KVALITA PROSTŘEDÍ DOPRAVNÍCH ZASTÁVEK – DOSTUPNOST

11

Klíčová slova: zastávky veřejné dopravy, bezbariérovost, dostupnost a přístupnost zastávek veřejné dopravy, přístupové cesty k zastávkám veřejné dopravy, označení a vybavení zastávek veřejné dopravy

Popis opatření:

Kvalitu zastávek veřejné dopravy lze hodnotit podle celé řady kritérií, jako je bezpečnost, dopravní informace, přestupní vazby, pobytová kvalita, vybavení zastávek, začlenění do struktury města, ohled na životní prostředí apod. Jedním z důležitých kritérií je **dostupnost a přístupnost zastávek veřejné dopravy**, jež se rovněž hodnotí podle mnoha aspektů – jak se cestující na zastávku dostanou, jak dlouho jim to trvá a jaká jsou omezení v přístupu pro různé skupiny obyvatel.

Srozumitelné vysvětlení dostupnosti veřejné dopravy se nabízí v kapitole Doprava ÚAP (ÚAP Praha, 2025)[1]. Pod slovem „**dostupnost**“ jsou zde zahrnuty dva důležité aspekty dosažitelnosti veřejné hromadné dopravy uživateli. „První je pokrytí území spoji, což reprezentuje nejen přítomnost stanic a zastávek, ale také jejich provozní zajištění.“ Jako druhý aspekt vidí autoři „přístupnost, resp. bezbariérovost veřejné dopravy.“ **Přístupnost** podle ÚAP Prahy sleduje kvalitativní parametry infrastruktury veřejné dopravy. Posuzuje se tedy „**přístupnost, resp. bezbariérovost veřejné dopravy**, tedy např. bezbariérová úprava zastávek a nástupišť veřejné dopravy nebo samotná bezbariérová přístupnost vozidel veřejné dopravy (nízkopodlažnost).

Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury se zabývá stejnojmenná metodika (ČVUT 2016, revize 2020). Rozlišují se zde tři základní typy dostupnosti: **fyzická**, vyjádřená fyzickou vzdáleností mezi sledovaným výchozím a cílovým bodem, **časová,** vyjádřená časem potřebným pro dosažení cílového bodu ze sledovaného výchozího bodu a **dostupnost sídelně strukturální**, vztažená k populační velikosti obce, popřípadě sídla.

Fyzická dostupnost by měla zahrnovat i bezbariérový přístup – bezbariérová vozidla umožňují bezproblémový nástup až v kombinaci s bezbariérovou zastávkou. Například v Praze se ještě nepodařilo upravit všechny tramvajové zastávky s výstupem do vozovky ani zpřístupnit všechny zastávky metra.

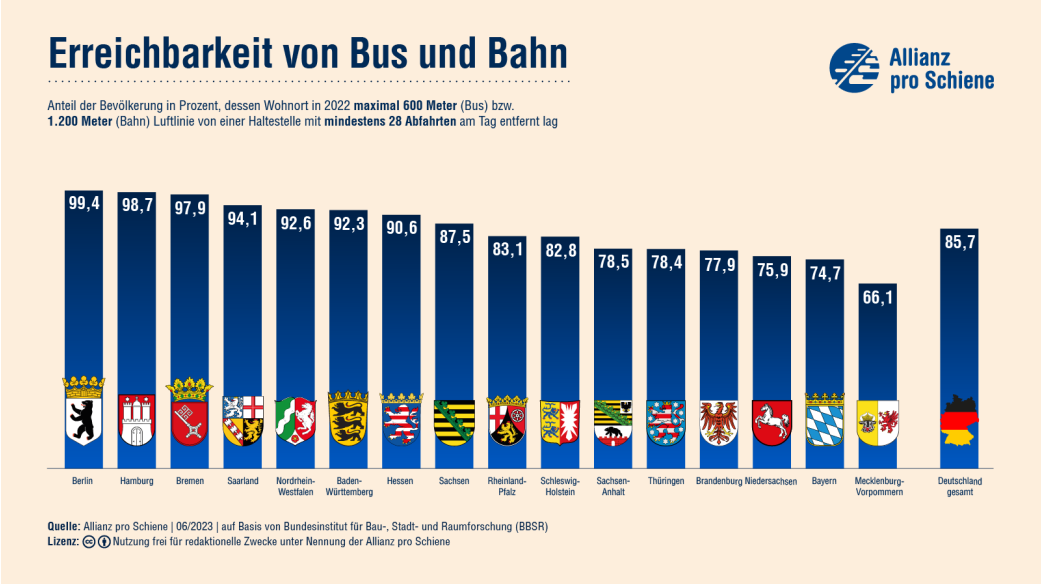
Dostupnost veřejné dopravy v ČR je regulována ČSN 73 6110 a závisí na mnoha faktorech, jako je hustota osídlení, geografická poloha a typ dopravy (městská hromadná doprava, železniční, autobusová atd.). Úroveň dostupnosti veřejné dopravy se velmi různí. Praha má obecně nejlepší dostupnost veřejné dopravy, v dostupnosti

zastávek veřejné dopravy žije podle Územně analytických podkladů 94,5 % obyvatel metropole (ÚAP Praha, 2025)[2]. Pro velký počet obyvatel jsou dostupné zastávky ve vzdálenosti 300 až 500 m. V menších městech a venkovských oblastech může být situace horší (obce nad 1 000 obyvatel mají zastávku veřejné dopravy zpravidla ve vzdálenosti 600 až 700 m).

Metodika pro hodnocení kvality vybavení zastávek v hromadné osobní dopravě (CDV, 2013) se posuzováním přístupnosti zastávek zabývá podrobněji. K tématu bezbariérového přístupu k zastávkám uvádí: „všechny nově vybudované a rekonstruované zastávky/stanice musí splňovat podmínky přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, tzn. plynulý přechod ze zastávky/stanice na chodník (snížené obrubníky), nástupiště na úrovni prvního schodu nízkopodlažního vozidla. Zastávky/stanice, již vybudované, musí splňovat tyto podmínky jen tam, kde to vyžaduje situace (tzn. soustředěné bydlení těchto osob, kulturní zařízení, zdravotní střediska, úřady a instituce státní správy).“

Dobře zpracovaný **přehled standardů zastávek veřejné dopravy**, včetně odůvodnění, přináší Pražská integrovaná doprava na stránkách
https://pid.cz/praha-ma-novou-zastavkovou-kucharku/.3

Podle Eurostatu má 20,4 % lidí v EU „obtížný“ nebo „velmi obtížný“ přístup k dobré veřejné dopravě. To znamená, že každý pátý občan EU vůbec nemá pohodlný přístup k základním městským službám, jako je zaměstnání, školy atd[4]. Situace se liší podle konkrétního místa. Zdroj:
https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/work/012020_low_carbon_urban.pdf



Obrázek 1: Podíl obyvatelstva v procentech, jejichž bydliště je od zastávky veřejné dopravy vzdáleno maximálně 600 m (autobus) nebo 1200 m (dráha) s minimálně 28 spoji denně.
Zdroj: Allianz pro Schiene, 2022

Bezbariérová přístupnost zahrnuje několik oblastí:

Fyzická infrastruktura

+ **Rampy a výtahy:** Zajišťují přístup pro vozíčkáře na stanicích a ve vozidlech.
+ **Hmatová dlažba:** Prvky, které využívají vyvýšené a texturované povrchy k vedení a varování osob se zrakovým postižením před nebezpečím. Hmatové prvky musí být jednoznačně identifikovatelné holí a nášlapem od okolí podle jejich rozměru a povrchu. Jedná se například o dlažební kostky a desky, nalepovací prvky se speciální hmatovou úpravou nebo reliéfním povrchem, které dobře kontrastují s okolními povrchy.[5]
+ **Rovný nástup:** Vstup z nástupiště do vozidla musí minimalizovat mezery, aby se usnadnil nástup pro invalidní vozíky a další pomůcky pro mobilitu, jako jsou chodítka apod.
+ **Bezbariérový prodej jízdenek:** Osoby na invalidních vozících potřebují často níže umístěná okénka či automaty pro prodej jízdenek.
+ **Design stanice:** Povrchy zastávek musí být dobře odvodněné a rovné a zajišťovat volnou cestu pro pohyb osob na vozíku. Zastávky jsou vybaveny dobrým osvětlením, které zajišťuje jak bezpečný pohyb, tak i přístup k informacím.

Informační a technologické pomůcky

+ **Kontrastní značení:** Použití jasných, velkých fontů a vysoce kontrastních barev pro značení s matným povrchem, který snižuje odraz světla.
+ **Zvuková hlášení[6]:** Pro osoby se zrakovým postižením je nutné zajistit hlasová hlášení o číslech autobusů, trasách a směrech jízdy, a to nejen ve vozidlech, ale i na zastávkách.
+ **Elektronické informační systémy:** Na zastávkách je třeba poskytovat informace vizuálně, pokud možno i ve více jazycích, ideálně na proměnlivých informačních cedulích.
+ **Akustické majáky:** Zařízení, která vydávají akustický signál, pomáhají uživatelům najít konkrétní zastávku nebo vozidlo.[7]
+ **Informace v reálném čase:** Digitální nástroje a aplikace poskytují aktualizace cestovních údajů (aktuální poloha spoje, výluka, zpoždění apod.) v reálném čase a zpřístupňují tak podklady pro rozhodování.
+ **Braillovo písmo a hmatové informace:** Ideální je, pokud je na zastávce k dispozici i nabídka map a informací v Braillově písmu nebo jiných hmatových formátech.

Investor / provozovatel:

Investory bývají obvykle regionální provozovatelé veřejné dopravy a dopravní podniky, často ale v rámci úprav veřejných prostranství i města a obce.

Inovační aspekty:

Inovativní přístup zahrnuje chytré technologie, jako je napájení osvětlení solární energií, automatické spouštění osvětlení přístupových cest a bezbariérové provázání s dalšími druhy veřejné dopravy, ale i dalšími způsoby dopravy, jako je sdílení aut, kol a koloběžek, stanovišti vozidel taxislužby apod., které zajišťují bezproblémové řešení první a poslední míle. Je třeba také myslet na digitální nástroje pro plánování tras pro osoby s nějakým zdravotním handicapem. Současné digitální panely obvykle informují, zda je spoj bezbariérově přístupný.



Obrázek 2: Tramvajová zastávka Anděl v Praze je vybavena informačními panely, které kromě názvu zastávky, data a hodiny nabízejí informace o bezbariérovosti přijíždějících spojů.
Foto: M. Valentová

Bezbariérová dostupnost zahrnuje také **přístupnost informací** pro lidi na invalidním vozíku, čitelnost jízdních řádů i pro lidi se zrakovým omezením (osvětlení, velikost písma), případně jiné způsoby informování pro nevidomé a slabozraké (akustické naváděcí systémy nebo hmatové navigace, informace o přijíždějícím vozidle) nebo osoby se sluchovým postižením. Vyhledávače spojení nabízejí zadání s využitím parametru „pouze bezbariérové spojení“.

Při navrhování zastávek je tedy nutné myslet na to, aby byly přístupné pro osoby se zdravotním postižením, včetně ramp, výtahů a nízkopodlažního přístupu i naváděcích systémů pro lidi se zrakovým handicapem. U zastávek veřejné dopravy bývá také často třeba řešit kolizi vyhrazených cyklostezek a tras pro pěší.

Orientaci cestujících v přestupních místech a v důležitých destinacích slouží plánky zastávek a přestupních tras a směrovky. Plánky většinou ukazují okolní ulice, směry k významným budovám v okolí a stanoviště jednotlivých spojů a zahrnují i vyznačení bezbariérových přístupových tras.

Ekonomické aspekty:

Výši nákladů na zlepšování dostupnosti přístupnosti nese obvykle zadavatel veřejné dopravy, tedy významně ji ovlivňuje přístup obcí a měst. V případě dobré spolupráce poskytovatelů dopravních služeb a regionů, měst a obcí zahrnují projekty úprav veřejných prostranství i úpravy zlepšující přístupnost.

Hlavní dopady opatření:

Sledování dostupnosti a přístupnosti zajišťuje mobilitu občanů. Úsilí vyhovět i potřebám osob s handicapy zlepšuje inkluzi všech skupin obyvatel.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Bezbariérové spoje; Kvalita prostředí v dopravních prostředcích; Bezbariérová doprava pro osoby s fyzickým nebo jiným omezením (BezBa, SENIOR BUS apod.); Poptávková doprava

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Při zřizování nových zastávek na stávajících tratích je třeba zvážit, jak velikému okruhu lidí budou sloužit, protože každé další zastavení spoje prodlužuje jízdní dobu a tím do jisté míry zvyšuje náklady na cestu a zhoršuje cestovní podmínky projíždějícím cestujícím. Zároveň pro využívání zastávky je důležité zahrnout do opatření i širší okolí.

Přijatelnost chůze k zastávce totiž není jen otázkou vzdálenosti k zastávce, ale také **prostředí, jímž přístupová cesta prochází**, možností odpočinku na cestě a sociální interakce s okolím. Jinak bude hodnocena cesta po ulici se stromy a zajímavým parterem, jinak budou cestující vnímat přístup k zastávce nehostinným nudným prostředím, nebo když se musí proplétat kolem vozidel zaparkovaných na chodníku. Stejně jako samotné zastávky by měly být přístupové trasy k zastávkám navrženy tak, aby je mohly používat osoby s různým postižením.[8] Návody CIHT Plánování pro pěší (CIHT, 2015a) a Navrhování pro pěší (CIHT, 2015b) poskytují více informací o tom, jak trasy pro pěší zatraktivnit.

Stavební úpravy zastávek většinou procházejí stavebním řízením, často se čeká na synchronizaci s dalšími zásahy, a proto i bezbariérové úpravy obvykle trvají velmi dlouho. Jako levné a časově přijatelné je možné zvolit provizorní řešení prostřednictvím modulů z recyklovaného plastu.

Situace v ČR:

V praxi je možné najít již celou řadu dobře vybavených zastávek. Někdy ale bezbariérová přístupnost, zajištění bezpečného a pohodlného přístupu na zastávku s respektem vůči lidem na vozíku či s jinými handicapy má ještě nedostatky. Ukazuje se, že pro dobrý výsledek snah o zlepšování přístupnosti je důležité včas přizvat ke spolupráci zadavatelů a projektantů organizace reprezentující osoby s handicapem a udržet jejich zapojení ve všech fázích. (ECMT, 2004.)

V Praze slouží jako podklady pro plánování zastávek veřejné dopravy již výše zmíněné Územně analytické podklady.[9] Dostupnost je sledována jako indikátor. Vypočítává se jako podíl obyvatel, kteří bydlí v dosahu 15 minut pěší cesty od zastávek kolejové dopravy. Patří sem zastávky tramvají, metra a vlaků. Obdobně je ale možné sledovat dostupnost zastávek autobusové dopravy.



Obrázek 3: Tramvajová zastávka Anděl v Praze je osázena stromy, vybavena informačními panely, přístřeškem a dalšími místy pro sezení, nechybějí odpadkové koše – ale přístup na zastávku není úplně bezbariérový ani z pěší zóny, ani od místa pro přecházení.
Foto: Valentová

Sledování přístupnosti, tedy **vyhledání bezbariérové trasy a nízkopodlažního spoje** umožňují webové stránky integrovaných dopravních systémů jednotlivých krajů[10] – obvykle při zadání filtru nebo „rozšířeného zadání“. Podobně slouží různé aplikace (např. pro PID Lítačka). Budoucí směřování povede k dalšímu propojování dopravních systémů a nejspíš i k sjednocení způsobů vyhledávání.[11]

Brno – služba dopravního asistenta

Dopravní podnik města Brna nabízí asistenci pro starší a handicapované cestující nebo rodiče se třemi a více dětmi předškolního věku. Na telefonním čísle je možné den předem objednat zdarma doprovod během cest prostředky MHD na území města Brna, tj. z výchozí do cílové zastávky, včetně přestupů. Asistent poskytuje osobní pomoc při nástupu, pohybu ve vozidle, při výstupu, vyhledávání spoje, pomoc při dodržování smluvních přepravních podmínek, informace o průběhu cesty, řešení neočekávaných situací cestujícího aj.

Službu DPMB poskytuje pro předem určenou cestu, a to v pracovní dny od 6 do 18 hodin, po dohodě i mimo tuto dobu.

Zdroj: https://www.dpmb.cz/dopravni-asistent

Brno – MHD přístupná pro osoby se zrakovým a sluchovým omezením

V rámci projektu *„Přístupnost MHD pro osoby se smyslovým znevýhodněním"* nabídl Dopravní podnik města Brna jako první v ČR informace pro cestující kompletně v českém znakovém jazyce. Podařilo se prosadit například specifické hlášení ve vozech „Výstup do vozovky", které může v kritické chvíli zachránit zdraví. Kromě toho vznikl unikátní hmatový plán vnitřku brněnských tramvají, díky kterému si nevidomý může „načíst" prostor vozu dřív, než do něj nastoupí. Atlas je doplněn i o nahrávky zvuků přijíždějících vozů (pro snazší identifikaci typu tramvaje sluchem).

Příklady dobré praxe:

Francie, Toulouse

Zlepšení přístupnosti autobusového nádraží Jeanne d'Arc v Toulouse díky systému Vectorial® [1212]



Obrázek 4: Moduly Vectorial posloužily při zajištění přístupnosti na autobusovém nádraží v Toulouse.
Foto: ZICLA

Cílem tohoto projektu bylo v roce 2022 zajistit, aby autobusy zastavovaly v souladu s předpisy o přístupnosti. Přitom bylo třeba najít levné řešení, které by problémy řešilo dočasně do kompletní rekonstrukce autobusového nádraží plánované na rok 2026. Dalšími klíčovými faktory byla omezená nosnost povrchu nádraží, pod nímž se nachází parkoviště a podchod a potřeba přístupu z obou stran zastávek.

Zpřístupnění nástupních ostrůvků autobusového nádraží objednala společnost Tisséo (dopravní operátor města) v roce 2022. Řešení prostřednictvím barevných vymezených přístupových koridorů, ostrůvků a nájezdových ramp navrhla firma ZICLA, která zde využila moduly Vectorial v konfiguraci ostrůvků. Přístup na nástupní ostrůvky je teď možný i pro invalidní vozíky z obou stran. Rozhodujícími faktory, proč společnost Tisséo zvolila toto řešení, byla modularita, možnost přizpůsobení barvy a povrchu modulů, oboustrannost a skutečnost, že se jedná o 100% recyklovatelný a recyklovatelný produkt.



Obrázek 5: Jednoduché modulární systémy zajišťující bezbariérový přístup do prostředků veřejné dopravy.
Foto: ZICLA

Zajímavé internetové odkazy k opatření:

Na stránkách
https://www.zicla.com/en/vectorial/
jsou k vidění různá modulární řešení, která nabízejí rozšíření chodníku u zastávky do vozovky a zarovnání nástupní plochy s parkovacím pruhem, usnadňují bezbariérový nástup a zároveň umožňují autobusům zastavit v zastávce bez velkých pohybů do stran. Přitom často řeší kolizní situace s procházející cyklostezkou.

Bus users jsou nevládní organizace, která v UK se snaží zajistit, aby měl každý přístup k co nejlepšímu dopravnímu spojení bez ohledu na svoje specifické potřeby. Zastávají se práv cestujících, ale zároveň nabízejí pro dopravce zpracování plánů na zlepšení autobusové dopravy.

https://bususers.org/

Brožurka **Improving access to public transport** o zlepšování přístupu k veřejné dopravě byla zpracovaná v roce 2004 Mezinárodním dopravním fórem (ECMT, tedy European Conference of Ministers of Transport), Činnost mezivládní organizace spadá teď pod International Transport Forum (ITF) při OECD. Publikace je dostupná z:
https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/04access.pdf

Skupina odborníků z Akademie věd a tří univerzit (UK, MUNI, MENDELU) vnímá odlišnost lidských těl nikoliv jako omezení, ale jako příležitost ke zvyšování citlivosti vůči prostoru kolem nás. O celé řadě inspirativních projektů informují na stránkách https://geografieznevyhodneni.cz/.

Použité zdroje a doporučená literatura:

CIHT. (2015). *Publications. Streets and transport in the urban environment*. [Webová stránka. Obsahuje odkazy na dokumenty pdf z různých oblastí dopravy a urbanismu. Např. Planning for Walking. Designing for Walking.] Dostupné z:
https://www.ciht.org.uk/knowledge-resource-centre/resources/streets-and-transport-in-the-urban-environment/

CIHT. (2015a). *Planning for Walking*. Chartered Institution of Highways and Transportation, London.

CIHT. (2015b). *Designing for Walking*. Chartered Institution of Highways and Transportation, London.

CDV. (2013) *Metodika pro hodnocení kvality vybavení zastávek v hromadné osobní dopravě*. [Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., hlavní řešitel Ing. Bohuslav Dokoupil.] Dostupné z:
https://cdv.gov.cz/file/teipt-metodika-hodnoceni-kvality-vybaveni-zastavek-hod/

ČVUT. (2016, aktualizováno 2020). *Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury*. Dostupné ze stránek Ministerstva pro místní rozvoj ČR:
https://mmr.gov.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/uzemni-planovani/stanoviska-a-metodiky-k-zakonu-c-183-2006-sb-,-do/9-ostatni-stanoviska-a-metodiky/standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury

Kosok, Ph. a kol. (2020) *Zu Fuss zur Haltestelle. Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle*. [VCD – Dopravní klub Německa. Projekt byl financován Německým spolkovým úřadem pro životní prostředí a Spolkovým ministerstvem životního prostředí, ochrany přírody a jaderné bezpečnosti na základě usnesení německého Spolkového sněmu.] Dostupné z:
https://www.vcd.org/themen/fussverkehr/zu-fuss-zur-haltestelle/berlin

Hillnhütter, H. a kol. (2024). *Der Weg zu Fuß zur Haltestelle – ein blinder Fleck in der Mobilitätsforschung?* DIfU – Deutsches Institut für Urbanistik. Impulse 5/24. Dostupné z:
https://difu.de/publikationen/2024/der-weg-zu-fuss-zur-haltestelle-ein-blinder-fleck-in-der-mobilitaetsforschung

Pharoah, T. (2018) *Buses in Urban Developments Principal*. FCIHT, Chartered Institution of Highways & Transportation. Dostupné z:
https://www.ciht.org.uk/media/4459/buses_ua_tp_full_version_v5.pdf

ÚAP Praha. (2025). Portál územního plánování hlavního města Prahy. [Webová stránka.] *Územně analytické podklady hl. m. Prahy*. Kapitola 3.2.4 *Dostupnost veřejné hromadné dopravy*. [Navštíveno 10. 11. 2025.] Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2025. Dostupné z:
https://uap.iprpraha.cz/texty/600/3.2.4

ÚAP Brno. Portál územního plánování města Brna. [Webová stránka.] *Územně analytické podklady Brna*. Kapitola 07. *Dopravní infrastruktura*. [Navštíveno 10. 11. 2025.] Odbor územního plánování a rozvoje, 2024. Dostupné z:
https://upmb.brno.cz/wp-content/uploads/2024/12/07_Dopravni_infrastruktura.pdf,
str. 21-22.

VCD (Dopravní klub Německa) (2019) *Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle*. Dostupné z:
https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Fussverkehr/Zu_Fuss_zur_Haltestelle/VCD_Leitfaden_fuer_gute_Wege_zur_Haltestelle_2019.pdf.

Poznámky

1. 3.2.4 Dostupnost veřejné hromadné dopravy Zdroj:
https://uap.iprpraha.cz/texty/600/3.2.4.

2. Zdroj: https://uap.iprpraha.cz/texty/600/3.2.4.
Dostupnost v Brně podle ÚAP města Brno:
https://upmb.brno.cz/wp-content/uploads/2024/12/07_Dopravni_infrastruktura.pdf,
str. 21-22.

3. Na stránkách Pražské integrované dopravy jsou uvedeny nejen schválené normy a standardy zastávek jednotlivých druhů veřejné dopravy – tramvají, autobusů, vlaků, ale i pro jejich specifické formy, např. standardy pro nostalgické vlaky a další. Vyhodnocení standardů kvality pro jednotlivé druhy dopravy se v Pražské integrované dopravě provádí každé čtvrtletí.

4. Zdroj: https://www.akademiemobility.cz/verejna-doprava-a-dostupnost

5. https://www.sons.cz/Dlazba-a-hmatovy-kontrast-P4006368.html

6. Více karta Kvalita prostředí dopravních zastávek – dopravní informace

7. https://www.sons.cz/Majacky-a-jejich-umistovani-P4013017.html

8. Pharoah, T. (2018) Buses in Urban Developments Principal, FCIHT, Chartered Institution of Highways & Transportation. Dostupné z:
https://www.ciht.org.uk/media/4459/buses_ua_tp_full_version_v5.pdf

9. https://uap.iprpraha.cz/texty/600/3.2.4

10. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
https://www.idsjmk.cz/connection-finder/search,
Integrovaná doprava Plzeňského kraje
https://www.idpk.cz/jizdni-rady-a-spoje/

11. Například Integrovaná doprava Středočeského kraje (IDSK – 2017) měla na starosti regionální železniční dopravu i autobusové linky pravidelné autobusové dopravy (PAD), Středočeské integrované dopravy (SID) i Pražské integrované dopravy (PID). Společný integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje nyní pokrývá celé území Prahy a Středočeského kraje a nyní už zasahuje i do sousedních krajů, pokrývá území o rozloze 13 tisíc km čtverečních a obsluhuje více než 3 miliony obyvatel v téměř 1 300 městech a obcích. Zdroj:

https://www.idsk.cz/o-idsk

12. https://www.zicla.com/en/contact/

nebo

https://www.zicla.com/en/blog/accessible-bus-stop-designs-vectorial-system/