibližně 3 000 dotazníků. Skutečně odpovědělo 2 114 respondentů. Návratnost dotazníků tedy byla 70 %. Ze skutečně získaných dotazníků bylo dále 21 dotazníků vyplněno chybně nebo neúplně. Počet chybně vyplněných dotazníků tedy představuje 1 % z celkového počtu získaných dotazníků. V následující tabulce č. 6 je shrnut počet získaných dotazníků dle jednotlivých kategorií OOSPO.

Tabulka 6 Počty získaných dotazníků

Kategorie osob	Počet získaných dotazníků
tělesně postižení – na invalidním vozíku	68
tělesně postižení – s holemi nebo chodítkem	164
zrakově postižení	181
sluchově postižení	173
osoby s dítětem v kočárku	218
osoby starší 65 let	1 289

Zdroj: autorka

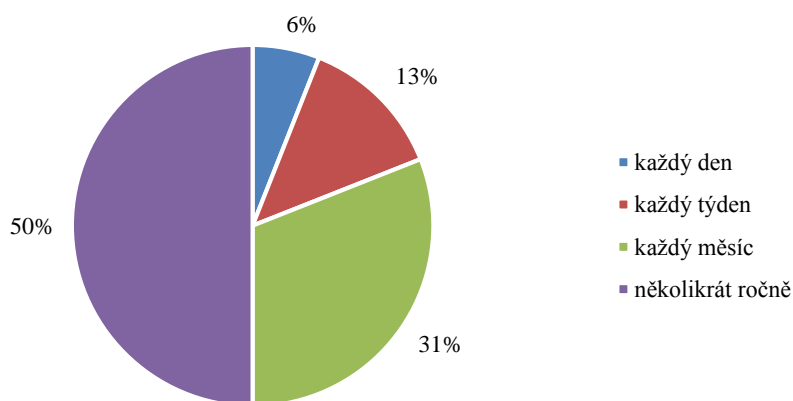
2.14.4 Vyhodnocení dotazníků a zpracování výsledků tázání

Následující část se bude zabývat zpracováním výsledků provedeného dotazníkového šetření, jehož výsledky budou zohledněny při zpracování návrhů a doporučení pro zlepšení možností využití osobní železniční dopravy pro OOSPO v Libereckém kraji.

Skupina tělesně postižených osob na invalidním vozíku

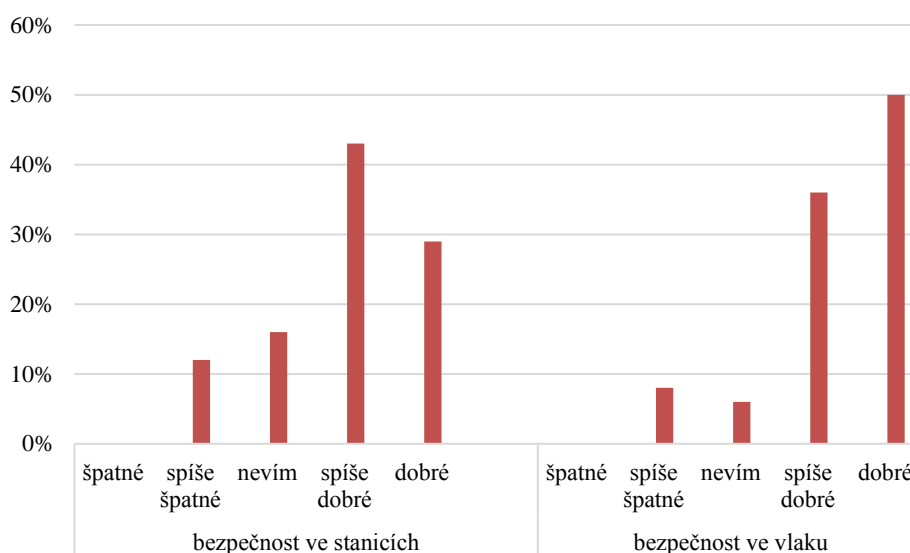
Z této kategorie respondentů vyplnilo dotazník 48 % mužů a 52 % žen. Z tohoto počtu 22 % osob železniční osobní dopravu nevyužívá. Důvody, které respondenti uvedli, jsou delší čas přepravy, menší flexibilita, zpoždění spojů, nutnost objednávat přepravu předem, špatný přístup do/z vlaku a využívání osobního automobilu.

Frekvenci používání vlaku k cestování v této kategorii cestujících znázorňuje obrázek č. 17.



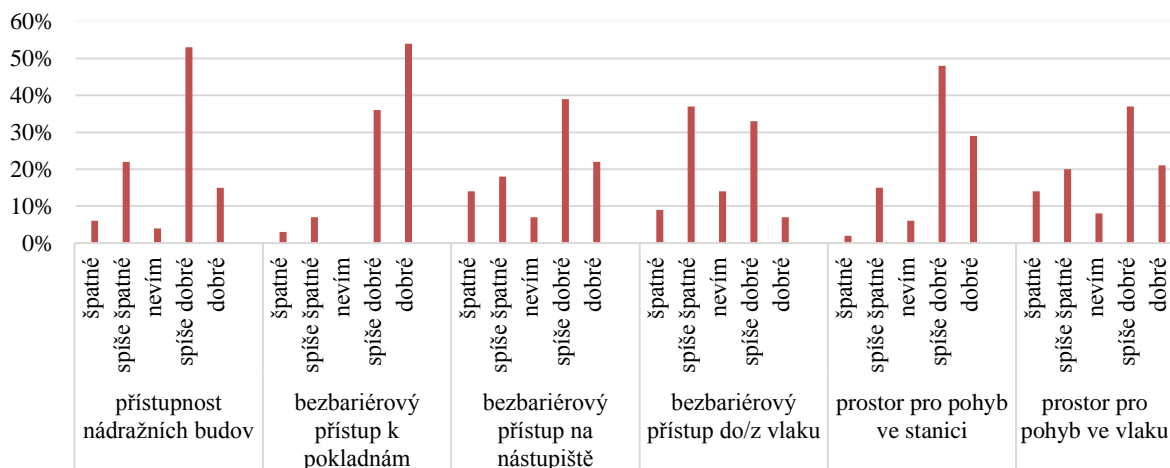
Obrázek 17 Frekvence používání vlaku k cestování osobami na invalidním vozíku (autorka)

Otázku bezpečnosti hodnotili respondenti způsobem, který ukazuje obrázek č. 18. Dotazovaní se také vyjadřovali k tomu, jak je pro ně bezpečnost ve stanicích a vlacích důležitá. Žádná osoba neuvedla, že by pro ni bezpečnost nebyla důležitá. Bezpečnost ve stanicích je spíše nedůležitá pro 14 %, spíše důležitá pro 29 % a důležitá pro 57 % osob. Bezpečnost ve vlaku je spíše nedůležitá pro 16 %, spíše důležitá pro 32 % a důležitá pro 52 % osob.



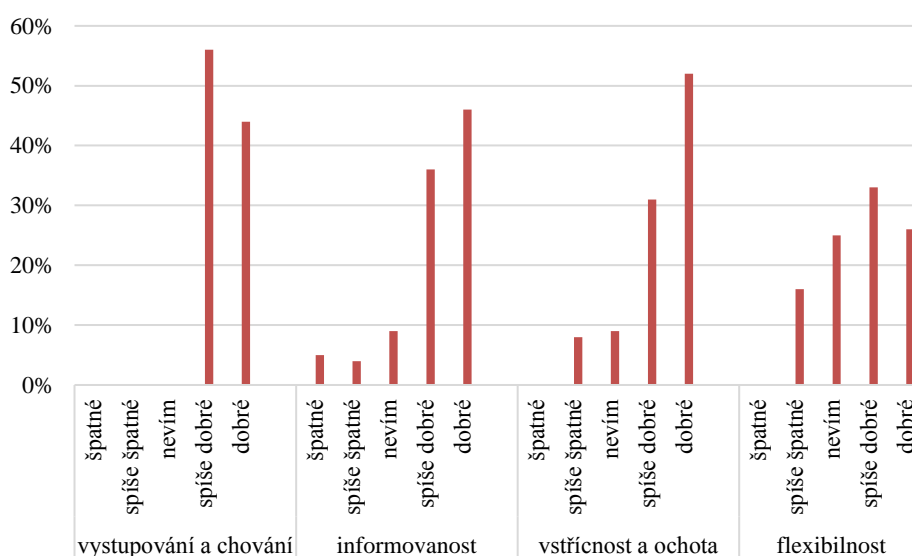
Obrázek 18 Bezpečnost - osoby na invalidním vozíku (autorka)

V dotazníku byla dále hodnocena přístupnost, výsledek dotazování znázorňuje obrázek č. 19. V otázce přístupnosti hodnotili důležitost jednotlivých bodů dotazníku respondenti následujícím způsobem. Nikdo neuvedl, že by přístupnost v některé z hodnocených kategorií byla nedůležitá. Přístupnost nádražních budov je spíše důležitá pro 29 % a důležitá pro 57 % osob, 14 % osob nedokázalo odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu k pokladnám je spíše důležitá pro 25 % a důležitá pro 66 % osob, 9 % dotazovaných uvedlo, že neví, jak odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu na nástupiště je spíše důležitá pro 13 % a důležitá pro 81 % osob, posoudit důležitost nedokázalo 6 % respondentů. Úroveň bezbariérového přístupu do/z vlaku hodnotilo jako spíše důležité 15 % a jako důležité 77 % osob, 8 % osob nevědělo, jak odpovědět. Velikost prostoru pro pohyb ve stanici je pro 9 % osob spíše nedůležitá, pro 9 % spíše důležitá a pro 72 % osob důležitá, 10 % osob uvedlo, že neví. Velikost prostoru pro pohyb ve vlaku je spíše nedůležitá pro 11 %, spíše důležitá pro 13 % a důležitá pro 70 % osob, odpovědět nedokázalo 6 % dotazovaných.



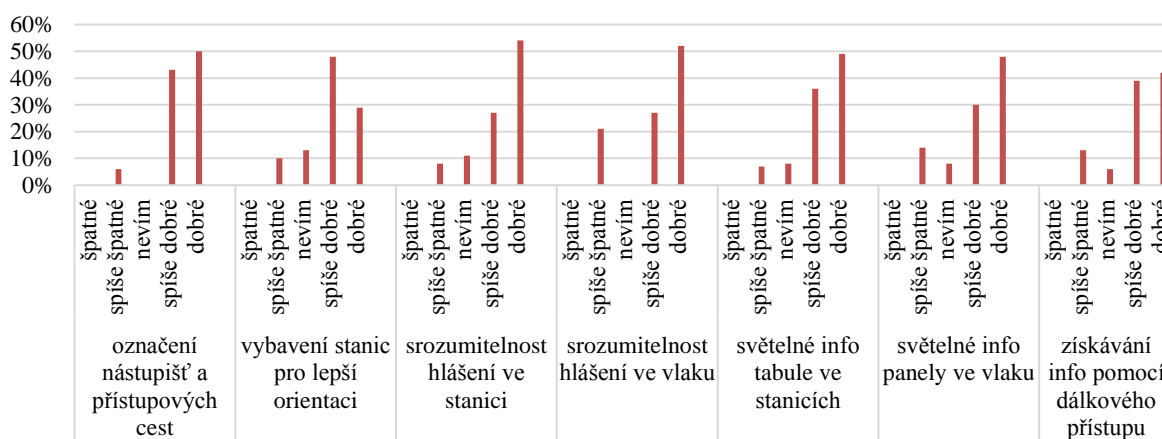
Obrázek 19 Přístupnost - osoby na invalidním vozíku (autorka)

V části dotazníku týkající se péče o zákazníka odpovídali respondenti způsobem, který zachycuje obrázek č. 20. Žádný z dotazovaných neodpověděl, že by pro něj péče o zákazníka byla nedůležitá nebo spíše nedůležitá. Odpověď „nevím“ uvedlo 7 % osob, a to pouze u otázky týkající se flexibility zaměstnanců při řešení nestandardních situací. Vystupování a chování zaměstnanců je spíše důležité pro 23 % a důležité pro 77 % respondentů. Informovanost personálu hodnotí jako spíše důležitou 26 % a jako důležitou 74 % osob. Vstřícnost zaměstnanců a jejich ochotu pomoci považuje za spíše důležitou 10 % a za důležitou 90 % zaměstnanců. Flexibilita zaměstnanců je spíše důležitá pro 15 % a důležitá pro 78 % dotazovaných.



Obrázek 20 Péče o zákazníka - osoby na invalidním vozíku (autorka)

Poslední oblastí, ke které se dotazovaní vyjadřovali, byla oblast týkající se informací. Výsledek dotazování je na obrázku č. 21. Žádný z respondentů neuvedl, že by pro něj oblast informací byla nedůležitá. Označení nástupišť a přístupových cest k nim je spíše důležité pro 12 % a důležité pro 88 % osob. Vybavení stanic, které má sloužit pro lepší orientaci cestujících, je spíše důležité pro 37 % a důležité pro 58 % osob, odpověď „nevím“ zvolilo 5 % dotazovaných. Srozumitelnost rozhlasového hlášení ve stanici je spíše důležitá pro 41 % a důležitá pro 59 % respondentů. Srozumitelnost hlášení ve vlaku je spíše nedůležitá pro 10 %, spíše důležitá pro 29 % a důležitá pro 61 % osob. Světelné informační tabule ve stanicích jsou spíše důležité pro 18 % a důležité pro 72 % dotazovaných. Světelné informační panely ve vlaku jsou spíše nedůležité pro 8 %, spíše důležité pro 35 % a důležité pro 57 % osob. Získávání informací pomocí dálkového přístupu je spíše nedůležité pro 11 %, spíše důležité pro 22 % a důležité pro 60 % respondentů, 7 % tázaných nedokázalo důležitost zhodnotit.



Obrázek 21 Informace - osoby na invalidním vozíku (autorka)

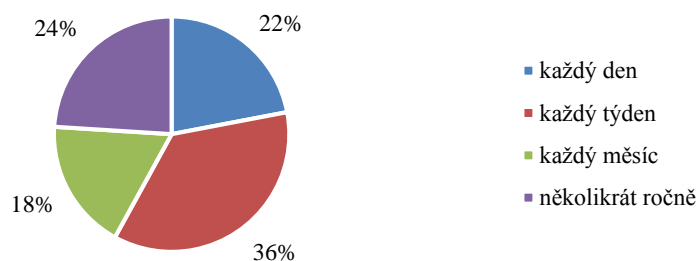
Někteří dotazovaní uvedli své postřehy a připomínky, z nichž nejčastěji byla zmiňována těžko přístupná nástupiště (úzké a vysoké nástupní ostrůvky), široká mezera mezi nástupní hranou a vozem, poruchovost zdvižných plošin, objednávání zamýšlené jízdy předem (nelze předvídat např. počasí či momentální zdravotní stav), málo času na manipulaci s vozíkem při nástupu či výstupu do/z vlaku, nevyškolenost personálu (zejména neznalost obsluhy plošin). Někteří dotazovaní se též pozastavovali nad tím, proč je nutné objednávat si přepravu předem, když podle údajů v jízdním řádu mají zjištěno, že na daném spoji je řazen nízkopodlažní vůz. Pozitivně se někteří dotazovaní vyjadřovali k ochotě a vstřícnosti

personálu, na dobré úrovni je též vzájemná komunikace a následná spolupráce zákazníka a personálu dopravce.

Skupina tělesně postižených osob používajících hole nebo chodítka

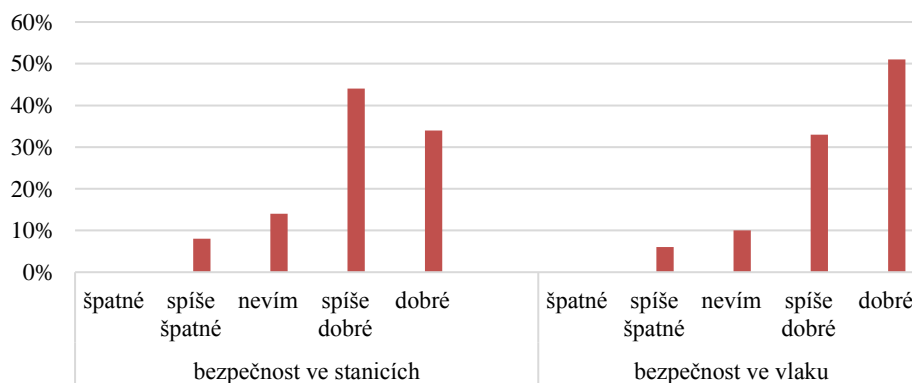
Z této kategorie respondentů vyplnilo dotazník 45 % mužů a 55 % žen. Z tohoto počtu 18 % osob železniční osobní dopravu nevyužívá. Důvody, které respondenti uvedli, jsou špatný přístup do/z vlaku a využívání osobního automobilu.

Frekvenci používání vlaku k cestování v této kategorii cestujících znázorňuje obrázek č. 22.



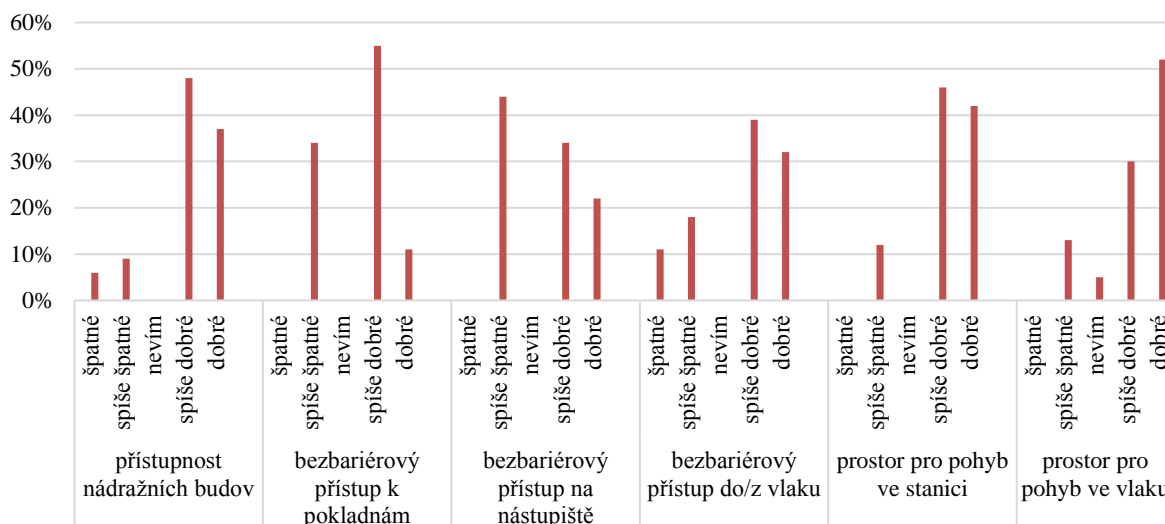
Obrázek 22 Frekvence používání vlaku k cestování osobami s holemi nebo chodítkem (autorka)

Otázku bezpečnosti hodnotili respondenti způsobem, který ukazuje obrázek č. 23. Dotazovaní se také vyjadřovali k tomu, jak je pro ně bezpečnost ve stanicích a vlcích důležitá. Žádná osoba neuvédla, že by pro ni bezpečnost nebyla důležitá. Bezpečnost ve stanicích je spíše nedůležitá pro 20 %, spíše důležitá pro 32 % a důležitá pro 48 % osob. Bezpečnost ve vlaku je spíše nedůležitá pro 17 %, spíše důležitá pro 26 % a důležitá pro 57 % osob.



Obrázek 23 Bezpečnost - osoby s holemi nebo chodítkem (autorka)

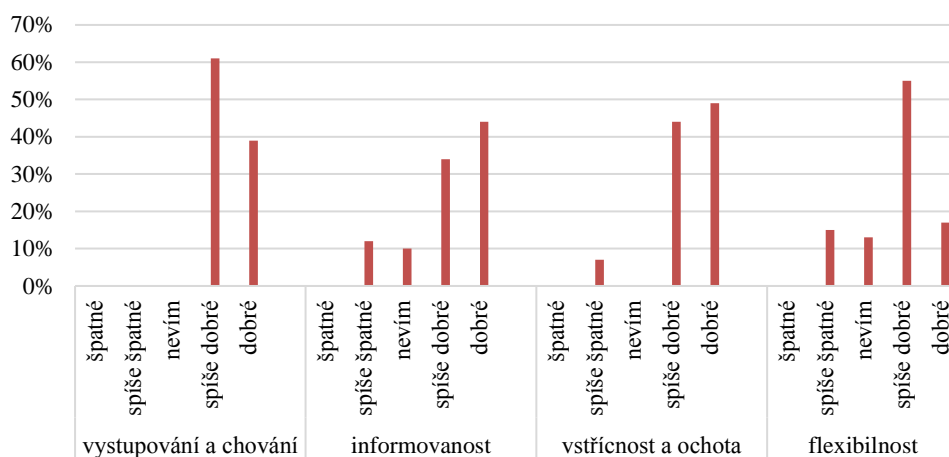
V dotazníku byla dále hodnocena přístupnost, výsledek dotazování znázorňuje obrázek č. 24. V otázce přístupnosti hodnotili důležitost jednotlivých bodů dotazníku respondenti následujícím způsobem. Nikdo neuvedl, že by přístupnost v některé z hodnocených kategorií byla nedůležitá. Přístupnost nádražních budov je spíše důležitá pro 31 % a důležitá pro 56 % osob, 13 % osob nedokázalo odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu k pokladnám je spíše nedůležitá pro 19 %, spíše důležitá pro 22 % a důležitá pro 48 % osob, 11 % dotazovaných uvedlo, že neví, jak odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu na nástupiště je spíše nedůležitá pro 3 %, spíše důležitá pro 23 % a důležitá pro 69 % osob, posoudit důležitost nedokázalo 5 % respondentů. Úroveň bezbariérového přístupu do/z vlaku hodnotilo jako spíše nedůležité 2 %, spíše důležité 15 % a jako důležité 73 % osob, 10 % osob nevědělo, jak odpovědět. Velikost prostoru pro pohyb ve stanici je pro 6 % osob spíše nedůležitá, pro 45 % spíše důležitá a pro 41 % osob důležitá, 8 % osob uvedlo, že neví. Velikost prostoru pro pohyb ve vlaku je spíše nedůležitá pro 6 %, spíše důležitá pro 23 % a důležitá pro 61 % osob, odpovědět nedokázalo 10 % dotazovaných.



Obrázek 24 Přístupnost - osoby s holemi nebo chodítkem (autorka)

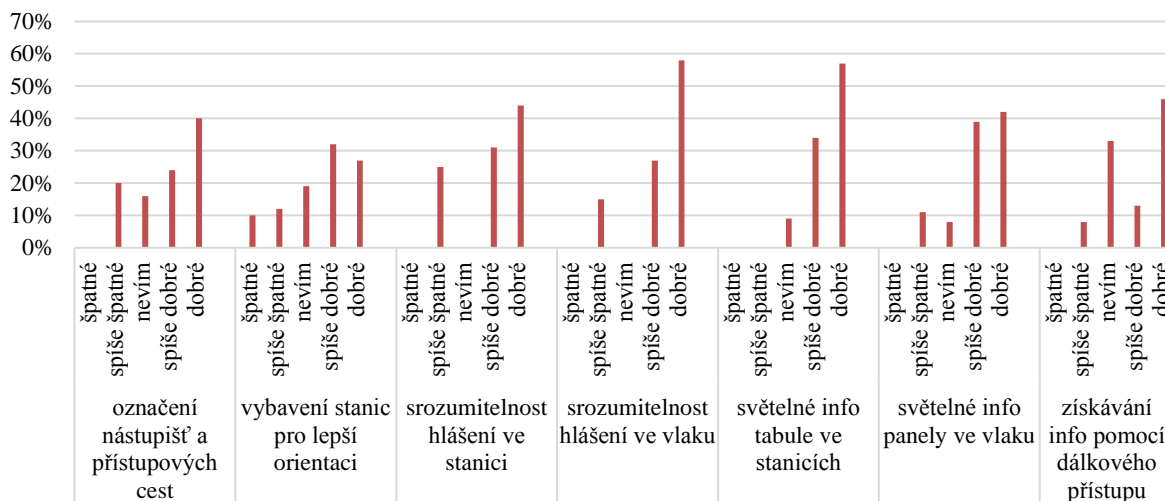
V části dotazníku týkající se péče o zákazníka odpovídali respondenti způsobem, který zachycuje obrázek č. 25. Žádný z dotazovaných neodpověděl, že by pro něj péče o zákazníka byla nedůležitá nebo spíše nedůležitá. Odpověď „nevím“ uvedlo 14 % osob, a to pouze u otázky týkající se flexibility zaměstnanců při řešení nestandardních situací. Vystupování a chování zaměstnanců je spíše důležité pro 34 % a důležité pro 66 % respondentů. Informovanost personálu hodnotí jako spíše důležitou 44 % a jako důležitou 56 % osob. Vstřícnost zaměstnanců a jejich ochotu pomoci považuje za spíše důležitou 14 % a za

důležitou 86 % zaměstnanců. Flexibilita zaměstnanců je spíše důležitá pro 22 % a důležitá pro 64 % dotazovaných.



Obrázek 25 Péče o zákazníka - osoby s holemi nebo chodítkem (autorka)

Poslední oblastí, ke které se dotazovaní vyjadřovali, byla oblast týkající se informací. Výsledek dotazování je na obrázku č. 26. Žádný z respondentů neuvěděl, že by pro něj oblast informací byla nedůležitá, s výjimkou získávání informací pomocí dálkového přístupu, která je nedůležitá pro 12 % osob. Označení nástupišť a přístupových cest k nim je spíše důležité pro 34 % a důležité pro 55 % osob, 11 % osob nedokázalo odpovědět. Vybavení stanic, které má sloužit pro lepší orientaci cestujících, je spíše nedůležité pro 9 %, spíše důležité pro 20 % a důležité pro 58 % osob, odpověď „nevím“ zvolilo 13 % dotazovaných. Srozumitelnost rozhlasového hlášení ve stanici je spíše důležitá pro 26 % a důležitá pro 74 % respondentů. Srozumitelnost hlášení ve vlaku je spíše důležitá pro 24 % a důležitá pro 76 % osob. Světelné informační tabule ve stanicích jsou spíše důležité pro 21 % a důležité pro 79 % dotazovaných. Světelné informační panely ve vlaku jsou spíše důležité pro 38 % a důležité pro 62 % osob. Získávání informací pomocí dálkového přístupu je spíše nedůležité pro 14 %, spíše důležité pro 25 % a důležité pro 50 % respondentů, 11 % tázaných nedokázalo důležitost zhodnotit.



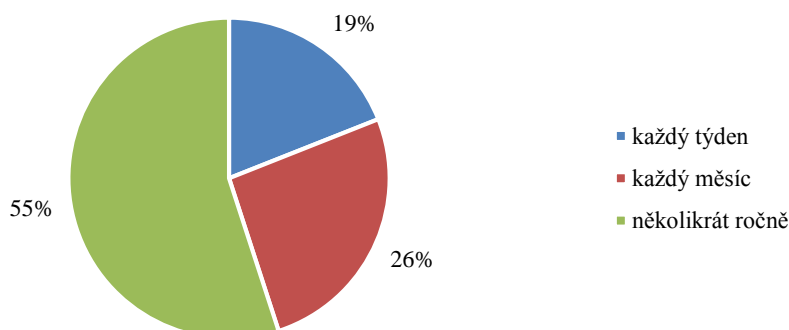
Obrázek 26 Informace - osoby s holemi nebo chodítkem (autorka)

Někteří dotazovaní uvedli své postřehy a připomínky, z nichž nejčastěji byla zmiňována přístupnost nástupiště či vlaku, zejména vysoké schody u některých vlaků. Dále byla několikrát zmíněna absence přímého vlakového spojení krajského města s hlavním městem.

Skupina nevidomých a slabozrakých osob

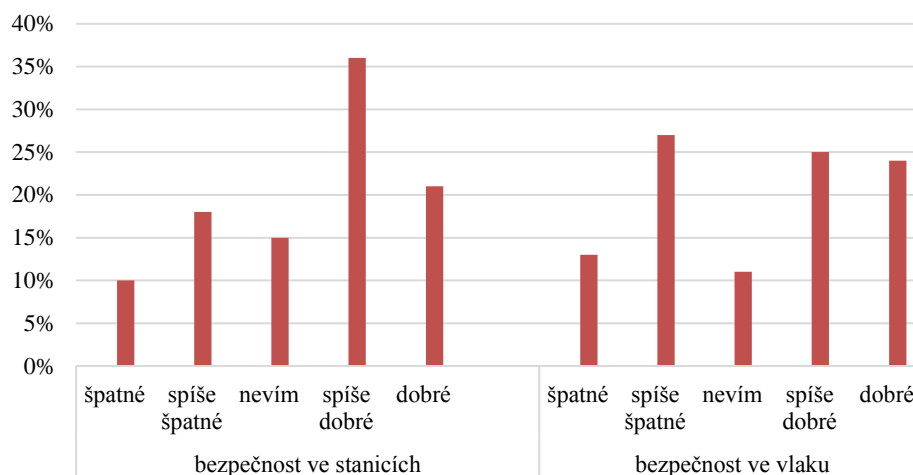
Z této kategorie respondentů vyplnilo dotazník 60 % mužů a 40 % žen. Z tohoto počtu 26 % osob železniční osobní dopravu nevyužívá. Důvody, které respondenti uvedli, jsou využívání osobního automobilu, což vnímají jako jednodušší a pohodlnější způsob, a častá absence prvků usnadňujících orientaci.

Frekvenci používání vlaku k cestování v této kategorii cestujících znázorňuje obrázek č. 27.



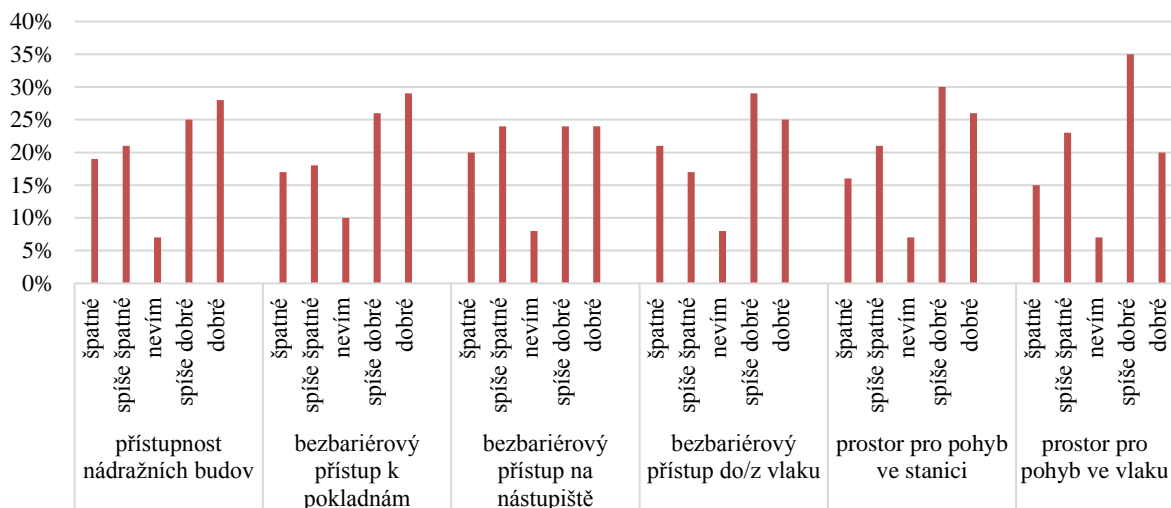
Obrázek 27 Frekvence používání vlaku k cestování osobami nevidomými a slabozrakými (autorka)

Otázku bezpečnosti hodnotili respondenti způsobem, který ukazuje obrázek č. 28. Dotazovaní se také vyjadřovali k tomu, jak je pro ně bezpečnost ve stanicích a vlacích důležitá. Žádná osoba neuvedla, že by pro ni bezpečnost nebyla důležitá nebo spíše důležitá. Bezpečnost ve stanicích je spíše důležitá pro 33 % a důležitá pro 53 % osob, 14 % osob nedokázalo důležitost posoudit. Bezpečnost ve vlaku je spíše důležitá pro 29 % a důležitá pro 55 % osob, 16 % dotazovaných uvedlo odpověď „nevím“.



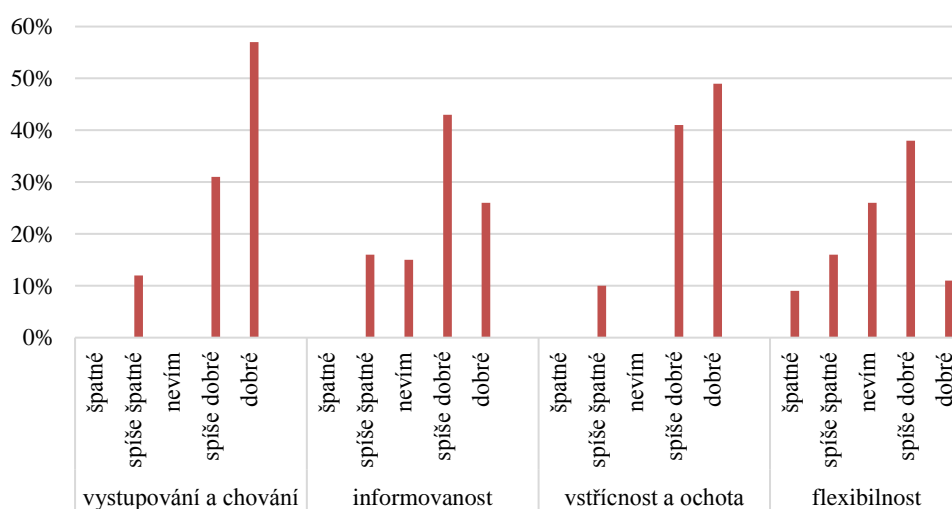
Obrázek 28 Bezpečnost - osoby nevidomé a slabozraké (autorka)

V dotazníku byla dále hodnocena přístupnost, výsledek dotazování znázorňuje obrázek č. 29. V otázce přístupnosti hodnotili důležitost jednotlivých bodů dotazníku respondenti následujícím způsobem. Nikdo neuvedl, že by přístupnost v některé z hodnocených kategorií byla nedůležitá. Přístupnost nádražních budov je spíše důležitá pro 42 % a důležitá pro 47 % osob, 11 % osob nedokázalo odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu k pokladnám je spíše důležitá pro 51 % a důležitá pro 36 % osob, 13 % dotazovaných uvedlo, že neví, jak odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu na nástupiště je spíše nedůležitá pro 5 %, spíše důležitá pro 39 % a důležitá pro 48 % osob, posoudit důležitost nedokázalo 8 % respondentů. Úroveň bezbariérového přístupu do/z vlaku hodnotilo jako spíše nedůležité 6 %, spíše důležité 45 % a jako důležité 37 % osob, 12 % osob nevědělo, jak odpovědět. Velikost prostoru pro pohyb ve stanici je pro 11 % osob spíše nedůležitá, pro 41 % spíše důležitá a pro 33 % osob důležitá, 15 % osob uvedlo, že neví. Velikost prostoru pro pohyb ve vlaku je spíše nedůležitá pro 14 %, spíše důležitá pro 39 % a důležitá pro 34 % osob, odpovědět nedokázalo 13 % dotazovaných.



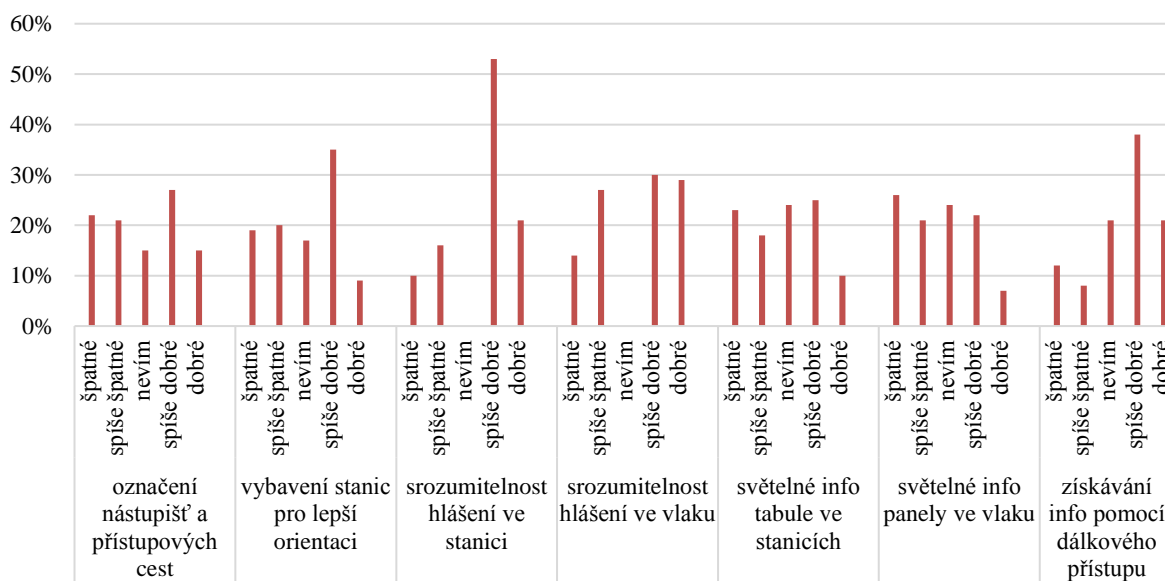
Obrázek 29 Přístupnost - osoby nevidomé a slabozraké (autorka)

V části dotazníku týkající se péče o zákazníka odpovídali respondenti způsobem, který zachycuje obrázek č. 30. Žádný z dotazovaných neodpověděl, že by pro něj péče o zákazníka byla nedůležitá nebo spíše nedůležitá. Odpověď „nevím“ uvedlo 10 % osob, a to pouze u otázky týkající se flexibility zaměstnanců při řešení nestandardních situací. Vystupování a chování zaměstnanců je spíše důležité pro 21 % a důležité pro 79 % respondentů. Informovanost personálu hodnotí jako spíše důležitou 30 % a jako důležitou 70 % osob. Vstřícnost zaměstnanců a jejich ochotu pomoci považuje za spíše důležitou 25 % a za důležitou 75 % zaměstnanců. Flexibilita zaměstnanců je spíše důležitá pro 28 % a důležitá pro 62 % dotazovaných.



Obrázek 30 Péče o zákazníka - osoby nevidomé a slabozraké (autorka)

Poslední oblastí, ke které se dotazovaní vyjadřovali, byla oblast týkající se informací. Výsledek dotazování je na obrázku č. 31. Žádný z respondentů nevedl, že by pro něj oblast informací byla nedůležitá, s výjimkou položek světelné informační tabule ve stanicích a světelné informační panely ve vlaku. Označení nástupišť a přístupových cest k nim je spíše důležité pro 51 % a důležité pro 30 % osob, 19 % osob nedokázalo odpovědět. Vybavení stanic, které má sloužit pro lepší orientaci cestujících, je spíše důležité pro 39 % a důležité pro 49 % osob, odpověď „nevím“ zvolilo 12 % dotazovaných. Srozumitelnost rozhlasového hlášení ve stanici je spíše důležitá pro 38 % a důležitá pro 62 % respondentů. Srozumitelnost hlášení ve vlaku je spíše důležitá pro 34 % a důležitá pro 66 % osob. Světelné informační tabule ve stanicích jsou nedůležité pro 16 %, spíše nedůležité pro 35 %, spíše důležité pro 21 % a důležité pro 12 % dotazovaných, 16 % dotazovaných odpovědělo „nevím“. Světelné informační panely ve vlaku jsou nedůležité pro 16 %, spíše nedůležité pro 35 %, spíše důležité pro 20 % a důležité pro 14 % osob, 15 % osob nedokázalo odpovědět. Získávání informací pomocí dálkového přístupu je spíše nedůležité pro 10 %, spíše důležité pro 31 % a důležité pro 36 % respondentů, 23 % tázaných nedokázalo důležitost zhodnotit.



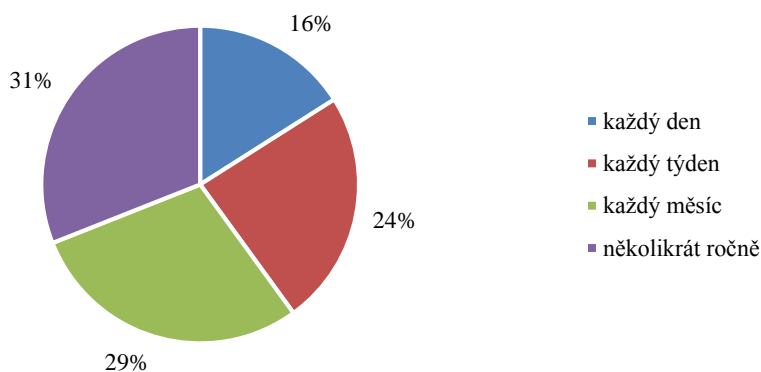
Obrázek 31 Informace - osoby nevidomé a slabozraké (autorka)

Někteří dotazovaní uvedli své postřehy a připomínky, z nichž nejčastěji byla zmiňována zhoršená slyšitelnost hlasových majáčků, zhoršená slyšitelnost hlášení ve vlaku, malá velikost písmen na informačních materiálech s odjezdy vlaků, špatná viditelnost tlačítek zastávky na znamení ve vlcích, velké mezery mezi nástupní hranou a vlakovou soupravou a neznalost zásad jednání s nevidomými ze strany zaměstnanců.

Skupina neslyšících a nedoslýchavých osob

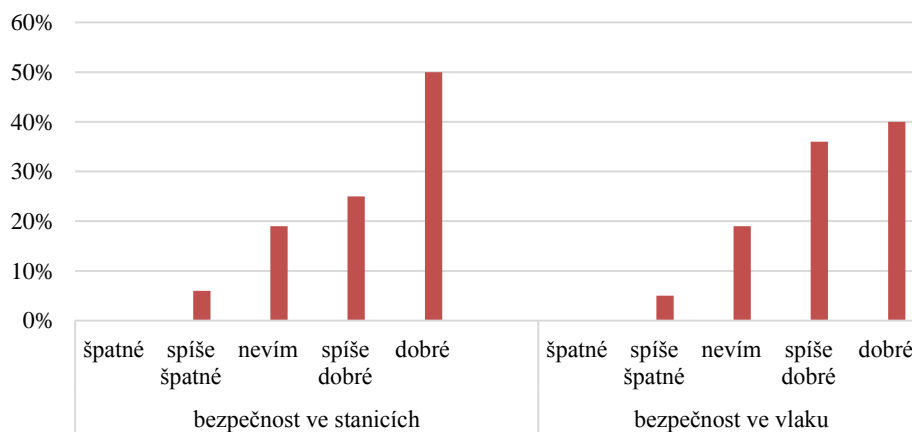
Z této kategorie respondentů vyplnilo dotazník 57 % mužů a 43 % žen. Z tohoto počtu 22 % osob železniční osobní dopravu nevyužívá. Důvody, které respondenti uvedli, jsou využívání osobního automobilu z důvodu větší flexibility, časové důvody a zpoždění vlaků.

Frekvenci používání vlaku k cestování v této kategorii cestujících znázorňuje obrázek č. 32.



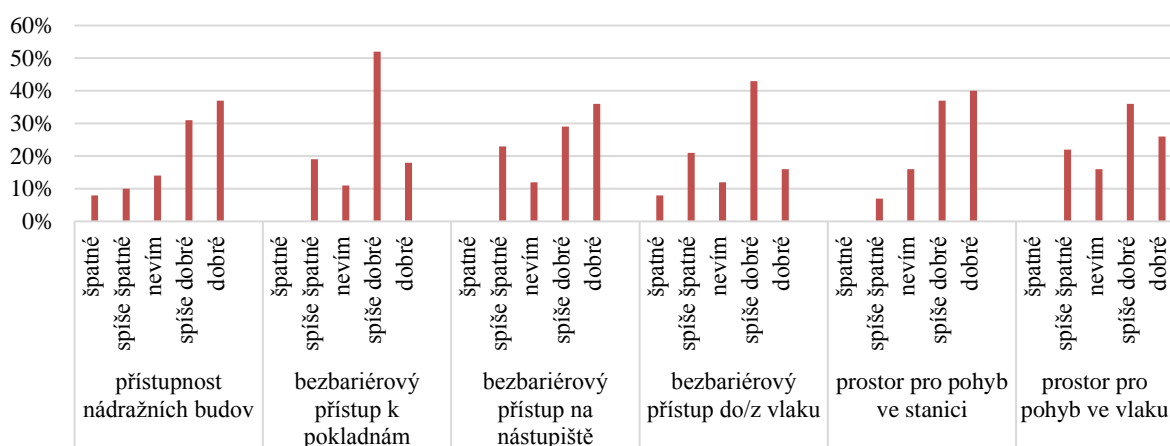
Obrázek 32 Frekvence používání vlaku k cestování osobami neslyšícími a nedoslýchavými (autorka)

Otázku bezpečnosti hodnotili respondenti způsobem, který ukazuje obrázek č. 33. Dotazovaní se také vyjadřovali k tomu, jak je pro ně bezpečnost ve stanicích a vlacích důležitá. Žádná osoba neuvédla, že by pro ni bezpečnost nebyla důležitá nebo spíše důležitá. Bezpečnost ve stanicích je spíše důležitá pro 26 % a důležitá pro 49 % osob, 25 % osob nedokázalo důležitost posoudit. Bezpečnost ve vlaku je spíše důležitá pro 22 % a důležitá pro 53 % osob, 25 % dotazovaných uvedlo odpověď „nevím“.



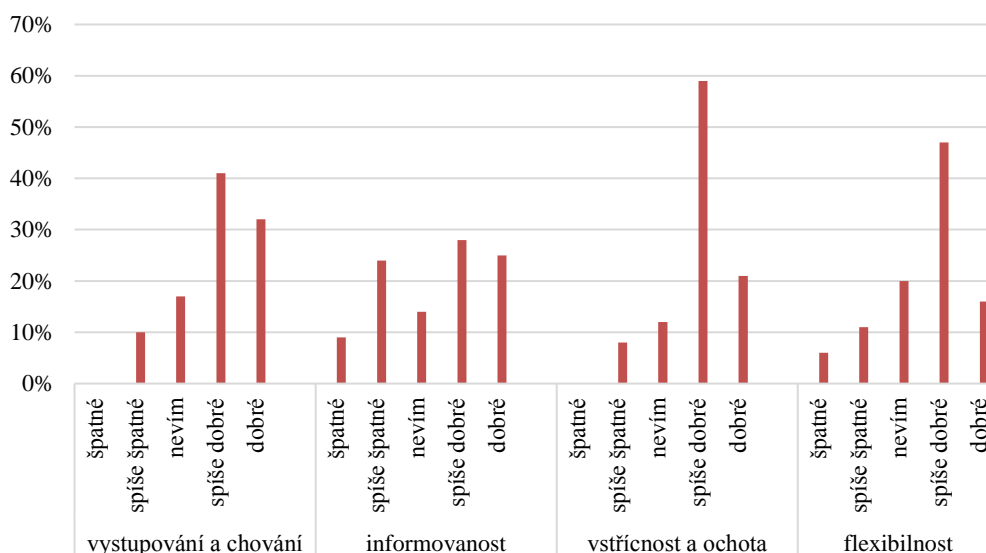
Obrázek 33 Bezpečnost - osoby neslyšící a nedoslýchavé (autorka)

V dotazníku byla dále hodnocena přístupnost, výsledek dotazování znázorňuje obrázek č. 34. V otázce přístupnosti hodnotili důležitost jednotlivých bodů dotazníku respondenti následujícím způsobem. Přístupnost nádražních budov je nedůležitá pro 9 %, spíše nedůležitá pro 11 %, spíše důležitá pro 36 % a důležitá pro 36 % osob, 8 % osob nedokázalo odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu k pokladnám je spíše nedůležitá pro 15 %, spíše důležitá pro 62 % a důležitá pro 12 % osob, 11 % dotazovaných uvedlo, že neví, jak odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu na nástupiště je spíše nedůležitá pro 8 %, spíše důležitá pro 32 % a důležitá pro 48 % osob, posoudit důležitost nedokázalo 12 % respondentů. Úroveň bezbariérového přístupu do/z vlaku hodnotilo jako spíše nedůležité 7 %, spíše důležité 34 % a jako důležité 49 % osob, 10 % osob nevědělo, jak odpovědět. Velikost prostoru pro pohyb ve stanici je nedůležitá pro 13 %, pro 14 % osob spíše nedůležitá, pro 35 % spíše důležitá a pro 29 % osob důležitá, 9 % osob uvedlo, že neví. Velikost prostoru pro pohyb ve vlaku je spíše nedůležitá pro 11 %, spíše důležitá pro 38 % a důležitá pro 42 % osob, odpovědět nedokázalo 9 % dotazovaných.



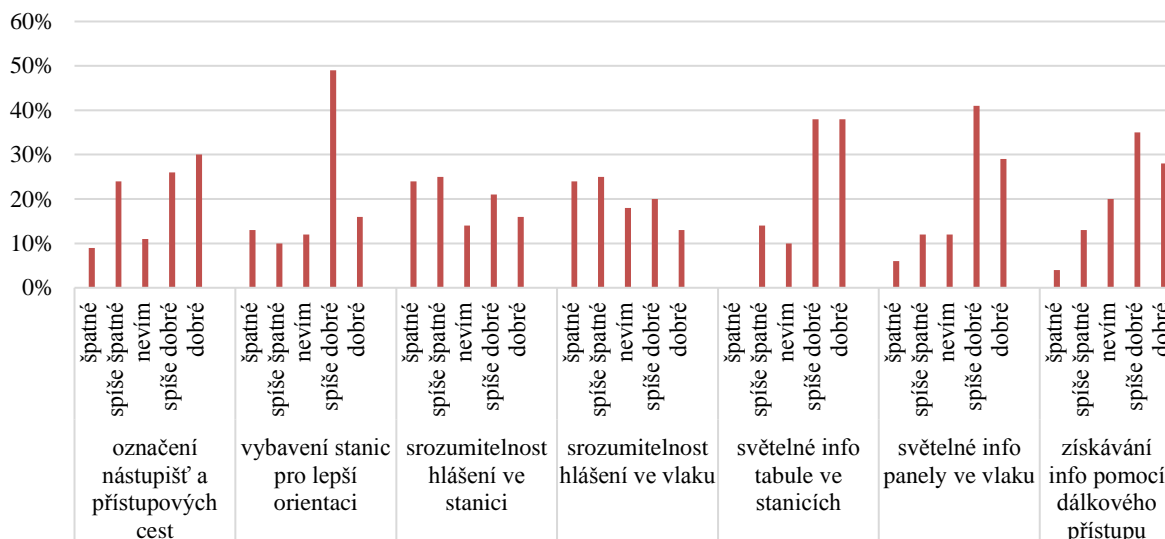
Obrázek 34 Přístupnost - osoby neslyšící a nedoslýchavé (autorka)

V části dotazníku týkající se péče o zákazníka odpovídali respondenti způsobem, který zachycuje obrázek č. 35. Žádný z dotazovaných neodpověděl, že by pro něj péče o zákazníka byla nedůležitá nebo spíše nedůležitá. Vystupování a chování zaměstnanců je spíše důležité pro 26 % a důležité pro 64 % respondentů, 10 % osob nedokázalo důležitost posoudit. Informovanost personálu hodnotí jako spíše důležitou 31 % a jako důležitou 59 % osob, 10 % dotazovaných odpovědělo „nevím“. Vstřícnost zaměstnanců a jejich ochotu pomoci považuje za spíše důležitou 56 % a za důležitou 31 % zaměstnanců, 13 % osob nevědělo, jak odpovědět. Flexibilita zaměstnanců je spíše důležitá pro 53 % a důležitá pro 32 % dotazovaných, 15 % dotazovaných zvolilo možnost „nevím“.



Obrázek 35 Péče o zákazníka - osoby neslyšící a nedoslýchavé (autorka)

Poslední oblastí, ke které se dotazovaní vyjadřovali, byla oblast týkající se informací. Výsledek dotazování je na obrázku č. 36. Žádný z respondentů neuvedl, že by pro něj oblast informací byla nedůležitá. Označení nástupišť a přístupových cest k nim je spíše důležité pro 28 % a důležité pro 58 % osob, 14 % osob nedokázalo odpovědět. Vybavení stanic, které má sloužit pro lepší orientaci cestujících, je spíše důležité pro 35 % a důležité pro 54 % osob, odpověď „nevím“ zvolilo 11 % dotazovaných. Srozumitelnost rozhlasového hlášení ve stanici je nedůležitá pro 23 %, spíše nedůležitá pro 31 %, spíše důležitá pro 18 % a důležitá pro 12 % respondentů, odpovědět nedokázalo 16 % osob. Srozumitelnost hlášení ve vlaku je nedůležitá pro 23 %, spíše nedůležitá pro 31 %, spíše důležitá pro 16 % a důležitá pro 16 % osob, 14 % osob nevědělo, jak odpovědět. Světelné informační tabule ve stanicích jsou spíše důležité pro 26 % a důležité pro 59 % dotazovaných, 15 % dotazovaných odpovědělo „nevím“. Světelné informační panely ve vlaku jsou spíše důležité pro 28 % a důležité pro 57 % osob, 15 % osob nedokázalo odpovědět. Získávání informací pomocí dálkového přístupu je spíše nedůležité pro 17 %, spíše důležité pro 27 % a důležité pro 38 % respondentů, 18 % tázaných nedokázalo důležitost zhodnotit.



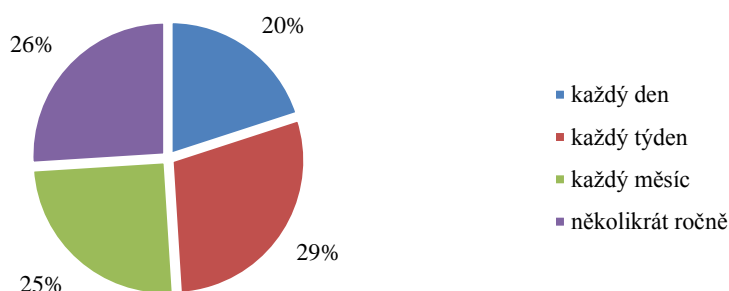
Obrázek 36 Informace - osoby nevidomé a slabozraké (autorka)

Někteří dotazovaní uvedli své postřehy a připomínky, z nichž nejčastěji byla zmiňována nedostatečná možnost informování v případě mimořádností (např. změna nástupiště vlaku), nedostatečný časový prostor pro získání informace, komunikační bariéry (např. zhoršená možnost odezírání na pokladní přepážce, která je od vestibulu oddělená sklem) a neznalost zásad jednání s neslyšícími ze strany zaměstnanců.

Skupina osob s dítětem v kočárku

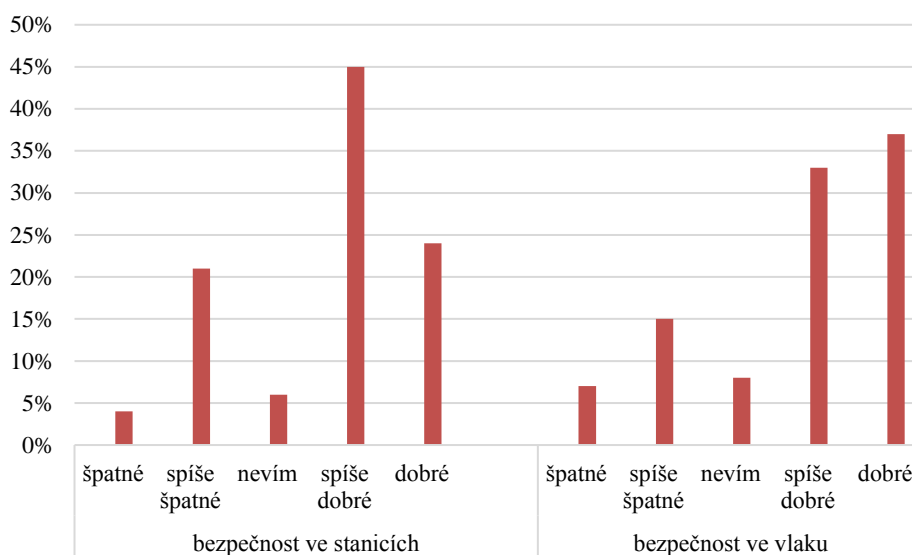
Z této kategorie respondentů vyplnilo dotazník 19 % mužů a 81 % žen. Z tohoto počtu 17 % osob železniční osobní dopravu nevyužívá. Důvody, které respondenti uvedli, jsou využívání osobního automobilu z důvodu větší flexibility, časové důvody a zhoršený přístup do některých vlaků.

Frekvenci používání vlaku k cestování v této kategorii cestujících znázorňuje obrázek č. 37.



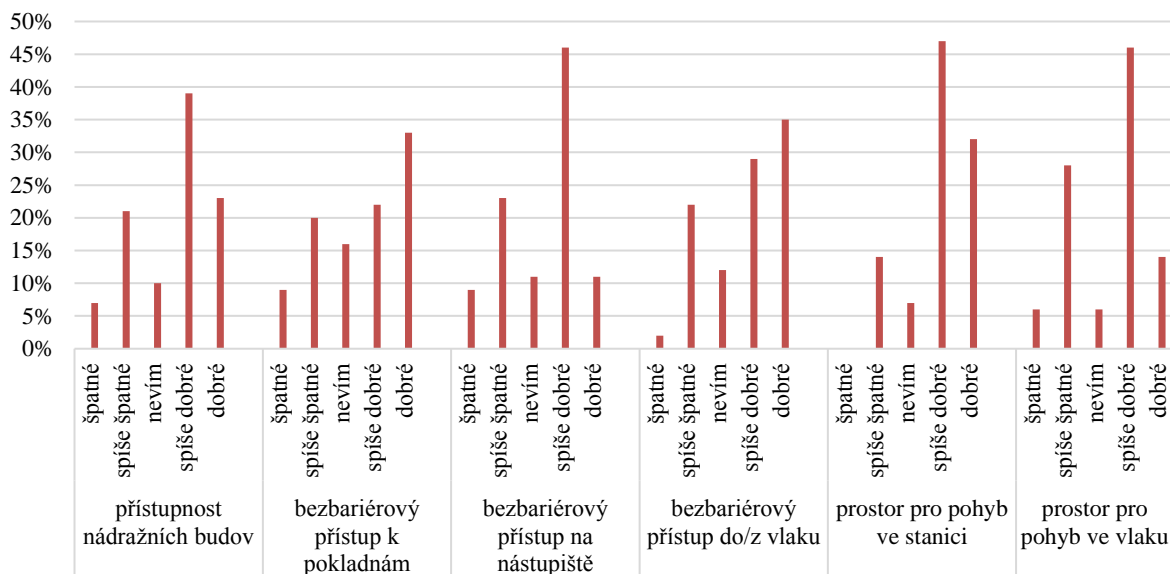
Obrázek 37 Frekvence používání vlaku k cestování osobami s dítětem v kočárku (autorka)

Otázku bezpečnosti hodnotili respondenti způsobem, který ukazuje obrázek č. 38. Dotazovaní se také vyjadřovali k tomu, jak je pro ně bezpečnost ve stanicích a vlacích důležitá. Žádná osoba neuvedla, že by pro ni bezpečnost nebyla důležitá. Bezpečnost ve stanicích je spíše nedůležitá pro 4 %, spíše důležitá pro 36 % a důležitá pro 50 % osob, 10 % osob nedokázalo důležitost posoudit. Bezpečnost ve vlaku je spíše nedůležitá pro 5 %, spíše důležitá pro 32 % a důležitá pro 53 % osob, 10 % dotazovaných uvedlo odpověď „nevím“.



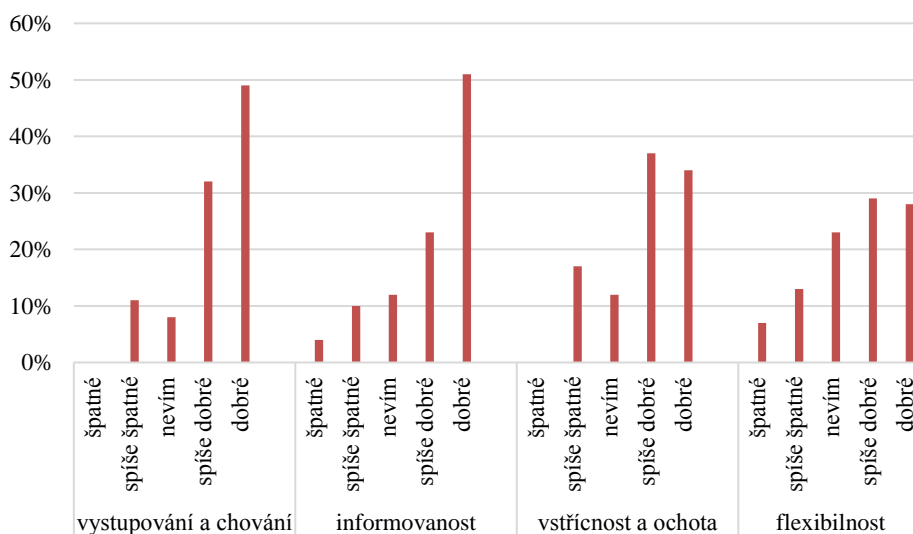
Obrázek 38 Bezpečnost - osoby s dítětem v kočárku (autorka)

V dotazníku byla dále hodnocena přístupnost, výsledek dotazování znázorňuje obrázek č. 39. V otázce přístupnosti hodnotili důležitost jednotlivých bodů dotazníku respondenti následujícím způsobem. Přístupnost nádražních budov je nedůležitá pro 5 %, spíše nedůležitá pro 12 %, spíše důležitá pro 43 % a důležitá pro 38 % osob, 2 % osob nedokázalo odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu k pokladnám je spíše nedůležitá pro 7 %, spíše nedůležitá pro 8 %, spíše důležitá pro 25 % a důležitá pro 57 % osob, 3 % dotazovaných uvedlo, že neví, jak odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu na nástupiště je nedůležitá pro 7 %, spíše nedůležitá pro 6 %, spíše důležitá pro 61 % a důležitá pro 48 % osob, posoudit důležitost nedokázalo 5 % respondentů. Úroveň bezbariérového přístupu do/z vlaku hodnotilo jako nedůležité 9 %, spíše nedůležité 7 %, spíše důležité 29 % a jako důležité 50 % osob, 5 % osob nevědělo, jak odpovědět. Velikost prostoru pro pohyb ve stanici je nedůležitá pro 10 %, pro 19 % osob spíše nedůležitá, pro 25 % spíše důležitá a pro 37 % osob důležitá, 9 % osob uvedlo, že neví. Velikost prostoru pro pohyb ve vlaku je nedůležitá pro 8 %, spíše nedůležitá pro 13 %, spíše důležitá pro 26 % a důležitá pro 44 % osob, odpovědět nedokázalo 9 % dotazovaných.



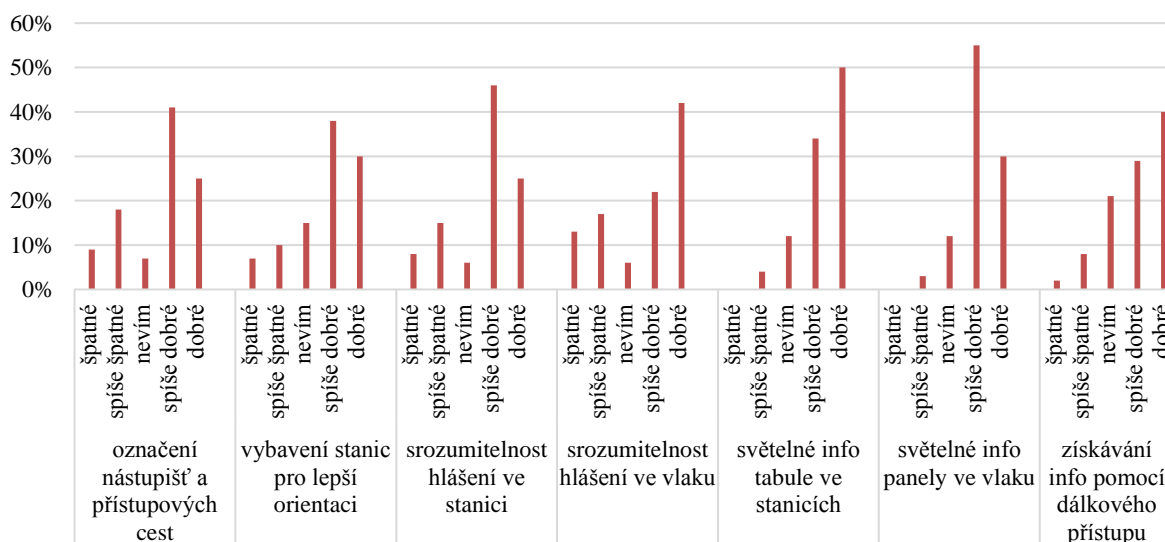
Obrázek 39 Přístupnost - osoby s dítětem v kočárku (autorka)

V části dotazníku týkající se péče o zákazníka odpovídali respondenti způsobem, který zachycuje obrázek č. 40. Žádný z dotazovaných neodpověděl, že by pro něj péče o zákazníka byla nedůležitá nebo spíše nedůležitá. Vystupování a chování zaměstnanců je spíše důležité pro 25 % a důležité pro 62 % respondentů, 13 % osob nedokázalo důležitost posoudit. Informovanost personálu hodnotí jako spíše důležitou 24 % a jako důležitou 61 % osob, 15 % dotazovaných odpovědělo „nevím“. Vstřícnost zaměstnanců a jejich ochotu pomoci považuje za spíše důležitou 17 % a za důležitou 74 % zaměstnanců, 9 % osob nevědělo, jak odpovědět. Flexibilitnost zaměstnanců je spíše důležitá pro 38 % a důležitá pro 48 % dotazovaných, 14 % dotazovaných zvolilo možnost „nevím“.



Obrázek 40 Péče o zákazníka - osoby s dítětem v kočárku (autorka)

Poslední oblastí, ke které se dotazovaní vyjadřovali, byla oblast týkající se informací. Výsledek dotazování je na obrázku č. 41. Žádný z respondentů neuvedl, že by pro něj oblast informací byla nedůležitá, s výjimkou oblasti získávání informací pomocí dálkového přístupu. Označení nástupišť a přístupových cest k nim je spíše důležité pro 27 % a důležité pro 60 % osob, 13 % osob nedokázalo odpovědět. Vybavení stanic, které má sloužit pro lepší orientaci cestujících, je spíše nedůležité pro 5 %, spíše důležité pro 29 % a důležité pro 48 % osob, odpověď „nevím“ zvolilo 18 % dotazovaných. Srozumitelnost rozhlasového hlášení ve stanici je nedůležitá pro 3 %, spíše nedůležitá pro 7 %, spíše důležitá pro 20 % a důležitá pro 59 % respondentů, odpovědět nedokázalo 11 % osob. Srozumitelnost hlášení ve vlaku je nedůležitá pro 4 %, spíše nedůležitá pro 7 %, spíše důležitá pro 23 % a důležitá pro 56 % osob, 10 % osob nevědělo, jak odpovědět. Světelné informační tabule ve stanicích jsou spíše nedůležité pro 8 %, spíše důležité pro 25 % a důležité pro 55 % dotazovaných, 12 % dotazovaných odpovědělo „nevím“. Světelné informační panely ve vlaku jsou spíše nedůležité pro 10 %, spíše důležité pro 24 % a důležité pro 54 % osob, 12 % osob nedokázalo odpovědět. Získávání informací pomocí dálkového přístupu je nedůležitá pro 3 %, spíše nedůležitá pro 14 %, spíše důležitá pro 27 % a důležitá pro 41 % respondentů, 15 % tázaných nedokázalo důležitost zhodnotit.



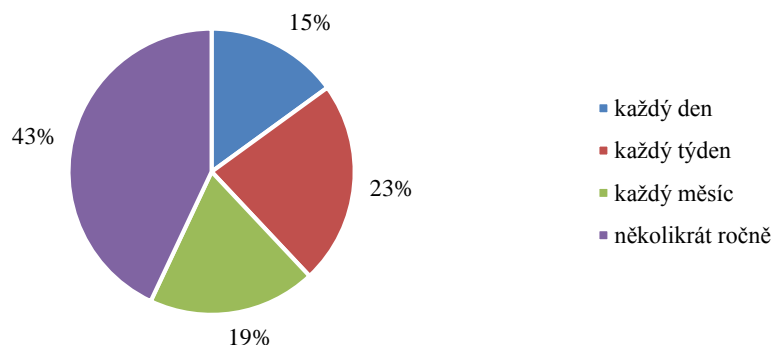
Obrázek 41 Informace - osoby s dítětem v kočárku (autorka)

Někteří dotazovaní uvedli své postřehy a připomínky, z nichž nejčastěji byla zmiňována velká mezera mezi hranou nástupiště a vlakem, špatné přístupové cesty na nástupiště, u vlaků, které nejsou nízkopodlažní, jsou vysoké schody a úzké dveře, čistota WC, bezpečí dítěte (např. průchozí vozy) a krátká doba na nástup či výstup z vozu.

Skupina osob starších 65 let

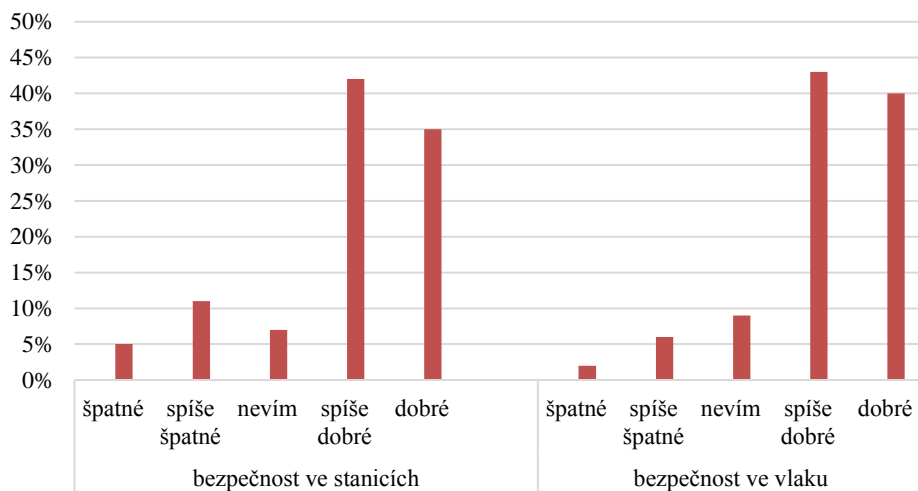
Z této kategorie respondentů vyplnilo dotazník 43 % mužů a 57 % žen. Z tohoto počtu 11 % osob železniční osobní dopravu nevyužívá. Důvody, které respondenti uvedli, jsou využívání osobního automobilu z důvodu větší flexibility, železniční doprava je pomalá a vlaky mívají zpoždění, špatná dostupnost zastávky.

Frekvenci používání vlaku k cestování v této kategorii cestujících znázorňuje obrázek č. 42.



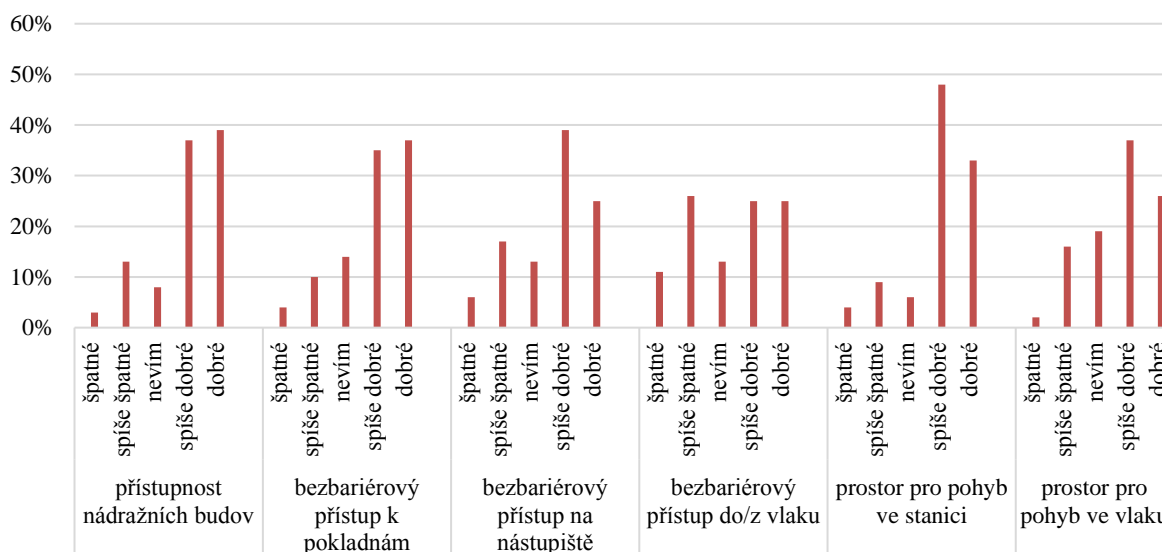
Obrázek 42 Frekvence používání vlaku k cestování osobami staršími 65 let (autorka)

Otázku bezpečnosti hodnotili respondenti způsobem, který ukazuje obrázek č. 43. Dotazovaní se také vyjadřovali k tomu, jak je pro ně bezpečnost ve stanicích a vlacích důležitá. Žádná osoba neuvedla, že by pro ni bezpečnost nebyla důležitá. Bezpečnost ve stanicích je spíše nedůležitá pro 2 %, spíše důležitá pro 24 % a důležitá pro 65 % osob, 9 % osob nedokázalo důležitost posoudit. Bezpečnost ve vlaku je spíše nedůležitá pro 4 %, spíše důležitá pro 33 % a důležitá pro 52 % osob, 11 % dotazovaných uvedlo odpověď „nevím“.



Obrázek 43 Bezpečnost - osoby starší 65 let (autorka)

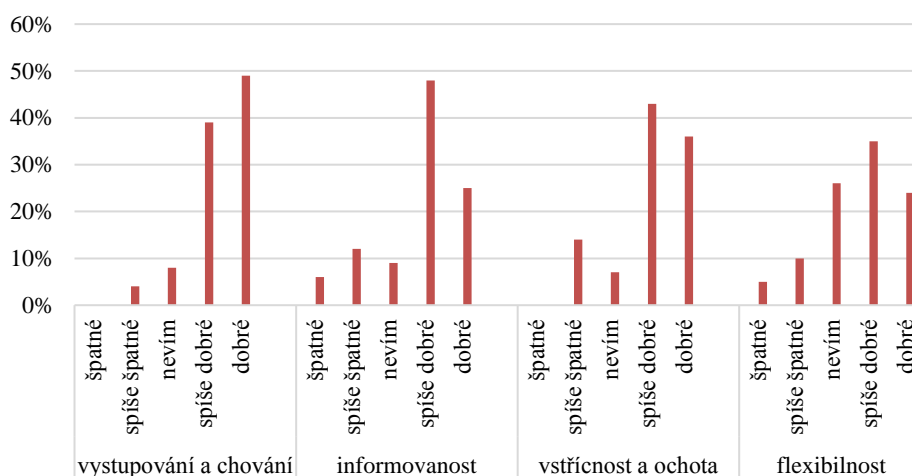
V dotazníku byla dále hodnocena přístupnost, výsledek dotazování znázorňuje obrázek č. 44. V otázce přístupnosti hodnotili důležitost jednotlivých bodů dotazníku respondenti následujícím způsobem. Přístupnost nádražních budov je nedůležitá pro 3 %, spíše nedůležitá pro 6 %, spíše důležitá pro 37 % a důležitá pro 45 % osob, 9 % osob nedokázalo odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu k pokladnám je spíše nedůležitá pro 4 %, spíše nedůležitá pro 5 %, spíše důležitá pro 30 % a důležitá pro 46 % osob, 15 % dotazovaných uvedlo, že neví, jak odpovědět. Úroveň bezbariérového přístupu na nástupiště je nedůležitá pro 6 %, spíše nedůležitá pro 17 %, spíše důležitá pro 45 % a důležitá pro 20 % osob, posoudit důležitost nedokázalo 12 % respondentů. Úroveň bezbariérového přístupu do/z vlaku hodnotilo jako nedůležité 7 %, spíše nedůležité 21 %, spíše důležité 22 % a jako důležité 36 % osob, 14 % osob nevědělo, jak odpovědět. Velikost prostoru pro pohyb ve stanici je nedůležitá pro 12 %, pro 20 % osob spíše nedůležitá, pro 36 % spíše důležitá a pro 21 % osob důležitá, 11 % osob uvedlo, že neví. Velikost prostoru pro pohyb ve vlaku je nedůležitá pro 6 %, spíše nedůležitá pro 15 %, spíše důležitá pro 37 % a důležitá pro 30 % osob, odpovědět nedokázalo 12 % dotazovaných.



Obrázek 44 Přístupnost - osoby starší 65 let (autorka)

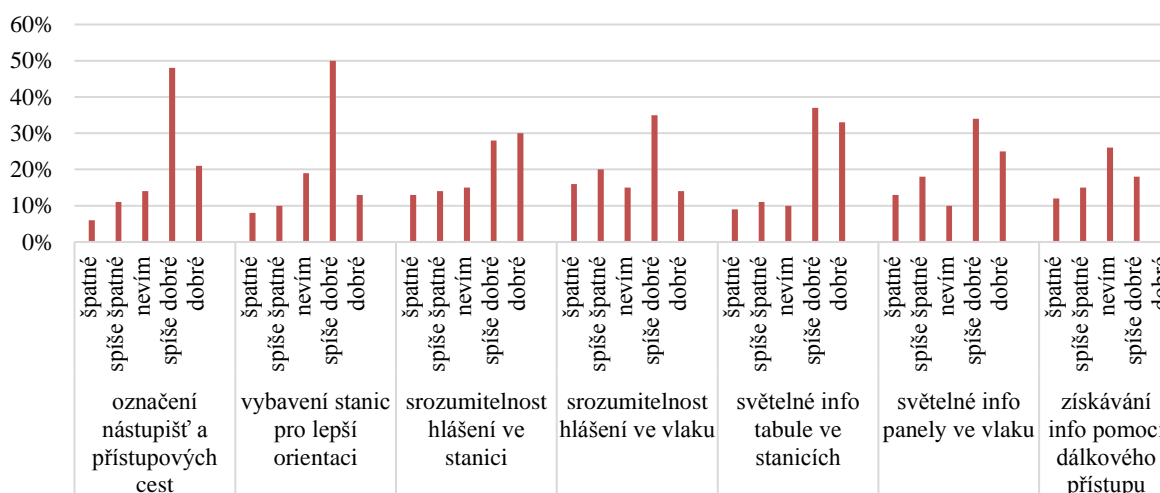
V části dotazníku týkající se péče o zákazníka odpovídali respondenti způsobem, který zachycuje obrázek č. 45. Žádný z dotazovaných neodpověděl, že by pro něj péče o zákazníka byla nedůležitá. Vystupování a chování zaměstnanců je spíše důležité pro 15 % a důležité pro 82 % respondentů, 3 % osob nedokázalo důležitost posoudit. Informovanost personálu hodnotí jako spíše nedůležitou 2 %, spíše důležitou 24 % a jako důležitou 60 % osob, 14 % dotazovaných odpovědělo „nevím“. Vstřícnost zaměstnanců a jejich ochotu pomoci považuje

za spíše důležitou 22 % a za důležitou 71 % zaměstnanců, 7 % osob nevědělo, jak odpovědět. Flexibilita zaměstnanců je spíše nedůležitá pro 7 %, spíše důležitá pro 37 % a důležitá pro 36 % dotazovaných, 20 % dotazovaných zvolilo možnost „nevím“.



Obrázek 45 Péče o zákazníka - osoby starší 65 let (autorka)

Poslední oblastí, ke které se dotazovaní vyjadřovali, byla oblast týkající se informací. Výsledek dotazování je na obrázku č. 46. Žádný z respondentů neuvedl, že by pro něj oblast informací byla nedůležitá, s výjimkou oblasti získávání informací pomocí dálkového přístupu. Označení nástupišť a přístupových cest k nim je spíše důležité pro 24 % a důležité pro 62 % osob, 14 % osob nedokázalo odpovědět. Vybavení stanic, které má sloužit pro lepší orientaci cestujících, spíše důležité pro 33 % a důležité pro 44 % osob, odpověď „nevím“ zvolilo 23 % dotazovaných. Srozumitelnost rozhlasového hlášení ve stanici je spíše nedůležitá pro 5 %, spíše důležitá pro 22 % a důležitá pro 64 % respondentů, odpovědět nedokázalo 9 % osob. Srozumitelnost hlášení ve vlaku je spíše nedůležitá pro 6 %, spíše důležitá pro 25 % a důležitá pro 60 % osob, 9 % osob nevědělo, jak odpovědět. Světelné informační tabule ve stanicích jsou spíše nedůležité pro 2 %, spíše důležité pro 20 % a důležité pro 68 % dotazovaných, 10 % dotazovaných odpovědělo „nevím“. Světelné informační panely ve vlaku jsou spíše nedůležité pro 5 %, spíše důležité pro 28 % a důležité pro 56 % osob, 11 % osob nedokázalo odpovědět. Získávání informací pomocí dálkového přístupu je nedůležité pro 6 %, spíše nedůležité pro 15 %, spíše důležité pro 17 % a důležité pro 32 % respondentů, 30 % tázaných nedokázalo důležitost zhodnotit.



Obrázek 46 Informace - osoby starší 65 let (autorka)

Někteří dotazovaní uvedli své postřehy a připomínky, z nichž nejčastěji byla zmiňována velká mezera mezi hranou nástupiště a vlakem, u vlaků, které nejsou nízkopodlažní, jsou vysoké schody, špatně dostupné nebo chybějící WC ve stanicích a na zastávkách, chybějící čekárny a úschovny zavazadel, málo stanic, kde je přítomen zaměstnanec dopravce nebo SŽDC, malá písmena na informačních materiálech a rychlý tok textu na světelných řádcích ve vlacích.

2.15 Dílčí závěr

Z dotazníkového šetření vyplývá, že každá kategorie OOSPO se zaměřila na hodnocení na základě svých specifických potřeb při cestování, a podle toho se výsledky v jednotlivých skupinách dotazovaných liší.

Všechny kategorie vnímají bezpečnost ve stanicích a vlacích většinou jako dobrou nebo spíše dobrou. Stejně tak všechny kategorie spíše pozitivně vnímají péči o zákazníka. Ve všech kategoriích se objevilo určité procento nespokojenosti s flexibilitou zaměstnanců, se kterou se lze setkat nejčastěji při řešení nějaké mimořádné nebo nestandardní situace při přepravě.

Přístupnost hodnotili respondenti také většinou jako dobrou nebo spíše dobrou, v této kategorii se však již projevily odchylky v jednotlivých bodech dle potřeb dotazovaných. Osoby na vozíku hodnotily špatně nebo spíše špatně úroveň přístupnosti budov, bezbariérového přístupu na nástupiště a velikost prostoru pro pohyb ve vlaku (30 %) a dále úroveň bezbariérového přístupu do/z vlaku (50 %). Osoby používající hole nebo chodítka přiřadily špatné nebo spíše špatné hodnocení úrovni bezbariérového přístupu k pokladnám

a do/z vlaku (30 %) a úrovni bezbariérového přístupu na nástupiště (50 %). Ve skupině nevidomých a slabozrakých osob hodnotila špatně nebo spíše špatně všechny kategorie téměř 1/3 dotazovaných. Pro cca 1/5 neslyšících nebo nedoslýchavých osob jsou v hodnocení špatné nebo spíše špatné všechny posuzované body mimo velikosti prostoru pro pohyb ve stanici. Ve skupině osob s dětskými kočárky přibližně 1/3 dotazovaných hodnotila špatně nebo spíše špatně přístupnost nádražních budov, úroveň bezbariérového přístupu k pokladnám a na nástupiště a velikost prostoru pro pohyb ve vlaku. Ve skupině osob starších 65 let je špatně nebo spíše špatně hodnocena úroveň bezbariérového přístupu do vlaku (40 %).

Část dotazníku týkající se informací byla hodnocena většinou kategorií osob dobře nebo spíše dobře. Za špatně nebo spíše špatně považuje ve skupině osob s holemi nebo chodítkem označení nástupišť a přístupových cest, vybavení stanic, které má sloužit pro lepší orientaci cestujících a srozumitelnost hlášení ve stanici (20 %). U kategorie nevidomých a slabozrakých osob byly výsledky dotazování většinou víceméně vyrovnané, přibližně polovina dotazovaných zvolila hodnocení dobré nebo spíše dobré a druhá polovina špatně nebo spíše špatně. U bodů srozumitelnost hlášení ve stanici a získávání informací pomocí dálkového přístupu převažovalo hodnocení dobré a spíše dobré. Ve skupině nedoslýchavých osob byla většinou špatně nebo spíše špatně hodnocena srozumitelnost hlášení ve stanicích a vlacích. Osoby s kočárky vnímají špatně nebo spíše špatně označení nástupišť a přístupových cest a srozumitelnost hlášení ve stanici (25 %) a srozumitelnost hlášení ve vlaku (30 %). Osoby starší 65 let považují za špatně nebo spíše špatně srozumitelnost hlášení ve stanicích a získávání informací pomocí dálkového přístupu (25 %) a srozumitelnost hlášení ve vlaku a světelné informační panely ve vlaku (30 %).

2.16 Souhrnný závěr

V analytické části práce bylo analyzováno 150 železničních stanic a zastávek v Libereckém kraji, vozy a jednotky používané pro osobní železniční dopravu, možnosti získávání informací pro OOSPO, přístup zaměstnanců k této kategorii osob a přepravní a tarifní podmínky pro OOSPO.

Pozorováním byly zjištěny silné a slabé stránky možností využití osobní železniční dopravy pro OOSPO. K silným stránkám patří zejména následující:

- vzájemná vzdálenost železničních stanic a zastávek a zastávek MHD a linkových autobusů,
- bezbariérově přístupné cesty na nástupiště,
- dostatečné osvětlení nástupišť a přístupových cest k nim,

- nízkopodlažní jednotky nebo vozy s plošinou,
- ochota a vstřícnost personálu,
- přepravní a tarifní podmínky.

Ke slabým stránkám lze zařadit především tyto položky:

- ve stanici Liberec je zajištěn bezbariérový přístup na nástupiště pouze jedním výtahem,
- schodišťová madla a toalety nejsou opatřeny hmatovými prvky pro nevidomé,
- absence vodících linií, varovných pásů, orientačních hlasových majáčků,
- bezbariérově nepřístupné výdejny jízdních dokladů,
- bezbariérově nepřístupné čekárny nebo přístřešky,
- absence indukčních smyček,
- výška pokladních přepážek,
- výška a umístění informačních materiálů.

Další poznatky shrnující silné a slabé stránky byly získány dotazníkovým šetřením.

Podle názorů respondentů patří k silným stránkám především ochota a vstřícnost personálu.

K slabým stránkám dotazovaní zařadili:

- zhoršenou slyšitelnost hlášení ve vlaku,
- malou velikost písma na informačních materiálech,
- neznalost zásad jednání s nevidomými a neslyšícími osobami ze strany zaměstnanců,
- nedostatečná možnost informování neslyšících např. v případě mimořádnosti a komunikační bariéra,
- přístupnost nástupišť (úzké a vysoké nástupní ostrůvky),
- nutnost objednávat přepravu předem (zejména osoby na invalidním vozíku),
- nevyškolenost personálu z obsluhy vozových plošin,
- přístupnost vozů (vysoké schody),
- absence prvků usnadňujících orientaci nevidomých osob.

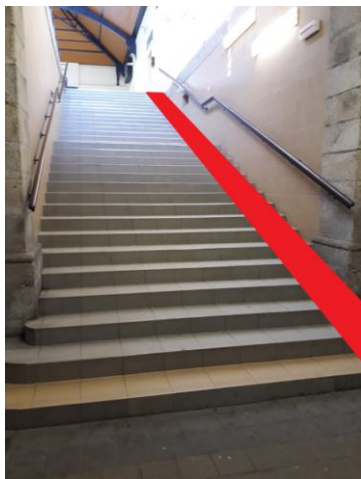
Slabé stránky zjištěné pozorováním nebo z dotazníkového šetření budou východiskem pro návrhy a doporučení v následující části práce.

3 NÁVRH NA ZLEPŠENÍ MOŽNOSTÍ VYUŽITÍ OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE

V této části práce budou předloženy návrhy a doporučení, které by mohly zlepšit možnosti využití osobní železniční dopravy pro OOSPO. Návrhy a doporučení budou vycházet z dat získaných autorkou při pozorování v jednotlivých stanicích a zastávkách a z poznatků získaných dotazníkovým šetřením mezi OOSPO. Návrhy se budou týkat oblastí přístupnosti, informací a péče o zákazníka. V návrhové části nebudou řešeny vozy a jednotky, neboť jejich stav je dle analýzy dobrý a k modernizaci a obnově vozového parku postupně dochází.

3.1 Přístupnost stanice Liberec

Stanice Liberec je zahrnuta do kategorie stanic, které nejsou bezbariérově přístupné. Důvodem pro toto zařazení je skutečnost, že bezbariérový přístup na nástupiště je zajištěn výtahy, které nejsou funkční v případě výpadku elektrické energie. Bezbariérový přístup je zajištěn jedním výtahem z vestibulu do podchodu a dále třemi výtahy z podchodu na jednotlivá nástupiště. V případě poruchy některého z výtahů, které vedou z podchodu na jednotlivá nástupiště, lze použít jiný funkční výtah a poté zajistit se svolením výpravčího přemístění centrálním přechodem v kolejišti na potřebné nástupiště. Pokud je v poruše výtah z vestibulu do podchodu, není žádná alternativa bezbariérového přístupu do podchodu a poté na nástupiště. Z prostorových důvodů by bylo obtížné vybudovat v historické budově libereckého nádraží další výtah, je proto navrhováno instalovat šikmou schodišťovou plošinu délky 13 m, která zajistí další bezbariérový přístup do podchodu. Umístění navrhované schodišťové plošiny je na obrázku č. 47.



Obrázek 47 Schodišťová plošina ve stanici Liberec (autorka)

3.2 Přístupnost čekáren a krytých prostor

Ve sledované oblasti není v 59 stanicích nebo zastávkách bezbariérově přístupná čekárna, krytá veranda nebo kryté nástupiště a 11 zastávek krytý prostor vůbec nemá.

V šestnácti stanicích a zastávkách je navrhováno zbudování nového přístřešku, přičemž v devíti z nich by se jednalo o nový přístřešek a v sedmi by nový přístřešek nahradil stávající nevyhovující prostor. Na základě tohoto návrhu by všechny stanice nebo zastávky byly vybaveny krytým prostorem, s výjimkou stanice Okna a zastávky Pertoltice pod Ralskem, kde lze zprovoznit stávající prostory, které jsou v současné době veřejnosti nepřístupné. Je navrhováno zbudovat betonové nástupištní přístřešky typu U, které dle informací společnosti ŽPSV, s. r. o. (2019) jsou vybaveny lavičkami, odpadkovým košem, světlem a vitrínou v provedení antivandal. Prefabrikáty pro zhotovení přístřešku jsou společností dodávány na místo stavby, kde je přístřešek sestaven, a jsou provedeny dokončovací práce včetně konečného nátěru. Příklad betonového nástupištního přístřešku je uveden na obrázku č. 48.



Obrázek 48 Betonový nástupištní přístřešek (ŽPSV, 2019)

Ve stanicích a zastávkách, kde je dle místních podmínek možné provést úpravu vstupu do čekárny, přístřešku či na krytou verandu tak, aby byly bezbariérově přístupné, je navrhováno vybudovat postupné nájezdy do těchto prostor. Celkem se jedná o 28 stanic a zastávek, přičemž ve čtyřech stanicích z tohoto počtu bude zároveň umožněn přístup i k výdejně jízdenek. Dále je součástí návrhu bezbariérově zpřístupnit pomocí nájezdu osm čekáren ve stanicích a zastávkách, které mají zároveň kryté verandy, přičemž v sedmi z těchto stanic je zároveň výdejna jízdenek. Na zastávce Česká Lípa střelnice nelze s ohledem na nedostatek místa a výšku vstupu do čekárny a k výdejně jízdenek vybudovat pevný nájezd, je

proto navrhováno zakoupení teleskopické skládací přenosné rampy, kterou by obsloužil zaměstnanec výdejny jízdenek v případě potřeby. Pro přivolání obsluhy rampy by bylo ještě nutné nainstalovat na stěnu zastávky zvonek a označit ho příslušným piktogramem. Skládací přenosná rampa je znázorněna na obrázku č. 49.



Obrázek 49 Skládací přenosná rampa (Lipatech, 2019)

Odbavení cestujících je zajišťováno ve 25 stanicích a zastávkách Libereckého kraje. V současné době není třináct výdejen jízdenek bezbariérově přístupných. Navrhovanými úpravami by byly bezbariérově zpřístupněny všechny kromě zastávky Tanvald zastávka, kde není dostatek prostoru pro vybudování bezbariérového přístupu. V místě však lze využít výdejnu jízdenek ve stanici Tanvald, která je bezbariérově přístupná. Stanice Jilemnice je jedinou stanicí, která nemá vstup do čekárny a k výdejně jízdnic dokladů v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., a to nejméně 800 mm. V souvislosti s navrhovanou úpravou bezbariérového přístupu do prostor čekárny a výdejny jízdenek je navržena také výměna dveří, aby jejich šíře byla nejméně 900 mm.

Po takto navrhovaných úpravách zůstane pouze 24 stanic a zastávek bariérově přístupných. Úpravy v nich by byly obtížné zejména s ohledem na nedostatek prostoru, případně by úprava byla neúměrně nákladná. Jednotlivé stanice a zastávky dle výše navrhovaných úprav jsou rozčleněny v příloze D.

Ve čtyřech stanicích (Stará Paka, Tanvald, Doksy a Mimoň) se před výdejnu jízdenek nacházejí odkládací pulty, které ztěžují přístup zejména osobám na vozíku. Tyto odkládací pulty navíc postrádají smysl, neboť zákazníci si zpravidla neodkládají své osobní věci za sebe tak, aby je neměli pod dohledem. Je proto navrhována demontáž odkládacích pultů, která zajistí volný prostor před výdejny jízdenek.

Výška pokladních přepážek neodpovídá svou výškou vyhlášce č. 398/2009 Sb. s výjimkou stanic Turnov a Rychnov u Jablonce nad Nisou. Dvě přepážky mají výšku vyšší než 100 cm, jedná se však o přepážky ve stanici Liberec (informační přepážka, která může být zastoupena přepážkou mezinárodní pokladny ve výši 92 cm) a na zastávce Tanvald zastávka, kde není umožněn bezbariérový přístup k výdejně jízdenek. Zbývající přepážky mají výšku mezi 81 cm a 100 cm. Přestože tato výška není v souladu s výše uvedenou vyhláškou, jsou osoby na vozíku schopny přes vyšší přepážku komunikovat a je pro ně dosažitelná. Při plánovaných rekonstrukcích budov by na tuto skutečnost mělo být pamatováno a výška pokladních přepážek by měla být upravena do požadované výšky.

3.3 Přístupnost nástupišť

Analýzou bylo zjištěno, že bezbariérový přístup na nástupiště nemá 16 stanic nebo zastávek. Přístupnost stanice Liberec je řešena v samostatném oddíle 3.1. U zastávek Sedlejšovice, Antonínov, Návarov, Kořenov zastávka, Řasnice zastávka, Ktová, Jablonec nad Jizerou, Nová Huť v Lužických horách, Srní u České Lípy, Zahradky u České Lípy a Machnín-hrad nebudou navrhovány žádné úpravy, neboť se jedná o zastávky na odlehlých místech nebo se v obci nachází další zastávka, případně by byla nutná celková rekonstrukce přístupových cest. U zbývajících stanic a zastávek jsou navrženy následující úpravy:

- Jeřmanice – oprava zborceného obrubníku dlažby na přístupové cestě,
- Horní Branná – zarovnění nájezdu na nástupiště, který je tvořen betonovými deskami,
- Hrubá Skála – snížení nájezdu zámkové dlažby,
- Víchová nad Jizerou – oprava rozbité dlažby, která vytváří terénní nerovnost.

Pro bezpečný pohyb nevidomých osob by bylo vhodné opatřit všechna nástupiště vodíciemi liniemi a varovnými pásy. Tento návrh by si však vyžádal velké stavební úpravy spojené s kompletní rekonstrukcí nástupiště. Více než polovina nástupišť jsou nástupiště šterková s betonovými obrubníky nebo nezpevněná, osazení vodících linií do tohoto povrchu není vhodné, neboť by docházelo k zanášení linií šterkem. U nástupišť tvořených betonovými deskami by bylo nutné vyměnit celé tyto desky za prefabrikáty s vodíciemi liniemi. Nástupiště jsou často úzká (zejména ostrovní), což by také ztěžovalo zabudování vodících linií do současného povrchu. Úzká nástupiště znesnadňují nástup a výstup osob na vozíku nebo s dětským kočárkem do/z vozu. Při rekonstrukcích jednotlivých tratí SŽDC bezpečnostními prvky nástupiště vybavuje a nástupiště jsou budována v dostatečné šíři a výšce, tak jako tomu bylo např. při rekonstrukci trati 036 v roce 2016. Tento návrh proto není v práci řešen.

3.4 Informace

Návrhy týkající se zlepšení dostupnosti informací pro OOSPO vycházejí ze specifických potřeb jednotlivých kategorií OOSPO. Předmětem návrhů jsou zejména výška a způsob umístění informací, instalace informačních prvků pro zrakově a sluchově postižené osoby, příp. úprava stávajícího informačního systému.

3.4.1 Informační tabule

Analýzou bylo zjištěno, že 27 stanic a zastávek má informační tabule nebo vitríny umístěny tak, že jejich spodní okraj je ve výšce větší než 120 cm nad zemí. Je doporučováno přemístit prostory pro informační materiály tak, aby jejich spodní okraj byl ve výšce maximálně 120 cm. Dále je doporučováno ke spodnímu okraji umístit důležité informace, které by tak byly lépe dostupné zejména pro osoby na vozíku. Formát vývěsky jízdního řádu je doporučováno volit vždy minimálně ve formátu velikosti A3. Vývěsky jízdního řádu a pokynů pro cestující se zpravidla vydávají na celé období platnosti jízdního řádu (od prosince aktuálního roku do prosince následujícího roku), je proto doporučováno je před jejich zveřejněním opatřit laminovací fólií, aby byla zajištěna větší odolnost před povětrnostními vlivy.

Mimo výše uvedených 27 stanic a zastávek, které mají informační materiály umístěny na tabulích nebo ve vitrínách, ale v nevyhovující výšce, bylo analýzou zjištěno 55 stanic, které mají informace zveřejněny na oknech a dveřích. Toto umístění také ve většině případů nesplňuje maximální požadovanou výšku spodního okraje 120 cm nad zemí. Je proto doporučováno zakoupení polepových desek z pozinkovaného plechu, přemístit na ně informační materiály a tyto desky umístit na stěnu stanice nebo zastávky do požadované výšky. Příklad polepové desky je na obrázku č. 50.



Obrázek 50 Polepová deska (autorka)

V devíti stanicích nebo zastávkách nelze umístit polepové desky na stěnu (např. z důvodu nedostatku místa, umístění záhonku podél stěny budovy apod.), je proto doporučována instalace samostatných informačních stojanů. Touto úpravou dojde ke

zpřístupnění informací zejména pro osoby na invalidním vozíku. V neposlední řadě je významné i estetické hledisko takto zveřejňovaných informací. Příklad samostatného informačního stojanu znázorňuje obrázek č. 51.



Obrázek 51 Samostatný informační stojan (Pontte, 2019)

V osmi stanicích nebo zastávkách byly zjištěny překážky pod informačními tabulemi, nejčastěji lavičky či odpadkové koše. Je doporučováno při pravidelné údržbě těchto prostor překážky odstranit nebo přemístit informační tabule tak, aby se v jejich blízkosti žádná překážka nevyskytovala a nebyl tak ztížen přístup k informacím. Jednotlivé stanice a zastávky dle výše navrhovaných úprav jsou rozčleněny v příloze E.

3.4.2 Akustické hlášení ve vlaku

Z analýzy vyplynulo, že cestující vnímají akustické hlášení ve vlaku jako obtížně slyšitelné. Ve vlacích nevybavených klimatizací mohou zhoršenou slyšitelnost hlášení způsobovat otevřená okna a hluk, který jimi proudí dovnitř. Ve vlacích s klimatizací tento problém obvykle není zaznamenán. Intenzita hlášení je také upravována v závislosti na denní době tak, aby hlášení nebylo příliš potichu nebo nahlas. Je proto třeba ze strany strojvedoucího důsledně sledovat nastavení intenzity hlášení a dle potřeby ho upravit.

V osobních vlacích je součástí akustické informace před zastavením vlaku ve stanici informace o směru výstupu z vlaku. Pro usnadnění orientace cestujících je navrhováno doplnit o tuto informaci i hlášení ve vlacích kategorie rychlík. Vzor hlášení už je k dispozici pro osobní vlaky, jeho zavedení v rychlících proto nevyžaduje žádnou další investici.

3.4.3 Indukční smyčky a zesilovací zařízení

Pouze v jedné stanici (Česká Lípa hl. n.) je instalována indukční smyčka pro usnadnění příjmu zvuku nedoslýchavým osobám. Je doporučováno vybavit indukčními smyčkami všechny zbývající výdejny jízdenek ve sledované oblasti. Celkem by se tedy jednalo o instalaci indukčních smyček na 23 pokladních přepážkách, a to ve stanicích

a zastávkách Liberec (3x), Stará Paka, Turnov, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Malá Skála, Železný Brod, Jablonec nad Nisou, Smržovka, Raspenava, Frýdlant v Čechách, Nové Město pod Smrkem, Hejnice, Rovensko pod Troskami, Jilemnice, Lomnice nad Popelkou, Doksy, Česká Lípa střelnice, Nový Bor, Jablonné v Podještědí a Mimoň. V souvislosti s touto úpravou je nutné označit výdejní přepážky příslušným symbolem (viz obr. č. 52).



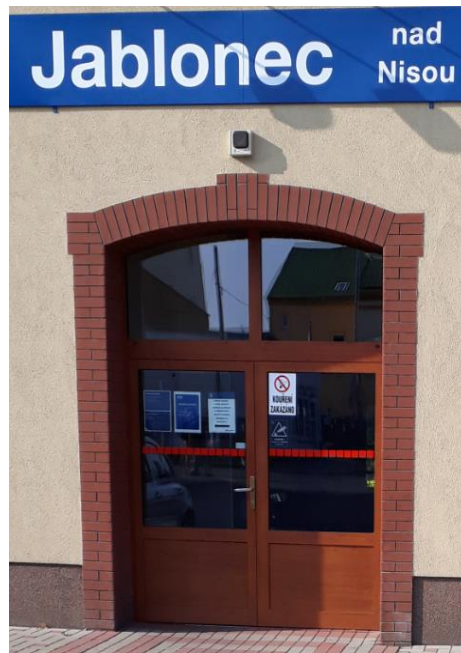
Obrázek 52 Označení pokladní přepážky s indukční smyčkou (autorka)

Mimo informační přepážky ČD centra ve stanici Liberec jsou všechna výdejní místa oddělena od prostor pro cestující prosklenou stěnou, která ztěžuje vzájemnou komunikaci. Čtyři stanice (Česká Lípa hl. n., Tanvald, Turnov a Česká Lípa střelnice) mají pokladní přepážku vybavenou zařízením DEXON pro usnadnění komunikace se zákazníky. Bylo by vhodné vybavit tímto zařízením všechny výdejny jízdenek, což obnáší zakoupení 19 ks zařízení pro stanice a zastávky Liberec (2x), Stará Paka, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Malá Skála, Železný Brod, Jablonec nad Nisou, Smržovka, Raspenava, Frýdlant v Čechách, Nové Město pod Smrkem, Hejnice, Rovensko pod Troskami, Jilemnice, Lomnice nad Popelkou, Doksy, Nový Bor, Jablonné v Podještědí a Mimoň.

Z informací na schůzce se zástupkyně liberecké pobočky ČUN vyplynula potřeba převedení rozhlasového hlášení ve stanicích pro neslyšící do znakového jazyka. Znakový jazyk je pro neslyšící osoby prvotním jazykem, ve kterém se dorozumívají, a tato možnost by jim velmi usnadnila orientaci při cestování, zejména v případě mimořádností jako je např. neočekávaná nehoda a následné zavedení náhradní autobusové dopravy, změna nástupiště apod. Tlumočnick by byl schopen formou videí převést vzorová hlášení do znakové řeči. Akustické hlášení by se po zadání příslušných sekvencí textu zároveň zobrazovalo ve znakové řeči na displeji informačního panelu. Tento návrh by však nejprve bylo nutné posoudit z hlediska jeho ekonomické náročnosti s ohledem na počet osob, které by měly zájem tento způsob předávání informací využívat. Finanční náklady tlumočení do znakového jazyka je na základě informací poskytnutých ČUN autorka schopna vyčíslit, finanční náklady na instalaci zařízení a softwaru nebyly autorce oslovenou firmou sděleny, nelze je proto vyčíslit.

3.4.4 Akustické orientační majáčky

Akustickými orientačními majáčky je vybaveno osm stanic v Libereckém kraji. Toto zařízení usnadňuje nevidomým osobám prostorovou orientaci a může podávat i hlasovou informaci. Účelné je nainstalovat majáček nad vchod do odbavovací haly či nad vstup do prostoru výdejny jízdenek nebo čekárny. Také je vhodné majáčky umístit u vstupů na jednotlivá nástupiště ve stanicích, kde je přístupových cest na jednotlivá nástupiště více. Je navrhováno vybavit tímto orientačním prvkem stanice nebo zastávky, kde je umístění majáčku potřebné vzhledem k jejich členitosti. Těmito stanicemi jsou Turnov (4x), Hodkovice nad Mohelkou, Malá Skála, Železný Brod, Smržovka, Kořenov (2x), Raspenava, Frýdlant v Čechách, Nové Město pod Smrkem, Hejnice, Martinice v Krkonoších, Jilemnice, Lomnice nad Popelkou, Česká Lípa střelnice, Nový Bor, Jablonné v Podještědí, Chrastava (3x) a Hrádek nad Nisou (3x). Příklad možného umístění majáčku znázorňuje obrázek č. 53.



Obrázek 53 Umístění orientačního hlasového majáčku (autorka)

3.4.5 Orientační hmatové plány

Pro lepší orientaci nevidomých osob v odbavovacích halách železničních stanic může sloužit orientační mapa (viz obr. č. 54). Tuto mapu lze umístit na stojan v blízkosti vstupu do haly a je také vhodné upozornit nevidomé osoby na její existenci prostřednictvím orientačních hlasových majáčků. Plánky železničních stanic Liberec, Česká Lípa hl. n., Turnov, Stará Paka, Tanvald a Železný Brod jsou v dotčených stanicích zveřejněny v papírové podobě. Vzor tohoto plánu je uveden v příloze F. Návrhem pro zlepšení možnosti orientace

nevidomých osob ve výše uvedených stanicích je instalace orientačních map. Příklad orientační mapy je na obrázku č. 54.



Obrázek 54 Orientační mapa (Teiresiás, © 2010-2018)

3.4.6 Štítky na schodišťová madla

Čtyři stanice (Liberec, Česká Lípa hl. n., Chrastava a Hrádek nad Nisou) mají nástupiště přístupná podchodem po schodišti. Konce madel zábradlí schodiště nejsou označeny orientačními hmatnými štítky v Braillově písmu. Toto označení obsahuje důležité informace, které nevidomým osobám usnadní orientaci a podá jim informaci o směru cesty. Hmatné štítky se dle Tomandla et al. (2011) umísťují na vnitřní stranu pravého horního madla. Příklad umístění hmatného štítku je na obrázku č. 55. Návrhem na zlepšení orientace nevidomých osob je instalace hmatných štítků na schodišťová madla ve výše uvedených stanicích. Ve stanici Liberec by bylo třeba instalovat 24 hmatných štítků, ve stanici Česká Lípa hl. n. 8 štítků, ve stanici Chrastava a Hrádek nad Nisou po čtyřech štítcích.



Obrázek 55 Hmatný štítek (Tomandl et al., 2011)

3.4.7 Označení dveří WC haptickými štítky

Ve stanicích, kde je cestujícím k dispozici veřejné WC, jsou vstupy opatřeny štítky v Braillově písmu pouze ve stanici Česká Lípa hl. n. Je doporučeno označit dveře WC těmito

štítky, a to ve výšce 200 mm nad klikou dveří v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009). Dále je vhodné u dveří, které nejsou opatřeny zámkem na euroklíč, tento zámek instalovat. Jednodušší přístup je tak zajištěn nejen osobám na vozíku, ale i nevidomým osobám, které nemusejí absolvovat cestu k zaměstnanci stanice vypůjčit si klíč a poté ho vrátet zpět. Počet potřebných hmatných štítků a eurozámků je uveden v následující tabulce č. 7.

Tabulka 7 Počet hmatných štítků a eurozámků

Stanice	Počet štítků (ks)	Počet eurozámků (ks)
Liberec	1	0
Stará Paka	1	1
Tanvald	1	0
Rychnov u Jablonce nad Nisou	3	1
Hodkovice nad Mohelkou	2	1
Železný Brod	2	1
Jablonec nad Nisou	3	0
Frýdlant v Čechách	1	0
Hejnice	1	0
Nové Město pod Smrkem	1	1
Příšovice	2	1
Doksy	1	1
Nový Bor	1	0
Mimoň	2	1
Chrastava	1	1
Hrádek nad Nisou	2	1
CELKEM	25	10

Zdroj: autorka

3.4.8 Informace o vylukách

V souvislosti s rekonstrukcemi a pravidelnými údržbami tratí, kdy je nutné trať vyloučit z provozu, jsou vlaky nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. O této skutečnosti jsou cestující informováni prostřednictvím vývěsek ve stanicích a zastávkách, webových stránek nebo aplikace Můj vlak. Často se ale cestující o výluce na trati dozvědí až při zakupování jízdních dokladů u pokladní přepážky těsně před cestou. Zejména v případě

zvýšené frekvence cestujících je informace o výluce podaná ve spěchu a pro některé cestující nemusí být dostatečně srozumitelná. Především osoby neslyšící a nedoslýchavé, které mají potíže nebo nejsou schopny vnímat akustické informace, by uvítaly možnost mít tuto informaci v papírové podobě, aby si ji po zakoupení jízdního dokladu mohly v klidu následně přečíst. Při výdeji jízdního dokladu na pokladní přepážce se zaměstnanci výdejny jízdenek po zadání požadované relace, pokud je na trase výlučka, zobrazí na monitoru přibližně v polovině masky jízdního dokladu červený proužek s číslem trati, na které je omezení provozu. Kliknutím na tento proužek se zobrazí podrobná informace o výluce, avšak bez možnosti tisku této informace. Návrhem tedy je doplnit možnost tisku informace o výluce. Byl by to velmi rychlý způsob předání informace v papírové podobě cestujícímu, který by informaci v této formě potřeboval.

3.5 Personál

Personál dopravců byl hodnocen pozitivně, nicméně z dotazníkového šetření vyplynulo, že zaměstnanci neznají zásady jednání s nevidomými a neslyšícími osobami. Zaměstnanci mají k dispozici manuál, kde jsou tyto zásady přehlednou formou zpracované. Bylo by však vhodné pro zaměstnance, kteří osobně mohou přicházet do styku s OOSPO při výkonu svého zaměstnání, uspořádat seminář, kde budou s těmito zásadami podrobněji seznámeni. OZP akademie (2019) nabízí kurz komunikace s lidmi se zdravotním postižením, kde se lze seznámit s touto problematikou. V kurzu, jak je uvedeno, jsou posluchači školeni v oblasti specifík komunikace s neslyšícími nebo nedoslýchavými, s nevidomými nebo slabozrakými a s osobami s těžkým tělesným postižením. Součástí kurzu je i prezentace krizových situací a jejich řešení a posluchači si mohou vyzkoušet, jaké to je být zdravotně postiženým. Lektoři uvádějí příklady z praxe, je nabízena i možnost individuálních konzultací, které by bylo možné aplikovat přímo do praxe zaměstnanců dopravce. Návrhem v oblasti personálu je zprostředkování účasti na kurzu komunikace s lidmi se zdravotním postižením.

V názorech respondentů se objevilo i tvrzení, že zaměstnanci dopravce jsou nevyškoleni z obsluhy vozových plošin. Nutno podotknout, že obsluha vozových plošin je povinností strojvedoucího, a zaměstnanci dopravce nemají povinnost se na jejich obsluhu podílet. Z obsluhy zvedacích plošin jsou příslušní zaměstnanci pravidelně proškoleni. V rámci pravidelného školení zaměstnanců by bylo vhodné věnovat více pozornosti výuce obsluhy těchto zařízení.

3.6 Možné zdroje financování

Pro realizaci projektů zpřístupňování prostředí pro OOSPO lze mimo vlastních prostředků využívat prostředky z fondů, a to zejména z Evropského fondu pro regionální rozvoj, Státního fondu dopravní infrastruktury a Národního programu pro rozvoj mobility.

3.6.1 Evropský fond pro regionální rozvoj

Podle informací Vlády ČR (© 2009-2019 a) patří tento fond do strukturálních fondů EU. Jeho cílem je posílení ekonomické a sociální soudržnosti v EU např. zlepšováním infrastruktury, rozvojem technologií, ochranou a zlepšováním životního prostředí atd. Jak je dále uvedeno, pro investice na zkvalitnění infrastruktury dopravy slouží Operační program doprava. Tento program je využíván k dosažení cílů v určitém regionu nebo oblasti a jsou základním finančním a technickým dokumentem pro naplňování strategických investičních potřeb a řešení klíčových problémů v oblasti dopravy. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (© 2019 a) zmiňuje také regionální operační programy, jejichž cílem je zvýšení konkurenceschopnosti regionů, urychlení jejich rozvoje a zvýšení atraktivity pro investory. Na regionální operační programy, jak dále uvádí Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (© 2019 b), navazuje integrovaný regionální operační program, jehož prioritou je především zkvalitnění infrastruktury, zlepšení veřejných služeb a zajištění udržitelného rozvoje v regionech.

3.6.2 Státní fond dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen SFDI) je právnickou osobou v působnosti Ministerstva dopravy (SFDI, 2019). Dále se dle informací SFDI podílí na spolufinancování programů, které jsou mj. zaměřené výstavbu nebo modernizaci drah, na zvyšování bezpečnosti dopravy a zpřístupňování dopravy OOSPO.

3.6.3 Národní program pro rozvoj mobility

Cílem programu je dle informací Vlády ČR (© 2009-2019 b) podpořit výstavbu komplexních bezbariérových tras ve městech a obcích. Dále jsou zmiňovány dvě základní oblasti, na které lze žádat příspěvek, a to odstraňování bariér v budovách státních a veřejných institucích a odstraňování bariér v dopravě.

4 ZHODNOCENÍ NÁVRHU

V této části práce budou zmíněny přínosy navrhovaných opatření a vyčísleny pořizovací investiční náklady realizace úprav navržených v předchozí kapitole, které mají zajistit zlepšení možností využívání osobní železniční dopravy pro OOSPO v Libereckém kraji. Implementací navrhovaných změn vzniknou i náklady provozní, např. v souvislosti s údržbou a opravami nově instalovaných zařízení apod.

4.1 Vyčíslení nákladů navrhovaných úprav

Hodnoty potřebných výměr pro kalkulaci nákladů byly získány vlastním dotazováním. Všechny ceny, pokud nebude uvedeno jinak, jsou uvedeny bez daně z přidané hodnoty. Uvedené ceny jsou orientační, v případě realizace navrhovaných úprav se mohou lišit s ohledem na vyhlášené výběrové řízení, na použitý materiál, technologii práce apod.

Přístupnost stanice Liberec

Ve stanici Liberec byla navrhována instalace šikmé schodišťové plošiny, kalkulace jejího pořízení je v tabulce č. 8.

Tabulka 8 Náklady na zajištění přístupnosti stanice Liberec

Položka	Cena [Kč]
šikmá schodišťová plošina délky 13 m	385 000

Zdroj: RTS cloud (2019)

Přístupnost čekáren a krytých prostor

V 16 stanicích a zastávkách bylo navrhováno vybudování nového přístřešku. Dle informací společnosti ŽPSV s.r.o. (2019) byla cena jednoho přístřešku vyčíslena na 200 00 Kč. Celkové náklady na pořízení přístřešků zobrazuje tabulka č. 9.

Tabulka 9 Náklady na vybudování nových přístřešků

Položka	Cena/ks [Kč]	Cena celkem [Kč]
nový přístřešek - 16 ks	200 000	3 200 000

Zdroj: ŽPSV (2019)

V následující tabulce č. 10 budou vyčísleny náklady na úpravu bezbariérového vstupu do čekáren a krytých prostor stanic a zastávek. Vstup je řešen šikmou nájezdovou rampou s rovnou podestou o rozměrech 1 500 mm x 1 500 mm. Kalkulace zahrnuje bourací práce (odstranění původní dlažby, betonu), vykopání zeminy pro základ, betonování, úpravu

povrchu a instalaci zábradlí či obrubníku. U stanice Sychrov je v kalkulaci navíc zahrnuto odstranění pařezu, jednoho plotu pole a položení zámkové dlažby z důvodu nutnosti rozšíření přístupové cesty. Ve stanici Stružnice je před vchodem do čekárny víko kanálu, není proto možné vybudování pevného nájezdu. Kalkulováno bude zakoupení přenosného nájezdového klínu, který lze v případě potřeby odstranit. Celkové náklady na úpravu bezbariérového vstupu do čekáren a krytých prostor stanic a zastávek jsou vyčísleny na 514 245 Kč.

Tabulka 10 Náklady na úpravu bezbariérového vstupu do čekáren nebo krytých prostor

Stanice/zastávka	Cena [Kč]	Stanice/zastávka	Cena [Kč]
Pilínkov	850	Nová Ves nad Popelkou	27 100
Jeřmanice	39 200	Příšovice	16 900
Sychrov	45 800	Skalice u České Lípy	27 100
Spálov	6 300	Svor	22 200
Vesec u Liberce nad Nisou	15 800	Křižany	16 900
Desná	18 800	Lvová	22 200
Oldřichov v Hájích	27 100	Brniště	33 800
Višňová	39 200	Stružnice	1 295
Krásný Les bažantnice	6 300	Blíževedly	33 300
Bělá u Staré Paky zastávka	22 200	Bílý Kostel nad Nisou	6 300
Turnov město	10 000	Hodkovice nad Mohelkou	10 000
Hrabačov	10 000	Martinice v Krkonoších	27 100
Poniklá	22 200	Horní Police	6 300

Zdroj: RTS cloud (2019), KSENA (2019), B2B Partner (© 2010-2019), Novas (2019)

V tabulce č. 11 jsou vyčísleny náklady na úpravu bezbariérového vstupu do čekáren s výdejními jízdenek. Vstupy jsou řešeny stejným způsobem jako vstupy do čekáren bez výdejen jízdenek. Na zastávce Česká Lípa střešnice nelze z prostorových důvodů umístit pevnou nájezdovou rampu, řešení bezbariérového vstupu je navrhováno teleskopickou skládací přenosnou rampou, jejíž cena je promítnuta do kalkulace. Dále kalkulace nákladů zahrnuje instalaci zvonku pro přivolání obsluhy a jeho označení příslušným piktogramem. Celkové náklady na úpravu bezbariérového vstupu do čekáren s výdejními jízdenek jsou vyčísleny na 316 635 Kč.

Tabulka 11 Náklady na úpravu bezbariérového vstupu do čekáren s výdejními jízdenek

Stanice/zastávka	Cena [Kč]	Stanice/zastávka	Cena [Kč]
Malá Skála	27 100	Rovensko pod Troskami	37 600
Smržovka	22 200	Jilemnice	83 000
Raspenava	16 900	Lomnice nad Popelkou	27 100
Nové Město pod Smrkem	15 800	Česká Lípa střelnice	3 535
Hejnice	22 200	Jablonné v Podještědí	25 400
Roztoky u Jilemnice	35 800		

Zdroj: RTS cloud (2019), TIPA (2019), Grafiko (2019), Novas (2019)

Ve čtyřech stanicích je navrhováno odstranit odkládací pulty před výdejními jízdenek, které ztěžují přístup k přepážce. Kalkulace nákladů na tuto úpravu je v tabulce č. 12. Celkové náklady na odstranění odkládacích pultů jsou 4 000 Kč.

Tabulka 12 Náklady na odstranění odkládacích pultů

Stanice/zastávka	Cena [Kč]	Stanice/zastávka	Cena [Kč]
Stará Paka	1 200	Doksy	800
Tanvald	1 200	Mimoň	800

Zdroj: RTS cloud (2019)

Přístupnost nástupišť

Úprava přístupové cesty na nástupiště byla navržena u čtyř stanic, náklady na tyto úpravy jsou kalkulovány v tabulce č. 13. V nákladech jsou zahrnuty bourací práce, vykopání zeminy pro základ, betonování a úprava povrchu. Celkové náklady na úpravu přístupových cest na nástupiště je 13 000 Kč.

Tabulka 13 Náklady na zajištění přístupnosti nástupišť

Stanice/zastávka	Cena [Kč]	Stanice/zastávka	Cena [Kč]
Jeřmanice	1 500	Hrubá Skála	2 200
Horní Branná	2 200	Víchová nad Jizerou	7 100

Zdroj: RTS cloud (2019), KSENA (2019)

Informační tabule

V následující tabulce č. 14 budou kalkulovány náklady na přemístění informačních tabulí nebo vitrín do požadované výšky (zahrnuta bude cena spojovacího materiálu a práce), náklady na pořízení a připevnění nových polepových desek a náklady na pořízení a instalaci samostatných informačních stojanů. Celkové náklady na úpravu informačních ploch jsou 64 930 Kč.

Tabulka 14 Náklady úpravu a pořízení informačních ploch

Položka	Cena/ks [Kč]	Cena celkem [Kč]
přemístění informačních ploch - 27 ks	140	3 780
pořízení a připevnění polepových ploch - 55 ks	310	17 050
pořízení a instalace samostatných stojanů - 9 ks	4 900	44 100

Zdroj: RTS cloud (2019), Seznam (© 1996 – 2019), ELPE (2019), Ceníky řemesel (© 2012 – 2019), Fläktgroup (2019), Pontte (2019)

Indukční smyčky a zesilovací zařízení

Tabulka č. 15 přináší kalkulaci nákladů na vybavení výdejních přepážek indukční smyčkou a zesilovacím zařízením DEXON. V kalkulované ceně jsou zahrnuty cena za pořízení zařízení, cena jeho instalace a cena samolepky k označení pokladny příslušným piktogramem. Celková cena realizace tohoto návrhu je 146 575 Kč.

Tabulka 15 Náklady na pořízení indukčních smyček a zesilovacího zařízení

Položka	Cena/ks [Kč]	Cena celkem [Kč]
pořízení a instalace indukční smyčky - 23 ks	4 700	108 100
pořízení a instalace zařízení DEXON - 19 ks	2 025	38 475

Zdroj: RTS cloud (2019), Unie neslyšících Brno (© 1996–2017), DEXON CZECH (2019)

Akustické orientační majáčky

Pro zlepšení orientace nevidomých osob byla navržena instalace orientačních hlasových majáčků. V tabulce č. 16 je kalkulace ceny pořízení a instalace tohoto zařízení. Celková cena pořízení majáčků je 319 800 Kč.

Tabulka 16 Náklady na pořízení akustických orientačních majáčků

Položka	Cena/ks [Kč]	Cena celkem [Kč]
pořízení a instalace orient. hlas. majáčků - 26 ks	12 300	319 800

Zdroj: RTS cloud (2019)

Orientační hmatové plány

V šesti stanicích byla navržena instalace orientačních hmatových plánů. Tabulka č. 16 obsahuje kalkulaci nákladů na výrobu a instalaci těchto plánů. Celková cena pořízení hmatových plánů je 144 000 Kč.

Tabulka 17 Náklady na pořízení orientačních hmatových plánů

Položka	Cena/ks [Kč]	Cena celkem [Kč]
pořízení a instalace hmatových plánů - 6 ks	24 000	144 000

Zdroj: Teiresiás (2019), Fläktgroup (2019)

Štítky na schodišťová madla

Pro čtyři stanice, které mají přístup na nástupiště po schodišti, bylo navrženo opatřit madla schodišť hmatnými štítky v Braillově písmu. Kalkulaci tohoto návrhu lze nalézt v tabulce č. 18. Kalkulace zahrnuje cenu štítku a jeho instalaci. Celková kalkulace této položky činí 17 200 Kč.

Tabulka 18 Náklady na pořízení a instalaci hmatných štítků

Položka	Cena/ks [Kč]	Cena celkem [Kč]
pořízení a instalace hmatných štítků - 40 ks	430	17 200

Zdroj: ORISYS (2019), ELPE (© 2013-2019), Ceníky řemesel (© 2012 – 2019)

Označení dveří WC haptickými štítky a pořízení eurozámků

Ve stanicích s veřejně přístupnými WC je navrhováno opatřit dveře haptickými štítky a vyměnit běžné zámky za zámky na euroklíč. Kalkulace zahrnuje pořízení a instalaci štítků a pořízení a výměnu eurozámků. Náklady jsou vyčísleny v tabulce č. 19. Celkové náklady činí 69 825 Kč.

Tabulka 19 Náklady na pořízení a instalaci haptických štítků a eurozámků

Položka	Cena/ks [Kč]	Cena celkem [Kč]
pořízení a instalace haptických štítků - 25 ks	665	16 625
pořízení a výměna eurozámků - 10 ks	5 320	53 200

Zdroj: ORISYS (2019), ELPE (© 2013-2019), Ceníky řemesel (© 2012 – 2019), HELO (2019), Bousek (2019)

Informace o výlukách

V tabulce č. 20 je vyčíslen náklad na programovou úpravu výdejního zařízení jízdních dokladů dle návrhové části.

Tabulka 20 Náklady na programovou úpravu výdejních zařízení jízdních dokladů

Položka	Cena [Kč]
programová úprava výdejních zařízení jízdních dokladů	700

Zdroj: EABM (© 2018)

Personál

Náklady na zprostředkování kurzu komunikace s lidmi se zdravotním postižením pro zaměstnance dopravce jsou uvedeny v tabulce č. 21. Pro zjištěný počet zaměstnanců činí celkové náklady 425 000 Kč. Jedná se o náklady jednorázové, které byly kalkulovány pro současný počet zaměstnanců. Náklady mohou být dále navýšeny v případě přijetí nových zaměstnanců, u kterých je žádoucí doplnit potřebné znalosti v této oblasti. Bylo by vhodné také zvážit obnovu znalostí stávajících zaměstnanců ve vhodných časových periodách. Tato opatření by dopravcům přinesla další náklady, které není možné předem vyčíslit s ohledem na fluktuaci zaměstnanců a výši personální potřeby.

Tabulka 21 Náklady na zprostředkování kurzu pro zaměstnance

Položka	Cena/osoba [Kč]	Cena celkem [Kč]
kurz pro zaměstnance - 170 osob	2 500	425 000

Zdroj: České dráhy (2019 c), OZP akademie (2019)

Celkový rozpočet navrhovaných změn

V tabulce č. 22 jsou vyčísleny celkové náklady všech navrhovaných úprav, které by měly přispět ke zlepšení možností využití osobní železniční dopravy pro OOSPO.

Tabulka 22 Celkové náklady

Položka	Cena [Kč]
přístupnost stanice Liberec	385 000
nové přístřešky	3 200 000
přístupnost čekáren a krytých ploch	514 245
přístupnost čekáren s výdejními jízdenek	316 635
odstranění odkládacích pultů	4 000
přístupnost nástupišť	13 000
informační plochy	64 930
indukční smyčky a zesilovače	146 575
akustické orientační majáčky	319 800
hmatové plány	144 000
štítky na schodišťová madla	17 200
označení dveří WC a eurozámky	69 825
informace o výlukách	700
školení personálu	425 000
CELKEM	5 620 910

Zdroj: autorka

4.2 Přínos návrhů

Navrhovaná opatření lze v zásadě rozdělit do dvou kategorií, na opatření, která mají smysl pouze pro určitou kategorii OOSPO a na opatření, která mají přínos pro více kategorií OOSPO.

Šikmá schodišťová plošina navrhovaná pro stanici Liberec má význam pro osoby na invalidním vozíku, pro ostatní kategorie OOSPO nemá zásadní význam, neboť jsou schopny využít schodiště, a to s pomocí jiné osoby nebo samostatně. Podobně indukční smyčky využijí pouze osoby používající sluchátko, akustické orientační majáčky, orientační hmatové plány, štítky v Braillově písmu na schodišťová madla a haptické tabulky k označení dveří WC slouží výhradně osobám s postižením zraku.

Zajištění bezbariérové přístupnosti nástupišť, vybudování nových bezbariérových přístřešků, úprava vstupů k pokladnám, do čekáren a krytých přístřešků tak, aby byly bezbariérové, je přínosem nejen pro osoby na invalidním vozíku, ale i pro osoby cestující s dětskými kočárky nebo pohybující se s pomocí holí. Také osoby starší 65 let, které hole nebo podobnou kompenzační pomůcku nepoužívají, mohou s ohledem na případné zhoršené

pohybové schopnosti ocenit bezbariérový přístup do výše zmíněných prostor. Odstranění odkládacích pultů před pokladnami usnadní přístup k výdejní přepážce nejen osobám na vozíku, ale také osobám s dětským kočárkem, chodítkem či holemi. Návrh instalace zesilovacích zařízení umožní lepší komunikaci zejména osobám nedoslýchavým, k nimž se mohou řadit i osoby starší 65 let, přínosem bude ale i pro osoby zdravé např. v případě zvýšené hlučnosti v odbavovací hale, která může být způsobena zvýšenou frekvencí cestujících nebo rozhlasovým hlášením. Osazení dveří WC eurozámky je přínosem nejen pro osoby na vozíku a nevidomé osoby. O euroklíč mohou požádat dle Národní rady osob se zdravotním postižením ČR (2019) mimo držitelů průkazů ZTP a ZTP/P také např. diabetici, osoby se střevním onemocněním, s roztroušenou sklerózou nebo onkologičtí pacienti. O jeho zapůjčení mohou požádat i osoby pečující o děti do tří let. Úprava informačních ploch pak bude přínosem pro všechny cestující bez ohledu na jejich postižení. Informace by dle návrhu měly být umístěny ve správné výšce, na odpovídajících plochách a zabezpečeny proti poničení. Informace o výlukách v tištěné podobě budou mít rovněž význam pro všechny osoby, protože nejen osoby neslyšící si potřebují informaci o mimořádnosti v dopravě v klidu přečíst. Také ne každý používá chytrý mobilní telefon, na kterém lze tuto informaci získat např. prostřednictvím příslušné aplikace. Kurz komunikace s postiženými osobami, kterého by se měli účastnit zaměstnanci, by měl zaměstnance dopravce naučit, jak komunikovat s dotčenou skupinou osob. Tato komunikace obvykle obnáší toleranci, empatii a trpělivost, což jsou prvky, které by měly být samozřejmostí v jakékoliv komunikaci, tedy i v komunikaci se zdravými osobami. Zlepšení komunikačních schopností zaměstnanců může být tedy přínosem pro každého cestujícího a může být vnímáno jako zvýšení kvality poskytované služby.

Smyslem navrhovaných opatření je zpřístupnit využívání osobní železniční dopravy OOSPO. Lze hovořit o společenském přínosu související s lepšími možnostmi cestování a zapojením těchto osob do běžného života. Navrhované úpravy však nebudou sloužit pouze OOSPO, ale budou prospěšné celé společnosti. Jejich přínos se tím tedy zvyšuje. V neposlední řadě snaha o zpřístupňování železniční dopravy OOSPO posílí konkurenceschopnost vůči ostatním dopravním módům.

ZÁVĚR

Tato diplomová práce si kladla za cíl zpracovat analýzu možností využití osobní železniční dopravy pro OOSPO v Libereckém kraji, současný stav na základě provedené analýzy zhodnotit a navrhnout opatření vedoucí ke zlepšení v této oblasti.

Budovat prostředí přístupné pro každého občana je podstatou moderní společnosti, přičemž přístupné prostředí přináší pozitivní efekt nejen pro OOSPO, ale i pro ostatní obyvatele. Učinit veřejnou dopravu dostupnou zahrnuje celou řadu oblastí. Neobnáší to pouze pořídit moderní nízkopodlažní vozidla, vybudovat bezbariérové přístupové cesty a nástupiště, je nutno zpřístupnit také informační systém.

V první kapitole práce byla uvedena teorie týkající se problematiky přepravy OOSPO, byla zde vymezena obecná východiska přepravy těchto osob včetně právních norem vztahujících se k této oblasti. Kapitola definuje, kdo je OOSPO, zabývá se bariérami v dopravě a jednotlivými prvky bezbariérového prostředí. Pozornost byla věnována také informačním systémům a zařízením a personálu. V závěru kapitoly byly zmíněny metody využitě v analytické části práce, a to zejména pozorování a dotazování.

Druhá část práce se zabývala konkrétní analýzou zvolené oblasti, kterou byla osobní železniční doprava v Libereckém kraji. Analyzováno bylo celkem 150 železničních stanic a zastávek, přičemž pozornost byla věnována zejména dostupnosti MHD či zastávky linkového autobusu, počtu parkovacích míst, přístupovým cestám k nástupišti, nástupišťům a vybavení stanic a zastávek. Pro analýzu byla využita metoda pozorování, autorka osobně navštívila všechny stanice a zastávky ve sledované oblasti a pořídila jejich popis a fotodokumentaci. Dalším zdrojem dat pro analýzu bylo dotazníkové šetření prováděné mezi OOSPO. Závěry, které vyplynuly z analýzy, byly východiskem pro návrhovou část práce.

Třetí část práce předkládá konkrétní návrhy na zlepšení možností využití osobní železniční dopravy pro OOSPO. Byla navržena instalace šikmé schodišťové plošiny ve stanici Liberec, vybudování nových přístřešků v 16 stanicích a zastávkách, vybudování nového bezbariérového vstupu do čekáren nebo krytých prostor ve 39 stanicích a zastávkách, přičemž v 11 stanicích a zastávkách tím bude bezbariérově zpřístupněna i výdejna jízdenek. Dále byly navrženy úpravy přístupových cest u čtyř stanic a zastávek tak, aby byly bezbariérové. V oblasti informací se návrhy týkaly umístění informačních ploch do vyhovující výšky, případně přemístění informačních materiálů na vhodné plochy. Navržena byla také instalace indukčních smyček, zesilovacích zařízení, akustických orientačních majáčků, hmatových plánů, štítků pro nevidomé na schodišťová madla a označení dveří WC haptickými tabulkami

a jejich vybavení eurozámek. Pro personál dopravce bylo navrženo uspořádat kurz komunikace s lidmi se zdravotním postižením.

Poslední část práce přináší zhodnocení navrhovaných opatření. Celkové finanční náklady navrhovaných úprav činí 5 620 910 Kč. Další ekonomický přínos lze obtížně vyčíslit, neboť nelze odhadnout, zda a v jaké míře navrhovaná opatření zvýší poptávku po dopravě. Významný je především fakt, že budováním přístupného prostředí v dopravě lze umožnit OOSPO svobodný a samostatný pohyb.

Cílem této diplomové práce bylo posoudit dostupnost služeb pro zvolenou cílovou skupinu a stanovit a zhodnotit návrhy na zlepšení služeb. Autorka se domnívá, že se jí podařilo cíl práce splnit.

POUŽITÁ LITERATURA

ADAMEC, Vladimír, 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2156-9.

ANTICER, 2018. Komunikační prostředky. *ANTICER* [online]. [cit. 2018-08-01]. Dostupné z: http://anticer.cz/eshop/index.php?id_category=11&controller=category

APEX, 2019. Prezentace činnosti TYFLOSET. *APEX* [online]. [cit. 2018-07-22]. Dostupné z: <http://www.apex-jesenice.cz/tyfloset.php?lang=cz>

ASOCIACE KRAJŮ ČESKÉ REPUBLIKY, © 2013. Charakteristika kraje. *Asociace krajů České republiky* [online]. 2013 [cit. 2018-11-08]. Dostupné z: <http://www.asociacekraju.cz/kraje-cr/liberecky-kraj/charakteristika-kraje-5/>

AUGUR Consulting, 2016. Kvantitativní výzkum. *AUGUR Consulting* [online]. Brno [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: <https://www.augur-consulting.cz/kvantitativni-vyzkum.php>

B2B PARTNER, © 2010-2019. Nájezdové klíny. *B2B Partner* [online]. [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: <https://www.b2bpartner.cz/venkovni-vybaveni/najezdove-kliny/>

BOCAREJO, Juan Pablo a Daniel Ricardo OVIEDO H., 2012. Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. *Journal of Transport Geography*. **24**, 142-154 [online]. [cit. 2018-10-14]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692311002286>

BOK, Jinjoo a Youngsang KWON, 2016. Comparable Measures of Accessibility to Public Transport Using the General Transit Feed Specification. *Sustainability*. **8(3)**, 224 [online]. [cit. 2018-10-14]. Dostupné z: <https://www.mdpi.com/2071-1050/8/3/224>

BOUSEK, Ondřej, © 2019. Ceník. *Pražský zámečník* [online]. 2019 [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://prazskyzamecnik.cz/cenik/>

BURIÁNEK, Jiří, 2017. Sociologická encyklopedie - operacionalizace. *Sociologický ústav AV ČR* [online]. [cit. 2018-10-27]. Dostupné z: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Operacionalizace>

CENÍKY ŘEMESEL, © 2012 – 2019. Ostatní služby. *Ceník řemesel* [online]. [cit. 2019-04-22]. Dostupné z: <https://www.cenikyremesel.cz/ceniky/ostatni-sluzby>

CENTRUM PRO VÝZKUM VEŘEJNÉHO MÍNĚNÍ, 2018. Osobní dotazování (face to face). *Centrum pro výzkum veřejného mínění* [online]. Praha [cit. 2018-11-25]. Dostupné z: <https://cvvm.soc.cas.cz/cz/nabidka-vyzkumu/osobni-dotazovani-face-to-face>

ČERNÝ, Pavel, © 2009-2018. Jak na výzkum – 4. Část: Co s vyplněnými dotazníky a daty? *I-dotazník* [online]. [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: <https://www.i-dotaznik.cz/jak-na-vyzkum-4-cast-co-s-vyplnenymi-dotazniky-a-daty/>

ČESKÉ DRÁHY, © 2008. Historie. *České dráhy* [online]. [cit. 2018-11-08]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-700/>

- ČESKÉ DRÁHY, 2016 a. Mapa železničních tratí. *České dráhy* [online]. [cit. 2018-11-11]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cd-v-regionech/liberecky-kraj/mapa-trati/-7351/>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016 b. Vše o stanici. *České dráhy* [online]. [cit. 2019-02-03]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016 c. Motorové rychlíky 854. *České dráhy* [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/nase-vlaky/rychlik/motorove-rychliky-854/-26936/#kotva>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016 d. Motorové rychlíky 843. *České dráhy* [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/nase-vlaky/rychlik/motorove-rychliky-843/-25570/#kotva>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016 e. RegioNova. *České dráhy* [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/nase-vlaky/regionalni-vlak-cd/regionova/-25564/#kotva>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016 f. RegioSpider. *České dráhy* [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/nase-vlaky/regionalni-vlak-cd/regiospider/-25563/#kotva>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016 g. RegioShark. *České dráhy* [online]. [cit. 2019-03-15]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/nase-vlaky/regionalni-vlak-cd/regioshark/-25562/#kotva>
- ČESKÉ DRÁHY, 2016 h. Cestování zdravotně hendikepovaných. *České dráhy* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/cestovani-zdravotne-hendikepovanych/default.htm>
- ČESKÉ DRÁHY, 2017. Výroční zpráva Skupiny České dráhy 2017. *České dráhy* [online]. [cit. 2018-11-08]. Dostupné z: http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocnizpravy/vz_cd-2017_cz_f.pdf
- ČESKÉ DRÁHY, 2018 a. *Interní materiál společnosti České dráhy, a. s.* Praha: České dráhy.
- ČESKÉ DRÁHY, 2018 b. Plánek železniční stanice (RP ZAP Pardubice). *České dráhy* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://albatros.cd.cz/dokumenty/O27GR/vyvesky.nsf/ListPgW/15B68ADDA5799B25C1257EC20036E1C4?OpenDocument>
- ČESKÉ DRÁHY, 2019 a. Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu. *České dráhy* [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/sppo-s-prilohami.pdf>
- ČESKÉ DRÁHY, 2019 b. Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel. *České dráhy* [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tr-10-zmena-22_cb.pdf
- ČESKÉ DRÁHY, 2019 c. *Interní materiál společnosti České dráhy, a. s.* Liberec: České dráhy.
- ČESKO, 1994. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. In: *Sbírka zákonů České republiky 1994*. Ročník 1994, částka 79. Dostupné také z: https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/266-94-k_1-4-2017-uplzneni.pdf.aspx?lang=cs-CZ
- ČESKO, 1995 a. Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah. In: *Sbírka zákonů 1995*. Ročník 1995, částka 48. Dostupné také z: <https://www.mdcz.cz/>

- getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Narizeni-vlady-a-vyhlasky-v-drazni-doprave/177-95uplzeni-28-4-2017.pdf.aspx?lang=cs-CZ
- ČESKO, 1995 b. Vyhláška Ministerstva práce a sociálních věcí č. 284/1995 Sb., kterou se provádí zákon o důchodovém pojištění. In: *Sbírka zákonů 1995*. Ročník 1995, částka 73.
- ČESKO, 2001. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. In: *Sbírka zákonů 2001*. Ročník 2001, částka 140.
- ČESKO, 2002. Nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky. In: *Sbírka zákonů 2002*. Ročník 2002, částka 67.
- ČESKO, 2006. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In: *Sbírka zákonů České republiky 2006*. Ročník 2006, částka 63.
- ČESKO, 2009. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In: *Sbírka zákonů České republiky 2009*. Ročník 2009, částka 129.
- ČESKO, 2010. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. In: *Sbírka zákonů České republiky 2010*. Ročník 2010, částka 65.
- ČESKO, 2018. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění vyhlášky č. 242/1996 Sb., vyhlášky č. 174/2000 Sb., vyhlášky č. 133/2003 Sb., vyhlášky č. 57/2013 Sb., vyhlášky č. 7/2015 Sb., vyhlášky č. 253/2015 Sb., vyhlášky č. 78/2017 Sb. a vyhlášky č. 47/2018 Sb. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha [cit. 2018-10-15]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Narizeni-vlady-a-vyhlasky-v-drazni-doprave>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2014. Výběrové šetření zdravotně postižených osob - 2013. *Český statistický úřad*. [online]. Praha [cit. 2018-04-30]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/vyberove-setreni-zdravotne-postizenych-osob-2013-qacmwuvsb>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2018. Vše o území. *Český statistický úřad*. [online]. Praha [cit. 2018-04-30]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31548&u=__VUZEMI__97__19#
- ČSN EN 13816, 2003. *Doprava - Logistika a služby - Veřejná přeprava osob - Definice jakosti služby, cíle a měření*. Praha: Český normalizační institut.
- ČSN 73 6425-1, 2007. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1: Navrhování zastávek*. Praha: Český normalizační institut.
- DEXON CZECH, 2019. Přepážkové mikrofony. *DEXON* [online]. [cit. 2019-04-22]. Dostupné z: <https://www.dexon.cz/katalog/mikrofony/prepazkove-mikrofony/wa-200rc-interkom-pro-prepazky.html>
- DIE LÄNDERBAHN, 2018. Unternehmensprofil. *Die Länderbahn* [online]. [cit. 2018-11-08]. Dostupné z: <https://www.laenderbahn.com/unternehmensprofil/>
- DRDLA, Pavel, 2014. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7395-787-2.

- EABM, © 2018. Ceník servisních prací. *EABM* [online]. [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://eabm.cz/cenik-sluzeb>
- ELPE, © 2013-2019. Vrut do dřeva univerzální. *ELPE* [online]. [cit. 2019-04-22]. Dostupné z: <https://eshop.elpe.cz/vrut-do-dreva-univerzalni-3-5x40-zapustena-hlava-pz-zl-zn-g127.html>
- EUROREGION NEISSE – NISA – NYSA, 2015. Základní údaje. *Euroregion Neisse – Nisa – Nysa* [online]. [cit. 2018-11-08]. Dostupné z: <http://www.ern.cz/>
- EVROPSKÁ KOMISE, 2014. Nařízení komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. *Evropská komise* [online]. Brusel: Evropská komise [cit. 2018-04-15]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2014:356:FULL&from=CS>
- EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE, 2007. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě. *Evropský parlament a Rada Evropské unie* [online]. Štrasburk: Evropský parlament a rada Evropské unie [cit. 2018-09-29]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0014:0041:CS:PDF>
- FELGEROVÁ, Jana, 2012. Jak můžeme komunikovat s lidmi, kteří špatně slyší?. *Svaz neslyšících a nedoslýchavých osob v České republice*. [online]. Praha [cit. 2018-08-04]. Dostupné z: <http://www.snnr.cz/Hlavni-zasady-pro-komunikaci-se-sluchove-postizenymi>
- FILIPIOVÁ, Daniela, 1998. *Život bez bariér: projekty a rekonstrukce*. Praha. ISBN 80-7169-233-6.
- FISCHER, Slavomil a Jiří ŠKODA, 2008. *Speciální pedagogika: Edukace a rozvoj osob se somatickým, psychickým a sociálním znevýhodněním*. Praha. ISBN: 978-80-7387-014-0.
- FLÄKTGROUP, 2019. *Interní materiál společnosti Fläktgroup, a. s.* Liberec: Fläktgroup.
- FLUIDSURVEYS, 2014. Calculating the Right Survey Sample Size. *FluidSurveys* [online]. [cit. 2018-10-27]. Dostupné z: <http://fluidsurveys.com/university/calculating-right-survey-sample-size/>
- GRAFIKO, 2019. Invalida. *Grafiko* [online]. [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: <https://www.grafiko.cz/invalida-p-5269/?produkt=5275>
- GROSOVÁ, Stanislava, 2002. *Marketing: principy, postupy, metody*. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická. ISBN: 80-7080-505-6.
- HAGUE, Paul, 2003. *Průzkum trhu: příprava, výběr vhodných metod, provedení, interpretace získaných údajů*. Brno: Computer Press. ISBN 80-7226-917-8.
- HEALTH TIPS, 2017. Advanced age of the WHO classification – is how much?. *Health tips* [online]. [cit. 2018-06-21]. Dostupné z: <http://healthtipsing.com/en/pages/41256>
- HELO, 2019. *Interní materiál společnosti HELO, s.r.o.* Kamenice: HELO.
- HENDL, Jan, 2008. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace*. 2. aktualiz. vyd. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-485-4.

- HNILICA, Jiří a Jiří FOTR, 2009. *Aplikovaná analýza rizika ve finančním managementu a investičním rozhodování*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2560-4.
- HORÁK, Jiří et al., 2015. *Dostupnost veřejnou linkovou dopravou v ČR*. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Institut geoinformatiky. [online]. [cit. 2018-10-13]. Dostupné z: <https://www.cagi.cz/upload/documents/givs2014/givs2014-horak01.pdf>
- JOYCE, Mairi a Roger DUNN, 2009. A Proposed Methodology for Measuring Public Transport Accessibility to Employment Sites in the Auckland CBD. In: *Australasian Transport Research Forum (ATRF)*, Auckland, New Zealand, 32, ISSN 1447-5251.
- KABINET INFORMAČNÍCH STUDIÍ A KNIHOVNICTVÍ, 2012. Operacionalizace. *Vyzkumy.knihovna* [online]. [cit. 2018-10-27]. Dostupné z: <http://vyzkumy.knihovna.cz/ucebnice/operacionalizace-typy-promennych>
- KATRIAK, Martin, 1975. *Metódy a techniky sociologického výskumu*. Bratislava: VEDA.
- KLOUČEK, Jiří, 2018. Jsme schopni zajistit široký rozsah služeb. *ČDIntranet* [online]. [cit. 2019-03-21]. Dostupné z: <https://seznam.cd.cz/zeleznicar/rozhovor/jiri-kloucek--jsme-schopni-zajistit-siroky-rozsah-sluzeb/-19359/>
- KOMORNÁ, Marie, 2008. Psaná čeština a čeští neslyšící. *Ruce* [online]. [cit. 2018-09-30]. Dostupné z: <http://ruce.cz/clanky/312-psana-cestina-a-cesti-neslysici>
- KORID LK – Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje, © 2011-2018. *KORID LK* [online]. [cit. 2018-11-11]. Dostupné z: <http://www.korid.cz/>
- KOTLER, Philip a Kevin Lane KELLER, 2013. *Marketing management., 4. vyd.* Praha: Grada. ISBN: 978-80-247-4150-5.
- KŘIVDA, Vladislav a Václav ŠKVAIN, 2011-2013. Městské komunikace a křižovatky – přechody pro chodce, místa pro přecházení. *FAST* [online]. [cit. 2018-07-20]. Dostupné z: <http://kds.vsb.cz/mkk/mk-prechody.htm>
- KSENA, © 2019. Ceník dláždění. *KSENA s.r.o.* [online]. [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: <http://pokladka-dlazby.ksena.cz/cenik-dlazdeni.html>
- LIBERECKÝ KRAJ, 2010. Železniční infrastruktura v Libereckém kraji. *Liberecký kraj* [online]. [cit. 2018-11-11]. Dostupné z: <https://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/dopravaLK10/033.html>
- LINDMEIER, Christian a Alison BRUNIER, 2015. WHO: Number of people over 60 years set to double by 2050; major societal changes required. *World Health Organization* [online]. Geneva [cit. 2018-06-21]. Dostupné z: <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/older-persons-day/en/>
- LIPATECH, 2019. Teleskopické nájezdy pro invalidní vozíky 183 cm. *Najezdy.com* [online]. Praha [cit. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://www.najezdy.com/najezdy-a-rampy-pro-vozickare/prenosne-zasouvaci-najezdy-pro-invalidni-voziky/173-teleskopicke-najezdy-pro-invalidni-voziky-183-cm/produkt/>

- LORM, 2015. Kdo jsme a komu pomáháme. *LORM* [online]. Praha [cit. 2018-06-21]. Dostupné z: <https://www.lorm.cz/o-lorm/kdo-jsme-a-komu-pomahame/>
- MATUŠKA, Jaroslav, 2009. *Bezbariérová doprava*. Praha: Institut Jana Pernera. ISBN 978-80-86530-62-8.
- MATUŠKA, Jaroslav, 2014. Bezbariérové prostředí železničních nástupišť. *Nová železniční technika*. **22**(5), 15-21. ISSN 1210-3942.
- MELICHAR, Vlastimil a Jindřich JEŽEK, 2004. *Ekonomika dopravního podniku. 3. přeprac. vydání*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 80-7194-711-3.
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, 2017. Prováděcí plán TSI PRM v České republice. *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. Praha [cit. 2018-09-27]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/Uzitecne-odkazy/Bezbarierovost?returl=/Uzitecne-odkazy>
- MINISTERSTVO FINANCÍ ČESKÉ REPUBLIKY, 2018. Výměr MF č. 02/2018, kterým se mění seznam zboží s regulovanými cenami vydaný výměrem MF č. 01/2018. *Ministerstvo financí České republiky* [online]. Praha [cit. 2018-10-14]. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/legislativa/cenovy-vestnik/2018/cenovy-vestnik-05-2018-31854>
- MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ ČESKÉ REPUBLIKY, 2016. Úmluva OSN o právech osob se zdravotním postižením. *Ministerstvo práce a sociálních věcí České republiky* [online]. Praha [cit. 2018-04-16]. Dostupné z: <https://www.mpsv.cz/cs/28419>
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, © 2012-2016. Okresy Libereckého kraje. *Regionální informační servis RIS* [online]. [cit. 2018-11-11]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/liberecky-kraj/okresy/>
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, © 2019 a. Regionální operační programy (ROP). *DotaceEU.cz* [online]. [cit. 2019-05-08]. Dostupné z: [https://www.dotaceeu.cz/cs/Ostatni/Dulezite/Slovník-pojmu/R-\(1\)/Regionalni-operacni-programy-\(ROP\)](https://www.dotaceeu.cz/cs/Ostatni/Dulezite/Slovník-pojmu/R-(1)/Regionalni-operacni-programy-(ROP))
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR, © 2019 b. Integrovaný regionální operační program. *DotaceEU.cz* [online]. [cit. 2019-05-08]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Operacni-programy/List/Integrovaný-regionální-operacni-program>
- NÁRODNÍ RADA OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM ČR, 2010. *Zásady komunikace s OZP v turistickém ruchu* [online]. [cit. 2018-08-04]. Dostupné z: <http://www.nrzp.cz/poradenstvi-služby/zasady-komunikace-s-ozp-v-turistickem-ruchu.html>
- NÁRODNÍ RADA OSOB SE ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM ČR, 2019. *Kdo může získat zdarma dotovaný Euroklíč?* [online]. [cit. 2019-09-05]. Dostupné z: http://www.eurokeycz.com/2_jak_ziskat_euroklic.html
- NOVAS, 2019. Zábradlí. *Zábradlí-Novas* [online]. [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: <http://www.zabradli-novas.cz/download/vyroba.pdf>
- OPATŘILOVÁ, Dagmar a Dana ZÁMEČNÍKOVÁ, 2014. *Podpora rozvoje hybnosti osob s tělesným postižením*. [online]. [cit. 2018-09-29]. Dostupné z: <https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pdf/ps14/hybnost/web/pages/04-01-bariery.html>
- ORISYS, 2019. *Interní materiál společnosti ORISYS, s.r.o.* Dobříš: ORISYS.

- OZP AKADEMIE, 2019. Komunikace s lidmi se zdravotním postižením. *OZP akademie* [online]. [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.ozpakademie.cz/kurzy-o-hendikepech/komunikace-s-lidmi-se-zdravotnim-postizenim>
- PONTTE, 2019. Venkovní vitríny. *Pontte* [online]. [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <https://www.pontte.cz/vitriny/sloupky-stojky-nastenky-venkovni.aspx?Prod=269>
- REICHEL, Jiří, 2009. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Praha: Grada. Sociologie. ISBN 978-80-247-3006-6.
- RTS CLOUD, 2019. Cenová soustava RTS DATA. *RTS, a.s.* [online]. [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: <http://www.rtscloud.cz/App/SCSP/scsp/>
- SEZNAM, © 1996 – 2019. Hmoždinky na platičku. *Zboží.cz* [online]. 2019 [cit. 2019-04-22]. Dostupné z: <https://www.zbozi.cz/vyrobek/hmozdinky-na-platicku-upp-8x40-1bal-20ks/>
- SEZNAM, 2019. Vlaková stanice Liberec. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2019-02-14]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.0371277&y=50.7634829&z=16&source=pubt&id=15211938>
- SHMEIDLER, Karel, 2014. Inkluzivní prostorová mobilita pro města a jejich regiony. *Parlamentní listy* [online]. Praha [cit. 2018-09-26]. Dostupné z: <https://www.parlamentnilisty.cz/profil/Doc-Ing-arch-PhDr-Karel-Schmeidler-Csc-50520/clanek/Inkluzivni-prostorova-mobilita-pro-mesta-a-jejich-regiony-35560>
- SCHLINGENSIEPEN, Jörn et al., 2015. Empowering People with Disabilities Using Urban Public Transport. *Procedia Manufacturing*. **3**, 2349-2356 [online]. [cit. 2018-10-11]. Dostupné z: https://ac.els-cdn.com/S2351978915003832/1-s2.0-S2351978915003832-main.pdf?_tid=7130ce11-bb57-43d5-b22c-604c5306c37c&acdnat=1539250759_4e43d49158249a5cf0446c305fdb1b98
- STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, 2019. Základní informace. *SFDI* [online]. [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/zakladni-informace/>
- SOUKUP, Tomáš, 2009. Expertní rozhovory. *Výzkumy Soukup* [online]. Praha [cit. 2018-11-07]. Dostupné z: <http://www.vyzkumysoukup.cz/vyzkumne-metody/expertni-rozhovory/>
- SURVIO, © 2012 – 2017. Jak správně vytvořit dotazník 3 – tvorba otázek a struktura dotazníku. *Survio* [online]. [cit. 2018-10-27]. Dostupné z: <https://www.survio.com/cs/blog/serialy/jak-spravne-vytvorit-dotaznik-2-tvorba-otazek-a-struktura-dotazniku#.VhTVbW4sqhw>
- SŽDC, 2017. Směrnice SŽDC č. 118, Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách. *SŽDC* [online]. Praha [cit. 2018-09-30]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html?category=all&prescriptline=all&sequencenumber=S%C5%BDDC+%C4%8D.+118&title=&effectivefrom=all>
- SŽDC, 2018. Jízdní řády (platné od 9. 12. 2018). *SŽDC* [online]. Praha [cit. 2018-11-12]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/provozovani-drahy/knizni-jizdni-rady-181209.html>
- SŽDC, 2019. *Interní materiál společnosti SŽDC, s. o.* Praha: SŽDC.
- ŠESTÁKOVÁ, Irena a Pavel LUPAČ, 2010. *Budovy bez bariér: návrhy a realizace*. Praha: Grada, Stavitel. ISBN 978-80-247-3225-1.

- ŠIRBIČOVÁ, Ivana, 2013. Marketingový výzkum. *Hsvos* [online]. Poděbrady [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: https://www.hsvos.cz/moment/MAM_Marketing_a_management/03_marketingovy_vyzkum.pdf
- ŠNAJDROVÁ, Helena, 2007. *Bezbariérové stavby: právní a normové prostředí, úpravy staveb pro pohybově postižené*. Brno: ERA. ISBN 978-80-7366-084-0.
- ŠRÁMEK, Jan, 2009. Metody sběru dat v kvantitativním výzkumu. *Focus agency* [online]. [cit. 2018-10-28]. Dostupné z: https://www.m-journal.cz/cs/marketingovy-vyzkum/metody-sberu-dat-v-quantitativnim-vyzkumu__s390x5140.html
- TEIRESIÁS, © 2009-2018. Orientační a informační systémy pro nevidomé. *Teiresiás* [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://www.teiresias.muni.cz/veda-a-vyzkum/vyvojove-aktivity/orientacni-a-informacni-systemy-pro-nevidome>
- TEIRESIÁS, 2019. *Interní materiál střediska Teiresiás*. Brno: Teiresiás.
- TIPA, © 1995-2019. Domovní bezdrátový zvonek. *TIPA* [online]. [cit. 2019-04-17]. Dostupné z: <https://www.tipa.eu/cz/domovni-bezdratovy-zvonek-kangtai-do-zas-230v433mhz/d-148564/>
- TOMANDL, Vladimír et al., 2011. Zkušenosti s uplatňováním požadavků TSI PRM v subsystému Infrastruktura. In: *Vědeckotechnický sborník ČD č. 31/2011*. Praha: Generální ředitelství Českých drah [online]. [cit. 2019-04-27]. Dostupné z: <https://vts.cd.cz/documents/168518/168639/3108.pdf/b21cc532-9449-4737-a1e7-b3efdc664ec2>
- TRILEX, 2018. Tarif a smluvní přepravní podmínky společnosti Die Länderbahn GmbH DLB pro vlaky trilex na celé lince L7 a na lince RE 2 a RB 61 na traťovém úseku Zittau – Liberec (SPP TRILEX). *Trilex* [online]. [cit. 2019-03-19]. Dostupné z: <https://www.laenderbahn.com/downloads/TBL400-V2018-2019-10-17-CZ.pdf>
- TRILEX, 2019 a. Cestování bez překážek. *Trilex* [online]. [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: <https://www.laenderbahn.com/cs/trilex/service/barrierefrei-reisen/>
- TRILEX, 2019 b. Zákaznické centrum Trilex. *Trilex* [online]. [cit. 2019-03-21]. Dostupné z: <https://www.laenderbahn.com/cs/trilex/service/anfrage/>
- TYFLOCENTRUM, 2010. *Základy komunikace s lidmi se zrakovým postižením*. [online]. Praha [cit. 2018-08-04]. Dostupné z: <http://www.praha.tyflocentrum.cz/dokumenty-ke-stazeni/metodicke-pokyny/index.php?item=170>
- UNIE NESLYŠÍCÍCH BRNO, © 1996–2017. Indukční smyčky přepážkové/prostorové. *Pomůcky pro neslyšící* [online]. [cit. 2019-04-22]. Dostupné z: <http://www.pomuckyproneslysici.cz/prepazkove-prostorove/c1026>
- VERSECKIENĚ, Alina, Vaidotas MEŠKAUSKAS a Nijolė BATARLIENĚ, 2015. Urban Public Transport Accessibility for People with Movement Disorders: the Case Study of Vilnius. *Procedia Engineering*. **134**, 48-56 [online]. [cit. 2018-10-14]. Dostupné z: https://ac.els-cdn.com/S1877705816000412/1-s2.0-S1877705816000412-main.pdf?_tid=261259ca-4def-4cc7-9247-22802426d94f&acdnat=1539522987_9c48662d6f53006d6c5436fbd619c4cc

- VLÁDA ČR, © 2009-2019 a. Integrovaný operační program. *Vláda.cz* [online]. Praha [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/urad-vlady/strukturalni-fondy/fond-regionalniho-rozvoje/evropsky-fond-pro-regionalni-rozvoj-80146/>
- VLÁDA ČR, © 2009-2019 b. Program mobility Vládního výboru pro zdravotně postižené občany. *Vláda.cz* [online]. Praha [cit. 2019-04-28]. Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/ppov/vvzpo/program-mobility/program-mobility-79350/>
- VLČEK, Jakub, 2016. Jak správně vytvořit dotazník. *Anvenies* [online]. Praha [cit. 2018-10-27]. Dostupné z: <http://anvenies.cz/jak-spravne-vytvorit-dotaznik/>
- VOJTÍŠEK, Petr, 2017. *Výzkumné metody: Metody a techniky výzkumu a jejich aplikace v absolventských pracích vyšších odborných škol*. [online]. Praha [cit. 2018-10-27]. Dostupné z: http://skoly.praha.eu/files/=84121/Skripta+++V%C3%BDzkumn%C3%A9_metody.pdf
- WALKER, Ian, 2013. *Výzkumné metody a statistika*. Praha: Grada. Z pohledu psychologie. ISBN 978-80-247-3920-5.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2016. Mezinárodní statistická klasifikace nemocí a přidružených zdravotních problémů, Desátá revize. *ÚZIS* [online]. Praha [cit. 2018-06-20]. Dostupné z: <http://www.uzis.cz/katalog/klasifikace/mkn>
- ZAJAC, Adam Piotr, 2016. City Accessible for Everyone – Improving Accessibility of Public Transport Using the Universal Design Concept. *Transportation Research Procedia*. **14**, 1270-1276 [online]. [cit. 2018-10-13]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146516302010>
- ZDAŘILOVÁ, Renata, 2011. *Bezbariérové užívání staveb: Metodika k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. Praha: ČKAIT. ISBN: 978-80-87438-17-6.
- ŽPSV, 2019. *Interní materiál společnosti ŽPSV, s. r. o. Uherský Ostroh: ŽPSV*.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Reprezentativní soubory	32
Tabulka 2 Celostátní tratě na území Libereckého kraje	37
Tabulka 3 Regionální tratě na území Libereckého kraje	37
Tabulka 4 Počty osob dle postižení	58
Tabulka 5 Počty osob pro reprezentativní vzorek	58
Tabulka 6 Počty získaných dotazníků	60
Tabulka 7 Počet hmatných štítků a eurozámků	93
Tabulka 8 Náklady na zajištění přístupnosti stanice Liberec	96
Tabulka 9 Náklady na vybudování nových přístřešků	96
Tabulka 10 Náklady na úpravu bezbariérového vstupu do čekáren nebo krytých prostor	97
Tabulka 11 Náklady na úpravu bezbariérového vstupu do čekáren s výdejními jízdenek	98
Tabulka 12 Náklady na odstranění odkládacích pultů	98
Tabulka 13 Náklady na zajištění přístupnosti nástupišť	98
Tabulka 14 Náklady úpravu a pořízení informačních ploch	99
Tabulka 15 Náklady na pořízení indukčních smyček a zesilovacího zařízení	99
Tabulka 16 Náklady na pořízení akustických orientačních majáčků	100
Tabulka 17 Náklady na pořízení orientačních hmatových plánů	100
Tabulka 18 Náklady na pořízení a instalaci hmatných štítků	100
Tabulka 19 Náklady na pořízení a instalaci haptických štítků a eurozámků	101
Tabulka 20 Náklady na programovou úpravu výdejních zařízení jízdních dokladů	101
Tabulka 21 Náklady na zprostředkování kurzu pro zaměstnance	101
Tabulka 22 Celkové náklady	102

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Hierarchie právních a technických předpisů	12
Obrázek 2	Vodící linie	22
Obrázek 3	Signální pás	23
Obrázek 4	Vodící pás přechodu	23
Obrázek 5	Varovný pás	24
Obrázek 6	Vodící linie s funkcí varovného pásu	24
Obrázek 7	Akustické zařízení a dálkový ovladač	25
Obrázek 8	Zařízení pro indukční poslech	25
Obrázek 9	Bezbariérové schodiště	26
Obrázek 10	Piktogramy pro označení přístupnosti	28
Obrázek 11	Mapa železničních tratí Libereckého kraje	38
Obrázek 12	Umístění zastávek MHD a linkových autobusů	46
Obrázek 13	Parkovací místa	47
Obrázek 14	Alternativní bezbariérová přístupová cesta ve stanici Liberec	48
Obrázek 15	Druhy vozů a jednotek – pracovní dny	50
Obrázek 16	Druhy vozů a jednotek – víkendy a státní svátky	50
Obrázek 17	Frekvence používání vlaku k cestování osobami na invalidním vozíku	60
Obrázek 18	Bezpečnost - osoby na invalidním vozíku	61
Obrázek 19	Přístupnost - osoby na invalidním vozíku	62
Obrázek 20	Péče o zákazníka - osoby na invalidním vozíku	62
Obrázek 21	Informace - osoby na invalidním vozíku	63
Obrázek 22	Frekvence používání vlaku k cestování osobami s holemi nebo chodítkem	64
Obrázek 23	Bezpečnost - osoby s holemi nebo chodítkem	64
Obrázek 24	Přístupnost - osoby s holemi nebo chodítkem	65
Obrázek 25	Péče o zákazníka - osoby s holemi nebo chodítkem	66
Obrázek 26	Informace - osoby s holemi nebo chodítkem	66
Obrázek 27	Frekvence používání vlaku k cestování osobami nevidomými a slabozrakými	67
Obrázek 28	Bezpečnost - osoby nevidomé a slabozraké	68
Obrázek 29	Přístupnost - osoby nevidomé a slabozraké	69
Obrázek 30	Péče o zákazníka - osoby nevidomé a slabozraké	69

Obrázek 31	Informace - osoby nevidomé a slabozraké	70
Obrázek 32	Frekvence používání vlaku k cestování osobami neslyšícími a nedoslýchavými	71
Obrázek 33	Bezpečnost - osoby neslyšící a nedoslýchavé	71
Obrázek 34	Přístupnost - osoby neslyšící a nedoslýchavé	72
Obrázek 35	Péče o zákazníka - osoby neslyšící a nedoslýchavé	73
Obrázek 36	Informace - osoby nevidomé a slabozraké	74
Obrázek 37	Frekvence používání vlaku k cestování osobami s dítětem v kočárku	74
Obrázek 38	Bezpečnost - osoby s dítětem v kočárku	75
Obrázek 39	Přístupnost - osoby s dítětem v kočárku	76
Obrázek 40	Péče o zákazníka - osoby s dítětem v kočárku	76
Obrázek 41	Informace - osoby s dítětem v kočárku	77
Obrázek 42	Frekvence používání vlaku k cestování osobami staršími 65 let	78
Obrázek 43	Bezpečnost - osoby starší 65 let	78
Obrázek 44	Přístupnost - osoby starší 65 let	79
Obrázek 45	Péče o zákazníka - osoby starší 65 let	80
Obrázek 46	Informace - osoby starší 65 let	81
Obrázek 47	Schodišťová plošina ve stanici Liberec	84
Obrázek 48	Betonový nástupištní přístřešek	85
Obrázek 49	Skládací přenosná rampa	86
Obrázek 50	Polepová deska	88
Obrázek 51	Samostatný informační stojan	89
Obrázek 52	Označení pokladní přepážky s indukční smyčkou	90
Obrázek 53	Umístění orientačního hlasového majáčku	91
Obrázek 54	Orientační mapa	92
Obrázek 55	Hmatný štítek	92

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy, akciová společnost
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
ČSÚ	Český statistický úřad
ČUN	Česká unie neslyšících
EU	Evropská unie
EN	Evropská norma
ISO	International Organization for Standardization Mezinárodní organizace pro standardizaci
LED	Light-Emitting Diode světelná dioda
MF	Ministerstvo financí České republiky
MHD	městská hromadná doprava
OOSPO	osoba s omezenou schopností pohybu nebo orientace
OSN	Organizace spojených národů
PRM	People with Reduced Mobility osoby se sníženou schopností pohybu
RIS	Regionální informační servis
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SONS	Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých
SPPO	Smluvní přepravní podmínky
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu
WHO	World Health Organization Světová zdravotnická organizace
ZTP	osoba zvláště těžce postižená
ZTP/P	osoba zvláště těžce postižená s průvodcem

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Seznam železničních stanic a zastávek Libereckého kraje

Příloha B Analýza stanic a zastávek Libereckého kraje

Příloha C Vzor dotazníku

Příloha D Rozdělení čekáren a krytých prostor stanic a zastávek dle navrhovaných úprav

Příloha E Rozdělení stanic a zastávek dle úprav informačních tabulí

Příloha F Orientační plánec stanice

Příloha A Seznam železničních stanic a zastávek Libereckého kraje

Trať 030

Název	Obsazená stanice/zastávka
Liberec	ano
Pilínkov	ne
Jeřmanice	ne
Rádlo	ne
Rychnov u Jabl. n. N.	ano
Hodkovice n. Moh.	ne
Sedlejšovice	ne
Sychrov	ne
Doubí u Turnova	ne
Turnov	ano
Dolánky	ne

Název	Obsazená stanice/zastávka
Malá Skála	ano
Líšný	ne
Železný Brod	ano
Semily	ano
Nedvězí	ne
Košťálov	ne
Libštát	ne
Bělá u Staré Paky	ne
Stará Paka	ano
Levínská Olešnice	ne
Horka u Staré Paky	ne

Trať 034

Název	Obsazená stanice/zastávka
Josefův Důl	ne
Antonínov	ne
Tanvaldský Špičák	ne
Jiřetín pod Bukovou	ne
Smržovka	ano

Trať 035

Název	Obsazená stanice/zastávka
Železný Brod	ano
Spálov	ne
Jesenný	ne
Návarov	ne
Plavy	ne
Velké Hamry	ne
Velké Hamry město	ne
Tanvald	ano

Trat' 036

Název	Obsazená stanice/zastávka
Liberec	ano
Liberec-Rochlice	ne
Vesec u Liberce	ne
Vratislavice nad Nisou	ne
Proseč nad Nisou	ne
Jablonec n. N. dolní n.	ne
Jablonec nad Nisou	ano
Jablonec n. N. centrum	ne
Jablonec n. N. zastávka	ne
Nová Ves nad Nisou	ne
Jablonecké Paseky	ne
Lučany nad Nisou	ne
Smržovka	ano

Název	Obsazená stanice/zastávka
Smržovka-Luční	ne
Smržovka střed	ne
Smržovka dolní n.	ne
Tanvald zastávka	ano
Tanvald	ano
Desná	ne
Desná-Riedlova vila	ne
Dolní Polubný	ne
Desná-Pustinská	ne
Kořenov zastávka	ne
Kořenov	ne
Harrachov	ne

Trat' 037

Název	Obsazená stanice/zastávka
Liberec	ano
Stráž nad Nisou	ne
Krásná Studánka	ne
Mníšek u Liberce	ne
Oldřichov v Hájích	ne
Raspenava	ano
Frýdlant v Čechách	ano
Minkovice	ne
Višňová	ne
Filipovka	ne
Černousy	ne

Název	Obsazená stanice/zastávka
Frýdlant v Č. předměstí	ne
Krásný Les bažantnice	ne
Krásný Les	ne
Řasnice	ne
Řasnice zastávka	ne
Hajniště	ne
Nové Město p. Smrkem	ano
Horní Řasnice	ne
Jindřichovice p. S.-Skanzen	ne
Kořenov zastávka	ne

Trať 038

Název	Obsazená stanice/zastávka
Raspenava	ano
Luh pod Smrkem	ne
Lužec pod Smrkem	ne
Hejnice	ano
Bílý Potok p. Smrkem	ne

Trať 040

Název	Obsazená stanice/zastávka
Stará Paka	ano
Bělá u St. Paky zast.	ne
Temple	ne
Roztoky u Jilemnice	ano
Martinice v Krkonoších	ne
Horní Branná	ne

Trať 041

Název	Obsazená stanice/zastávka
Turnov	ano
Turnov město	ne
Karlovice-Sedmihorky	ne
Hrubá Skála	ne
Borek pod Troskami	ne
Ktová	ne
Rovensko p. Troskami	ano

Trať 042

Název	Obsazená stanice/zastávka
Martinice v Krkonoších	ne
Jilemnice	ano
Hrabačov	ne
Víchová	ne
Horní Sytová	ne
Poniklá	ne
Poniklá zastávka	ne
Jablonec n. Jiz.-Hradsko	ne
Jablonec nad Jizerou	ne
Rokytnice nad Jizerou	ne

Trať 046

Název	Obsazená stanice/zastávka
Syřenov	ne
Nová Ves n. Popelkou	ne
Lomnice n. Popelkou	ano

Trať 064

Název	Obsazená stanice/zastávka
Plouznice	ne
Lomnice n. Popelkou	ano

Trat' 070

Název	Obsazená stanice/zastávka
Turnov	ano
Příšovice	ne

Trat' 080

Název	Obsazená stanice/zastávka
Bezděz	ne
Okna	ne
Doksy	ano
Staré Splavy	ne
Jestřebí	ne
Srní u Č. Lípy	ne

Název	Obsazená stanice/zastávka
Česká Lípa hl. n.	ano
Česká Lípa střelnice	ano
Skalice u České Lípy	ne
Nový Bor	ano
Svor	ne
Nová Huť v Lužických horách	ne

Trat' 086

Název	Obsazená stanice/zastávka
Liberec	ano
Liberec-Horní Růžodol	ne
Ostašov	ne
Karlov pod Ještědem	ne
Kryštofovo Údolí	ne
Novina	ne
Křižany	ne
Zdislava	ne
Rynoltice	ne
Lvová	ne
Jablonné v Podještědí	ano
Velký Valtínov	ne

Název	Obsazená stanice/zastávka
Brniště	ne
Velký Grunov	ne
Pertoltice p. Ralskem	ne
Mimoň	ano
Zákupy-Božíkov	ne
Zákupy	ne
Vlčí Důl-Dobranov	ne
Česká Lípa hl. n.	ano
Č. Lípa-Holý vrch	ne
Stružnice	ne
Horní Police	ne
Žandov	ne

Trat' 087

Název	Obsazená stanice/zastávka
Česká Lípa hl. n.	ano
Zahrádky u Č. Lípy	ne
Stvolínky	ne
Kravaře v Čechách	ne
Blíževedly	ne

Trat' 089

Název	Obsazená stanice/zastávka
Liberec	ano
Machnín	ne
Machnín hrad	ne
Chrastava-Andělská hora	ne
Chrastava	ne
Bílý Kostel nad Nisou	ne
Chotyně	ne
Hrádek nad Nisou	ne

Zdroj: České dráhy (2016 b)

Příloha B Analýza stanic a zastávek Libereckého kraje**Trat' 030**

Pilínkov	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	1 místo na šterkové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní odbočka po dlážděném chodníku (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, z příjezdové komunikace bezbariérový přístup, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (podél vstupu do přístřešku je betonový kanálek na odvod vody a schůdek vysoký 5 cm)
Vybavení zastávky	v čekárně umístěna plechová tabule pro zveřejnění informací, dolní okraj ve výšce 120 cm, 2 lavičky

Jeřmanice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 600 m
Parkovací místa	cca 5 míst na ploše před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po betonových panelech a po šterkové ploše podél budovy, z přístupové cesty není bezbariérový přístup k nástupišti (obrubník zámkové dlažby cca 8 cm, částečně zborcený)
Nástupiště	2 nástupiště, betonové desky typu SUDOP, výška 200 mm a 250 mm nad temenem kolejnice, mezi nástupišti betonové přechodové můstky, přístup na 2. nástupiště není bezbariérový (schod cca 9 cm), nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, lampy podél přístupové cesty
Čekárna	místnost ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 96 cm, opatřeny systémem brano
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, stanice vybavena rozhlasem, v čekárně umístěn klaprám pro zveřejnění informací, dolní okraj ve výšce 112 cm (informace jsou pouze v čekárně), lavička, umístěna pod klaprámem

Rádlo	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 1 km
Parkovací místa	1 místo na kamenité ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po kamenité ploše na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 93 cm, nejsou opatřeny systémem brano
Vybavení zastávky	na zdi budovy umístěn klaprám s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, pod klaprámem nádoba na posypový materiál, na dveřích čekárny zveřejněn jízdní řád, dolní okraj ve výšce cca 170 cm, lavička před budovou, lavička v čekárně

Rychnov u Jablonce nad Nisou	
Zastávka MHD	před staniční budovou
Parkovací místa	4 místa + 1 místo pro imobilní osoby vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po zámkové dlažbě s ochrannými prvky podél budovy do odbavovací haly, na nástupiště bezbariérově kolem budovy
Nástupiště	2 nástupiště, štěrková s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, mezi nástupišti betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, lampy podél přístupové cesty
Čekárna	vestibul ve staniční budově, je bezbariérově přístupný, z ulice – vstup přes dvoje dveře, první dveře šířka 170 cm, opatřeny systémem brano a madlem, druhé dveře šířka 150 cm, posuvné, z nástupiště – jedny dveře, šířka 130 cm, opatřeny systémem brano, 2 schody, 2 lavičky ve vestibulu
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, stanice vybavena rozhlasem a majáčkem pro nevidomé, obsazená stanice pokladníkem ČD, přepážka zasklená s otvory ve skle, výška přepážky 80 cm, WC pro veřejnost – bezbariérové, přístup po nájezdové rampě, šířka dveří 130 cm, v čekárně umístěny klaprámky pro zveřejnění informací, dolní okraje ve výšce 120 cm, klaprám s jízdním řádem má dolní okraj ve výšce 85 cm, 2 lavičky na nástupišti

Hodkovice nad Mohelkou	
Zastávka linkového autobusu	autobusové nádraží cca 500 m
Parkovací místa	5 míst + 1 místo pro imobilní osoby vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní kolem budovy na nástupiště lze bezbariérově (drobné terénní nerovnosti), z parkoviště směrem k průchodu na nástupiště obrubník 6 cm
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, mezi nástupišti betonové přechodové můstky, přístup z krytého nástupiště – schůdek 3 cm, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, lampy podél přístupové cesty a na krytém nástupišti
Čekárna	místnost ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), vstup přes dvoje dveře – první dveře šířka 95 cm, nejsou opatřeny systémem brano, druhé dveře šířka 150 cm, opatřeny systémem brano, 2 lavičky
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, stanice vybavena rozhlasem, WC pro veřejnost – není bezbariérově přístupné (1 schod), šířka dveří 88 cm, v čekárně umístěn klaprám pro zveřejnění informací, dolní okraj ve výšce 140 cm, jízdní řád umístěn na okně na krytém nástupišti ve výšce 120 cm, pod ním lavička, na nástupišti 2 lavičky

Sedlejovice	
Zastávka linkového autobusu	v obci není
Parkovací místa	žádné
Přístupová cesta k nástupišti	lesní šterkovo-píscitou cestou do příkrého kopce, není bezbariérově přístupná
Nástupiště	šterkové s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (před betonovým vstupem kanálek na odvod vody), šířka vstupu 100 cm
Vybavení zastávky	na zdi budovy umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 110 cm, pod tabulí umístěn odpadkový koš lavička na nástupišti

Sychrov	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 3 místa před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní kolem budovy bezbariérově na nástupiště po betonovém chodníku
Nástupiště	2 nástupiště, štěrková s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 200 mm a 250 mm nad temenem kolejnice, mezi nástupišti betonové přechodové můstky, na nástupišti přiléhající k výpravní budově vodící linie a varovný pás, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, lampy podél přístupové cesty
Čekárna	místnost ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 85 cm, opatřeny systémem brano, 2 lavičky
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, informační materiály a jízdní řád umístěn na okně na nástupišti ve výšce 150 cm, na nástupišti 2 lavičky

Doubí u Turnova	
Zastávka linkového autobusu	před budovou zastávky
Parkovací místa	2 místa na štěrkové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkové ploše od přejezdu lze bezbariérově, nebo podél budovy po dlážděném chodníku (není bezbariérové – schod 7 cm)
Nástupiště	štěrkové s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	není
Vybavení zastávky	zastávka vybavena rozhlasem, na zdi budovy umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, lavička na nástupišti, umístěná v prohlubni se schodem

Dolánky	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	2 místa na travnaté ploše vedle příjezdové komunikace
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku lze bezbariérově
Nástupiště	s pevnou hranou prefabrikát typu „L“, výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, zastávka je vybavena bezbariérovým nástupištěm, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka vybavena rozhlasem, v čekárně umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, pod ní umístěna lavička, 2 lavičky v čekárně

Malá Skála	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 600 m
Parkovací místa	8 míst před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové pěšině do mírného kopce (lze bezbariérově), další přístupová cesta po schodišti podél budovy
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 300 mm a 200 mm nad temenem kolejnice, mezi nástupišti betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, lampy podél na krytém nástupišti
Čekárna	místnost ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 95 cm, opatřeny systémem brano, čekárna vybavena stolkou se židlemi
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, stanice vybavena rozhlasem, obsazená stanice pokladníkem (prodej zabezpečuje zaměstnanec SŽDC), přepážka zasklená s otvory ve skle, výška přepážky 100 cm, v čekárně umístěny klaprámky s informačními materiály, dolní okraj ve výšce 110 cm, jízdní řád umístěn v klaprámu na nástupišti, dolní okraj ve výšce 125 cm, na nástupišti 8 laviček

Líšný	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	cca 3 místa v blízkosti zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku lze bezbariérově na nástupiště
Nástupiště	dlažba s pevnou hranou typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, na nástupišti vodící linie s funkcí ochranného pásu, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, bezbariérově přístupný, šířka vstupu 110 cm
Vybavení zastávky	informační materiály a jízdní řád umístěny na okně čekárny, dolní okraj ve výšce 140 cm, lavička v čekárně

Železný Brod	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	11 míst + 1 místo pro imobilní osoby před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní lze bezbariérově po dlážděném chodníku na nástupiště podél budovy nebo přes vestibul ve staniční budově
Nástupiště	4 nástupiště, betonové desky typu SUDOP a Tischer, výška 200 mm a 250 mm nad temenem kolejnice, mezi nástupišti přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací věže a stožáry, výbojková svítidla
Čekárna	ve vestibulu staniční budovy, bezbariérově přístupná, průchozí z ulice směrem na nástupiště, šířka dveří 135 cm, opatřeny systémem brano, čekárna vybavena lavičkami
Vybavení stanice	stanice vybavena rozhlasem a vizuálním informačním panelem, ve stanici je kamerový systém, obsazená stanice pokladníkem ČD, přepážka zasklená s otvory ve skle, výška přepážky 85 cm, v čekárně umístěny klaprámy s informačními materiály, dolní okraj ve výšce 80 cm, jízdní řád umístěn v klaprámu na nástupišti, dolní okraj ve výšce 117 cm, podél nástupiště lavičky, WC pro veřejnost – je bezbariérové, šířka dveří 88 cm

Semily*	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	7 míst před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní lze bezbariérově po dlážděném chodníku kolem staniční budovy na nástupiště
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 200 mm a 250 mm nad temenem kolejnice, mezi nástupišti betonové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, lampy na podpěrách, zářivky na krytém nástupišti
Čekárna	místnost ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (práh 4 cm), šířka dveří 130 cm, opatřeny systémem brano, čekárna vybavena lavičkou
Vybavení stanice	stanice vybavena rozhlasem a vizuálním informačním panelem (šestiřádková světelná tabule), ve stanici je kamerový systém, obsazená stanice pokladníkem ČD, přepážka zasklená s otvory ve skle, výška přepážky 90 cm, v čekárně umístěny klaprámy s informačními materiály, dolní okraj ve výšce 130 cm, jízdní řád umístěn v klaprámu na nástupišti, dolní okraj ve výšce 90 cm, podél nástupiště lavičky, WC pro veřejnost – je bezbariérově přístupné, šířka dveří 80 cm

*Od 1. listopadu 2018 probíhá kompletní rekonstrukce staniční budovy, která bude ukončena přibližně v polovině roku 2019.

Nedvězí	
Zastávka linkového autobusu	v obci není
Parkovací místa	cca 2 místa v blízkosti zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka vybavena rozhlasem, v čekárně umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 125 cm, lavička v čekárně

Košťálov	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 5 míst před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku a šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 200 mm a 250 mm nad temenem kolejnice, mezi nástupišti betonové a gumové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, lampy na podpěrách
Čekárna	krytý přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení stanice	stanice vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, bezbariérově přístupný krytý přístřešek je součástí staniční budovy, na nástupišti na okně umístěny informace a jízdní řád, dolní okraj ve výšce 150 cm, pod ním umístěna lavička, na nástupišti lavičky

Libštát	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 4 místa na šterkové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytý prostor přilehlý ke staniční budově, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka vybavena rozhlasem, na nástupišti umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 125 cm, lavičky na krytém nástupišti

Bělá u Staré Paky	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 3 místa u příjezdové cesty
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkovo-travnaté cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	není
Vybavení zastávky	zastávka vybavena rozhlasem, na dveřích zastávky umístěn jízdni řád, dolni okraj ve výšce 150 cm, lavička na nástupišti

Levínská Olešnice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	žádné
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově), instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí
Nástupiště	dlážděné s pevnou hranou typu SUDOP, výška 550 mm nad temenem kolejnice, na nástupišti vodící linie s funkcí ochranného pásu, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka vybavena rozhlasem, na dveřích zastávky umístěn jízdni řád, dolni okraj ve výšce 115 cm

Horka u Staré Paky	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	cca 4 místa před zastávkou, dále cca 30 míst na parkovišti asi 100 m od stanice
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	dlážděné nástupiště s pevnou hranou z prefabrikovaných nástupištních bloků typu H130, výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací věže, perónní stožárky
Čekárna	dřevěný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, na stěně přístřešku umístěn jízdní řád, dolní okraj ve výšce 140 cm, pod ním umístěna lavička

Trat' 034

Josefův Důl	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 5 míst na písčito-travnaté ploše vedle stanice
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po písčité cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové panely s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, zářivky
Čekárna	krytá veranda, bezbariérově přístupná po nájezdové rampě, dále čekárna, práh 5 cm (není bezbariérově přístupná), šířka dveří 100 cm, není instalován systém brano, v čekárně umístěny židle
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, na stěně stanice umístěna vitrína s jízdním řádem, dolní okraj ve výšce 135 cm, lavička na kryté verandě, dřevěný stůl s lavicemi před budovou

Antonínov	
Zastávka linkového autobusu	v obci není
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, poté přístup pouze po schodišti, dále po železném mostě a šterkové pěšině podél kolejiště (nelze bezbariérově)
Nástupiště	betonové panely s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod)
Vybavení zastávky	na stěně verandy umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 150 cm, lavička ve verandě

Tanvaldský Špičák	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 2 místa asi 100 m od zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po asfaltové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	dlažděné s betonovým obrubníkem, výška 300 mm nad temenem kolejnice, na nástupišti vodící linie s funkcí ochranného pásu, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	perónní stožárky
Čekárna	dřevěný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	na stěně zastávky umístěn jízdni řád, dolní okraj ve výšce 120 cm, pod ním umístěna lavička,

Jiřetín pod Bukovou	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 6 míst na šterkové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní šterková cesta na parkovací plochu a dále po dlažbě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, bezbariérově přístupná
Vybavení zastávky	na stěně zastávky umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 150 cm, na nástupišti 3 lavičky

Trat' 035

Spálov	
Zastávka linkového autobusu	v obci není
Parkovací místa	cca 3 místa na šterkové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní šterková cesta na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, schůdek 5 cm (není bezbariérově přístupný), vstup má šířku 128 cm
Vybavení zastávky	na stěně zastávky umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, pod ní umístěna lavička

Jesenný	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 2,5 km
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (3 schody), šířka dveří 90 cm, nejsou opatřeny systémem brano, bez vybavení
Vybavení zastávky	na zdi budovy zastávky umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 145 cm, na nástupišti lavička

Návarov	
Zastávka linkového autobusu	v obci není
Parkovací místa	cca 4 místa na šterkové ploše před závorou (vzdálenost cca 300 m)
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní travnato-kamenitou lesní cestou po turistické značce (nelze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, bezbariérově přístupný, uvnitř lavička
Vybavení zastávky	na stěně zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm

Plavy	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 100 m
Parkovací místa	cca 20 míst na šterkové ploše přes silnici naproti zastávce
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	dlážděné typu SUDOP, výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, bezbariérově přístupná
Vybavení zastávky	na stěně zastávky umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 115 cm, ve verandě 2 lavičky

Velké Hamry	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 2 místa na travnaté ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní šterková cesta podél budovy (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer a nezpevněné šterkové, výška 200 mm a 300 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	není
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, na okně staniční budovy jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 145 cm

Velké Hamry město	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 4 místa podél příjezdové komunikace
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	sypané s pevnou hranou typu L (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	prosklený přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm, na nástupišti a v přístřešku 3 lavičky

Trať 036

Liberec-Rochlice	
Zastávka MHD	vedle budovy zastávky
Parkovací místa	2 parkovací plochy naproti zastávce (cca 50 míst)
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu L (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově, bezbariérově přístupná, šířka dveří 90 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena 2 lavičkami
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky jsou umístěny plechové tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 135 cm, na nástupišti lavička

Vesec u Liberce	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 600 m
Parkovací místa	cca 2 místa vedle budovy na šterkové ploše
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, prefabrikát typu H 130 (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytý přístřešek, není bezbariérově přístupný (schod 10 cm)
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, na stěně stanice je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 125 cm, v krytém přístřešku a na nástupišti lavičky

Vratislavice nad Nisou	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 80 m
Parkovací místa	cca 2 místa podél příjezdové komunikace před budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu L (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	betonový přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na okně staniční budovy jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 110 cm, v přístřešku lavička

Proseč nad Nisou	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 100 m
Parkovací místa	cca 8 míst na šterkové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	sypané šterkové, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	není
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm

Jablonec nad Nisou dolní n.	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	cca 12-15 míst podél příjezdové komunikace
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděné komunikaci na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	sypané štěrkové, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně přístřešku je umístěna plechová tabule a prosklená vitrina s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, v přístřešku lavička

Jablonec nad Nisou	
Zastávka MHD	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 10 míst před a vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště kolem budovy nebo přes vestibul (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, prefabrikát typu L (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, nástěnné svítidlo, zářivky
Čekárna	ve vestibulu, bezbariérově přístupná, šířka dveří 200 cm, opatřeny systémem brano
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, vizuálním informačním panelem (čtyřřádková světelná tabule) a orientačním hlasovým majáčkem, ve stanici je kamerový systém, obsazená stanice pokladníkem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 90 cm, WC pro veřejnost – bezbariérové, šířka dveří 90 cm, v čekárně umístěny klaprámy pro zveřejnění informací, dolní okraje ve výšce 120 cm, klaprám s jízdním řádem má dolní okraj ve výšce 75 cm, na nástupišti a ve vestibulu lavičky

Jablonec nad Nisou centrum	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 8 míst na asfaltové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	s pevnou hranou typu L (povrch dlažba), výška 380 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	veřejné osvětlení, v přístřešku zářivky
Čekárna	prosklený přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky je umístěn rám s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, v přístřešku 8 laviček

Jablonec nad Nisou zastávka	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 5 míst na asfaltové ploše u zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu H 130 (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky jsou umístěny plechová tabule a vitřina s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, v přístřešku lavička

Nová Ves nad Nisou	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 100 m
Parkovací místa	cca 10 míst na šterkové ploše u zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupišť (lze bezbariérově)
Nástupišť	prefabrikát typu H 130 (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupišť splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky jsou umístěny plechová tabule a vitrina s informacemi, dolní okraje ve výšce 110 a 125 cm, v přístřešku lavička

Jablonecké Paseky	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 70 m
Parkovací místa	cca 3 místa podél příjezdové komunikace
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupišť (lze bezbariérově)
Nástupišť	prefabrikát typu H 130 (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupišť splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky jsou umístěny plechové tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, v přístřešku 2 lavičky

Lučany nad Nisou	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 8 míst na travnato-šterkové ploše u příjezdové komunikace
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděné cestě a chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu H 130 (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky je umístěna vitrina s informacemi, dolní okraj ve výšce 145 cm, v přístřešku lavička

Smržovka	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 12 míst a 3 místa vyhrazená pro invalidy na parkovišti vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, prefabrikát typu H 130 (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková svítidla, zářivky
Čekárna	ve staniční budově v prostoru u pokladny, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 97 cm, opatřeny systémem brano, krytá veranda
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem a vizuálním informačním panelem (šestiřádková světelná tabule), ve stanici je kamerový systém, obsazená stanice pokladníkem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 100 cm, ve stanici přítomen i zaměstnanec SŽDC (dozorce výhybek), v čekárně umístěny klaprámy pro zveřejnění informací, dolní okraje ve výšce 100 cm a 120 cm, klaprám s jízdním řádem ve verandě má dolní okraj ve výšce 105 cm, pod ním umístěný odpadkový koš, ve verandě a na nástupištích lavičky, v čekárně stolky a židle

Smržovka-Luční	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 20 míst na štěrko-píscitě ploše u příjezdové komunikace
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkové cestě, dřevěném můstku a dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	dlážděné typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	dřevěný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 120 cm, pod nimi umístěna lavička, v přístřešku lavička

Smržovka střed	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 150 m
Parkovací místa	cca 10 míst na štěrkové ploše ve vzdálenosti asi 50 m
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově), instalovány varovný pás a zábradlí u vstupu ze silnice a směrem ke kolejišti
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod)
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky jsou umístěny plechová tabule a vitrina s informacemi, dolní okraj ve výšce 150 cm, ve verandě lavička

Smržovka dolní nádraží	
Zastávka linkového autobusu	vedle zastávky
Parkovací místa	7 míst a 2 místa vyhrazená pro invalidy na parkovišti vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu L (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, bezbariérově přístupná
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, u přístupové cesty na zastávce je umístěn velký informační panel, dolní okraj ve výšce 50 cm

Tanvald zastávka	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	žádné
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu H 130 (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	dřevěný přístřešek, bezbariérově přístupný, krytá veranda před vstupem do čekárny a k osobní pokladně, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří do čekárny 85 cm, dveře opatřeny systémem brano, v čekárně stoly a židle
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem a vizuálním informačním panelem (čtyřřádková světelná tabule), obsazená stanice pokladníkem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 110 cm, v čekárně umístěny klaprámy pro zveřejnění informací, dolní okraje ve výšce 120 cm, klaprám s jízdním řádem ve verandě má dolní okraj ve výšce 135 cm, v přístřešku a ve verandě lavičky

Desná	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 250 m
Parkovací místa	cca 5 míst na travnato-šterkové ploše u příjezdové komunikace vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, dřevěný přechodový můstek, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod)
Vybavení zastávky	na okně budovy ve verandě jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 110 cm, ve verandě lavička

Desná-Riedlova vila	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	cca 1 místo na travnato-šterkové ploše u cesty k nástupišti
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní přes dřevěný mostek po šterkové cestě cca 100 m na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu L (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	dřevěný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	na stěně zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm, pod nimi umístěna lavička, v přístřešku lavička

Dolní Polubný	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	cca 3 místa na šterkové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	úzká šterková cesta, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové nezpevněné, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, bezbariérově přístupná
Vybavení zastávky	na okně budovy jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 150 cm, ve verandě lavička

Desná-Pustinská	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	nejsou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu L (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	dřevěný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	na stěně zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 120 cm, pod nimi umístěna lavička, v přístřešku lavička

Kořenov zastávka	
Zastávka linkového autobusu	není v dosahu
Parkovací místa	nejsou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po svažité travnaté cestě na nástupiště (bezbariérově pouze s pomocí)
Nástupiště	štěrkovo-travnaté s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	není
Vybavení zastávky	na sloupku označení zastávky je umístěna plechová tabulka s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm

Kořenov	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 30 míst na asfaltové ploše před budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, kolem budovy po chodníku z betonových desek na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	3 nástupiště, štěrková s betonovými obrubníky typu Tischer, štěrkové nezpevněné, výška 200 mm a 250 mm nad temenem kolejnice, gumové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	ve vestibulu staniční budovy, ze směru od kolejiště bezbariérově přístupná, šířka dveří 145 cm, nejsou vybaveny systémem brano
Vybavení stanice	na okně staniční budovy jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 155 cm, pod nimi umístěna lavička, ve vestibulu a na nástupišti lavičky, ve stanici je bezbariérově přístupné WC pro veřejnost

Harrachov	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 150 m
Parkovací místa	cca 6 míst na travnato-šterkové ploše u příjezdové komunikace ve vzdálenosti 150 m od zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, prefabrikát typu H (povrch dlažba), výška 380 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, LED diodová svítidla
Čekárna	ve staniční budově, bezbariérově přístupná po nájezdové rampě, šířka dveří 190 cm, opatřeny systémem brano, dřevěný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	na stěně zastávky je umístěna vitrina s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, v přístřešku informace umístěny na plechové tabuli a ve vitríně, dolní okraj ve výšce 120 cm a 140 cm, v čekárně 7 laviček, v přístřešku 2 lavičky

Trat' 037

Stráž nad Nisou	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 3 místa na šterkové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě k zastávce a na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP T, výška 380 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, zářivky
Čekárna	přístřešek u výpravní budovy, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 140 cm, v přístřešku lavička

Krásná Studánka	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 150 m
Parkovací místa	cca 3 místa na travnato-štěrkové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkové cestě k zastávce a na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP T, výška 380 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově zastávky, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 90 cm, nejsou opatřeny systémem brano
Vybavení zastávky	na stěně zastávky nad schody je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 125 cm

Mníšek u Liberce	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 10 míst na štěrkové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, štěrková s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 200 mm nad temenem kolejnice, betonové desky typu SUDOP T, výška 300 mm nad temenem kolejnice, betonové a dřevěné přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (4 schody), šířka dveří 130 cm, opatřeny systémem brano, vybavena stolkem a židlemi
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, uvnitř čekárny umístěn klaprám s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, informace na okně staniční budovy mají dolní kraj ve výšce 125 cm, na nástupišti lavička

Oldřichov v Hájích	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 100 m
Parkovací místa	cca 2 místa na šterkové ploše u příjezdové komunikace ve vzdálenosti 50 m od zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově), instalován varovný pás a zábradlí u vstupu do vozovky
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP T, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (2 schody), šířka vstupu 98 cm, uvnitř 2 lavičky
Vybavení zastávky	na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 135 cm, další informace umístěny na dveřích zastávky, dolní okraj ve výšce 150 cm, pod dveřmi jsou 2 schody

Raspenava	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 15 míst na asfaltové ploše před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní kolem budovy po asfaltové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	3 nástupiště, prefabrikát typu L (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňují požadavky jen pro přístup osob s omezenou schopností pohybu
Osvětlení	osvětlovací stožáry, LED diodová svítidla
Čekárna	ve staniční budově v prostoru před pokladnou, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří ze strany od silnice 160 cm, nejsou opatřeny systémem brano, šířka dveří ze strany od nástupiště 140 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavičkou
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem a vizuálním informačním panelem, ve stanici je kamerový systém, obsazená stanice pokladníkem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 100 cm, ve stanici přítomen i zaměstnanec SŽDC (dozorce výhybek), v čekárně umístěny klaprámy pro zveřejnění informací, dolní okraje ve výšce 110 cm, klaprám s jízdním řádem na krytém nástupišti má dolní okraj ve výšce 110 cm, na nástupištích lavičky

Frýdlant v Čechách	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 20 míst na šterkové ploše před staniční budovou, cca 4 místa na dlážděné ploše přímo vedle vstupu na nástupiště
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová a dlážděná silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	3 nástupiště, prefabrikát typu L (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňují požadavky jen pro přístup osob s omezenou schopností pohybu, nástupiště č. 1 i pro osoby se zrakovým postižením
Osvětlení	osvětlovací věže a stožáry, zářivky
Čekárna	ve staniční budově, bezbariérově přístupná, vstup přes dvoje dveře, šířka dveří 100 cm a 135 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavičkami a židlemi
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem a vizuálním informačním panelem, ve stanici je kamerový systém, obsazená stanice pokladníkem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 100 cm, ve stanici přítomen i zaměstnanec SŽDC (výpravčí, dozorce výhybek), ve stanici je WC pro veřejnost – bezbariérově přístupné, šířka dveří 100 cm, v čekárně umístěny klaprámky pro zveřejnění informací, dolní okraje ve výšce 110 cm, klaprám s jízdním řádem na krytém nástupišti má dolní okraj ve výšce 100 cm, na nástupištích lavičky

Minkovice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 2 místa na šterkové ploše u příjezdové komunikace
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (2 schody), šířka dveří 80 cm, nejsou opatřeny systémem brano
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, další informace umístěny na okně zastávky ve výšce 140 cm, v přístřešku lavička, na nástupišti lavička

Višňová	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 5 míst před staniční budovou u příjezdové komunikace
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 380 mm nad temenem kolejnice, z 2. nástupiště nelze bezbariérově (schod 7 cm), betonové a dřevěné přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (3 schody), šířka dveří 130 cm, opatřeny systémem brano, vybavena stolkem a lavičkami
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, v čekárně jsou informace umístěny v klaprámech, dolní okraj ve výšce 110 cm, pod nimi umístěna lavička, na nástupišti lavička

Filipovka	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 1500 m
Parkovací místa	cca 5 míst na travnaté ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě a travnaté ploše na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 380 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožár
Čekárna	plechový přístřešek, bezbariérově přístupný, v přístřešku lavička
Vybavení zastávky	na stěně zastávky je umístěn klaprám s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm,

Černousy	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 2000 m
Parkovací místa	1 místo vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděné a šterkové cestě kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově), na přístupové cestě 2 sloupky s roztečí 120 cm
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	není
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na dveřích zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 145 cm, před dveřmi 2 schody

Frydlant v Čechách předměstí	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 5 míst podél asfaltové příjezdové komunikace před zastávkou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	v budově zastávky, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 120 cm, nejsou opatřeny systémem brano
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na dveřích čekárny zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 120 cm

Krásný Les bažantnice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	zastávka bez osvětlení, osvětlení zajištěno veřejným osvětlením obce na počátku nástupiště u místní komunikace
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (schůdek 4 cm), šířka vstupu 80 cm v přístřešku lavička
Vybavení zastávky	na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm

Krásný Les	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 5 míst na travnaté ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po travnaté ploše na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP T, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	zastávka bez osvětlení, osvětlení zajištěno veřejným osvětlením obce podél místní komunikace
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (2 schody), šířka vstupu 120 cm, v přístřešku lavičky
Vybavení zastávky	na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 140 cm

Řasnice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 800 m
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě a travnaté ploše na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterkovo-travnatá sypaná, výška 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěné přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost bez vybavení ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka vstupu 120 cm
Vybavení zastávky	na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 140 cm, další informace umístěny na dveřích zastávky, dolní okraj ve výšce 95 cm, na nástupišti lavička

Řasnice zastávka	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 1000 m
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkovo-travnaté ploše na nástupiště (nelze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlení zajištěno veřejným osvětlením obce
Čekárna	plechový přístřešek, není bezbariérově přístupný (v místě prahu kovová tyč), šířka vstupu 90 cm, v přístřešku lavička
Vybavení zastávky	na stěně zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm

Hajniště	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 380 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožár
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (1 schod), šířka vstupu 130 cm
Vybavení zastávky	uvnitř přístřešku je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm

Nové Město pod Smrkem	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 50 m
Parkovací místa	cca 10 míst na dlážděné ploše vedle stanice
Přístupová cesta k nástupišti	dlážděná silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer a šterkové sypané, výška 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěné přechodové můstky, nástupiště nespňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry a lampy
Čekárna	ve staniční budově v prostoru před pokladnou, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 125 cm, opatřeny systémem brano, čekárna vybavena lavičkami, stolkem a židlemi, dále krytý přístřešek
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem SŽDC, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 90 cm, ve stanici je bezbariérové WC, šířka dveří 90 cm, uvnitř čekárny umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 130 cm, na okně staniční budovy umístěn jízdní řád, dolní kraj ve výšce 140 cm

Horní Řasnice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 700 m
Parkovací místa	cca 2 místa na travnaté ploše podél příjezdové komunikace před zastávkou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po travnaté ploše na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové sypané, výška 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěný přechodový můstek, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek vedle zděné budovy, není bezbariérově přístupný (v místě prahu kovová tyč), šířka vstupu 100 cm, čekárna vybavena lavičkou
Vybavení zastávky	na okně zděné budovy je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm

Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 250 m
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní přímo na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové sypané, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	budova zastávky bez osvětlení, na konci nástupiště 1 lampa veřejného osvětlení
Čekárna	zděný přístřešek bez vybavení, je bezbariérově přístupný, šířka vstupu 110 cm
Vybavení zastávky	uvnitř na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm

Jindřichovice pod Smrkem	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	cca 7 míst před a vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní kolem budovy po asfaltové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková sypaná, výška 200 mm nad temenem kolejnice, betonové a dřevěné přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	není
Vybavení zastávky	na rozvodné skříně SŽDC umístěny informace, dolní okraj ve výšce 120 cm

Trat' 038

Luh pod Smrkem	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 100 m
Parkovací místa	cca 15 míst na písčito-travnaté ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po asfaltové cestě a dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, je bezbariérově přístupný, v přístřešku lavička
Vybavení zastávky	na stěně zastávky umístěna vitřina s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm

Lužec pod Smrkem	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 10 míst na štěrkové ploše naproti zastávce
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově), instalován varovný pás a zábradlí u vstupu do vozovky
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, bezbariérově přístupný, v přístřešku lavička
Vybavení zastávky	na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 140 cm

Hejnice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 30 míst na parkovišti vzdáleném 50 m od stanice, přímo před staniční budovou cca 4 místa
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní kolem budovy po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově), další přístup přes vestibul, není bezbariérově přístupný (ze strany od silnice 1 schod, od nástupiště 2 schody)
Nástupiště	štěrkové sypané a betonové desky typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková svítidla
Čekárna	ve staniční budově v prostoru před pokladnou, není bezbariérově přístupná (ze silnice 1 schod, od kolejiště 2 schody), šířka dveří 160 cm, opatřeny systémem brano, čekárna vybavena lavičkami, krytá veranda
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, obsazená stanice pokladníkem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 90 cm, ve stanici je WC bezbariérově přístupné pro veřejnost, šířka dveří 90 cm, v čekárně umístěny klaprámy pro zveřejnění informací, dolní okraje ve výšce 125 cm, na dveřích čekárny nad schody vyvěšen jízdni řád, dolní okraj ve výšce 100 cm, na nástupišti lavičky

Bílý Potok pod Smrkem	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 150 m
Parkovací místa	cca 10 míst na asfaltové ploše vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní kolem budovy po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	výbojková svítidla
Čekárna	není
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, na dveřích a okně staniční budovy umístěny informace, dolní okraj ve výšce 95 cm, na nástupišti lavička

Trat' 040

Bělá u Staré Paky zastávka	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 150 m
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově zastávky, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 90 cm, nejsou opatřeny systémem brano, dále krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod)
Vybavení zastávky	na dveřích zastávky v kryté verandě umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 140 cm, ve verandě umístěna lavička

Tamplé	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové pěšině na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově zastávky, není bezbariérově přístupná (1 schůdek), šířka vstupu 85 cm, vybavena lavičkou
Vybavení zastávky	na stěně zastávky umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, na nástupišti lavička

Roztoky u Jilemnice	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 8 míst na šterkové ploše před stanicí
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková sypaná, výška 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěné přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková svítidla
Čekárna	místnost ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 85 cm, nejsou opatřeny systémem brano, čekárna vybavena stolkou a lavicemi
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem SŽDC, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 95 cm, uvnitř čekárny umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 110-130 cm, na okně staniční budovy umístěna vitřina s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, pod ní umístěn odpadkový koš, krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod), ve verandě a na nástupišti lavičky

Horní Branná	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 700 m
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (nelze bezbariérově, schůdek 4 cm), dále lze po travnaté pěšině k budově zastávky a odtud travnatým svahem na nástupiště (nelze bezbariérově, schůdek 4 cm)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP T, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožárky
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (2 schody), šířka vstupu 120 cm, bez vybavení
Vybavení zastávky	na stěně zastávky umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, na nástupišti lavička

Trat' 041

Turnov město	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 30 m
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově), před vstupem do vozovky varovný pás
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP T, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod)
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na okně zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 125 cm, pod nimi umístěny lavičky, v kryté verandě 2 lavičky

Karlovice-Sedmihorky	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	cca 2 místa na travnaté ploše asi 100 m od budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP T, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (2 schody)
Vybavení zastávky	na dveřích zastávky ve verandě umístěny informace, dolní okraj ve výšce 120 cm, v kryté verandě lavička

Hrubá Skála	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 150 m
Parkovací místa	cca 2 místa
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku kolem budovy na nástupiště (nelze bezbariérově, z chodníku schůdek cca 5 cm)
Nástupiště	2 nástupiště, betonové desky typu SUDOP T, výška 380 mm a 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěné přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková a žárovková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné staniční budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 95 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavicí, židlemi a stolkem
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, na stěně budovy stanice umístěn klaprám s informacemi, dolní okraj ve výšce 80 cm, krytá veranda (není bezbariérově přístupná, 1 schod)

Borek pod Troskami	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 2 místa na štěrkové ploše asi 100 m od zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, na části nástupiště dlažba, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (3 schody)
Vybavení zastávky	na stěně zastávky ve verandě umístěn klaprám s informacemi, dolní okraj ve výšce 100 cm, ve verandě 3 lavičky

Ktová	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po svažité štěrkové cestě na nástupiště (bezbariérově s obtížemi)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, na části nástupiště dlažba, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (3 schody)
Vybavení zastávky	na okně zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm, ve verandě 2 lavičky

Rovensko pod Troskami	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 4 místa na štěrkové ploše před budovou podél příjezdové komunikace
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, dlážděné, betonové panely typu SUDOP T, výška 380 mm a 300 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, zářivková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné staniční budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 100 cm, jsou opatřeny systémem brano, vybavena stolky, židlemi a lavičkami
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem SŽDC, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 100 cm, v čekárně umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 130 cm, krytá veranda (není bezbariérově přístupná, 1 schod)

Martinice v Krkonoších	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 1000 m
Parkovací místa	cca 10 míst na asfaltové ploše před budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	4 nástupiště, šterková sypaná, výška 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěné a šterkové sypané přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, zářivková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné staniční budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří ve směru z nástupiště 135 cm, jsou opatřeny systémem brano, šířka dveří ve směru ze silnice 160 cm, jsou opatřeny systémem brano, vybavena stolkami, židlemi a lavičkami
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, v čekárně umístěny vitríny s informacemi, dolní okraje ve výšce 120 cm, na nástupišti umístěny informace o jízdním řádu, dolní okraj ve výšce 160 cm, krytá veranda (je bezbariérově přístupná), ve verandě umístěny lavičky a stůl s lavicemi a židlemi

Jilemnice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 50 m
Parkovací místa	cca 5 míst na asfaltové ploše před budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková sypaná, výška 200 mm nad temenem kolejnice, šterkové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, zářivková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné staniční budově, není bezbariérově přístupná (1 schod na krytou verandu), šířka dveří 75 cm, jsou opatřeny systémem brano, vybavena stolkem a židlemi
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem ČD i SŽDC, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 100 cm, v čekárně umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 120 cm, v kryté verandě umístěn klaprám s informacemi, dolní okraj ve výšce 125 cm, krytá veranda (není bezbariérově přístupná, 1 schod), v kryté verandě 2 lavičky

Hrabačov	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 100 m
Parkovací místa	cca 6 míst na štěrkové ploše u zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkové cestě podél budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, štěrková sypaná, výška 200 mm nad temenem kolejnice, štěrkové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožárky, ve verandě zářivka
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod)
Vybavení zastávky	na stěně zastávky ve verandě umístěna dřevěná tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm

Víchová nad Jizerou	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	žádné
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní přímo na nástupiště (bezbariérově s obtížemi, na přístupové cestě je rozbitá betonová deska, která vytváří terénní nerovnost)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, na části nástupiště u budovy zastávky je dlažba, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	výbojková lampa
Čekárna	krytá veranda, s ohledem na přístupovou cestu není bezbariérově přístupná
Vybavení zastávky	na okně zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 150 cm, pod nimi umístěna lavička ve verandě lavička

Horní Sytová	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 3 místa na štěrkovo-travnaté ploše před budovou zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkovo-travnaté cestě kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	výbojkové lampy
Čekárna	krytá veranda, je bezbariérově přístupná
Vybavení zastávky	na stěně zastávky ve verandě umístěna vitrina s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, ve verandě 2 lavičky

Poniklá	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 250 m
Parkovací místa	cca 2 místa na šterkové ploše vedle budovy zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě k parkovací ploše a dále po šterkové cestě kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková sypaná, výška 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěné přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	výbojková lampa
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod)
Vybavení zastávky	na okně zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 130 cm, ve verandě lavička

Poniklá zastávka	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 6 míst na šterkové ploše vedle příjezdové komunikace asi 200 m od zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po asfaltovém mostě a šterkovém přechodovém můstku přes kolejiště na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	1 lampa na přístřešku
Čekárna	plechový přístřešek, není bezbariérově přístupný (1 schod), šířka vstupu 95 cm
Vybavení zastávky	v přístřešku na stěně umístěna dřevěná tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, na nástupišti lavička

Jablonec nad Jizerou-Hradsko	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 800 m
Parkovací místa	cca 10 míst na šterkové ploše vedle budovy zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	výbojková lampa
Čekárna	žádná
Vybavení zastávky	na dveřích zastávky umístěna dřevěná tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 160 cm, přístup ke dveřím po 2 schodech

Jablonec nad Jizerou	
Zastávka linkového autobusu	před budovou zastávky
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkové ploše před budovou zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě kolem budovy na nástupiště (bezbariérově až na nástupiště bez pomoci obtížné, nástupiště jsou nerovná)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková sypaná, výška 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěné přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	výbojkové lampy
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod)
Vybavení zastávky	na dveřích zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm, u dveří 1 schod, ve verandě lavička, stolek, židle

Rokytnice nad Jizerou	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 900 m
Parkovací místa	cca 7 míst podél příjezdové komunikace k budově zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková sypaná, výška 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěné přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	1 lampa na budově
Čekárna	krytá veranda, je bezbariérově přístupná, šířka vstupu 92 cm
Vybavení zastávky	na okně zastávky ve verandě umístěny informace, dolní okraj ve výšce 150 cm

Syřenov	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 1000 m
Parkovací místa	1 místo na travnaté ploše vedle příjezdové komunikace k zastávce
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkovo-travnaté cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (2 schody), šířka vstupu 87 cm, v přístřešku lavička
Vybavení zastávky	na stěně přístřešku umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, na nástupišti lavička

Nová Ves nad Popelkou	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 600 m
Parkovací místa	žádné
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkovo-travnaté cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojkové lampy
Čekárna	zděný přístřešek, není bezbariérově přístupný (2 schody), šířka vstupu 110 cm, v přístřešku lavička
Vybavení zastávky	v přístřešku na stěně umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, pod ní umístěna lavička, na nástupišti lavička

Lomnice nad Popelkou	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 3 místa podél příjezdové komunikace před budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku podél budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, štěrková s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm a 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, lampy, výbojková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné staniční budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 95 cm, jsou opatřeny systémem brano, vybavena stolkou, židlemi
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem SŽDC, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 100 cm, v čekárně umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 115 cm, na nástupišti umístěn klaprám s jízdním řádem, dolní okraj ve výšce 110 cm, pod ním umístěny lavičky, krytá veranda (je bezbariérově přístupná), ve verandě umístěny lavičky

Trat' 064

Ploužnice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 50 m
Parkovací místa	cca 3 místa na štěrkové ploše v blízkosti zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrko-travnaté cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	dřevěný přístřešek, není bezbariérově přístupný (2 schody), šířka vstupu 80 cm
Vybavení zastávky	na stěně přístřešku nad schodem umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm

Trat' 070

Příšovice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 10 míst na parkovišti přes silnici asi 150 m od stanice
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, betonové desky typu SUDOP a štěrkové sypané, výška 300 mm a 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací věže, žárovková tělesa
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 90 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavičkou
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, na okně stanice jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm, ve stanici je WC pro veřejnost – není bezbariérově přístupné (1 schod), šířka dveří 90 cm, na nástupišti lavička

Trat' 080

Bezděz	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 6 míst na štěrkové ploše vedle budovy stanice
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, štěrková s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, zářivková svítidla
Čekárna	krytá veranda, je bezbariérově přístupná
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, na okně stanice jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm v kryté verandě jsou lavičky

Okna	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 8 míst na asfaltové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, betonové desky typu SUDOP, výška 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací věže a stožáry
Čekárna	není
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, na okně staniční budovy jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 160 cm, na nástupišti lavičky

Doksy	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 10 míst na šterkové ploše před budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku kolem budovy nebo přes vestibul na nástupiště (lze bezbariérově), na chodníku před vstupem do vestibulu varovný pás
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková, zářivková a žárovková svítidla
Čekárna	ve vestibulu staniční budovy, je bezbariérově přístupná, šířka dveří 90 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavičkou
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, vizuálním čtyřřádkovým informačním systémem a orientačním hlasovým majáčkem pro nevidomé, ve stanici je kamerový systém, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 90 cm, před přepážkou umístěn odkládací pult, WC pro veřejnost – bezbariérové, šířka dveří 90 cm, v čekárně umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 115 cm, na nástupišti umístěn klaprám jízdním řádem, dolní okraj ve výšce 120 cm, krytá veranda (je bezbariérově přístupná), ve verandě umístěny lavičky

Staré Splavy	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 250 m
Parkovací místa	cca 2 místa na asfaltové ploše v blízkosti zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po asfaltovém chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, je bezbariérově přístupná
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně budovy umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, ve verandě lavičky

Jestřebí	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 4 místa na šterkové ploše vedle budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové ploše na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková, zářivková a žárovková svítidla
Čekárna	krytá veranda, je bezbariérově přístupná
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, na okně staniční budovy umístěny informace, dolní okraj ve výšce 125 cm, pod nimi umístěna lavička, v kryté verandě lavičky

Srní u České Lípy	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 8 míst na asfaltové ploše vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po asfaltové cestě kolem budovy a po nájezdovém můstku na nástupiště (nelze bezbariérově bez pomoci, můstek má velký sklon), další přístupová cesta z druhé strany budovy po 2 schodech (nelze bezbariérově)
Nástupiště	3 nástupiště, betonové desky typu SUDOP, výška 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková, zářivková a žárovková svítidla
Čekárna	krytá veranda, je bezbariérově přístupná
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, na okně staniční budovy jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm, ve verandě jsou lavičky

Česká Lípa střelnice	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 50 míst na parkovišti asi 50 m od budovy zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku a gumovém přechodovém můstku na nástupiště, nebo z parkoviště po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově), přístupové cesty opatřeny varovným pásem a zábradlím
Nástupiště	zámková dlažba s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry a výbojková svítidla
Čekárna	místnost v budově zastávky, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 115 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena stolkem a židlemi
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem a vizuálním informačním systémem, ve stanici je kamerový systém, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 95 cm, instalováno zařízení DEXON pro zesílení zvuku, v čekárně umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 130 cm, vně na okně zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 130 cm, na nástupišti umístěna lavička

Skalice u České Lípy	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové sypané, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod)
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na okně zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 130 cm, ve verandě lavička

Nový Bor	
Zastávka linkového autobusu	autobusové nádraží ve vzdálenosti cca 500 m
Parkovací místa	cca 15 míst na parkovišti před budovou stanice
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku podél budovy na nástupiště, nebo z chodníku přes vestibul na nástupiště (lze bezbariérově), přístupová cesta před vstupem do vestibulu opatřena varovným pásem
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, gumové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková, zářivková a žárovková svítidla
Čekárna	ve vestibulu stanice, je bezbariérově přístupná, šířka dveří 160 cm, dveře jsou posuvné, vybavena lavičkami
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem a vizuálním informačním systémem, ve stanici je přítomen výpravčí, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 85 cm, v čekárně umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 100 cm, vně na dveřích stanice umístěny informace, dolní okraj ve výšce 115 cm, WC pro veřejnost – bezbariérové, šířka dveří 90 cm, na nástupišti umístěny lavičky

Svor	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 600 m
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkové ploše před budovou stanice
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové ploše podél budovy na nástupiště (lze bezbariérově),
Nástupiště	3 nástupiště, šterková s betonovým obrubníkem typu Tischer, šterkové sypané, výška 250 mm a 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková, zářivková a žárovková svítidla
Čekárna	místnost v budově stanice, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 120 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavičkami
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, na okně stanice umístěny informace, dolní okraj ve výšce 130 cm, na nástupišti lavičky

Nová Hut' v Lužických horách	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkové ploše asi 300 m od zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové a lesní travnaté cestě na nástupiště (bezbariérově s obtížemi, nerovný terén)
Nástupiště	šterkové s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	žádné
Čekárna	dřevěný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	na stěně zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 140 cm, v přístřešku lavička

Trat' 086

Liberec-Horní Růžodol	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 2 místa před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě průchody (šířka 115 cm a 120 cm) na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	3 nástupiště, zděné, šterkové sypané, dlážděné desky typu SUDOP, výška 300 mm a 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací věže a stožáry, výbojková a žárovková tělesa
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 150 cm, opatřeny systémem brano, vybavena lavičkami
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, na dveřích stanice jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 145 cm, kryté nástupiště, na nástupišti lavičky

Ostašov	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 10 míst na šterkové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní na šterkovou parkovací plochu a dále po písčito-travnaté cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	zděný přístřešek, bezbariérově přístupný
Vybavení zastávky	na dveřích uvnitř zastávky umístěny informace, dolní okraj ve výšce 150 cm

Karlov pod Ještědem	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 600 m
Parkovací místa	cca 2 místa podél příjezdové komunikace asi 50 m od stanice, ke staniční budově vjezd zakázán
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě kolem staniční budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, betonový přechodový můstek, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková a žárovková tělesa
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 120 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena stolem a židlemi
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, na dveřích stanice jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 160 cm (přede dveřmi 2 schody)

Kryštofovo Údolí	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 1000 m
Parkovací místa	cca 2 místa na šterkové ploše asi 40 m od zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu H 130 (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, zábradlí, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, bezbariérově přístupná
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně verandy umístěny informace, dolní okraj ve výšce 130 cm, ve verandě lavička

Novina	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 1000 m
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkovo-travnaté ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová úzká silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	prefabrikát typu H 130 (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, instalovány vodící linie a varovný pás, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově zastávky, není bezbariérově přístupná (3 schody), šířka dveří 90 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena židlemi
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na zdi zastávky umístěna plechová tabule s jízdním řádem, dolní okraj ve výšce 140 cm, umístěna nevhodně za odtokovým žlábkem, u přístupové cesty lavička a turistický přístřešek (krytý stůl s lavicemi)

Křižany	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 10 míst na šterkové ploše vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní přes šterkovou plochu na dlážděný chodník a na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	3 nástupiště, šterkové sypané, betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm a 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková a zářivková tělesa
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 130 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena stolem a židlemi
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, v čekárně umístěn klaprám s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, na okně stanice jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 130 cm, na nástupišti lavičky

Zdislava	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 50 m
Parkovací místa	cca 10 míst na šterkové ploše vedle budovy zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní přes šterkovou plochu na dlážděný chodník a na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově, bezbariérově přístupná, šířka dveří 130 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavičkami
Vybavení zastávky	na stěně budovy zastávky je umístěna vitřina s informacemi, dolní okraj ve výšce 125 cm

Rynoltice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 1000 m
Parkovací místa	cca 10 míst na šterkové ploše vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní na šterkovou plochu a písčito-travnatou cestou na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm a 380 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, ke 2. nástupišti betonové šikmé nájezdy (bez pomoci obtížné, velký sklon nájezdu), nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, žárovková a zářivková tělesa
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 130 cm, opatřeny systémem brano, vybavena stolem, židlemi a lavičkami
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, na okně stanice jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 135 cm, na nástupišti lavička

Lvová	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 5 míst na travnaté ploše vedle příjezdové cesty k zastávce
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě a písčité pěšině na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 250 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	krytá veranda, není bezbariérově přístupná (1 schod), vybavena lavičkami
Vybavení zastávky	na stěně budovy zastávky ve verandě je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 135 cm

Jablonné v Podještědí	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 15 míst na dlážděné ploše před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice přecházející v dlážděnou plochu, z ní po asfaltovém chodníku kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	3 nástupiště, kryté dlážděné typu Tischer, betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, betonové a dřevěné přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, perónní stožárky, žárovková a zářivková tělesa
Čekárna	místnost ve staniční budově, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 120 cm, opatřeny systémem brano, vybavena stolem a židlemi
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 90 cm, v čekárně umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 90 cm, na krytém nástupišti umístěn klaprám s informacemi, dolní okraj ve výšce 115 cm, pod ním umístěn květináč s rostlinami, na nástupišti umístěny lavičky

Velký Valtinov	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 150 m
Parkovací místa	cca 10 míst na šterkové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkovo-písčité cestě na nástupiště (lze bezbariérově), mezi parkovací plochou a přístupovou cestou na nástupiště rozmístěny květináče s rostlinami
Nástupiště	šterkové s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově zastávky, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 100 cm, nejsou vybaveny systémem brano, vybavena stolky a židlemi
Vybavení zastávky	ve stanici je přítomen závorář, v čekárně je umístěna dřevěná tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 140 cm, na okně zastávky umístěn jízdní řád, dolní okraj ve výšce 170 cm, pod ním je záhon s květinami, na nástupišti 2 lavičky

Brniště	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 250 m
Parkovací místa	cca 6 míst na asfaltové ploše před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po asfaltové cestě podél budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, nezpevněné šterkové sypané, betonové desky typu SUDOP, výška 200 mm a 300 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací věže a stožáry, perónní stožárky, žárovková a zářivková tělesa
Čekárna	krytý přístřešek, není bezbariérově přístupný (1 schod), místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (1 schod), šířka dveří 160 cm, opatřeny systémem brano, vybavena lavičkami
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, na okně stanice v krytém přístřešku jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 120 cm, v krytém přístřešku 3 lavičky

Velký Grunov	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 1600 m
Parkovací místa	cca 2 místa na travnaté ploše vedle příjezdové cesty k zastávce
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní přímo na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, je bezbariérově přístupný, bez vybavení
Vybavení zastávky	na dveřích zděné budovy zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 150 cm, přede dveřmi jsou 2 schody

Pertoltice pod Ralskem	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	1 místo na šterkové ploše u příjezdové cesty k zastávce
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	není
Vybavení zastávky	na zastávce je přítomen závorář, na stěně budovy zastávky je umístěna dřevěná vitrína s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, pod vitrínou umístěna lavička

Mimoň	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 15 míst na asfaltovém parkovišti před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku kolem budovy na nástupiště (lze bezbariérově), při vstupu do silnice varovný pás
Nástupiště	3 nástupiště, betonové desky typu SUDOP, sypané štěrkové nezpevněné, výška 250 mm a 200 mm nad temenem kolejnice, dřevěné přechodové můstky, na krytém nástupišti varovné pásy u vstupu do kolejiště, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO, bezpečný přístup pouze s doprovodem
Osvětlení	osvětlovací stožáry, žárovková a zářivková tělesa
Čekárna	vestibul ve staniční budově, z krytého nástupiště je bezbariérově přístupný, šířka dveří 140 cm, opatřeny systémem brano
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem a orientačním hlasovým majáčkem pro nevidomé, ve stanici je přítomen výpravčí, obsazená stanice s prodejem jízdních dokladů zaměstnancem ČD, přepážka zasklená s otvorem ve skle, výška přepážky 100 cm, před přepážkou umístěn odkládací pult, v čekárně umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraje ve výšce 100 cm, na okně na krytém nástupišti umístěn jízdní řád, dolní okraj ve výšce 160 cm, WC pro veřejnost – je bezbariérově přístupné, šířka dveří 90 cm, na nástupišti umístěny lavičky

Zákupy-Božíkov	
Zastávka linkového autobusu	před budovou zastávky
Parkovací místa	žádné
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku a po štěrkovotravnaté ploše na nástupiště
Nástupiště	štěrkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	dřevěný přístřešek, je bezbariérově přístupný, šířka vstupu 100 cm, vybavený lavičkou
Vybavení zastávky	na dveřích zděné budovy zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 150 cm, před dveřmi je schod

Zákupy	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 3 místa na šterkové ploše vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové a asfaltové cestě podél budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	šterkové s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, perónní stožárky
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 120 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena stolky a židlemi
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, stanice je vybavena kamerovým systémem, na okně staniční budovy jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 150 cm, na nástupišti 2 lavičky

Vlčí Důl-Dobranov	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 250 m
Parkovací místa	žádné
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po asfaltové cestě na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, je bezbariérově přístupný, vybavený lavičkou
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem, na stěně přístřešku je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, pod tabulí umístěna lavička

Česká Lípa-Holý vrch	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 300 m
Parkovací místa	cca 12 míst a 1 místo vyhrazené pro invalidy ve vzdálenosti asi 150 m od zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	desky typu SUDOP (povrch dlažba), výška 550 mm nad temenem kolejnice, před vstupem na nástupiště je varovný pás, na nástupišti je vodící linie, nástupiště splňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, je bezbariérově přístupný, vybavený lavičkou
Vybavení zastávky	zastávka je vybavena rozhlasem a vizuálním informačním systémem, na zastávce je kamerový systém, na stěně přístřešku jsou umístěny plechové tabule s informacemi, dolní okraje ve výšce 120 cm a 130 cm, pod jednou z tabulí umístěn odpadkový koš

Stružnice	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkové ploše vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě podél budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 250 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková a zářivková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (malý schůdek 4 cm), šířka dveří 130 cm, nejsou opatřeny systémem brano, na dveřích uvnitř čekárny umístěn jízdní řád, dolní okraj ve výšce 150 cm, vybavena stolkem a židlemi
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, na dveřích staniční budovy jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 105 cm, na nástupišti lavička

Horní Police	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 200 m
Parkovací místa	cca 6 míst na šterkové ploše podél příjezdové komunikace před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě ke staniční budově a dále podél budovy po šterkové pěšině na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovými obrubníky typu Tischer, výška 300 mm a 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nesplňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková a zářivková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (1 schůdek 6 cm), šířka dveří 125 cm, nejsou opatřeny systémem brano
Vybavení stanice	stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je přítomen výpravčí, kryté nástupiště (je bezbariérově přístupné), na stěně staniční budovy je umístěna plechová tabule pro zveřejňování informací, dolní okraj ve výšce 130 cm, na okně staniční budovy je umístěn jízdní řád, dolní okraj ve výšce 140 cm, na nástupišti 3 lavičky

Žandov	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 500 m
Parkovací místa	cca 4 místa na asfaltové ploše naproti zastávce
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní přímo na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 380 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nesplňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, je bezbariérově přístupný, vybavený 2 lavičkami
Vybavení zastávky	na stěně přístřešku jsou umístěny plechové tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 100 cm a 150 cm, na nástupišti 2 lavičky

Zahrádky u České Lípy	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 700 m
Parkovací místa	cca 12 míst na šterkové ploše vedle budovy zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě podél budovy na nástupiště, nájezdy na nástupišti jsou příkré a poničené (bez pomoci nelze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 200 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková a zářivková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (práh 7 cm), šířka dveří 125 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena stolem, lavičí a židlemi
Vybavení zastávky	krytý prostor součástí budovy zastávky (2 schody, není bezbariérově přístupný) na dveřích čekárny jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 105 cm, v krytém prostoru 2 lavičky, před budovou zastávky další lavička

Stvolínky	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 800 m
Parkovací místa	cca 3 místa na šterkové ploše před budovou zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	šterková cesta, z ní po dlážděném chodníku podél budovy na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková a zářivková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné budově, je bezbariérově přístupná, šířka dveří 120 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavičkami
Vybavení zastávky	v čekárně je umístěna vitřina s informacemi, dolní okraj ve výšce 145 cm, na nástupišti 2 lavičky

Kravaře v Čechách	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 1200 m
Parkovací místa	cca 12 míst na šterkové ploše vedle budovy zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	šterková cesta, z ní po šterkové ploše na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 120 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavičkou
Vybavení zastávky	na okně zastávky je umístěn jízdni řád, dolní okraj ve výšce 130 cm, pod oknem otvor zakrytý dřevěnou deskou (obtížný přístup přímo k informaci)

Blíževedly	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 150 m
Parkovací místa	cca 5 míst na šterkovo-písčité ploše vedle staniční budovy
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po šterkové cestě ke staniční budově a dále podél budovy po dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	2 nástupiště, šterková s betonovými obrubníky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, na 1. nástupiště bezbariérový přístup, na 2. nástupiště nelze bezbariérově (schod 8 cm), nástupiště nespĺňují požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, výbojková, žárovková a zářivková svítidla
Čekárna	místnost ve zděné budově, není bezbariérově přístupná (2 schody), šířka dveří 120 cm, nejsou opatřeny systémem brano, čekárna vybavena stolkem a židlemi
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, na okně staniční budovy je umístěn jízdni řád, dolní okraj ve výšce 120 cm, pod ním umístěna lavička, na nástupišti 2 lavičky

Machnín	
Zastávka MHD	před budovou zastávky
Parkovací místa	cca 2 místa na štěrkové ploše vedle budovy zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkové ploše a dlážděném chodníku na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 300 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	místnost ve zděné budově, je bezbariérově přístupná, šířka dveří 95 cm, nejsou opatřeny systémem brano, vybavena lavičkou
Vybavení zastávky	v čekárně je umístěna vitřina s informacemi, dolní okraj ve výšce 135 cm, na okně zastávky umístěn jízdní řád, dolní okraj ve výšce 130 cm, pod ním umístěna lavička

Machnín hrad	
Zastávka MHD	vzdálenost cca 1000 m (zastávka před budovou železniční zastávky Machnín)
Parkovací místa	žádná
Přístupová cesta k nástupišti	po lesní štěrkové cestě, z ní po štěrkové pěšině na nástupiště (nelze bezbariérově)
Nástupiště	štěrkové sypané, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	plechový přístřešek, je bezbariérově přístupný, vybavený lavičkou
Vybavení zastávky	na stěně zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 135 cm

Chrastava-Andělská Hora	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 400 m
Parkovací místa	max. 1 místo podél asfaltové silnice vedle budovy zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní přímo na dlážděné nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 380 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	dřevěný přístřešek, je bezbariérově přístupný, vybaven lavičkou
Vybavení zastávky	na stěně zastávky je umístěna plechová tabule s informacemi, dolní okraj ve výšce 140 cm

Chrastava	
Zastávka linkového autobusu	před staniční budovou
Parkovací místa	cca 15 míst na parkovišti naproti budově stanice, 3 místa vyhrazená pro invalidy přímo před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku podél budovy na nástupiště (lze bezbariérově přes kolejiště s povolením výpravčího), další přístup přes vestibul a po schodišti podchodem (není bezbariérový), chodník před staniční budovou je opatřen varovným pásem
Nástupiště	1 kryté ostrovní nástupiště, dlážděné typu Tischer, výška 380 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, zářivková a výbojková svítidla
Čekárna	vestibul ve staniční budově, je bezbariérově přístupný, 2 křídla dveří, šířka každého 90 cm, křídla pohyblivá na obě strany
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, ve stanici je bezbariérové WC pro veřejnost (šířka dveří 85 cm), ve vestibulu umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraj ve výšce 130 cm, na krytém nástupišti umístěn klaprám s informacemi, dolní okraj ve výšce 150 cm, kryté nástupiště vybavené lavičkami

Bílý Kostel nad Nisou	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 100 m
Parkovací místa	cca 10 míst na asfaltové ploše vedle zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po štěrkovo-travnaté ploše přímo na nástupiště (lze bezbariérově)
Nástupiště	betonové desky typu SUDOP, výška 380 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	dřevěný přístřešek, není bezbariérově přístupný (dlažba v přístřešku vytváří schůdek 5 cm), vybaven 2 lavičkami
Vybavení zastávky	na stěně zastávky jsou umístěny informace, dolní okraj ve výšce 135 cm

Chotyně	
Zastávka linkového autobusu	vzdálenost cca 100 m
Parkovací místa	cca 3 místa na šterkové ploše vedle budovy zastávky
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová cesta k parkovací ploše, z ní po šterkové pěšině podél budovy zastávky na nástupiště (lze bezbariérově), další přístupová cesta ze silnice v obci po šterkové pěšině do příkrého svahu, podél pěšiny je zábradlí (bezbariérově přístupná s pomocí)
Nástupiště	šterkové s betonovým obrubníkem typu Tischer, výška 200 mm nad temenem kolejnice, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry
Čekárna	přístřešek sousedící se zděnou budovou, část přístřešku je bezbariérově přístupná, část není (1 schod),
Vybavení zastávky	na dveřích zastávky je umístěn jízdní řád, dolní okraj ve výšce 150 cm, pod dveřmi 2 schody

Hrádek nad Nisou	
Zastávka linkového autobusu	autobusový terminál vedle staniční budovy
Parkovací místa	cca 10 míst na parkovišti před staniční budovou
Přístupová cesta k nástupišti	asfaltová silnice, z ní po dlážděném chodníku do vestibulu a dále podchodem na nástupiště (nelze bezbariérově), bezbariérový přístup zajištěn chodbou vedle dopravní kanceláře nebo kolem výpravní budovy brankou a dále přechodem přes kolejiště (s povolením výpravčího)
Nástupiště	1 kryté ostrovní nástupiště, dlážděné typu SUDOP a Tischer, výška 300 mm nad temenem kolejnice, betonové přechodové můstky, nástupiště nespĺňuje požadavky pro přístup OOSPO
Osvětlení	osvětlovací stožáry, zářivková svítidla
Čekárna	vestibul ve staniční budově, je bezbariérově přístupný, šířka dveří 90 cm, jsou opatřeny systémem brano, vestibul vybaven lavičkami
Vybavení stanice	ve stanici je přítomen výpravčí, stanice je vybavena rozhlasem, ve stanici je kamerový systém, ve stanici je bezbariérové WC pro veřejnost (šířka dveří 90 cm), ve vestibulu umístěny klaprámy s informacemi, dolní okraj ve výšce 120 cm, na krytém nástupišti je umístěn jízdní řád, dolní okraj ve výšce 160 cm, kryté nástupiště vybavené lavičkami

Zdroj: SŽDC (2019), autorka

Příloha C Vzor dotazníku

DOTAZNÍK

Vážená paní/vážený pane,

jmenuji se Lada Poláková a jsem studentkou Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice. Tento dotazník bude sloužit jako jeden z podkladů pro moji diplomovou práci, jejímž tématem je posouzení možností využití služeb železniční dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace v Libereckém kraji. Ráda bych Vás požádala o vyplnění tohoto anonymního dotazníku, který mi umožní získat data potřebná pro mou práci.

Využíváte služby železniční osobní dopravy?

ne [Přejděte k části 1.](#)

ano [Přejděte k části 2.](#)

1. Vyplňte v případě, že služby železniční osobní dopravy nevyžíváte.

Chtěl/a byste služby železniční osobní dopravy využívat?

ano

ne

Pokud jste odpověděli ANO, uveďte prosím, co Vám brání ve využívání služeb železniční osobní dopravy.

Pokud jste odpověděli NE, uveďte prosím, proč služby železniční osobní dopravy nechcete využívat.

[Přejděte k části 3.](#)

2. Vyplňte v případě, že služby železniční osobní dopravy využíváte.

Jak často železniční osobní dopravu využíváte?

každý den

každý týden

každý měsíc

několikrát ročně

Vaši spokojenost se službami ohodnoťte v následujících tabulkách zakroužkováním čísla na stupnici od 1 do 5.

Důležitost každé kategorie dle Vašeho názoru ohodnoťte zakroužkováním čísla na stupnici od 1 do 5.

Bezpečnost

	Jak hodnotíte:					Jak je pro Vás důležité:				
	špatné	spíše špatné	nevím	spíše dobré	dobré	nedůležité	spíše nedůležité	nevím	spíše důležité	důležité
1. bezpečnost ve stanicích (dostatečné osvětlení, vybavení stanic, přítomnost kamerového systému, ostražka apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2. bezpečnost ve vlaku (dostatečné osvětlení, vybavení vozů, přítomnost kamerového systému apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

Přístupnost

	Jak hodnotíte:					Jak je pro Vás důležité:				
	špatné	spíše špatné	nevím	spíše dobré	dobré	nedůležité	spíše nedůležité	nevím	spíše důležité	důležité
1. přístupnost nádražních budov (dostupnost a dostatek parkovacích míst, prostor pro pohyb před budovou, napojení na MHD apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2. úroveň bezbariérového přístupu k pokladnám	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3. úroveň bezbariérového přístupu na nástupiště	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4. úroveň bezbariérového přístupu do/z vlaku	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5. velikost prostoru pro pohyb ve stanici (např. u pokladny, v čekárně, na WC apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
6. velikost prostoru pro pohyb ve vlaku (např. pro manipulaci s invalidním vozíkem/dětským kočárkem, prostor pro dolní končetiny, prostor na WC, přístup k jízdenkovému automatu apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

Péče o zákazníka

	Jak hodnotíte:					Jak je pro Vás důležité:				
	špatné	spíše špatné	nevím	spíše dobré	dobré	nedůležité	spíše nedůležité	nevím	spíše důležité	důležité
1. vystupování a chování zaměstnanců dopravce	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2. informovanost personálu, schopnost podávat významné informace (ve stanici, ve vlaku, pracovníci call centra apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3. vstřícnost zaměstnanců dopravce a jejich ochota pomoci	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4. flexibilita zaměstnanců dopravce při řešení nestandardních situací (např. při poruše vozidlové/staniční plošiny, dveří ve voze, výtahu ve stanici apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

Informace

	Jak hodnotíte:					Jak je pro Vás důležité:				
	špatné	spíše špatné	nevím	spíše dobré	dobré	nedůležité	spíše nedůležité	nevím	spíše důležité	důležité
1. označení nástupišť a přístupových cest k nim	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2. vybavení stanic, které má sloužit pro lepší orientaci cestujících (např. orientační plánky, vodící linie apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3. srozumitelnost rozhlasového hlášení ve stanici	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4. srozumitelnost hlášení ve vlaku	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5. světelné informační tabule ve stanicích (např. přehlednost údajů, velikost a barevné rozlišení písma, umístění tabulí apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
6. světelné informační panely ve vlaku (např. přehlednost údajů, velikost a barevné rozlišení písma, umístění panelu, rychlost toku písma apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
7. získávání informací pomocí dálkového přístupu (např. webové stránky, mobilní aplikace, telefonická komunikace apod.)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

3. Identifikační údaje

1. Jsem: muž žena

2. Jsem:
- imobilní osoba na invalidním vozíku
 - osoba chodící o francouzských holích/s chodítkem
 - nevidomý nebo slabozraký
 - neslyšící nebo nedoslýchavý
 - osoba s dítětem v kočárku
 - osoba starší 65 let

Prostor pro Vaše připomínky

Děkuji za Vaši ochotu a čas věnovaný vyplnění tohoto dotazníku.

Lada Poláková

Zdroj: autorka

Příloha D Rozdělení čekáren a krytých prostor stanic a zastávek dle navrhovaných úprav

Vybudování nového přístřešku		
Velké Hamry	Doubí u Turnova	Jindřichovice pod Smrkem
Proseč nad Nisou	Bělá u Staré Paky	Bílý Potok pod Smrkem
Kořenov zastávka	Černousy	Jablonec n. Jizerou-Hradsko

Vybudování nového přístřešku místo stávajícího		
Rádlo	Frýdlant v Č. předměstí	Novina
Jesenný	Krásný Les	Kravaře v Čechách
Krásná Studánka		

Vybudování bezbariérového přístupu do čekárny nebo krytého prostoru		
Pílníkov	Krásný Les bažantnice	Skalice u České Lípy
Jeřmanice	Bělá u Staré Paky zastávka	Svor
Sychrov	Turnov město	Křížany
Spálov	Hrabačov	Lvová
Vesec u Liberce	Víchová nad Jizerou	Brniště
Desná	Poniklá	Stružnice
Oldřichov v Hájích	Nová Ves nad Popelkou	Blíževedly
Višňová	Příšovice	Bílý Kostel nad Nisou
a Hodkovice nad Mohelkou, Martinice v Krkonoších, Horní Police (bezbariérové kryté nástupiště, bariérová čekárna)		

Vybudování bezbariérového přístupu do čekárny s výdejnou jízdenek		
Malá Skála	Hejnice	Lomnice nad Popelkou
Smržovka	Roztoky u Jilemnice	Česká Lípa střelnice
Raspenava	Rovensko pod Troskami	Jablonné v Podještědí
Nové Město pod Smrkem	Jilemnice	

Zdroj: autorka

Příloha E Rozdělení stanic a zastávek dle úprav informačních tabulí

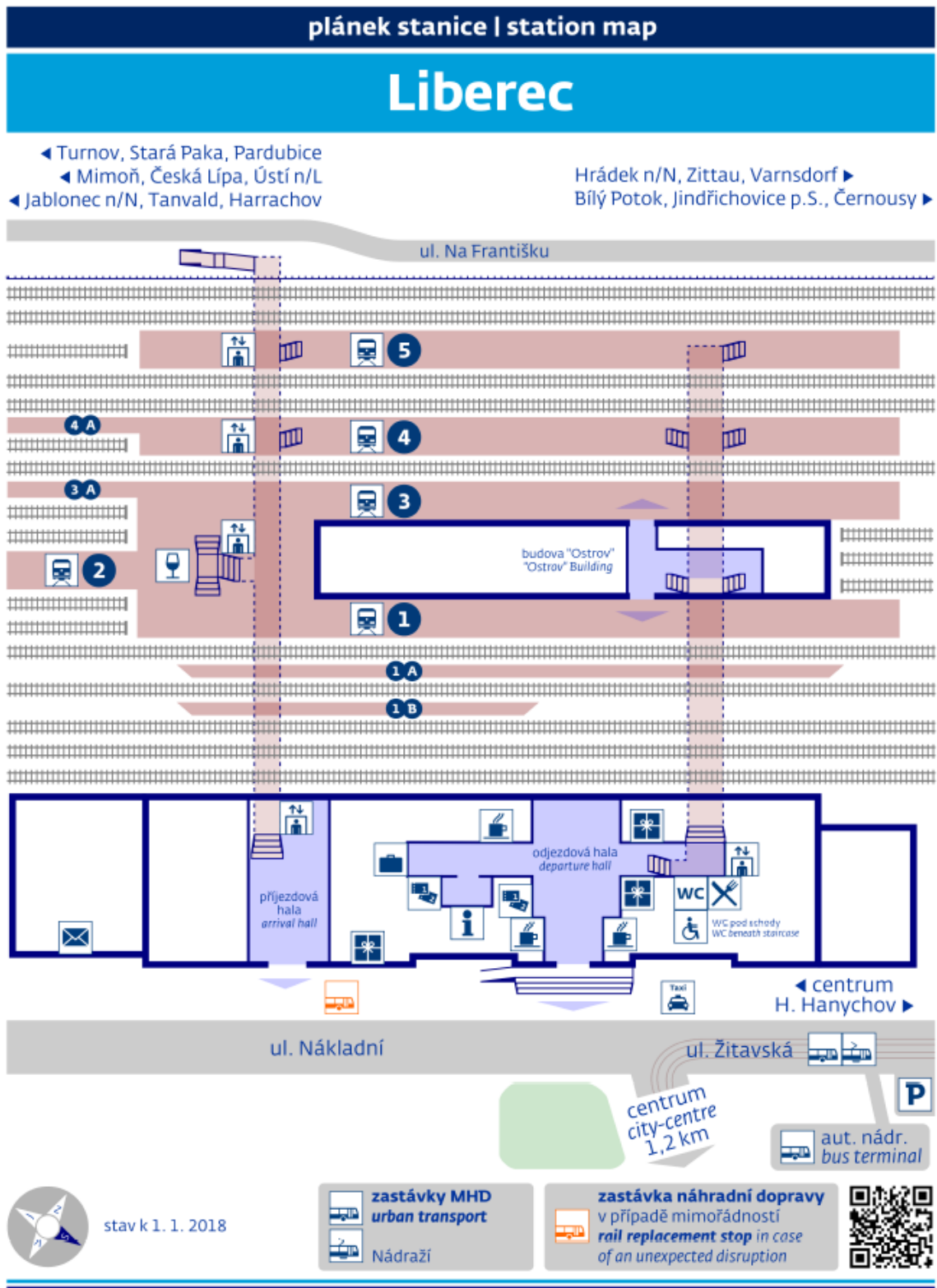
Snížení výšky umístění do maximální výše 120 cm nad zemí		
Dolánky	Jablonec nad Nisou dolní n.	Horní Sytová
Malá Skála	Lučany nad Nisou	Zdislava
Libštát	Smržovka střed	Pertoltice pod Ralskem
Stará Paka	Harrachov	Mimoň
Jiřetín pod Bukovou	Stráž nad Nisou	Horní Police
Josefův Důl	Krásný Les bažantnice	Stvolínky
Spálov	Jindřichovice p. S.-Skanzen	Machnín
Liberec-Rochlice	Hejnice	Chrastava-Andělská Hora
Vesec u Liberce	Rovensko pod Troskami	Chrastava

Přemístění informačních materiálů na polepové desky		
Jeřmanice	Nové Město pod Smrkem	Nový Bor
Sychrov	Horní Řasnice	Liberec-Horní Růžodol
Košťálov	Bělá u Staré Paky zastávka	Ostašov
Levínská Olešnice	Turnov město	Kryštofovo Údolí
Horka u Staré Paky	Ktová	Křižany
Vratislavice nad Nisou	Poniklá	Rynoltice
Smržovka-Luční	Víchová nad Jizerou	Lvová
Desná-Riedlova vila	Jablonec nad Jizerou	Brniště
Desná	Příšovice	Mimoň
Desná-Pustinská	Bezděz	Božíkov
Tanvald zastávka	Okna	Stružnice
Dolní Polubný	Jestřebí	Zahrádky u České Lípy
Kořenov	Srní u České Lípy	Blíževedly
Oldřichov v Hájích	Česká Lípa střelnice	Machnín
Minkovice	Skalice u České Lípy	Bílý Kostel nad Nisou
Řasnice		

Instalace samostatných informačních stojanů		
Hodkovice nad Mohelkou	Mníšek u Liberce	Svor
Líšný	Karlovice-Sedmihorky	Velký Valtinov
Velké Hamry město	Ploužnice	Chotyně

Zdroj: autorka

Příloha F Orientační plánec stanice



www.cd.cz

ČD České dráhy
Národní dopravnice

Zdroj: České dráhy (2018 b)