

PROBLEMATIKA ZASTÁVEK VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY

THE ISSUE OF PUBLIC TRANSPORT STOPS

Jaroslav Kleprlík¹

Anotace: Příspěvek shrnuje statistická data z ČR k veřejné linkové dopravě a k zastávkám určeným pro zajištění dopravní obslužnosti. V příspěvku je prezentováno členění zastávek a definována jejich úloha. Hlavní částí příspěvku je uvedení problémů v oblasti zastávek a předložení návrhů na jejich řešení v oblasti umístění a označení zastávky, bezbariérového přístupu, technického stavu a čistoty i vybavenosti.

Klíčová slova: bezbariérovost, dopravní obslužnost, majitel zastávky, osobní doprava, označnick, zastávka

Summary: The article summarizes statistical data from the Czech Republic about public line transport and stops designated for provision of transport services. The article presents segmentation of stops and gives a definition of their tasks. The main part of the article describes stops problems and gives proposals to their solutions in location and identification, wheelchair accessible, technical condition, cleanness and amenities.

Key words: wheelchair accessible, transport service, the owner of stops, passenger transport, stop indication, stop.

ÚVOD

V České republice bylo podle Statistické ročenky ČR 2010 (1) k 31.12.2009 celkem 6 249 obcí. Za rok 2009 bylo, podle Ročenky dopravy ČR 2010 (2), v autobusové dopravě přepraveno 367 648 tis. osob, z toho v pravidelné linkové dopravě 334 283 tis. osob, z toho linkovou vnitrostátní dopravou 333 071 tis. osob, z toho ve veřejném zájmu 294 226 tis. osob. Tato čísla od roku 2005 vykazují neustálý pokles cestujících. Za rok 2009 bylo, podle Ročenky dopravy ČR 2010, v pracovní den realizováno 329 267 autobusových spojů, v sobotu 77 158 autobusových spojů a v neděli a ve svátek 85 097 autobusových spojů. Tato čísla vykazovala v roce 2009 oproti roku 2008 pokles. Trend vývoje počtu autobusových spojů v pracovní den od roku 2005 do roku 2008 vykazoval růst, od roku 2008 dochází k poklesu. Celkový trend od roku 2005 vykazuje růst počtu spojů v sobotu, růst počtu spojů v neděli a ve svátek. Dle informace z Celostátního informačního systému o jízdních řádech (CIS JŘ) provozovaného firmou CHAPS spol.s.r.o. (3) bylo v ČR k 31.12.2009 provozováno cca 900 mezinárodních autobusových linek, cca 2 500 dálkových autobusových linek a cca 137 000 regionálních autobusových linek a cca 12 000 linek spadajících pod městskou hromadnou dopravu. Dále dle CIS JŘ je na území ČR cca 39 000 zastávek.

¹ doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, ČR, Tel.: +420 46 603 6431, Fax: +420 46 603 6303, E-mail: Jaroslav.Kleprlik@upce.cz

Cílem tohoto příspěvku je poukázat na nedostatky v oblasti zastávek veřejné linkové dopravy, demonstrovat je na konkrétních příkladech a navrhnout opatření vedoucí k jejich odstranění.

1. ÚLOHY ZASTÁVEK

Pro zajišťování veřejné hromadné dopravy a především dopravní obslužnosti území je velmi důležité vhodné navržení trasy linky a umístění zastávek a přestupních uzlů včetně jejich označení a vybavení. Tyto uzly patří k významným bodům dopravní sítě, protože jsou místy vzniku a zániku přepravních vztahů. V případě veřejné linkové dopravy patří k uvedeným bodům autobusové zastávky, autobusová nádraží, v případě drážní dopravy jsou těmito body trolejbusové zastávky, tramvajové zastávky, železniční zastávky, železniční stanice a stanice metra. Jejich hlavní úlohou je zajistit:

- Místo pro zastavování vozidel (vlaků),
- bezpečný přístup na zastávku, nádraží, nástupiště a stanoviště na nástupištech,
- bezpečný nástup, výstup a přestup cestujících,
- dostupnost všem kategoriím osob - osobám s dětskými kočárky a s malými dětmi, starším osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace,
- kulturnost přepravy,
- ochranu před nepříznivými povětrnostními vlivy,
- v místech s vyšší frekvencí cestujících i komplex služeb přepravní povahy (např. úschovny zavazadel, informační středisko, atd.) a doplňkových služeb (např. WC, občerstvení).

Příspěvek se výběrově zaměřuje na autobusové zastávky a zastávky městské hromadné dopravy. Návrh, vybavení, umístění, přístup, dostupnost, údržba a úklid zastávky by měly společně podporovat poptávku po veřejné hromadné dopravě. Zastávky je také třeba umísťovat k významným zdrojům výchozího, přestupního a cílového místa cestujících. Především v blízkosti škol, protože žáci a studenti středních škol sami nemohou využívat individuální automobilovou dopravu a jsou početnými a významnými zákazníky veřejné hromadné dopravy.

2. ČLENĚNÍ ZASTÁVEK

Členění zastávek, jejich navrhování, umísťování a vybavení stanoví ČSN 73 6425-1 (4), dělení přestupních uzlů, jejich navrhování a umísťování stanoví ČSN 73 6425-2 (5). Uvedené normy nahradily původní normu ČSN 73 6425 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky.

Zastávky se dle ČSN 73 6425-1 (4) člení na:

- autobusové a trolejbusové,
- tramvajové,
- sdružené, které jsou kombinací předchozích typů.

Z hlediska přestupů je třeba preferovat zřizování sdružených zastávek, které jsou kombinací autobusových, trolejbusových nebo tramvajových zastávek. Zde lze umožnit přestup v témže bodě bez nutnosti přecházení a je tak zajištěna prostorová návaznost.

3. VYBRANÉ PROBLÉMY AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK A MOŽNOSTI JEJICH ŘEŠENÍ

K vybraným problémům autobusových zastávek uvedeným v tomto příspěvku patří:

- umístění zastávky,
- bezbariérovost, bezpečný přístup a bezpečnost na zastávce,
- technický stav zastávky a čistota na zastávce,
- vybavenost.

3.1 Umístění zastávky

Dle ČSN 73 6425-1 (4) se mají zastávky veřejné linkové dopravy, které zajišťují místní dopravní obslužnost, umísťovat tak, aby docházková vzdálenost z výchozích a cílových míst v obci nebyla větší než 500 m. V odůvodněných případech mohou být vzdálenosti přiměřeně upraveny podle místní potřeby. Pojem místní dopravní obslužnost není nikde definován a bylo by lépe ji označit a nadefinovat v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (6) jako dopravní obslužnost obce. Dále pojem „přiměřeně“ je dosti sporný a není stanoveno či potřeby. Jde snad o cestujícího, který bude mít případně delší docházkovou vzdálenost a bude ji vůbec ochoten akceptovat? V případě dopravní obslužnosti kraje zajišťované u „meziměstské“ veřejné linkové dopravy bývá docházková vzdálenost v mnoha případech vyšší než 500 m. Zde lze využít připomínek k vhodnosti umístění (případně i vybavení) zastávky od zástupců obce (starosta), od zástupce sdružení obcí v rámci mikroregionu, z místních znalostí řidičů či dopravce. Dále by bylo vhodné zpracovat analýzu dostupnosti zastávek např. organizátorem Integrovaného dopravního systému (IDS). Také je třeba vyhodnotit frekvenci cestujících na zastávce (např. z pokladen pro tisk a výdej jízdenek u řidiče, případně z označených jízdenek). Až po analýze stanovit docházkovou vzdálenost pro městskou hromadnou dopravu, pro příměstskou a meziměstskou autobusovou dopravu v normě třeba i odstupňovaně podle:

- velikosti sídla a jeho občanské vybavenosti (počet obyvatel, rozloha obce, poloha škol, firem, zdravotnických zařízení, úřadů a významných objektů v obci),
- počtu linek a spojů na zastávce,
- frekvence cestujících na zastávce,
- izochor velikosti pokrytí obce docházkovou vzdáleností od zastávky (např. v okruhu do 250 m pokryjí X% rozlohy obce, do 500 m X% rozlohy obce, atd.).

Docházkové vzdálenosti navrhuje autor příspěvku stanovit odstupňovaně do čtyř pásem:

- do 250 m,
- od 250 m do 500 m,
- od 500 m do 1000 m,
- od 1000 do 1500 m.

Se stoupající vzdáleností budou samozřejmě cestující využívání veřejné hromadné dopravy stále více odmítat. V normě uváděná vzdálenost do 500 m by měla být maximálně dodržena. Ve výjimečných případech doporučuje autor příspěvku stanovit i následující dvě pásma 500 m – 1000 m a 1000 m – 1500 m, nad 1500 m již nemá cenu s využíváním autobusové zastávky uvažovat. V případě uvažované průměrné rychlosti chůze 5 km/h by totiž docházková doba na zastávku činila v uvedených čtyřech pásmech 3 minuty, 6 minut, 12 minut a 18 minut.

Příklady umístění zastávek stanoví ČSN 73 6425-1 (4) pro jednotlivé typy zastávek. Některé obrázky z této normy jsou pouze schématické. Pro větší názornost jsou v příspěvku uvedeny obrázky vybraných nejčastějších typů zastávek. Autobusová zastávka mimo jízdní pruh (fyzicky oddělená) – Typ I je na obrázku 1. Autobusová zastávka mimo jízdní pruh bez fyzického oddělení (v zálivu) – Typ II je na obrázku 2. Autobusová zastávka na jízdním pruhu s objížděním v jízdním pruhu pro protisměr – Typ III je na obrázku 3.



Zdroj: foto autor

Obr. 1 - Autobusová zastávka Pardubice, Dubina (směr z Pardubic) mimo jízdní pruh (fyzicky oddělená) – Typ I



Zdroj: foto autor

Obr. 2 - Autobusová zastávka Pardubice, Dubina (směr do Pardubic) mimo jízdní pruh bez fyzického oddělení – v zářezu - Typ II



Zdroj: foto autor

Obr. 3 - Autobusová zastávka MHD v Pardubicích Dubina, Centrum, na jízdním pruhu s objížděním v jízdním pruhu pro protisměr –Typ III

3.2 Bezbariérovost, bezpečný přístup a bezpečnost na zastávce

Jedním z významných ukazatelů kvality a úrovně služeb je bezbariérovost dopravy na zastávkách. Jejím cílem je zajistit rychlý, pohodlný a bezpečný nástup a výstup cestujících s vazbou mezi podlahou vozidla a stavební úpravou nástupní hrany a celé plochy nástupiště. Toto je již zajišťováno provozem nízkopodlažních vozidel i úpravami nástupní plochy, viz. obrázek 4.



Zdroj: foto autor

Obr. 4 - Sdružená zastávka MHD v Pardubicích Stavařov, mimo jízdní pruh bez fyzického oddělení (v zálivu) – Typ II s úpravou nástupní plochy

Otázky bezbariérovosti a bezpečnosti však nejsou řešeny komplexně s navazujícím napojením nástupní plochy na přístupové chodníky a umožněním bezbariérového přístupu na zastávku či nástupiště. Jedním z negativních příkladů je zastávka Pardubice, k nemocnici, viz. obrázek 5, kde sice zastavují nízkopodlažní autobusy, ale přístup na zastávku je po schodišti, viz. obrázek 6 vpravo. Stejně tak zde není řešen bezbariérový přestup ze železniční dopravy

ze zastávky Pardubice, Pardubičky ze směru od České Třebové na autobusovou zastávku Pardubice, k nemocnici. Zde je mezi nástupišti dvakrát zábradlí, viz. obrázek 7. Pro přestup a překonání cca 5 m úrovně vzdálenosti je třeba sejít do podchodu 26 schodů (z nástupiště železniční zastávky mohou handicapované osoby použít plošinu, viz. obrázek 6 vlevo), použít podchod cca 5 m a vyjít z podchodu 28 schodů, kde již plošina není, na autobusovou zastávku, viz. obrázek 6 vpravo.



Zdroj: foto autor

Obr. 5 - Zastávka Pardubice, k nemocnici



Zdroj: foto autor

Obr. 6 - Přestup mezi železniční zastávkou Pardubice, Pardubičky a zastávkou Pardubice, k nemocnici (vlevo pohled na schodiště z nástupiště směr od České Třebové do podchodu s možností plošiny, vpravo pohled na schodiště na autobusovou zastávku)



Zdroj: foto autor

Obr. 7 - Zábradlí mezi železniční zastávkou Pardubice, Pardubičky a autobusovou zastávkou Pardubice, k nemocnici – pohled z nástupiště směr od České Třebové

Dalším problémem je pak například i vazba přechodů, chodníků a nástupiště zastávky, kde často bývají obrubníky, které „znepříjemňují“ přístup na zastávku a mohou být jedním z prvků odmítání veřejné hromadné dopravy. Příkladem špatného napojení je případ zastávky MHD Pardubice, Rosice, Kréta viz. obrázek 8.



Zdroj: foto Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D.

Obr. 8 - Obrubník v cestě přístupu na zastávku Rosice, Kréta

3.3 Technický stav zastávky a čistota na zastávce

Technický stav zastávky a kultura prostředí představují jeden z významných faktorů kvality dopravy a přispívají k přijetí či odmítání veřejné hromadné dopravy.

Zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů (7) stanoví pro oblast zastávek v § 18 povinnost dopravce ve veřejné linkové dopravě zřídit označnickou zastávku, pokud zastávka nebyla označnickou vybavena, na všech označnicích vyvěsit schválený jízdní řád a název zastávky, v městské autobusové dopravě dále číslo linky; u zastávky městské autobusové dopravy určené pouze pro výstup cestujících není vyvěšení jízdního řádu a čísla linky povinné. Dále musí dopravce zajistit údržbu označnickou a dalšího zastávkového vybavení (přístřešek, zařízení pro vyvěšení jízdního řádu) pokud je jeho majitelem, nebo přispívat na jeho údržbu majiteli označnickou dalšího zastávkového vybavení na smluvním základě.

Zde mohou vzniknout problémy v případě sdružených zastávek a dále u zastávek, které využívá nebo bude chtít využívat více dopravců. Proto autor příspěvku navrhuje jasně stanovit následující tři body:

1. **vlastníka zastávky** – zde je třeba postupovat v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (8), který:
 - v §12 stanoví, že součástí pozemní komunikace jsou:
 - zastávkové pruhy linkové osobní dopravy,
 - svislé dopravní značky – tedy i následující informativní značky jiné: značka Zastávka IJ 4a a IJ 4b, Zastávka autobusu IJ 4c, Zastávka tramvaje IJ 4d, Zastávka trolejbusu IJ 4e,
 - vodorovné dopravní značky tedy i V11a Zastávka autobusu nebo trolejbusu a V11b Zastávka tramvaje.

- v §14 stanoví, že součástí pozemní komunikace nejsou:
 - nástupní ostrůvky,
 - označníky zastávek,
 - čekárny linkové osobní dopravy a veřejné hromadné dopravy,
 - autobusová nádraží.

Zde vzniká problém, že dle ČSN 736425-1 bodu 5.6.1.2 je součástí označníku informativní značka jiná: Zastávka IJ 4a nebo IJ 4b, ale dle zákona č. 13/1997 Sb., je značka součástí pozemní komunikace a označník není součástí pozemní komunikace.

V normě ČSN 736425-1 je také v bodě 5.6.1.2 bod b) nesprávný odborný pojem „...názvy přepravců...“, kde správně má být dopravců. Dle obchodního zákoníku je přepravce odesílatel nebo příjemce.

S ohledem na možnost využívání zastávky více dopravci by stálo za zvážení převést celý označník zastávky jako součást pozemní komunikace (kromě soukromých autobusových nádraží).

2. **zřizovatele a provozovatele označníku** – tím je v současnosti dle zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů dopravce. Nově by jím mohl být vlastník pozemní komunikace, přičemž provoz a údržbu by zajišťoval správce pozemní komunikace (mimo vývěsek jízdních řádů, které by si zajišťoval dopravce). V případě zastávek MHD by vlastníkem mohla být obec, u meziměstské linkové dopravy kraj, pod něž spadá dopravní úřad, který bude schvalovat udělení licence na linku (případně dávat stanoviska), na které se daná zastávka nachází a správcem označníku správce pozemních komunikací. Přínosem by bylo to, že do provozu zastávky negativně nezasáhne případný konkurenční střet zájmů dopravců a dopravní úřad bude mít přehled o využívání zastávky.
3. **majitele vybavení zastávky** – dle ČSN 736425-1 (4) patří k vybavení zastávky označení, čekárny a přístřešky, osvětlení, hygienické zařízení a provozní vybavení. Mezi vybavení by mohly být doplněny navíc lavičky a odpadkové koše, naopak označení z vybavení přesunout k zřízení a provozu označníku. Vlastníkem vybavení zastávky by mohla být stanovena obec, v jejímž katastru se zastávka nachází a jejíž obyvatelé či návštěvníci ji využívají. Ve velkých obcích by správcem byly (často už i jsou) technické služby města. V menších obcích by mohlo být využito např. nezaměstnaných osob, nebo na dohodu o provedení práce (případně na dohodu o pracovní činnosti) vybraných osob. Zde by přínos spočíval v adresnosti majitele i správce a zlepšení péče o vybavení zastávky.

Další možností stanovení zřizovatele a provozovatele označníku, případně i majitele vybavení zastávky je využít činnosti organizátora IDS, který by mohl být jeho vlastníkem i správcem a dále případně dodavatelem informací o zastávkách do Celostátního registru zastávek pro Celostátní informační systém o jízdních řádech (CIS JŘ).

Jiným přístupem k rozvoji zastávek a jejich „zkulturnění“ je možnost využití projektů PPP (Public Private Partnership), který využívá spolupráce veřejného a soukromého sektoru.

Příkladem je město Ústí nad Labem, které uzavřelo smlouvu o pronájmu zastávek s firmou euroAWK, s.r.o. Za celkový stav vybraných zastávek MHD v Ústí nad Labem, včetně financování jejich výstavby, oprav a údržby, bude kompletně zodpovědný soukromý investor firma euroAWK, s.r.o., která se zabývá venkovní reklamou. Firma jako provozovatel zastávek bude mít příjem z reklamy na zastávkách, městu prvních sedm let bude platit 10 000 Kč ročně a poté 10% z reklamy. Smlouva se společností je do roku 2025 (9).

Technický stav, čistota a kultura zastávky závisí nejen na vlastníkově a správci vybavení zastávky (např. zda umístí a vyváží odpadkové koše), ale především na jejich uživatelích. Pěkná a čistá zastávka je také vizitkou obce, v jejímž katastru se nachází.

3.4 Vybavenost zastávek

Mezi vybavenost zastávky definuje norma označení, čekárny a přístřešky, osvětlení, hygienické zařízení a provozní vybavení. Zde by stálo za zvážení rozdělit zastávky na kategorie a taxativně stanovit, jaké vybavení musí být na zastávce příslušné kategorie.

ZÁVĚR

Zastávka je místo, kde dochází poprvé k přímému fyzickému kontaktu cestujícího s veřejnou hromadnou dopravou. Její umístění, přístupnost, dostupnost, vybavení a technický stav včetně čistoty se podílejí na rozhodnutí o tom, zda veřejnou hromadnou dopravu opět využije. V oblasti autobusových zastávek i zastávek městské hromadné dopravy je stále co zlepšovat. Cílem tohoto příspěvku proto bylo poukázat na nedostatky v oblasti zastávek veřejné linkové dopravy, demonstrovat je na konkrétních příkladech a navrhnout opatření vedoucí k jejich odstranění. Za tímto účelem byl v příspěvku předložen návrh čtyř kritérií pro odstupňování docházkových vzdáleností na zastávku a následné rozdělení docházkových vzdáleností do čtyř pásem. Dále příspěvek navrhl změny ve vlastnictví zastávek, změny zřizovatele a provozovatele označnicku a změny majitele vybavení zastávky. Navržené změny přispějí ke zvýšení kultury cestování a k vyššímu využívání veřejné hromadné dopravy.

Příspěvek vznikl za podpory Institucionálního výzkumu MSM 0021627505 „Teorie dopravních systémů“ Univerzity Pardubice.

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) Statistická ročenka České republiky 2010.
- (2) Ročenka dopravy České republiky 2010.
- (3) Portál jízdnic řádů [online]. c2011 [cit. 2010-08-31]. Dostupné z: <<http://www.portal.jizdnirady.cz>>.
- (4) ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 1: Navrhování zastávek.
- (5) ČSN 73 6425-2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – část 2: Přestupní uzly a stanoviště.

- (6) Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.
- (7) Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů.
- (8) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.
- (9) Integrované stránky Regiony24.cz [online]. c2011 [cit. 2011-08-31]. Dostupné z <<http://www.regiony24.cz/11-91324-o-zastavky-mestske-dopravy-se-v-usti-nad-labem-postara-soukroma-firma>>.