

ANALÝZA STAVU AUTOBUSOVÝCH A TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK V LK



Mgr. Radim Šarapatka a kol.
KORID LK, spol. s r.o.

Verze 1.3
18.10.2017

VERZE DOKUMENTU

Verze	datum, čas		Změnil
1.1	22.9.2017, 16:00	Úvodní draft dokumentu	RŠ
1.2	29.9.2017, 15:00	Zpracovány revize a připomínky KORID LK	RŠ
1.3	18.10.2017 16:00	Neautorizované zpracování připomínek KORID LK, KULK OD, KSSLK, ŘSD, Silnice LK	RŠ

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka	Význam
Bezbariérová vyhláška	Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb – upřesňuje stavební zákon č. 183/2006
CIS JŘ	Celostátní informační systém jízdních řádů
ČSN 73 6425-1	Česká státní norma: Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek
DSOJ	Dopravní sdružení obcí Jablonecka (Bedřichov, Janov nad Nisou, Jablonec nad Nisou, Lučany nad Nisou, Nová ves nad Nisou, Pulečný, Rychnov u Jablonce nad Nisou)
IDCIS	Jedinečné identifikační číslo autobusové zastávky v Celostátním informačním systému jízdních řádů
IDOL	Integrovaný systém veřejné dopravy Libereckého kraje
KORID LK	KORID LK, spol. s r.o. – koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje
KSSLK	Krajská správa silnic Libereckého kraje
KULK OD	Krajský úřad Libereckého kraje Odbor dopravy
LK	Liberecký kraj
MHD	Městská hromadná doprava
PAD	Příměstská autobusová doprava
Pasport	Mapový server Odboru dopravy – mapová aplikace Pasport autobusových zastávek LK z projektu NisaGo
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Vlastník/správce komunikace	Vlastník, nebo správce komunikace určený na základě ust. § 9 zákona 13/1997 o pozemních komunikacích

SEZNAM TABULEK:

TABULKA 1: STANOVIŠTĚ ZASTÁVEK V LK DLE DRUHU	7
TABULKA 2: SPRÁVA JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ ZASTÁVKY	8
TABULKA 3: POČET ZASTÁVEK A STANOVIŠTÍ V LK DLE KATEGORIE PŘILEHLÉ KOMUNIKACE	9
TABULKA 4: ZASTÁVKY NA ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍCH VE VLASTNICTVÍ JINÝCH SUBJEKTŮ NEŽ OBCÍ, LIBERECKÉHO KRAJE, NEBO STÁTU VE SPRÁVĚ ŘSD	9
TABULKA 5: SPRÁVCI OZNAČNÍKŮ ZASTÁVEK	10
TABULKA 6: STANOVIŠTĚ ZASTÁVEK V LK VYBAVENÁ VDZ V 11A	15
TABULKA 7: STANOVIŠTĚ ZASTÁVEK V LK VYBAVENÁ DZ IJ 4C (ZAČÁTEK ZASTÁVKY)	16
TABULKA 8: TYPY DOPRAVNÍCH PROSTORŮ STANOVIŠTÍ ZASTÁVEK V LK	17
TABULKA 9: STANOVIŠTĚ ZASTÁVEK V LK S ODDĚLENÝM STÁNÍM DLE TŘÍDY KOMUNIKACE	18
TABULKA 10: NEJVYŠŠÍ POVOLENÁ RYCHLOST NA PŘILEHLÝCH KOMUNIKACÍCH STANOVIŠTÍ ZASTÁVEK V LK (BEZ TRAM MIMO SIL. KOM.)	21
TABULKA 11: VIDITELNOST STANOVIŠTÍ ZASTÁVEK V LK ZE SMĚRU JÍZDY	22
TABULKA 12: ZPOMALOVACÍ PRVKY PŘED/ZA STANOVIŠTÍ ZASTÁVEK V LK	23
TABULKA 13: NÁSTUPNÍ PLOCHA STANOVIŠTÍ V LK	26
TABULKA 14: PRŮMĚRNÉ A NEJČASTĚJŠÍ HODNOTY DÉLKY, ŠÍŘKY NÁSTUPIŠTĚ A VÝŠKY NÁSTUPNÍ HRANY	28
TABULKA 15: ČEKÁRNY A PŘÍSTŘEŠKY NA STANOVIŠTÍCH ZASTÁVEK V LK DLE TYPU	31
TABULKA 16: ZASTÁVKY VYBAVENÉ ZASTÁVKOVÝM INFORMAČNÍM SYSTÉMEM V LK	41

SEZNAM OBRÁZKŮ:

OBRÁZEK 1: NADBYTEČNÝ OZNAČNÍK DOPRAVCE KOKOŘÍNSKÝ SOK V ZASTÁVCE DOKSY, STARÉ SPLAVY, OTOČKA (STANOVIŠTĚ S NÁSTUPIŠTĚM A OZNAČNÍKEM JE VEDLE)	11
OBRÁZEK 2: VÝŘEZ MAPY PASPORTU – ZASTÁVKA KOŘENOV, REJDICE, CHATA ESPERO – ČEKÁRNA NA SOUKROMÉM POZEMKU Č. 304/1 VZNIKLA ÚDAJNĚ BEZ VĚDOMÍ MAJITELE	12
OBRÁZEK 3: ČEKÁRNA STANOVIŠTĚ 3 ZASTÁVKY MŘÍČNÁ, KŘÍŽ. SE SAMOSTATNÝM PARCELNÍM ČÍSLEM (ST. 260)	12
OBRÁZEK 4: POZEMKY NA MÍRU PO VÝSTAVBĚ DVOU OKRUŽNÍCH KŘÍŽOVATEK U ZASTÁVKY ČESKÁ LÍPA, PURKYŇOVA - NEMOCNICE.	13
OBRÁZEK 5: DOPRAVNÍ ZNAČKA - OZNAČNÍK ZASTÁVKY IJ 4B (KULATÝ) A IJ 4A (HRANATÝ)	15
OBRÁZEK 6: DOPRAVNÍ ZNAČKA IJ 4C (ZAČÁTEK ZASTÁVKY) A VODOROVNÁ DOPRAVÍ ZNAČKA V 11A (ZASTÁVKA AUTOBUSU)	15
OBRÁZEK 7: ZASTÁVKA HEŘMANICE - STANOVIŠTĚ VE SMĚRU OD DĚTŘICHOVA (NADBYTEČNÁ V 11A, IJ 4C A NAVÍC DZ IJ 4B MÁ ZVĚTŠENÝ PRŮMĚR 70 CM, JAKO BY MĚLA BÝT UMÍSTĚNA NA DÁLNICI.	16
OBRÁZEK 9: SVOR, OTOČKA – JEDINÉ STANOVIŠTĚ PRO OBA SMĚRY	18
OBRÁZEK 8: . VOLFARTICE, OBÚ. - DVĚ STANOVIŠTĚ	18
OBRÁZEK 10: RÁDLO, ODBOČKA – JEDINÉ STANOVIŠTĚ PRO OBA SMĚRY	18
OBRÁZEK 12: ZÁKAZ STÁNÍ S UPŘESNĚNÍM V ZASTÁVCE PŘÍKRÝ	19
OBRÁZEK 11: SPECIFICKÝ PŘÍKLAD OMEZENÍ PRO JÍZDU AUTOBUSU – ZÁKAZ VJEZDU A DODATKOVÁ TABULE VYMEZUJÍCÍ ČAS PRŮJEZDU SPOJŮ LINKY 88 ZE ZASTÁVKY BÍLÁ, HRADČANY, ODB. CHVALČOVICE PO ÚZKÉM KLESÁNÍ SIL. Č. III/27711. DO ČESKÉHO DUBU. VE DRUHÉM SMĚRU JE PAK OBDOBNÁ ZNAČKA.	19
OBRÁZEK 13: ČTYŘI STANOVIŠTĚ ZASTÁVKY BÍLÁ, DEHTÁRY PŘI ZAJÍŽDCE DO ZASTÁVKY BÍLÁ, CHVALČOVICE VYUŽÍVANÉ VŠEMI SMĚRY. FOTO ZE SEVERNÍHO SMĚRU.	19
OBRÁZEK 14: STEZKA PRO PĚŠÍ A CYKLISTY V ZASTÁVCE RADOSTNÁ P. KOZ., LESTKOV, POD SKÁLOU	20
OBRÁZEK 15: VJEZD VE VYŘAZOVACÍM ÚSEKU ZASTÁVKOVÉHO ZÁLIVU V ZASTÁVCE MNÍŠEK, SLOVÁKOV	20
OBRÁZEK 16: STANOVIŠTĚ ZASTÁVKY PŘÍŠOVICE, HL. SIL. NA DÁLNIČNÍM PŘIVADĚČI (130 KM/H)	22
OBRÁZEK 17: KOMBINACE VÍCE ZPOMALOVACÍCH PRVKŮ (OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA S VJEZDOVÝM OSTRŮVKEM A PŘECHODEM) A PŘÍKAZOVÁ DZ "NEOBJÍŽDĚJ AUTOBUS" U STANOVIŠTĚ ZASTÁVKY JABLONEC N. NISOU, TURNOVSKÁ.	23
OBRÁZEK 18: OSVĚTLENÍ STANOVIŠTÍ ZASTÁVEK V LK	24
OBRÁZEK 19: NEZÁVISLÉ OSVÍCENÍ S VYUŽITÍM SOLÁRNÍ ENERGIE V ZASTÁVCE SOSNOVÁ, RAMŠ	24
OBRÁZEK 20: DOSVĚTLENÍ ZASTÁVKY PROVODÍN, SRNÍ U Č. LÍPY	24
OBRÁZEK 21: JEDNO Z NEJNEBEZPEČNĚJŠÍCH STANOVIŠTÍ ZASTÁVEK V LK ZÁSADA, ŠISOVNA VE SMĚRU DO ZÁSADY	25
OBRÁZEK 22: ŠTÍTEK S BRAILLOVÝM PÍSMEM V ZASTÁVCE ŽELEZNÝ BROD, SOKOLOVNA	26
OBRÁZEK 23: ZÁSADA, ORNELA – ŽIVIČNÝ POVRCH NÁSTUPIŠTĚ SE ZABUDOVANÝMI HMATOVĚ KONTRASTNÍMI KOSTKAMI A LEPENÝM BAREVNĚ KONTRASTNÍM PÁSEM PŘI HRANĚ NÁSTUPIŠTĚ	27
OBRÁZEK 24: NOVÉ MĚSTO P. SMRKEM, ŽEL. ST. – BAREVNĚ KONTRASTNÍ PÁS PŘI HRANĚ NÁSTUPIŠTĚ JE NESPRÁVNĚ HMATOVĚ KONTRASTNÍ (MÁ BÝT POUZE BAREVNĚ KONTRASTNÍ)	27
OBRÁZEK 25: BEZBARIÉROVÝ OBRUBNÍK (TZV. "KASSELSKÝ")	28
OBRÁZEK 26: IMPROVIZOVANÁ ÚPRAVA HORNÍ HRANY NÁSTUPIŠTĚ V ZASTÁVCE LIBEREC, DOLNÍ HANYCHOV	29

OBRÁZEK 27: PONIČENÝ BETONOVÝ SILNIČNÍ OBRUBNÍK V ZASTÁVCE ŽELEZNÝ BROD,,POŘÍČÍ.....	29
OBRÁZEK 28: KAMENNÝ BEZBARIÉROVÝ OBRUBNÍK V ZASTÁVCE ŽELEZNÝ BROD,,TERMINÁL U ŽEL.ST.	29
OBRÁZEK 31: NÁSTUPNÍ HRANA ZASTÁVKY LIBEREC,,VÝCHODNÍ VYSOKÁ 25 CM.....	29
OBRÁZEK 30: SPODNÍ HRANA KAROSERIE VOZIDLA ZN. SOR V ZASTÁVCE JABLONEC N.NISOU,,ŽIŽKŮV VRCH	29
OBRÁZEK 29: JABLONEC N.NISOU,JABLONECKÉ PASEKY,NÁDR. STANOVIŠTĚ V OBLOUKU – NEVYUŽITÍ NÁSTUPNÍ HRANY	30
OBRÁZEK 32: LIBEREC,,DOBIÁŠOVA – NEJHLUBŠÍ VYJETÉ KOLEJE V LK.....	30
OBRÁZEK 33: STŘÍŠKA NA STANOVIŠTI ZASTÁVKY LÁZNĚ LIBVERDA,,POŠTA VE SMĚRU DO HEJNIC.....	32
OBRÁZEK 34: PŘÍSTŘEŠEK BEZ BOČNIC V ZASTÁVCE PŘEPEŘE	32
OBRÁZEK 35: IMPROVIZOVANÝ AUTOMATICKÝ SYSTÉM ZAVÍRÁNÍ DVEŘÍ V ZASTÁVCE PŘÍKRÝ,ŠKODĚJOV,ZIMROV	32
OBRÁZEK 36: UDRŽOVANÁ PLECHOVÁ ČEKÁRNA V ZASTÁVCE RADOSTNÁ P.KOZ.,LESTKOV,PUSTINA	32
OBRÁZEK 37: ČEKÁRNA JAKO SOUČÁST OBJEKTU HASIČSKÉ ZBROJNICE V ZASTÁVCE TANVALD,ČESKÝ ŠUMBURK,SOKOLOVNA.....	33
OBRÁZEK 38: "SKLENÍKOVÁ" ČEKÁRNA V ZASTÁVCE PROSEČ P.JEŠTĚDEM,JAVORNÍK	33
OBRÁZEK 39: "HORSKÁ ÚTULNA" V ZASTÁVCE JESTŘABÍ V KRK.,,POD ŠKOLOU	33
OBRÁZEK 40: NOVÁ ROUBENÁ ČEKÁRNA V ZASTÁVCE LUKA NA ČESKOLIPSKU	33
OBRÁZEK 41: MINIPŘÍSTŘEŠEK POSTAVENÝ V ZASTÁVCE SMRŽOVKA,,KŘIŽ. V RÁMCI PROJEKTU NA VÝSTAVBU 18 ČEKÁREN AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK A 4 NOVÝCH ŽELEZNIČNÍCH STANIC NA TANVALDSKU	34
OBRÁZEK 42: BARIÉROVÉ PŘÍSTUPNÁ ČEKÁRNA V ZASTÁVCE VÍCHOVÁ N.JIZ.,VÍCH.LHOTA,HOST.	34
OBRÁZEK 43: DODATEČNĚ ZPŘÍSTUPNĚNÁ ČEKÁRNA PO REKONSTRUKCI ZASTÁVKY RASPENAVA,,ŽEL.ZAST.LUH.....	35
OBRÁZEK 44: DOPRAVNÍ ZNAČKA - OZNAČNÍK ZASTÁVKY IJ 4B (KULATÝ) A IJ 4A (HRANATÝ)	35
OBRÁZEK 45: NADBYTEČNÉ DVOJITÉ OZNAČENÍ KULATÝM I HRANATÝM OZNAČNÍKEM V ZASTÁVCE JABLONEC N.NISOU,,NÁM.B.NĚMCOVÉ OBSLUHOVANÉ LINKAMI MHD I PAD	35
OBRÁZEK 46: HRANATÝ OZNAČNÍK IJ 4A NA ZASTÁVCE PAD KOBEROVY,HAMŠTEJN	36
OBRÁZEK 47: VARIABILITA PROVEDENÍ DOPRAVNÍ ZNAČKY OZNAČNÍK ZASTÁVKY V LK.....	37
OBRÁZEK 48: PŘESAZENÝ OZNAČNÍK V ZASTÁVCE TURNOV,,CHEMIČKA	38
OBRÁZEK 51: NÁZEV ZASTÁVKY UVEDENÝ NA VÝLEPOVÉ PLOŠE Z ČÁSTI ZAKRYTÝ JÍZDNÍMI ŘÁDY	38
OBRÁZEK 51: OZNAČNÍK S DODATKOVOU TABULKOU IDOL.....	38
OBRÁZEK 51: NÁZEV ZASTÁVKY NA ČEKÁRNĚ OSAZENÝ MĚSTEM HRÁDEK NAD NISOU	38
OBRÁZEK 55: NÁZEV ZASTÁVKY OSAZENÝ OBCÍ V BENECKU	39
OBRÁZEK 55: TABULKA S NÁZVEM POUŽÍVANÁ DOPRAVCEM ČSAD LIBEREC.....	39
OBRÁZEK 55: NÁZEV ZASTÁVKY V DZ OZNAČNÍKU POUŽÍVANÝ BUSLINE.....	39
OBRÁZEK 55: TABULKA STANDARDIZOVANÉHO ROZMĚRU S NÁZVEM POUŽÍVANÁ DOPRAVCEM ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY (EX.OSNADO)	39
OBRÁZEK 56: SLOUPKY OZNAČNÍKU ZLEVA: "HŮL", "ÁČKO", NA ČEKÁRNĚ, SPOLEČNĚ S JINÝMI DZ (NEVHODNÝ PŘÍPAD ZASTÁVKY TURNOV,,KADEŘAVEC) A NETYPOVÝ SLOUPEK DPMLJ	39
OBRÁZEK 59: SPOLEČNÝ VÝLEP JÍZDNÍCH ŘÁDŮ A UVEDENÍ ČÍSEL PROJÍZDĚJÍCÍCH LINEK PAD I MHD V ZASTÁVCE LIBEREC,KRÁSNÁ STUDÁNKA,KOVÁRNA	40
OBRÁZEK 57: NEJVĚTŠÍ VÝLEPOVÁ PLOCHA PRO JÍZDNÍ ŘÁDY ČESKÁ LÍPA,,HRNČÍŘSKÁ	40
OBRÁZEK 58: SOUHRN ODJEZDŮ V ZASTÁVCE CHRASTAVA,,AUT.NÁDR.	40
OBRÁZEK 60: ZIS V OKNĚ KNIHOVNY NA NÁMĚSTÍ V JABLONNĚM V PODJEŠTĚDÍ (ZOBRAZUJE ODJEZDOVOU TABULI ZASTÁVKY JABLONNĚ V PODJ.,,ŽEL.ST.....	42
OBRÁZEK 61: ZIS V HALE - ČESKÁ LÍPA,,AUT.NÁDR.....	42
OBRÁZEK 62: ZIS V ZASTÁVCE TANVALD,,TERMINÁL U ŽEL.ST.	42
OBRÁZEK 63: SLOUPEK S OZNAČNÍKEM A ZIS V ZASTÁVCE JABLONEC N.N.,,MĚNÍRNA.....	42
OBRÁZEK 64: OZNAČNÍK ZASTÁVKY HORNÍ BRANNÁ,,POŠTA JE BOHUŽEL V DOSAHU.....	43
OBRÁZEK 65: LÁZNĚ LIBVERDA,,OBŘÍ SUD - VĚTREM, DEŠTĚM POŠKOZENÝ VÝLEP A NÁSLEDNÁ OPRAVA S PŘIDANÝM KRYCÍM PLEXISKLEM	43
OBRÁZEK 66: PLASTOVÉ OZNAČNÍKY NEJSOU DOSTATEČNĚ ODOLNÉ -TURNOV,DALIMĚŘICE,ŠKOLKA A LIBEREC,,FÜGNEROVA (VÝSTUP Z TRAMVAJÍ V OTOČCE).....	43

OBSAH

1	ÚVOD	6
2	AUTOBUSOVÉ A TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY V LIBERECKÉM KRAJI.....	6
2.1	ROZDĚLENÍ ZASTÁVEK	7
2.2	PASPORT AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK LK A OKOLÍ.....	7
2.2.1	NEVYUŽÍVANÉ ZASTÁVKY	8
2.3	SPRÁVA ZASTÁVEK.....	8
2.3.1	SPRÁVA VYBAVENÍ STANOVIŠTĚ ZASTÁVEK.....	8
2.3.1	SPRÁVCI PŘÍLEHLÝCH KOMUNIKACÍ	9
2.3.1	SPRÁVCI OZNAČNÍKŮ ZASTÁVEK A VÝLEPOVÝCH PLOCH	10
2.4	POZEMKY.....	11
2.5	LEGISLATIVNÍ RÁMEC EXISTENCE AUTOBUSOVÝCH A TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK.....	13
2.5.1	NOVELIZACE ZÁKONA 111/1994 SB. O SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....	13
3	ZASTÁVKA – SOUČÁST DOPRAVNÍHO PROSTORU	15
3.1	UMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK V DOPRAVNÍM PROSTORU.....	17
3.2	BEZPEČNOST STANOVIŠTĚ ZASTÁVEK.....	20
3.2.1	NEJVYŠŠÍ POVOLENÁ RYCHLOST	21
3.2.1	VIDITELNOST VE SMĚRU JÍZDY	22
3.2.2	ZPOMALOVAČÍ PRVKY.....	23
3.2.3	OSVĚTLENÍ A PŘIPOJENÍ EL. ENERGIE	24
3.2.4	NEJNEBEZPEČNĚJŠÍ ZASTÁVKY	24
3.3	NÁSTUPIŠTĚ ZASTÁVEK	25
3.3.1	BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP.....	25
3.3.1	PŘECHOD PRO CHODCE.....	27
3.3.2	POVRCH NÁSTUPIŠTĚ.....	27
3.3.3	NÁSTUPIŠTĚ (VÝŠKA NÁSTUPNÍ HRANY, DÉLKA A ŠÍŘKA NÁSTUPIŠTĚ).....	28
3.3.4	DÉLKA NÁSTUPNÍ HRANY.....	30
3.4	POVRCH VOZOVKY V ZASTÁVCE	30
3.5	ČEKÁRNY /PŘÍSTŘEŠKY, KOŠ, LAVIČKA	31
3.5.1	PŘÍSTUP DO ČEKÁRNY.....	34
3.6	OZNAČENÍ ZASTÁVEK (DOPRAVNÍ ZNAČKA, NÁZEV)	35
3.6.1	DOPRAVNÍ ZNAČKA „OZNAČNÍK ZASTÁVKY“	35
3.6.2	NÁZEV ZASTÁVKY.....	38
3.6.3	SLOUPKY A OSAZENÍ OZNAČNÍKU ZASTÁVKY.....	39
3.7	JÍZDNÍ ŘÁDY (VÝLEPOVÁ PLOCHA)	40
3.8	ZASTÁVKOVÉ INFORMAČNÍ SYSTÉMY	41
4	PŘÍRODNÍ VLIVY A LIDOVÁ NIČIVOST.....	43
5	SWOT ANALÝZA	44
6	45	46
7	ZÁVĚR	46
8	PŘÍLOHY	46

1 ÚVOD

Analýza stavu autobusových a tramvajových zastávek vznikla v rámci projektu Modernizace autobusových zastávek LK. Specifickým a uzavřeným systémem železničních stanic se projekt a tým i analýza zabývá pouze okrajově – v případech, kdy autobusové, nebo tramvajové zastávky na železniční stanice přímo navazují.

Tramvajové zastávky jsou do Pasportu zahrnuty, protože jsou oproti železničním stanicím výrazně častěji součástí společného dopravního prostoru se zastávkami autobusů a ostatní silniční dopravou.

Vstupní data byla pořízena během aktualizace Pasportu autobusových zastávek v LK v období listopad 2016 – srpen 2017. Původní Pasport byl vytvořen v letech 2010 a 2011 a byl v následujících letech příležitostně v jednotlivých případech aktualizován.

Údaje z analýzy poslouží k doplnění již existujících výstupů projektu Modernizace autobusových zastávek LK:

- Manuál pro výstavbu a rekonstrukce autobusových zastávek v LK
- Standardy pro označování zastávek IDOL v LK
- Tvorba Programu na podporu rekonstrukcí zastávek z Dotačního fondu LK

Údaje z analýzy mohou dále posloužit jako podklad pro Obce a správce silničních komunikací při tvorbě žádostí a projektů do dalších dotačních titulů, ať již do Státního fondu dopravní infrastruktury, IROP, nebo např. fondu pro obnovu venkova zajišťovaného Ministerstvem Zemědělství.

Zjištění a závěry této analýzy mohou posloužit k dalšímu rozvoji zastávkové infrastruktury a IDOL obecně.

Údaje analýzy poslouží také jako podklad převodu označníků zastávek z dopravců na vlastníky/správce silničních komunikací v souvislosti s novelizací zákona 111/1994¹.

2 AUTOBUSOVÉ A TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY V LIBERECKÉM KRAJI

Zastávky i jejich jednotlivá stanoviště slouží buď spojům linek příměstské autobusové dopravy (PAD), městské autobusové dopravy (MAD), tramvajové dopravy (TRAM), nebo jejich kombinacím.

Zastávku jako množinu stanovišť určuje společný název a číslo IDCIS v Celostátním systému jízdních řádů, který pro Ministerstvo dopravy spravuje společnost CHAPS. V LK je dle stavu Pasportu zastávek k **19.9.2017 celkem 3 853 stanovišť na 1 850 zastávkách**, které jsou používány alespoň sezónně, nebo slouží jako stálá operativní záloha v případě výluky, případně jde o nepoužívané zastávky, na nichž je potenciál obnovy provozu.

Jednotlivé zastávky sestávají z 1, nejčastěji z 2 a až z 19 stanovišť (Liberec,,aut.nádr.). Stanoviště zastávky až na výjimky (autobusová nádraží, zastávka pro oba směry) tvoří samostatný prvek v dopravním prostoru.

V analýze se používá jako základní početní jednotka stanoviště, protože různá stanoviště jedné zastávky mohou nabývat zcela jiných hodnot (např. slouží pro jiný druh dopravy, jsou v zálivu, jsou vybaveny nástupištěm atd.). V případech, kdy to není zavádějící, se používá jako základní jednotka zastávka jako souhrn všech svých stanovišť.

¹ Zákon 304/2017_částka 104 (platný od 19.9.2017 a účinný od 4.10.2017)

2.1 ROZDĚLENÍ ZASTÁVEK

Tabulka 1: Stanoviště zastávek v LK dle druhu

					z toho				
		Celkem	PAD	MHD celkem	MHD (BUS)	MHD (BUS) + PAD	MHD (BUS, TRAM)	MHD (BUS, TRAM) + PAD	MHD (TRAM)
LK		3 855	2 853	1 001	546	378	32	10	35
LK v %		100%	74%	26%	14%	10%	1%	0%	1%
Města a obce zapojené do	MHD Česká Lípa	215	41	174	103	71	0	0	0
	MHD DSOJ	326	16	310	168	124	0	0	18
	MHD Liberec	484	42	442	267	116	32	10	17
	MHD Turnov	149	78	71	8	63	0	0	0

Do systému MHD Česká Lípa je také zapojena obec Sosnová. Jedna zastávka MHD je i na kraji obce Horní Libchava, která se do systému MHD Česká Lípa nepočítá.

Dopravní svaz obcí Jablonecka (DSOJ) tvoří společně se Statutárním městem Jablonec nad Nisou, města Lučany nad Nisou, Rychnov u Jablonce nad Nisou a obce Bedřichov, Janov nad Nisou, Nová Ves nad Nisou a Pulečný. Obec Rádlo, na jehož katastru je jedna zastávka MHD, se do DSOJ nezahrnuje (není členem tohoto sdružení). Zastávky Bedřichov, Maliník a Bedřichov, odb. jsou přiřazeny do systému MHD Liberec.

Do systému MHD Liberec jsou dále přiřazeny obce Kryštofovo Údolí, Stráž nad Nisou, Šimonovice.

Na železniční stanice navazuje cca 50 zastávek, z čehož některé byly pro tento účel cíleně vybudovány (Turnov, Terminál u žel. st.; Tanvald, Terminál u žel.st.; Železný Brod, Terminál u žel. st.; Česká Lípa, nádraží; Liberec, nádraží; Hrádek n.Nisou, aut.nádr.; Jablonec n.Nisou, žel.st.; Chrástava, žel.st.; Velké Hamry, žel.st.; Košťálov, žel.st., ...). Ostatní zastávky využívají blízkosti železničních stanic a tvoří přirozené přestupní uzly (Raspenava, žel.st., Liberec, Rochlice; Jablonec n.Jiz., žel.st. ad.).

2.2 PASPORT AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK LK A OKOLÍ

Pasport autobusových a tramvajových zastávek IDOL byl vytvořen v letech 2010 a 2011 v rámci přeshraničního projektu NisaGO, na kterém spolupracoval Liberecký kraj se saským dopravním sdružením ZVON. Data posloužila k vytvoření on-line plánovače turistických cest po regionu německo-polsko-českého trojzemí.

Pasport zastávek propojený s Mapovým portálem dopravy LK čerpá základní údaje z celostátního systému jízdních řádů a je využíván pro plánování dopravní obslužnosti území LK.

Před započítáním aktualizace Pasportu 2016/2017 došlo k úpravě a rozšíření původně sledovaných atributů, tak aby sledované údaje lépe vypovídaly o stanovišti zastávky jako součásti dopravního prostoru.

V Pasportu je v současné době u každého stanoviště zastávky sledováno celkem **47 atributů**, které stanoviště jednoznačně identifikují a vypovídají o jeho vybavení a zasazení do dopravního prostoru. Ke každému stanovišti je přiřazena fotodokumentace.

Přístup do pasportu je chráněn heslem, které lze získat na základě volně formulované žádosti u administrátora systému: kamila.mikulecka@kraj-lbc.cz.

2.2.1 NEVYUŽÍVANÉ ZASTÁVKY

V Pasportu autobusových zastávek tím i v Celostátním systému jízdních řádů jsou vedeny také zastávky, které se již z různých důvodů nevyužívají ani sezónně, ani jako operativní záloha při výlukách a ani nemají potenciál obnovení autobusové dopravy. Ve statistikách této analýzy se tyto nevyužívané zastávky nevyskytují. Seznam nevyužívaných zastávek, které nejsou uvedeny v jízdních řádech s doplněným komentářem, je uveden v Příloze 1.

V Příloze 2 jsou uvedeny zastávky, které jsou obsluhovány a uvedeny v jízdních řádech, ale vykazují 0 nástupy cestujících.

Po odsouhlasení příslušnými obcemi je možné nevyužívané zastávky zrušit a odstranit ze systému CIS JŘ a tím i z jízdních řádů příslušných linek.

Důvodem k odstranění nevyužívaných zastávek je úspora nového dopravního značení při případné plošné výměně, úspora času a materiálu při výlepu jízdních řádů. V případě, kdy by se přilehlá komunikace rekonstruovala, musí být zastávky uvedeny do normového stavu, což obnáší finanční náklady cca. 150 000 Kč na jedno stanoviště, které by měla hradit příslušná obec.

Rekonstruovat zbytná stanoviště není ekonomicky obhajitelné.

2.3 SPRÁVA ZASTÁVEK

Správu každé ze zastávek jako komplexu složených z několika částí v LK vykonávají celkem tři subjekty.

Tabulka 2: Správa jednotlivých částí zastávky

Nástupiště	Obec, nebo jiný subjekt
<i>Přístřešek</i>	<i>Obec, nebo jiný subjekt</i>
<i>Koš</i>	<i>Obec, nebo jiný subjekt</i>
<i>Osvětlení</i>	<i>Obec, nebo jiný subjekt</i>
<i>Lavička</i>	<i>Obec, nebo jiný subjekt</i>
Zastávkový záliv/ přilehlá komunikace	Vlastník/správce silniční komunikace, nebo Jednotný správce
Dopravní značka – „označnick zastávky“	Do 4.10.2017 dopravce, od 4.10.2017 vlastník/správce silniční komunikace
Dodatková informační tabule	Dopravce, nebo Jednotný správce
Výlepová plocha	Dopravce, nebo Jednotný správce

2.3.1 SPRÁVA VYBAVENÍ STANOVIŠTĚ ZASTÁVEK

O vybavení stanovišť zastávek, tedy o případné nástupiště, lavičku, koš a čekárnu se stará příslušná obec, nebo jiné subjekty, v jejichž zájmu je zastávka zřízena (např. velcí zaměstnavatelé).

O označníky zastávek a výlep jízdních řádů na území MHD Liberec a v DSOJ a o vybavení všech autobusových i tramvajových zastávek v rámci běžné údržby v Liberci a také o vybavení tramvajových zastávek v Jablonci nad Nisou se stará DPMLJ.

V Liberci a v Jablonci nad Nisou působí společnost AWK, která se na základě smlouvy s městy, tak jako v jiných městech v České republice, stará o vybavení vybraných zastávek, které jsou vybaveny osvětlenou reklamní plochou tzv. Citylighty, z jejichž pronajímání tato společnost profituje.

2.3.1 SPRÁVCI PŘÍLEHLÝCH KOMUNIKACÍ

O přílehlé komunikace až po nástupní hranu nástupiště, tedy včetně povrchu případného zastávkového zálivu, se stará V LK na silnicích I. tř. ŘSD, správa Liberec, na silnicích II. a III. tř. Krajská správa silnic Libereckého kraje prostřednictvím Libereckým krajem zřízené společnosti Silnice LK. O ostatní komunikace, ať již místní či účelové, se starají příslušné obce nebo jiné subjekty. V LK se jedná o 78 obcí z 215 obcí LK a 10 soukromých subjektů (viz níže).

Tabulka 3: Počet zastávek a stanovišť v LK dle kategorie přílehlé komunikace

Třída silniční komunikace	Počet zastávek	Počet stanovišť zastávek
I. třída	196	383
II. třída	343	675
III. třída	930	1818
Ostatní komunikace	477	979

Tabulka 4: Zastávky na účelových komunikacích ve vlastnictví jiných subjektů než Obcí, Libereckého kraje, nebo státu ve správě ŘSD

Zastávka	Vlastník účelové komunikace
Česká Lípa,,aut.nádr.	BUS.COM a.s.
Jilemnice,,aut.nádr.	BusLine a.s.
Liberec,,aut.nádr.	ANL, s.r.o.
Liberec,,Prům. zóna JIH	DENSO MANUFACTURING CZECH s.r.o.
Lomnice n.Pop.,,aut.nádr.	BusLine a.s.
Nový Bor,,Crystalex (pouze stanoviště 1)	Crystalex CZ, s.r.o.,
Příšovice,,prům.zóna	P3 Příšovice s.r.o.
Stráž p.Ralskem,,Chem.úpravna	DIAMO s.p.
Stráž p.Ralskem,,VP 7	DIAMO s.p.
vybrané tramvajové zastávky v Liberci a Jablonci nad Nisou	DPMLJ a.s. (vlastněná SM Liberec ad.)
Košťálov,,žel.st.	České dráhy, a.s.
Křižany,,žel.st.	České dráhy, a.s.
Mníšek,,žel.st.	České dráhy, a.s.
Rynoltice,,žel.st.	České dráhy, a.s.

Zastávka	Vlastník účelové komunikace
Smržovka,,dolní nádraží	České dráhy, a.s.
Smržovka,,žel.st.	České dráhy, a.s.
Zdislava,,žel.st.	SŽDC s.o.

2.3.1 SPRÁVCI OZNAČNÍKŮ ZASTÁVEK A VÝLEPOVÝCH PLOCH

Do 3.10.2017 (novelizace zákona 111/1994) se o označníky starali dopravci na městských a příměstských linkách ve svěřených oblastech, které jsou volně vymezeny vedením jimi provozovaných linek. Oblasti se v průběhu času měnily společně s případy, kdy jeden dopravce nahradil druhého (Českoústecko). Ve městech na stanovištích zastávek MHD byl správcem označníku dopravce MHD. Na stanovištích kombinovaných zastávek, které využívají i dopravci linek PAD, se v některých případech dodržuje nepsané pravidlo, že se využije označník a výleповá plocha označníku MHD. V ostatních případech je osazen i označník PAD, případně pouze dopravní značka IJ 4b (DSOJ). Toto dvojí označení nemá v integrovaném dopravním systému vypovídající informační hodnotu pro cestující. Dle znění vyhlášky 294/2015² není nutné, protože dopravní značka IJ 4a (hranatý označník zastávky) stejně jako IJ 4b (kulatý označník zastávky) není omezeno druhem linkové dopravy a je vzájemně zaměnitelné.

Tabulka 5: Správci označníků zastávek

Doprovci – správci označníků zastávek	Počet zastávek	Počet stanovišť zastávek
BusLine a.s.	803	1 676
COMPAG CZ s.r.o.	5	7
ČSAD Česká Lípa a.s.	351	734
ČSAD Liberec a.s.	331	679
DPMLJ, a.s.	358	752
ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s. (ex. Osnado)	3	6
Kokořínský SOK	0	1

² Vyhláška 294/2015, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích; Příloha č. 5 Informativní značky provozní

Dvojí osazení označníku zastávky je na zastávkách PAD výjimečné, existuje jediný případ Doksy, Staré Splavy, otočka, kde je i po rekonstrukci zastávky ponechán i druhý nadbytečný označník dopravce Kokořínský SOK. Jediný výše započítaný označník má tento dopravce v Doksech na autobusovém nádraží.

Obrázek 1: Nadbytečný označník dopravce Kokořínský SOK v zastávce Doksy, Staré Splavy, otočka (stanoviště s nástupištěm a označníkem je vedle)



2.4 POZEMKY

52% stanovišť zastávek v LK se nachází na stejném pozemku jako přilehlá silniční komunikace. Stanoviště na 2 a více pozemcích jsou nejčastěji obdobným případem, nebo jde o pozemek komunikace a pozemek přilehlé veřejné plochy (např. chodníku, náměstí apod.). Stanovišť zastávek, která se nacházejí z **části na soukromém pozemku**, je odhadem **13%** (zastávky na 3 a více pozemcích).

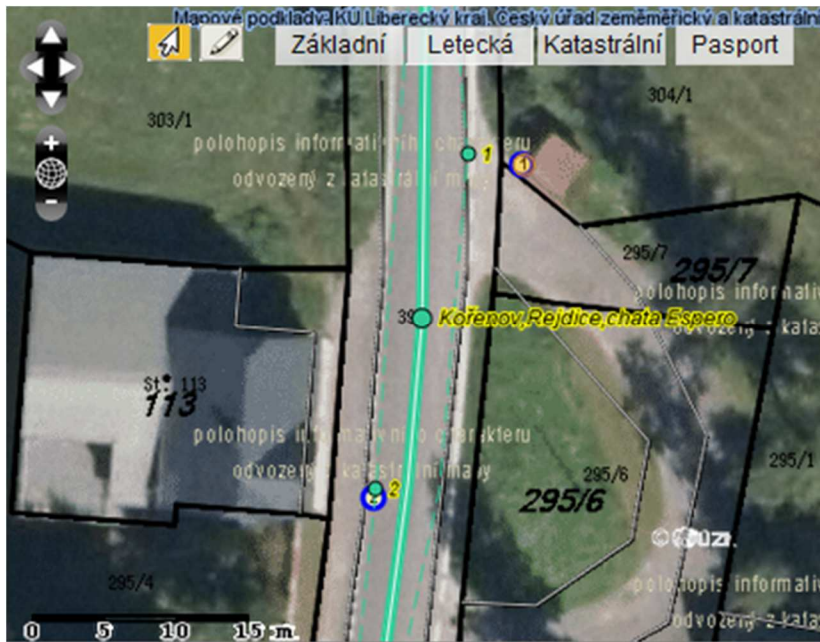
Některé čekárny stanovišť zastávek PAD zasahují na sousední soukromé pozemky. Většinou je to s vědomím majitelů těchto pozemků ale často nelze existenci takovéto dohody doložit.

Umístění čekáren na vlastních, či cizích pozemcích zjednodušuje stavební zákon³, který pro výstavbu čekáren (nikoli nástupišť) nevyžaduje žádnou z forem stavebního povolení.

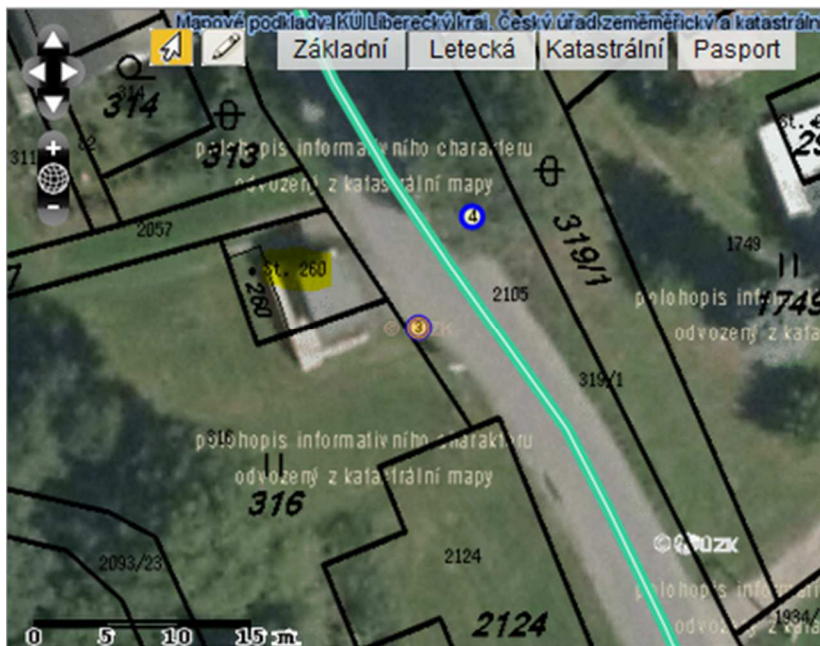
Stanoviště zastávek při silničních komunikacích, které byly v posledních letech rekonstruovány, jsou většinou vypořádány i pozemkově a jednotlivé části pozemku (chodník, nástupiště jsou v jednotlivých pozemcích samostatně zaznamenány).

Historické objekty zděných čekáren mají často samostatná parcelní čísla.

³ § 79 odst. 2 a § 103 odst. 1 písm. a) stavebního zákona 183/2006 Sb.



Obrázek 2: Výřez mapy Pasportu – zastávka [Kořenov, Rejdice, chata Espero](#) - čekárna na soukromém pozemku č. 304/1 vznikla údajně bez vědomí majitele



Obrázek 3: Čekárna stanoviště 3 zastávky [Mříčná, křiž](#), se samostatným parcelním číslem (St. 260)



Obrázek 4: Pozemky na míru po výstavbě dvou okružních křižovatek u zastávky Česká Lípa, Purkyňova - nemocnice

2.5 LEGISLATIVNÍ RÁMEC EXISTENCE AUTOBUSOVÝCH A TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK

Zastávky (nástupiště) jako stavební prvek dopravního prostoru povolují příslušné stavební úřady, případně speciální stavební úřady, pro tramvajové zastávky pak drážní úřad.

Zastávky jako prvek označený dopravní značkou – označníkem zastávky stanovují příslušné silniční správní úřady. Pro silnice I. tř. Krajský úřad Libereckého kraje, pro sil. II., III. tř. a ostatní komunikace úřady obcí s rozšířenou působností.

Údaje o existenci schválených zastávek a jejich editaci zajišťují příslušné dopravní úřady společně s vydáváním licencí pro jednotlivé linky. V LK pro linky příměstské autobusové dopravy Krajský úřad Libereckého kraje, pro linky městské autobusové dopravy i pro tramvajové linky úřady a magistráty příslušných měst (Česká Lípa, Jablonec nad Nisou, Liberec, a Turnov).

2.5.1 NOVELIZACE ZÁKONA 111/1994 SB. O SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Od středy 4.10.2017 je účinná novela zákona č. 111/1994 o silniční dopravě⁴, která nově odebrává dopravci povinnost zřídit označník zastávky. Novela ponechává dopravcům povinnost zveřejnit na zastávce jízdní řád a název zastávky a dopravcům MHD povinnost zveřejňovat čísla linek.

Povinnost osazení dopravní značky - označník zastávky od 4.10.2017 přešlo na vlastníka/správce příslušné komunikace. Došlo tak ke sjednocení s ostatními dopravními značkami a zařízením jako součást jím spravované pozemní komunikace⁵.

Konkrétně podle původního znění silničního zákona⁶ byl dopravce ve veřejné linkové dopravě:

povinen zřídit označník zastávky, pokud zastávka nebyla označníkem vybavena, na všech označnicích vyvěsit schválený jízdní řád a název zastávky, v městské autobusové dopravě dále číslo linky;

⁴ Zákon 304/2017_částka 104 (19.9.2017)

⁵ §12 zákona 13/1997

⁶ § 18 písm. f) zákona 111/1994

u zastávky městské autobusové dopravy určené pouze pro výstup cestujících není vyvěšení jízdního řádu a čísla linky povinné.

V novelizované podobě, je dopravce ve veřejné linkové dopravě:

*povinen zveřejnit v zastávce **jízdní řád a název zastávky**, v městské autobusové dopravě dále **číslo linky**, a po celou dobu provozování dopravy zajistit v zastávce zveřejnění jízdního řádu ve znění jeho schválených změn; u zastávky určené pouze pro výstup cestujících není vyvěšení jízdního řádu a čísla linky povinné,*

Novela zákona zároveň zavádí povinnost, aby zastávky linky, respektive osazení označníku zastávky bylo stanovené příslušným silničním správním úřadem. Novela obsahuje přechodné ustanovení, kdy **označníky zastávek využívaných ke dni počátku účinnosti novely (4.10.2017) se považují za stanovené.**

3 ZASTÁVKA – SOUČÁST DOPRAVNÍHO PROSTORU

Stanoviště zastávky v dopravním prostoru určuje především označnick zastávky – čili dopravní značka IJ 4a, nebo IJ 4b. Tato dopravní značka (pokud je osazena správně – na konci zastávky ve směru jízdy) vymezuje prostor pro nájezd, zastavení a výjezd autobusu ze zastávky 30 m před a 5 m za dopravní značkou „označnick zastávky“⁷.

V LK je označnickem vybaveno pouze **76 % stanovišť**, zbývajících **24 %** stanovišť dopravní značku označnick zastávky nemá. Ve většině případů jde o neoznačené stanoviště PAD v druhém směru naproti označenému stanovišti. Kvalita provedení dopravních značek „označnick zastávky“ je v celé řadě případů diskutabilní (nesprávné rozměry, umístění, bez reflexní úpravy atd.).

Ze stanovišť MHD v LK není označnickem označeno 17 stanovišť (z toho 15 stanovišť v MHD Turnov). V České Lípě není označnick na výstupním stanovišti zastávky [Česká Lípa, Sídliště Lada](#), zatímco nástupní stanoviště označnick má. V Liberci není označnickem označeno výstupní stanoviště autobusů MHD zastávky [Liberec, Fügnerova](#) při vjezdu z ulice Moskevská. Zde by však označnick spíše překážel a neplnil svou funkci, protože terminál je samostatný dopravní prostor s povolením vjezdu jen vozidlům veřejné dopravy a omezenému okruhu dalších.



Obrázek 5: Dopravní značka - označnick zastávky IJ 4b (kulatý) a IJ 4a (hranatý)



Obrázek 6: Dopravní značka IJ 4c (začátek zastávky) a vodorovná dopravní značka V 11a (zastávka autobusu)

Tento prostor v případě potřeby zpřesňuje osazení dopravní značky IJ 4c (začátek zastávky) umístěné v ideálním případě více než 30 m před označnick zastávky ve směru jízdy, nebo vodorovné dopravní značení V 11a v ideálním případě vymezující konkrétní prostor pro nájezd, stání a výjezd všech autobusů, které se mohou ve stanovišti v jeden okamžik potkat.

Tabulka 6: Stanoviště zastávek v LK vybavená VDZ V 11a

Stanoviště s VDZ V 11a		Celkem	PAD	MHD celkem
LK		565	395	170
LK v %		14,66%	10,25%	4,41%
		Celkem	Podíl	
Města a obce zapojené do MHD	MHD Česká Lípa	62	29%	
	MHD DSOJ	79	24%	
	MHD Liberec	36	7%	
	MHD Turnov	26	17%	
LK bez výše uvedených		362	14%	

VDZ V 11a i IJ 4c je osazena jen na omezeném počtu stanovišť a pouze v části případů plní svůj skutečný význam.

V 11a je ve většině případů na zastávkách PAD provedena pouze pro autobus a již není nijak vymezen prostor pro nájezd

⁷ dle §27 odst. 1 písm. f) zákona 361/2000

a výjezd ze zastávky. V těchto případech není nijak vymahatelné, když se jiné vozidlo postaví před a další za VDZ, které vymezuje nepoužitelně krátký prostor.

Tabulka 7: Stanoviště zastávek v LK vybavená DZ IJ 4c (začátek zastávky)

Stanoviště s DZ IJ 4c		Celkem	PAD	MHD celkem
LK		68	36	32
LK v %		1,76%	0,93%	0,83%
		Celkem	Podíl	
Města a obce zapojené do MHD	MHD Česká Lípa	6	3%	
	MHD DSOJ	3	1%	
	MHD Liberec	19	4%	
	MHD Turnov	5	3%	
LK bez výše uvedených		35	1%	

Ij4c je pak na většině stanovišť zastávek osazena blíže než 30 m před označником zastávky, takže využitelný prostor spíše zkracuje, což pravděpodobně není původní úmysl.



Obrázek 7: Zastávka [Heřmanice](#) - stanoviště ve směru od Dětrichova (nadbytečná V 11a, IJ 4c a navíc DZ IJ 4b má zvětšený průměr 70 cm, jako by měla být umístěna na dálnici.

3.1 UMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK V DOPRAVNÍM PROSTORU

Tabulka 8: Typy dopravních prostorů stanovišť zastávek v LK

Dopravní prostor stanoviště	LK		z toho		Města a obce zapojené do MHD				LK bez výše uvedených
	celkem	v %	PAD	MHD	MHD Česká Lípa	MHD DSOJ	MHD Liberec	MHD Turnov	
Celkem (100%)	3 855		2 853	1 001	215	326	484	149	2 680
v průběžném jízdním pruhu	1 813	48%	51%	38%	42%	42%	29%	43%	51%
odbočka (křižovatka)	339	9%	10%	5%	7%	4%	4%	6%	11%
polozáliv	312	8%	8%	7%	10%	8%	5%	7%	9%
polozáliv - neupravený povrch	93	2%	3%	1%	0%	1%	2%	1%	3%
zastávkový záliv	814	21%	18%	29%	26%	29%	30%	21%	18%
zastávkový záliv (inverzní)	10	0%	0%	1%	1%	0%	1%	0%	0%
ve fyzicky odděleném zastávkovém pruhu	32	1%	1%	1%	3%	1%	1%	1%	1%
samostatný dopravní prostor	356	9%	9%	9%	11%	11%	14%	21%	7%
ve společném jízdním pruhu (BUS, TRAM, CAR)	38	1%	0%	4%	0%	1%	7%	0%	0%
ve vyhrazeném jízdním pruhu (TRAM/BUS pás)	22	1%	0%	2%	0%	0%	4%	0%	0%
tramvajový koridor	26	1%	0%	3%	0%	5%	3%	0%	0%

Místa pro zastavení vozidla na stanovištích zastávek ať již PAD, či MHD se nejčastěji nacházejí v průběžném jízdním pruhu, kdy stojící vozidla omezují dopravu v případě, že v protisměru jede jiné vozidlo.

Stanoviště s místem pro zastavení vozidla v zastávkovém zálivu nebo v samostatném dopravním prostoru se mírně častěji vyskytují v MHD.

Na stanovištích PAD se více než dvakrát častěji zastavuje improvizovaně v odbočce.

Tramvaje zastavují téměř v polovině případů (44%) na ulici s ostatní dopravou, ve 26% případů zastavují ve společném pruhu pouze pro tramvaje a autobusy a ve zbývajících 30 % případů zastavují samostatně.

„Polozáliv“ je neoficiální označení pro širší nebo místně rozšířený jízdní pruh, kdy stojící autobus částečně zasahuje do jízdního pruhu. Zastávkový záliv (inverzní) je vodorovným dopravním značením vymezený prostor v přímém směru jízdy, kdy ostatní doprava tento prostor objíždí bez omezení.

Tabulka 9: Stanoviště zastávek v LK s odděleným stáním dle třídy komunikace

		zastávkový záliv		ve fyzicky odděleném zastávkovém pruhu	
		celkem	v % dle třídy komunikace	celkem	v % dle třídy komunikace
Dopravní prostor stanoviště					
na sil. I. třídy	380	236	62%	11	3%
na sil. II. třídy	675	216	57%	8	2%
na sil. III. třídy	1816	189	50%	9	2%
na ostatních komunikacích	959	173	46%	4	1%
celkem a v % v LK	3 854	814	21%	32	1%

Stanoviště zastávek na sil. I. třídy jsou zastávkovým zálivem vybaveny v nadpoloviční většině případů. Tento poměr klesá u stanovišť na komunikacích nižších kategorií. Obdobné to je v případě stanovišť s fyzicky odděleným zastávkovým pruhem.

V samostatném dopravním prostoru jsou umístěna autobusová nádraží a většina konečných zastávek. Celkem 356 (9%) v LK. Zároveň jsou takto situovány důležité průjezdní zastávky např. [Volfartice, ObÚ](#). Toto řešení je vhodné i pro zastávky, kde dochází k přestupům



Obrázek 8: [Svor, otočka](#) – jediné stanoviště pro oba směry



Obrázek 10: [Rádlo, odbočka](#) – jediné stanoviště pro oba směry



Obrázek 9: [Volfartice, ObÚ](#). - dvě stanoviště

mezi linkami a v současné době není spojení jednotlivých stanovišť zastávek optimální a bezpečné ([Chotyň, u mostu](#); [Stružinec, Tuhaň, Zelený háj](#) ad.). Vymístěním z hlavní silnice a redukce na jediné nástupiště ([Svor, otočka](#); [Rádlo, odbočka](#)).

Budoucí redukce nástupišť, případně kompletní přemístění zastávky je vhodné na historických autobusových nádražích, která již neodpovídají potřebám veřejné



Obrázek 12: Specifický příklad omezení pro jízdu autobusu – zákaz vjezdu a dodatková tabule vymezující čas průjezdu spojů linky 88 ze zastávky Bílá, Hradčany, odb. Chvalčovice po úzkém klesání sil. č. III/27711. do Českého Dubu. Ve druhém směru je pak obdobná značka.

dopravy z hlediska kvality, přístupnosti a snazší orientace pro cestující. Na zastávkách Česká Lípa, „aut.nádr.“; Nový Bor, „aut.nádr.“; Stráž p. Ralskem, „aut.nádr.“; Mimoň, „aut.st.“; Liberec, „aut.nádr.“; Turnov, „aut.nádr.“; Semily, „aut.nádr.“; Lomnice n. Pop., „aut.nádr.“ a Jilemnice, „aut.nádr.“ zeje většina stanovišť po většinu času, prázdnou. Pro vymezení prostoru zastavení a otáčení

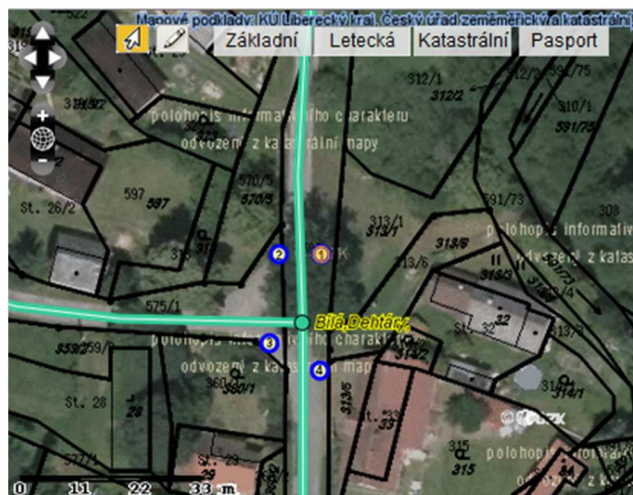


Obrázek 11: Zákaz stání s upřesněním v zastávce [Příkrý](#)

autobusu se používá např. DZ zákaz vjezdu s dodatkovou tabulkou vyjímající autobus, nebo v případě společného prostoru s ostatní dopravou se používá DZ – zákaz stání (B 29) s dodatkovou tabulkou zpřesňující účel zákazu.

V zastávkách PAD na křižovatkách, kde linky jezdí po variantní trase, nebo zajišťují závlakem do určité zastávky, se v praxi používají až 4 stanoviště jedné zastávky (pro oba směry na hlavní trase a pro odbočení či návrat z vedlejší trasy do obou směrů). Na takovýchto zastávkách je většinou pouze jeden označník a žádné nástupiště (např. zastávka [Bílá, Dehtáry](#)).

Modernizace těchto křižovatkových zastávek – vybudování předepsaných nástupišť je vhodné pro úsporu finančních prostředků řešit ve spolupráci s technologií jízdních řádů, tak aby bylo možné počet stanovišť zredukovat v ideálním případě jen na dvě, nebo alespoň na 3 stanoviště.



Obrázek 13: Čtyři stanoviště zastávky [Bílá, Dehtáry](#) při zajištění do zastávky [Bílá, Chvalčovice](#) využívané všemi směry. Foto ze severního směru.

Se zastávkou jako specifickou překážkou se musí vypořádat i vedení nově budovaných cyklostezek, nebo cyklistických pruhů. Pokud je stezka nebo pruh pro cyklisty v místě zastávky přerušena a vedena v průjezdném jízdním pruhu, tak se cyklisté chovají jako normální účastníci silničního provozu.

Problém nastává při vedení společně s chodníkem. V zastávce

[Radostná p.Koz.,Lestkov,pod skálou](#) prochází cyklostezka přímo nástupištěm, kde je navíc čekárna, z níž může každou chvíli nepozorovaně vystoupit cestující. Tento případ by však mohl být vyřešen přesunem dopravních značek o začátku a konci stezky pro pěší a pro kola až na konec nástupiště.

Vedení cyklostezky za nástupištěm zastávky v Troskovicích,Borku při sil.I/35 z Jičína na Turnov.



Obrázek 14: Stezka pro pěší a cyklisty v zastávce [Radostná p.Koz.,Lestkov,pod skálou](#)

v současné době v LK není, ale připravuje se

Celkem 339 stanovišť zastávek v LK je umístěno v odbočkách a vjezdech, kde může stojící vozidlo blokovat vyjíždějící vozy. Tento stav je historický a přirozeně vzniklý. Autobus v takovýchto místech však nestojí déle než po dobu, kdy nastoupí/vystoupí všichni cestující, problém je především s nesouladu s předpisy, nikoli praktický.

U zrekonstruovaných a nových zastávek bývají vjezdy umístěny v zařazovacím nebo vyřazovacím úseku zastávkového zálivu, tak jak to ČSN 73 6425-1 připouští. (např.: [Mníšek,Slovákov](#)).



Obrázek 15: Vjezd ve vyřazovacím úseku zastávkového zálivu v zastávce [Mníšek,Slovákov](#)

3.2 BEZPEČNOST STANOVIŠTĚ ZASTÁVEK

Bezpečnost stanoviště zastávek je potřeba hodnotit jednak z pohledu stojícího vozidla jako překážky pro ostatní provoz a také z pohledu cestujících, kteří jsou mimo autobus samostatnými účastníky silničního provozu.

Z obou pohledů jsou nejbezpečnější stanoviště zastávek umístěná v samostatném dopravním prostoru, ve vyhrazeném jízdním pruhu pro TRAM,/BUS nebo v tramvajovém koridoru, kdy stojící vozidlo netvoří překážku pro ostatní provoz a cestující mimo vozidlo se jako účastník provozu přizpůsobuje pouze autobusům a tramvajím, nikoli celému spektru dopravních prostředků jako v případech, kdy vozidlo zastavuje v průběžném jízdním pruhu.

Stanoviště zastávek v zálivech, „polozálivech“ či fyzicky oddělených pruzích jsou bezpečná pro vozidlo a již nemají vliv na cestující.

Pro cestující je podstatné, zda je stanoviště zastávky vybaveno nástupním prostorem, ve kterém jsou schováni před projíždějícími vozidly, což nutně nemusí být přímo vyvýšené nástupiště. Stanovišť, v nichž chybí nástupní prostor, je v LK **404 (10,5 %)**.

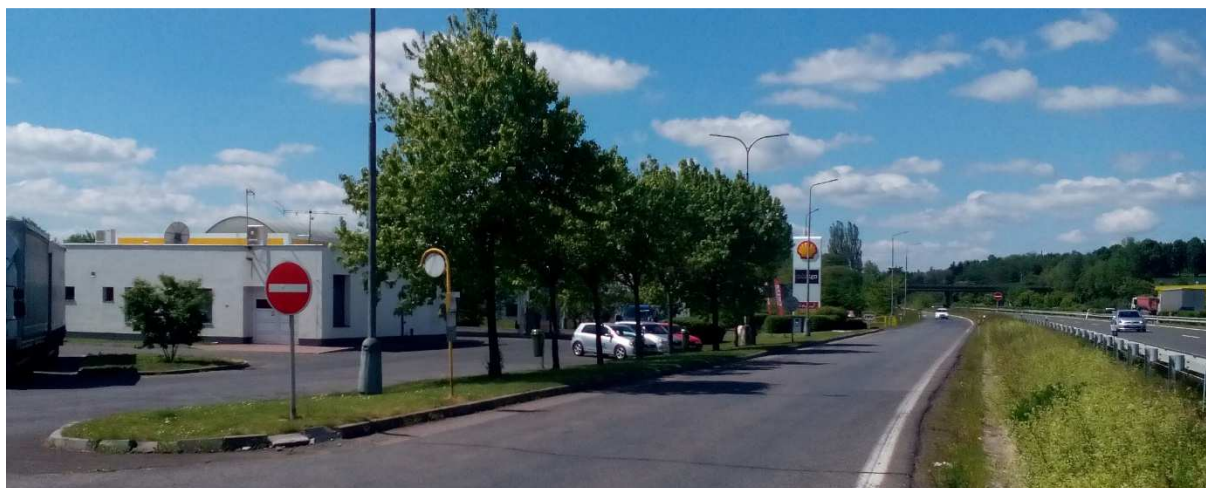
Pro vozidlo i pro cestujícího, i když pro každého jinak, je důležitá viditelnost stojícího autobusu ve směru jízdy a nejvyšší povolená rychlost, zpomalovací prvky na dané komunikaci a osvětlení zastávky.

3.2.1 NEJvyšší POVOLENÁ RYCHLOST

Tabulka 10: Nejvyšší povolená rychlost na přilehlých komunikacích stanovišť zastávek v LK (bez TRAM mimo sil. kom.)

Nejvyšší povolená rychlost (bez TRAM mimo sil.kom.)	LK		z toho		Města a obce zapojené do MHD			
	celkem	v %	PAD	MHD	MHD Česká Lípa	MHD DSOJ	MHD Liberec	MHD Turnov
Celkem (100%)	3 825		2 853	972	215	297	455	149
20 km/h	13	0%	0%	0%	6%	0%	0%	0%
30 km/h	36	1%	1%	1%	0%	2%	0%	1%
40 km/h	17	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
50 km/h	3 187	84%	80%	97%	83%	96%	97%	91%
60 km/h	5	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
70 km/h	32	1%	1%	0%	0%	0%	0%	3%
80 km/h	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
90 km/h	539	14%	18%	2%	11%	2%	2%	5%
100 km/h	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
110 km/h	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
120 km/h	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
130 km/h	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Nejvíce stanovišť se nachází na komunikacích s nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h, což vyplývá z existence zastávek co nejbližší obydlému prostoru. Jednotlivá stanoviště zastávek jsou na komunikacích v místech se sníženou nebo naopak zvýšenou rychlostí. Zbývajících **14% zastávek je na komunikacích s nejvyšší povolenou rychlostí 90 km/h**. Zastávky na rychlostní silnici I/35 jsou na přivaděči ([Chrastava, Termální Lázně](#)), za koncem/začátkem úseku s nejvyšší povolenou rychlostí 110 km/h ([Bílý Kostel, hl.sil.](#)) nebo na místě se sníženou maximální povolenou rychlostí ze 110 km/h na 90 km/h ([Liberec, Bedřichovka](#)). Na dálnici I/10, respektive na přivaděči, kde platí nejvyšší povolená rychlost stejná jako na samotné dálnici (130 km/h), je stanoviště zastávky [Příšovice, hl.sil.](#) ve směru do Turnova a do Liberce. Stanoviště v opačném směru je paradoxně na krajské silnici s nejvyšší povolenou rychlostí 90 km/h, i když jde v podstatě také o přivaděč. V současnosti probíhá projektová příprava přemístění stanoviště ve směru do Liberce z přivaděče na sousední čerpací stanici.



Obrázek 16: Stanoviště zastávky Příšovice,,hl.sil. na dálničním přivaděči (130 km/h)

3.2.1 VIDITELNOST VE SMĚRU JÍZDY

Tabulka 11: Viditelnost stanovišť zastávek v LK ze směru jízdy

Viditelnost (v intravilánu/v extravilánu)	LK		z toho		Města a obce zapojené do MHD			
	celkem	v %	PAD	MHD	MHD Česká Lípa	MHD DSOJ	MHD Liberec	MHD Turnov
Celkem (100%)	3 854		2 853	1 001	215	326	484	149
dobrá (více než 50m/100m)	1 954	51%	49%	56%	60%	55%	53%	58%
dostatečná (30-50m/50-100m)	1 703	44%	46%	42%	39%	43%	44%	40%
nedostatečná (méně než 30m/50m)	177	5%	5%	2%	1%	2%	3%	2%

Z celkového počtu zastávek je **5% stanovišť zastávek v místech s nedostatečnými rozhledovými podmínkami** v daném směru jízdy, v praxi to znamená, že stojící autobus vidí řidiči na poslední chvíli a stejně tak jsou mimo rozhled řidičů čekající cestující.

Problém se týká především zastávek PAD (156 stanovišť), ve městech je tento poměr nižší (21 stanovišť).

3.2.2 ZPOMALOVACÍ PRVKY

Tabulka 12: Zpomalovací prvky před/za stanovišti zastávek v LK

Zpomalovací prvky	LK		z toho		Města a obce zapojené do MHD			
	celkem	v %	PAD	MHD	MHD Česká Lípa	MHD DSOJ	MHD Liberec	MHD Turnov
Celkem (100%)	3 854		2 853	1 001	215	326	484	149
ano - více prvků	164	4%	1%	15%	10%	12%	16%	1%
elektronické zpomalovací prvky (radar, semafor)	38	1%	1%	2%	1%	1%	2%	0%
zvýšené zpomalovací pruhy (retardéry)	14	0%	0%	1%	1%	2%	0%	0%
optické zpomalovací prvky	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
elektronické zpomalovací prvky (radar, semafor)	38	1%	1%	1%	1%	1%	2%	1%
přechod pro chodce	536	15%	12%	20%	20%	24%	19%	19%
ne	3 009	79%	85%	51%	67%	61%	58%	79%

Zpomalovací prvky fungují pro oba směry – před ním se musí brzdít a za ním se teprve rozjíždí.

Rozhodující vzdáleností funkčnosti zpomalovacího prvku se pro potřeby průzkumu stanovilo do 30 m v intravilánu a do 50 m v extravilánu.

Jako zpomalovací prvek funguje i železniční přejezd, pokud je volný – téměř vždy tvoří nerovnost na silnici a je místem, kde řidiči přirozeně dbají zvýšené pozornosti.

Přechod pro chodce funguje jako zpomalovací prvek v případě, že vozidla dávají přednost chodci a tedy brzdí/zastavují před ním a rozjíždí se za ním. Volný přechod pak funguje jako optický zpomalovací prvek, kde řidič musí počítat s tím, že se na něm může záhy nějaký chodec objevit.

Retardéry zpomalují vozidla nekompromisně, ale kvůli zachování plynulosti jízdy i hlučnosti přejíždějících vozidel se neumísťují na silnicích III. a vyšší kategorie.

Okružní křižovatky v blízkosti zastávek zpomalují dopravu stejně jako záměrné vychýlení vozovky, či oddělení jízdních pruhů.

Specifický příkladem zpomalovacího prvku je světelná signalizace při vjezdu do Habartic za zastávkou [Habartice,,hor.ves](#), pro kterou má tento zpomalovací semafor propojený s radarem také význam.

Zpomalovací prvky jsou velmi často kombinované, nejčastěji jde přechod se světelnou signalizací a přechod se středovým ostrůvkem, který se pak vyskytuje i při vjezdu na některé okružní křižovatky v blízkosti zastávek.



Obrázek 17: Kombinace více zpomalovacích prvků (okružní křižovatka s vjezdovým ostrůvkem a přechodem) a příkazová DZ "Neobjížděj autobus" u stanoviště zastávky [Jablonec n.Nisou,,Turnovská](#)

3.2.3 OSVĚTLENÍ A PŘIPOJENÍ EL. ENERGIE

	LK		z toho		Města a obce zapojené do MHD			
Osvětlení stanoviště	celkem	v %	PAD	MHD	MHD Česká Lípa	MHD DSOJ	MHD Liberec	MHD Turnov
Celkem (100%)	3 854		2 853	1 001	215	326	484	149
není	398	10%	13%	3%	8%	2%	1%	4%
dostatečné osvětlení z okolí	3 135	82%	80%	85%	80%	92%	78%	71%
samostatně osvětlená zastávka	249	6%	7%	6%	12%	4%	9%	25%
samostatně osvětlená zastávka a označník	65	2%	0%	6%	0%	2%	12%	0%

Obrázek 18: Osvětlení stanovišť zastávek v LK

Stanoviště zastávek v LK jsou v 89% osvětleny alespoň veřejným osvětlením z okolí.

V LK je celkem 400 stanovišť zastávek, které nejsou osvětleny ani z okolí. Jde především o stanoviště zastávek PAD (371 stanovišť). V MHD Česká Lípa je neosvětleno 17 stanovišť, což v poměru k počtu stanovišť v MHD Česká Lípa tvoří 8%. Počet neosvětlených zastávek však není nijak alarmující, vzhledem ke skutečnosti, kolik zastávek za obcí a mimo zástavbu je osvětlených.



Obrázek 20: Dostavení zastávky Provoďín, Srní u Č.Lípy

Samostatně jsou osvětleny zastávky typicky ve městech, autobusová nádraží, terminály, nebo také zastávky s čekárnami vybavenými reklamními „citylighty“.

Dostavení zastávek PAD v místě bez veřejného osvětlení vyřešili zajímavým způsobem ve dvou případech na Českolipsku. Na zastávce [Sosnová, Ramš](#) osadila obec nezávislou lampu se solárním panelem. V zastávce [Provoďín, Srní u Č.Lípy](#) prodloužili zapojili do rozvodu veřejného osvětlení trasu s domácím venkovním svítidlem.

Samostatně jsou osvětleny zastávky typicky ve městech, autobusová nádraží, terminály, nebo také zastávky s čekárnami vybavenými reklamními „citylighty“.

Dostavení zastávek PAD v místě bez veřejného osvětlení vyřešili zajímavým způsobem ve dvou případech na Českolipsku. Na



Obrázek 19: Nezávislé osvětlení s využitím solární energie v zastávce Sosnová, Ramš

3.2.4 NEJNEBEZPEČNĚJŠÍ ZASTÁVKY

Pro žebříček nejnebezpečnějších zastávek z pohledu umístění v dopravním prostoru při zohlednění slouží kombinace těchto základních atributů:

- Autobusy zastavují v průběžném jízdním pruhu
- Stojící autobus je ve směru jízdy nedostatečně viditelný (tedy méně než 30m/50m)
- Na stanovišti chybí nástupní plocha
- V blízkosti stanoviště nejsou žádné zpomalovací prvky.

a doplňkových atributů:

- Nejvyšší povolená rychlost (čím vyšší, tím nebezpečnější).
- Stanoviště je neosvětlené.
- Chybí čekárna i lavička.
- Chybí označnick zastávky a jízdní řád
- Stav povrchu vozovky (čím horší, tím lepší pro bezpečnost)



V Příloze 2 je uveden seznam 52 nejnebezpečnějších stanovišť zastávek v LK. Až na dvě výjimky ([Horní Libchava, zámek](#) a [Liberec, Kateřinky, křiž.](#)) jde o stanoviště zastávek PAD.

Jako příklad zcela nevhodného řešení z 18 stanovišť užšího výběru (nejvyšší povolená rychlost 90 km/h a chybějící osvětlení) lze uvést stanoviště zastávky [Zásada, Šisovna](#) ve směru do Zásady, které je těsně za nepřehlednou zatáčkou bez nástupního prostoru mimo obec. Paradoxní je, že protějščí neoznačené stanoviště nabízí dostatek prostoru pro zastavení autobusu mimo komunikaci a je dobře vidět ve směru jízdy.

Obrázek 21: Jedno z nejnebezpečnějších stanovišť zastávek v LK [Zásada, Šisovna](#) ve směru do Zásady

Stav těchto zastávek by se měl bezodkladně změnit: např. přesunutím na vhodné místo, doplněním zpomalovacího prvku, nebo zrušením daného stanoviště.

3.3 NÁSTUPIŠTĚ ZASTÁVEK

3.3.1 BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP

Nástupištěm, ať již takovým, které splňuje normy, samostatnou vyvýšenou plochou, nebo chodníkem je v LK vybaveno **1 578 stanovišť (41%)**. Téměř polovina stanovišť zastávek (48%) alespoň umožňuje cestujícím nástup z dostatečně prostorné plochy v úrovni ostatního terénu.

Na 404 stanovištích zastávek (10%) chybí nástupní prostor. Cestujícím zde nezbývá než nastupovat či vystupovat z/do krajnice vozovky a velmi záleží na způsobu, jakým řidič ve stanovišti zastaví, nemluvě o mantinelech sněhu, které prostor ještě více zúží.

Ve městech s MHD slouží jako nástupiště chodníky téměř 2* častěji než v PAD.

Tabulka 13: Nástupní plocha stanovišť v LK

	LK		z toho		Města a obce zapojené do MHD			
	celkem	v %	PAD	MHD	MHD Česká Lípa	MHD DSOJ	MHD Liberec	MHD Turnov
Celkem (100%)	3 854		2 853	1 001	215	326	484	149
plocha v úrovni ostatního terénu	1 868	48%	57%	25%	31%	29%	22%	27%
vyvýšené	227	6%	5%	7%	13%	6%	8%	7%
vyvýšené - chodník	933	24%	18%	43%	39%	45%	40%	46%
splňuje ČSN 73 6425-1	415	11%	7%	20%	12%	14%	27%	15%
není - chybí nástupní prostor	411	11%	13%	5%	5%	6%	3%	5%

Na stanoviště zastávek, která jsou vybavena alespoň nějakým nástupištěm (1 578 stanovišť), se lze s dětským kočárkem, nebo s invalidním vozíkem dostat v **1 181 případech (75%)**.

Nevidomé cestující na nástupiště pomáhá v **746 případech (48%) přivést vodící linie**, ať již dostatečně vysoký zahradní obrubník chodníku nebo nástupiště směrem od vozovky, zábradlí, nebo ideálně přirozené vodící linie jako rovné podezdívky plotů, či stěny domů.

Pouze v případě některých tramvajových zastávek lze využít naváděcích drážek v povrchu nástupiště. Druhým orientačním prvkem je **signální pás z hmatově kontrastních dlaždic v místě nástupu do předních dveří** vozidla. Tímto prvkem je vybaveno **458 stanovišť (29%)**. Nejčastěji je tento signální pruh zhotoven ze zámkové dlažby nebo betonových dlaždic s lemem. Lepený kontrastní pás používá pouze DPMLJ na jednom ze svých mobilních panelových nástupišť pro přesunuté zastávky při výlukách.

Štítkem s Braillovým písmem jsou vybaveny pouze sloupky stanovišť zastávky [Železný Brod, sokolovna](#), která prošla v roce 2014 kompletní rekonstrukcí z bývalého autobusového nádraží. Jedná se však pouze o rozlišení čísla stanoviště bez dalších informací (např. směr odjezdu).

Orientačním prvkem pro zrakově postižené je i **samotný sloupek označníku osazený na správném místě na nástupišti a upevněný v zemi**, to je však v praxi pouze u **2 230 případů (58%)**. Buď je umístěn pro úsporu místa na čekárně, na sloupu veřejného osvětlení, na stromě, nebo je na jiném místě než na konci ve směru jízdy.



Obrázek 22: Štítek s Braillovým písmem v zastávce [Železný Brod, sokolovna](#)

3.3.1 PŘECHOD PRO CHODCE

Přístup na stanoviště přes vozovku musí být veden přes přechod pro chodce, tak to vyžaduje bezbariérová vyhláška⁸. **Přechod v dosažitelné vzdálenosti má však pouze 700 stanovišť (18%) zastávek celkem.** Z toho 340 stanovišť na stanovištích zastávek pouze PAD a 360 na stanovištích MHD a kombinovaných.

3.3.2 POVRCH NÁSTUPIŠTĚ

Povrch většiny nástupišť je zhotoven ze zámkové dlažby ať již osazené signálním pásem v místě nástupu do předních dveří či nikoli. Živičný povrch se vyskytuje na starších chodnících využívaných jako nástupiště, ale také na nově rekonstruovaných zastávkách v Zásadě, které jsou dle předpisů vybaveny i signálními pásy v místě nástupu do předních dveří vozidla (ze zámkové dlažby) i barevně kontrastním pásem při hraně nástupiště (plastický nátěr).

Kamennou dlažbou jsou vybaveny nástupiště např. ve zmíněných zastávkách v Železném Brodě (sokolovna a Terminál u žel.st.).

Barevně kontrastní pás při hraně nástupiště, který ji opticky zvýrazňuje, je v některých případech nesprávně proveden hmatově kontrastní. To je chybou z toho důvodu, že nevidomému cestujícímu se tento pás jeví jako varovný pás, který označuje konec bezpečné zóny a v podstatě jej odrazuje od nástupu do vozidla.



Obrázek 23: [Zásada, ORNELA](#) – živičný povrch nástupiště se zabudovanými hmatově kontrastními kostkami a lepeným barevně kontrastním pásem při hraně nástupiště



Obrázek 24: [Nové Město p. Smrkem, žel.st.](#) – barevně kontrastní pás při hraně nástupiště je nesprávně hmatově kontrastní (má být pouze barevně kontrastní)

⁸ Přílohy 2, odst. 3.0. vyhlášky 398/2009

3.3.3 NÁSTUPIŠTĚ (VÝŠKA NÁSTUPNÍ HRANY, DÉLKA A ŠÍŘKA NÁSTUPIŠTĚ)

Tabulka 14: Průměrné a nejčastější hodnoty délky, šířky nástupiště a výšky nástupní hrany

	LK	z toho			Města a obce zapojené do MHD			
Nástupiště (délka, šířka a nástupní hrana)	celkem	PAD	MHD (BUS)	MHD (TRAM)	MHD Česká Lípa	MHD DSOJ	MHD Liberec	MHD Turnov
Stanovišť s vyvýšenou nástupní plochou	1 574	872	702	77	135	212	364	101
Délka nástupiště (průměr)	16,2 m	14,5 m	17,0 m	32,5 m	18,4 m	16,1 m	17,3 m	15,6 m
Délka nástupiště (nejčastější hodnota)	12 m	12 m	12 m	32 m	12 m	12 m	12 m	12 m
Šířka nástupiště (průměr)	2,6 m	2,7 m	2,5 m	3,2 m	2,7 m	2,6 m	2,8 m	2,5 m
Šířka nástupiště (průměr)	2 m	2 m	2 m	2 m	2 m	2 m	2 m	3 m
Výška nástupní hrany (průměr)	135 mm	135 mm	177 mm	177 mm	132 mm	129 mm	147 mm	137 mm
Výška nástupní hrany (nejčastější)	160 mm	120 mm	200 mm	200 mm	120 mm	160 mm	160 mm	100 mm

3.3.3.1 NÁSTUPNÍ HRANA



Obrázek 25: Bezbariérový obrubník (tzv. "kasselský")

Hrana nástupiště slouží pro co možná nejtěsnější přistavení vozidla k nástupišti. K tomuto účelu vyráběné bezbariérové obrubníky (tzv. – „kasselské“) jsou osazeny na většině zastávek renovovaných v posledních 5 letech. Tyto bezbariérové obrubníky jsou ve většině případů s 200 mm výškou nástupní hrany, tak jak to ukládá „bezbariérová“ vyhláška⁹. Na zastávkách rekonstruovaných v roce 2017 v Liberci byly osazeny i bezbariérové obrubníky s 160 mm vysokou nástupní hranou, což je pro změnu dokončené stavby přípustné. Jedná se pravděpodobně o reakci na opačný extrém až 270 mm výšky bezbariérových obrubníků, které se nacházejí na 20 stanovištích zastávek v Liberci a také na nezanedbatelný počet vozidel zn. SOR a TEDOM, které mají z výroby nevyhovující výšku spodní hrany dveří, respektive madla, na kterém jsou dveře uchyceny.

Nástupní hranu vyšší než 200 mm (230 – 250 mm) má i 11 stanovišť zastávek PAD, např. v zastávce [Semily, Řeky sídliště](#).

⁹ Přílohy 2, odst. 3.1. vyhlášky 398/2009

Průměrná výška nástupní hrany na stanovištích zastávek v LK nástupištěm vybavených je 135 mm, nejčastější výška nástupní hrany je 160 mm. Výškou nástupní hrany **těsně okolo 200 mm je vybaveno 325 stanovišť 8,4 %**.

Bezbariérové obrubníky jsou vybaveny zhotoveny s odstoupenou horní hranou právě pro spodní hranu karoserie. Na stanovišti zastávky [Liberec, Dolní Hanychov](#) směrem k Ještědu byla v silničním obrubníku (21 cm výška) horní hrana vyfrézována pro snazší otevírání dveří autobusů noční linky a náhradní dopravy, které na této zastávce podle potřeby nahrazují tramvaj.



Obrázek 26: Improvizovaná úprava horní hrany nástupiště v zastávce [Liberec, Dolní Hanychov](#)



Obrázek 28: Kamenný bezbariérový obrubník v zastávce [Železný Brod, Terminál u žel.st.](#)



Obrázek 27: Poničený betonový silniční obrubník v zastávce [Železný Brod, Poříčí](#)

Bezbariérový autobusový obrubník se zhotovuje většinou z betonu, na stanovištích zastávek [Železný Brod, sokolovna](#) a [Železný Brod, Terminál u žel.st.](#) byly společně s kamennou dlažbou povrchu nástupiště osazeny i specifické kamenné bezbariérové autobusové obrubníky.

Bezbariérový obrubník je odolnější než levnější silniční obrubník, který dříve podléhá mechanickému namáhání, což lze vidět na některých zastávkách renovovaných v posledních 5 letech.

Téměř nezničitelné jsou pak tradiční žulové obrubníky chodníků využívané jako nástupiště, které je škoda při případné rekonstrukci opětovně nevyužít.



Obrázek 29: Nástupní hrana zastávky [Liberec, Východní](#) vysoká 25 cm



Obrázek 30: spodní hrana karoserie vozidla zn. SOR v zastávce [Jablonec n. Nisou, Žižkův vrch](#)

3.3.4 DĚLKA NÁSTUPNÍ HRANY

Pokud jsou stanoviště vybavena nástupištěm, délka jejich využitelné nástupní hrany se většinou pohybuje okolo 12 m. Stanoviště tramvajových zastávek mají nástupiště nejčastěji o délce 32 m. Nejdelší nástupní hranu má stanoviště zastávky [Liberec, Tržní nám.](#) ve směru do Ruprechtic (**70 m**). Průměrná délka nástupiště na stanovištích zastávek pouze pro PAD je 14,5 m pro MHD (BUS) 17 m a nejčastější pro autobusová stanoviště je 12 m.

V očkách a zastávkách se vyskytují nástupiště do oblouku, což je pro rovné vozidlo využitelné pouze částečně. V očkách lze obecně obtížně umístit alespoň 12 m dlouhé a rovné nástupiště, zvláště v situacích, kdy se do otočky musí vměstnat oddělené výstupní a nástupní stanoviště.



Obrázek 31: [Jablonec n.Nisou, Jablonecké Paseky, nádr.](#) stanoviště v oblouku – nevyužití nástupní hran

3.4 POVRCH VOZOVKY V ZASTÁVCE

Stav povrchu na přilehlé komunikaci závisí především na stavu komunikace jako takové. Zastávka je však místo, kde se povrch vozovky výrazně více namáhá brzděním a rozjížděním těžkých vozidel. Pokud není povrch vozovky při nástupišti zhotoven z kamenné dlažby, která je odolnější a opravitelná, tak se v živém povrchu vyjíždí.

Vyjeté koleje se vyskytují nejčastěji na zastávkách liberecké MHD (66 případů - 37% ze všech případů v LK).

V DSOJ – 43 případů, v MHD Česká Lípa 8 a v MHD Turnov žádný případ. Na zbývajících zastávkách PAD je 64 případů.



Obrázek 32: [Liberec, Dobiášova](#) – nejhlubší vyjeté koleje v LK

3.5 ČEKÁRNY /PŘÍSTŘEŠKY, KOŠ, LAVIČKA

Tabulka 15: Čekárny a přístřešky na stanovištích zastávek v LK dle typu

	LK		z toho		Města a obce zapojené do MHD			
	celkem	v %	PAD	MHD	MHD Česká Lípa	MHD DSOJ	MHD Liberec	MHD Turnov
Čekárny/přístřešky celkem	1 556	40%	1170	386	87	127	204	55
stříška (zastřešení)	129	3%	4%	3%	7%	2%	9%	7%
přístřešek - bez bočnic	102	3%	2%	5%	3%	5%	5%	6%
přístřešek - s bočnicemi	1 114	29%	29%	30%	27%	32%	28%	23%
čekárna - ostatní	205	6%	7%	1%	1%	0%	0%	1%
čekárna - vytápěná	6	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
ne	2 289	59%	1675	614	128	199	279	94

Čekárna není povinnou součástí zastávky. Jedná se vždy o dobrou vůli příslušné obce, že čekárnu zřídila a udržuje. Budování čekáren usnadňuje i stavební zákon, podle kterého např. přístřešky o jednom nadzemním podlaží sloužící veřejné dopravě do 40 m² zastavěné plochy a do 4 m výšky nevyžadují územní ani stavební povolení¹⁰. Vybudování čekárny je tak pouze na obci a na případné soukromoprávní dohodě s majitelem soukromého pozemku, na kterém se čekárna postaví.

Čekárnami je v 80% případů (1 247 z 1 556) vybaveno jen jedno ze stanovišť zastávky, které slouží pro nástup, zatímco druhé a další stanoviště čekárnou vybaveno není. Rozdíl mezi PAD a MHD není výrazný. V PAD je tento poměr mírně vyšší 82% (956 z 1170) a v MHD 77% (297 z 386) nižší.

Pestrost zřizovatelů čekáren (215 obcí v LK a další subjekty) se projevuje v různorodosti zastávkových přístřešků a čekáren.

Čekárny jsou pro potřeby Pasporty rozděleny dle krycí plochy na stříšku/zastřešení, na čekárny bez bočnic, s bočnicemi, na čekárny ostatní a na čekárny vytápěné.

Jako stříšky slouží např. zastřešení na autobusových nádražích, nebo terminálech nebo na zastávce [Železný Brod, „sokolovna](#), případně mostní objekty jako na zastávkách [Česká Lípa, „Svatého Kříže](#), nebo [Liberec, „Sokolská most](#). Samostatnou stříšku má např. stanoviště zastávky [Lázně Libverda, „pošta](#) ve směru do Hejnic.



¹⁰ § 79 odstavec 2 písmeno r) zákona 183/2006



Obrázek 33: Stříška na stanovišti zastávky [Lázně Libverda, pošta](#) ve směru do Hejnic

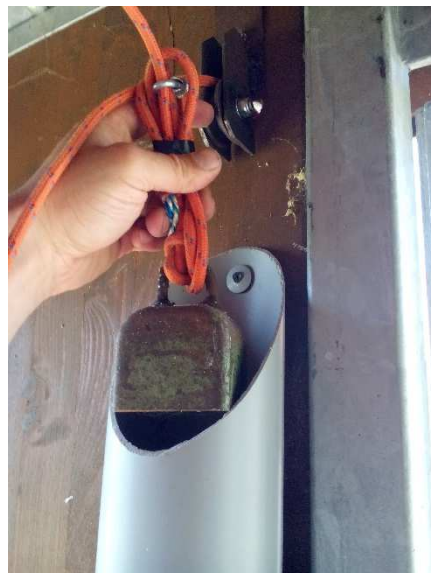
Přístřešky bez bočnic jsou stejně jako přístřešky s bočnicemi samostatně stojící objekty a liší se pouze v rozsahu zakrytí boků. Příkladem zastávky bez bočnic může být čekárna zastávky [Přepeře](#), kde by bočnice čekárny nevhodně zužovaly volnou šířku chodníku.

Čekárny s bočnicemi jsou nejčastějším typem zastávkového přístřešku a také se vyskytují v nejvíce variantách. Ať již starých plechových (Osečná, Radostná, tak i novějších např. od Technických služeb města Jablonec nad Nisou, nebo od Zámečnictví Vendula Nosálová ze

Obrázek 34: Přístřešek bez bočnic v zastávce [Přepeře](#)

Zábřehu (Višňová, Příkrý, Bozkov ad.).

Typová čekárna zastávky [Příkrý, Škodějov, Zimrov](#) je dovybavená svérázným systémem automatického zavírání dveří.



Obrázek 35: Improvizovaný automatický systém zavírání dveří v zastávce [Příkrý, Škodějov, Zimrov](#)

Staré plechové čekárny rozhodně všechny nepatří do starého železa. V případech, kdy je obec udržuje, jsou vhodným doplňkem veřejného prostoru obce (např. [Radostná p.Koz., Lestkov, Pustina](#))

Obrázek 36: Udržovaná plechová čekárna v zastávce [Radostná p.Koz., Lestkov, Pustina](#)



Do typu čekárny-ostatní náleží uzavřené zděné objekty čekáren nebo čekárny vklíněné do jiných objektů např. v zastávce [Tanvald, Český Šumburk, sokolovna](#) a také „skleníkové“ čekárny na zastávce [Proseč p.Ještědem, Javorník](#), nebo [Proseč p.Ještědem](#).



Obrázek 37: Čekárna jako součást objektu hasičské zbrojnice v zastávce [Tanvald, Český Šumburk, sokolovna](#)



Obrázek 38: "Skleníková" čekárna v zastávce [Proseč p.Ještědem, Javorník](#)

Do typu čekárny-ostatní náleží i uzavíratelné čekárny, které slouží jako útulna pro obyvatele a návštěvníky Krkonoš před tamějším rozmarným počasím. Jsou např. na zastávkách [Jablonec n.Jiz., Horní Dušnice](#) nebo [Jestřabí v Krk., Roudnice](#) či [Jestřabí v Krk., pod školou](#).

Obrázek 39: "Horská útulna" v zastávce [Jestřabí v Krk., pod školou](#)

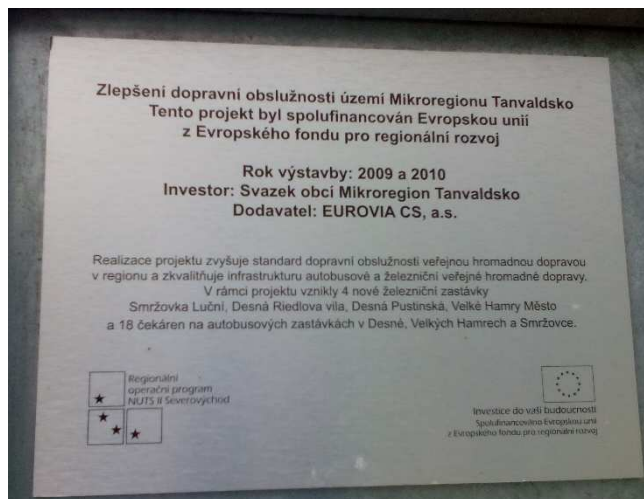


Vytápěné čekárny jsou cestujícím k dispozici na historických autobusových nádražích nebo v některých železničních stanicích (kde čekárnu ještě nezavřeli a topí se v ní), u kterých je i autobusová zastávka (např.: [Martinice v Krk., žel.st.](#)). Nově vybudované terminály (Turnov, Tanvald), samostatné vytápěné čekárny nemají, počítalo se s čekárnou v železniční stanici.

Obrázek 40: Nová roubená čekárna v zastávce [Luka na Českolipsku](#)



Mimo autobusová nádraží a železniční stanice je vytápěná čekárna k dispozici cestujícím již pouze v zastávce [Benecko,,Skalka](#).



Obrázek 41: Minipřístřešek postavený v zastávce [Smržovka,,kříž](#). v rámci projektu na výstavbu 18 čekáren autobusových zastávek a 4 nových železničních stanic na Tanvaldsku

3.5.1 PŘÍSTUP DO ČEKÁRNY

V současné době upravuje parametry přístupu do staveb k veřejnému užívání „bezbariérová“ vyhláška, která vyžaduje bezbariérový a dostatečně prostorný přístup (1,5 m volné šířky) pro invalidní vozíky a kočárky. Před jejím vznikem byla bezbariérově přístupná jen ta čekárna, kde to místní podmínky dovozovaly. V náročnějších terénních podmínkách se lze dodnes setkat s historickými čekárnami, kde je přístup jen pro fyzicky zdatné jedince.



Obrázek 42: Bariérově přístupná čekárna v zastávce [Víchová n.Jiz.,Vích.Lhota,host](#).



Historické bariérové čekárny se zpřístupňují při rekonstrukcích zastávek, kdy se zakomponují do nového nástupiště, případně se k nim dodělá skloněná plocha (např.: [Raspenava, žel.zast.Luh](#)). Jsou bohužel i případy, kdy se na bezbariérovou přístupnost zastávky zapomene i při rekonstrukci (např.: [Brniště, Velký Grunov, hřbitov](#)).

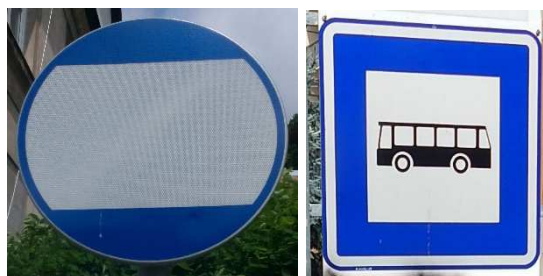
Obrázek 43: Dodatečně zpřístupněná čekárna po rekonstrukci zastávky [Raspenava, žel.zast.Luh](#)

3.6 OZNAČENÍ ZASTÁVEK (DOPRAVNÍ ZNAČKA, NÁZEV)

3.6.1 DOPRAVNÍ ZNAČKA „OZNAČNÍK ZASTÁVKY“

Označníkem zastávky je sloupek či upevnění a dopravní značka IJ 4b (kulatá) nebo IJ 4a (hranatá značka – označník zastávky). Obě značky označují zastávku pro vozidla linkové osobní dopravy bez rozlišení druhu dopravy.

Ve značce může být uveden symbol vozidla, popřípadě logo nebo název dopravního systému nebo



Obrázek 44: Dopravní značka - označník zastávky IJ 4b (kulatý) a IJ 4a (hranatý)



Obrázek 45: Nadbytečné dvojité označení kulatým i hranatým označníkem v zastávce [Jablonec n.Nisou, nám.B.Němcové](#) obsluhované linkami MHD i PAD

provozovatele linkové osobní dopravy.

Ve značce IJ 4a (hranatý) může být uveden symbol vozidla, popřípadě logo nebo název dopravního systému nebo provozovatele linkové osobní dopravy. Ve značce IJ 4a může být k výše uvedenému navíc uveden nápis „ZASTÁVKA“.¹¹

Vyhláška je k označníkům zastávky benevolentní a v podstatě ustanovila různorodý stav dopravních značek označníku, kdy se kulatá značka používala především pro PAD a hranatá pro MHD, a postupně se začala prosazovat i u zastávek PAD.

V LK na zastávkách MHD jsou osazeny výlučně hranaté označníky (IJ 4a). Na 392 stanovištích společných zastávek MHD a PAD je **v 65 případech (17 %)** osazen kromě hranatého (IJ 4a) i kulatý označník (IJ 4b). Zatímco v turnovské MHD není jediný dvojitý označník, v systému liberecké MHD jde pouze o 4 případy ([Bedřichov, Maliník](#)

¹¹ Vyhláška č. 294/2015, Příloha č. 5 Informativní značky provozní

ve směru do Liberce, [Liberec,,Fügnerova](#) stanoviště Moskevská; [Liberec,,Hrdinů](#) ve směru z města a [Liberec,Rudolfovo,Česká chalupa](#) ve směru z Bedřichova), v systému MHD Česká Lípa je dvojitě označeno 33 ze 73 společných stanovišť (45%) a v systému MHD DSOJ 28 ze 128 stanovišť (22%). [Jablonec n.Nisou,,nám.B.Němcové](#).

Hranatým označníkem (IJ 4a) jako jediným jsou osazena některá stanoviště 8 zastávek PAD:

[Dubá,Nedamov,koupaliště](#)

[Frýdlant,,aut.nádr.](#)

[Koberovy,Hamštejn](#)

[Smržovka,,dolní nádraží](#)

[Tanvald,,centrum](#)

[Tanvald,,hotel Koruna](#)

[Tanvald,,Pod Špičákem](#)

[Tanvald,,Terminál u žel.st.](#)

V případě zastávek v Tanvaldu je teoreticky možné projíždějící linku [746](#) považovat za městskou linku, i když má licenci vydanou jako PAD. Na většině ostatních zastávek této linky však jsou osazeny kulaté označníky (IJ 4b).



Obrázek 46: Hranatý označník IJ 4a na zastávce PAD [Koberovy,Hamštejn](#)

Na hranatém označníku (IJ 4a) je až na jedinou výjimku ([Dubá,Nedamov,koupaliště](#) a [Turnov,,II samoobsluha](#)) vždy uveden symbol autobusu, případně tramvaje. Na stanovištích zastávek PAD osazených pouze kulatým označníkem (IJ 4b) je na něm z 1903 případů na 291 uveden symbol autobusu (15%), na 681 text: „ZASTÁVKA“ (36%) a na 853 symbol autobusu a zároveň text: „ZASTÁVKA“ (45%), na 78 není ani symbol ani text (4%).



Obrázek 47: Variabilita provedení dopravní značky označnick zastávky v LK

Dopravní značka – označnick zastávky má stejně jako ostatní značky být provedena v předepsaných rozměrech (50*50cm), reflexních barvách a má být natočena tak, aby byla viditelná ze směru jízdy.

V LK označníky předepsané rozměry splňují. Reflexní úpravu má pouze cca. 1/3 označníků. Téměř všechny v DSOJ a v MHD Česká Lípa, nové označníky na zastávkách PAD. Smaltované a plastové označníky na zastávkách PAD reflexní nejsou stejně jako označníky v MHD Liberec.

Správně jsou natočené označníky **kolmo na směr jízdy ve 27 % (1 044 z 3 854)**. Na Turnovsku a Jablonecku provedl v minulosti správce označníků (BusLine) na popud dopravního úřadu (KÚLK OD) přesazení označníků kolmo na směr jízdy pomocí konzole na původních sloupcích – áčkách.

V DSOJ osazuje správce označníků DZ označnick oboustranně, stejně tak činí v MHD Česká Lípa. V PAD se oboustranně označují některé zastávky, které mají označnick pouze na jedné straně.



Obrázek 48: Přesazený označnick v zastávce Turnov,,chemička

3.6.2 NÁZEV ZASTÁVKY

Název zastávky a čísla projíždějících linek mají nad nebo pod dopravní značkou označnick uvedena až všechna označené stanoviště zastávek MHD.

Stanoviště zastávek PAD jsou názvem označeny pouze v **29% (823 z 2 853)** případů.

Vybrané zastávky dle současně platných standardů IDOL označeny dodatkovou tabulkou s uvedením názvu, čísla zóny, čísel linek a jejich trasou.

Na Českolipsku označuje dopravce ČSAD Česká Lípa zastávky PAD papírovou cedulkou na výleповé ploše. Dopravce ČSAD Liberec na Liberecku používá k označnick zastávek samostatné plastové tabulky. Dopravce BusLine ve východní části LK využívá k označování zastávek papírovou cedulkou na výleповé ploše jako ČSAD Česká Lípa, a dále zalepený papírový proužek s názvem v bílé ploše DZ označnick.

Zatímco cedulka na výleповé ploše je časem přelepována jízdními řády či poškozena vandaly, proužek s názvem zastávky na DZ je poškozen výjimečně, což může souviset s jeho obtížnou dosažitelností.



Obrázek 51: Název zastávky uvedený na výleповé ploše z části zakrytý jízdními řády



Obrázek 51: Označnick s dodatkovou tabulkou IDOL



Obrázek 51: Název zastávky na čekárně osazený Městem Hrádek nad Nisou



Obrázek 55: Název zastávky osazený obcí v Benecku



Obrázek 55: Tabulka s názvem používaná dopravcem ČSAD Liberec



Obrázek 55: Název zastávky v DZ označníku používaný BusLine



Obrázek 55: Tabulka standardizovaného rozměru s názvem používaná dopravcem ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY (ex.Osnado)

3.6.3 SLOUPKY A OSAZENÍ OZNAČNÍKU ZASTÁVKY

Pro osazení označníku se používá jak typový sloupek obdobný tomu, na který se osazují jiné dopravní značky, který je upevněn do země, nebo je ve formě konzole upevněn na stěně čekárny či domu.

Označníky jsou dále osazeny na specifických sloupcích. Charakteristické jsou zahnuté sloupky „hůl“ s jedním a „áčko“ se dvěma ukotveními do země. Specifické nastavované sloupky používá DPMLJ v Liberci.



Obrázek 56: Sloupky označníku zleva: "hůl", "áčko", na čekárně, společně s jinými DZ (nevhodný případ zastávky [Turnov](#), [Kadeřavec](#)) a netypový sloupek DPMLJ

3.7 JÍZDNÍ ŘÁDY (VÝLEPOVÁ PLOCHA)

Výleповé plochy jsou osazeny na 71% (2 725 z 3 854) stanovišť. Na zbylých stanovištích jsou jízdní řády vylepeny na stěnu čekárny či na jiné místo a v případě, že stanoviště není vybaveno označníkem, není vybaveno ani výlepem jízdních řádů.

V ojedinělých případech jsou na zastávkách PAD používány pro výlep uzamykatelné prosklené vitríny ([Pertoltice p.Ralskem,,statek](#)). Používání tzv. „klaprámů“ není pro takto zatěžovanou plochu únosné. Časem zmizí krycí fólie, nebo ji někdo propálí a jízdní řády se začnou lepit navrch.

Základní dostatečnou velikostí pro výleповou plochu stanoviště PAD je plocha pro 2*A4 na šířku (jízdní řád a informace o IDOL. Základní velikostí pro stanoviště MHD je plocha pro 1*A5 jízdní řád. S vyšším počtem linek se zvětšuje potřebná plocha. **Stanoviště vybavených výleповou plochou nedostatečného rozměru je 23% (623 z 2 725).** V případě nedostatku místa na výleповé ploše se lepí jízdní řády na okolní plochu.

Pro výlep se používá papír a lepidlo na papír, či samolepící fólie, do kterých se papír vlepí a tento kompozit se lepí na výleповou plochu.

Pro samotnou výleповou plochu se používají kromě několika málo vitrín či dřevěných ploch v čekárnách osvědčené plechy na vrchu ohnuté do stříšky a na okrajích tvarované proti ohybu, nebo pro skosení ostrých hran.

Plechy se vyrábějí v obdobných rozměrech vycházejících z formátu A4 na šířku, tak aby se na ně dal vyvěsit potřebný počet jízdních řádů. Z tohoto důvodu nejsou vhodné jako podkladové plechy pro dopravní značení, které jsou zaoblené a vycházejí z jiných základních rozměrů, než je A4 na šířku.

Největší výleповá plocha se nachází na stanovišti zastávky [Česká Lípa,,Hrnčířská](#) ve směru na autobusové nádraží, kterou využívá celkem 3 linky MHD a 22 linek PAD. V tomto případě jsou jízdní řády umístěny jednak příliš vysoko, i příliš nízko, takže jsou nečitelné. V případě výskytu více jízdních řádů by bylo přehlednější přidat souhrnný seznam odjezdů pro jednotlivé směry, tak jako na zastávce [Chrastava,,aut.nádr.](#) V ideálním případě tímto souhrnem nahradit výlep jednotlivých jízdních řádů pro zajištění lepší čitelnosti.

Na kombinovaných zastávkách PAD a MHD se častěji používají dvě výleповé plochy, výjimečně jsou jízdní řády PAD a MHD vylepeny na stejnou výleповou plochu.



Obrázek 58: Největší výleповá plocha pro jízdní řády [Česká Lípa,,Hrnčířská](#)



Pro snížení prostorové náročnosti výlepu jízdních řádů PAD a zároveň zvýšení čitelnosti údajů bude nutné najít legislativně přijatelný soutisk jízdních řádů do podoby souhrnu odjezdů do všech směrů se zakomponováním povinných údajů o trase linky a časové délce spojů do následujících stanic. Tento souhrn by mohl nahradit výlep jednotlivých jízdních řádů alespoň na zastávkách, které obsluhují 3 a více linek.

Souhrn odjezdů by přinesl možnost standardního formátu výleповé plochy pro všechny zastávky PAD (2-3*A4) na výšku, která by mohla být vyrobena z trvanlivějšího materiálu a mohla být opatřena vrchním krycím sklem.

3.8 ZASTÁVKOVÉ INFORMAČNÍ SYSTÉMY

V LK je v současné době vybaveno zastávkovými informačními systémy celkem **20 zastávek, z toho 11 tramvajových.**

Tabulka 16: Zastávky vybavené zastávkovým informačním systémem v LK

	IDCIS	Název zastávky	Druh linek	Projíždějící linky	Počet nástupních bodů
1	4761	Česká Lípa,,aut.nádr.	PAD	24	12
2	12430	Jablonec n.Nisou,,aut.nádr.	MHD (BUS) + PAD	46	16
3	51636	Jablonec n.Nisou,,Brandl	MHD (BUS, TRAM) + PAD	3	4
4	51661	Jablonec n.Nisou,,měnárna	MHD (TRAM)	1	2
5	51643	Jablonec n.Nisou,,Tyršovy sady	MHD (TRAM)	1	2
6	12485	Jablonné v Podj.,,žel.st. (v knihovně na náměstí)	PAD + vlak	12	4
7	18158	Liberec,,aut.nádr.	PAD	54	19
8	18164	Liberec,,Fügnerova	MHD (BUS, TRAM) + PAD	78	14
9	51667	Liberec,,nádraží	MHD (BUS, TRAM) + PAD + vlak	18	2
10	51669	Liberec,,Nová Ruda	MHD (TRAM)	2	4
11	51683	Liberec,,Rybníček	MHD (TRAM)	5	4
12	51695	Liberec,,Sídliště Nové Vratislavice	MHD (TRAM)	2	2
13	51592	Liberec,Vratislavice n.Nisou,kostel	MHD (TRAM)	3	4
14	51653	Liberec,Vratislavice n.Nisou,lékárna	MHD (TRAM)	3	4
15	51676	Liberec,Vratislavice n.Nisou,Pivovarská	MHD (TRAM)	2	3
16	51696	Liberec,Vratislavice n.Nisou,výhybna	MHD (TRAM)	2	6
17	24036	Nový Bor,,aut.nádr.	PAD	24	11
18	35427	Tanvald,,Terminál u žel.st.	PAD	26	6
19	37106	Turnov,,aut.nádr.	MHD (BUS) + PAD	33	18
20	58512	Turnov,,Terminál u žel.st.	MHD (BUS) + PAD + vlak	45	11

On-line napojené ZIS jsou pouze tři, které zobrazují data poskytovaná Centrálním dispečinkem IDOL, čili znázorňují i dostupné informace o aktuálním zpoždění spoje. Tyto panely jsou příkladem tzv. „nízkonákladového“ řešení s využitím standardních elektronických zařízení (Česká Lípa, „aut.nádr., Jablonné v Podj., Nový Bor, „aut.nádr.). Nevýhodou tohoto řešení je skutečnost, že nejsou odolné vnějšímu prostředí (vlhko, sluneční svit ad.)

Ostatní ZIS na tramvajových a autobusových zastávkách jsou standardizovanými zařízeními pro tento účel vyrobenými. Zobrazují pravidelně aktualizovaná data offline a nezobrazují zpoždění.

Na tramvajových zastávkách jsou ZIS vybavená obě tramvajová stanoviště zastávky (v zastávce Jablonec n.Nisou, „Brandl autobusová stanoviště ZIS nemají). Na zastávce Liberec, „Fügnerova jsou ZIS vybaveny všechna stanoviště uvnitř terminálu. Stanoviště Moskevská, Lípová a Blažkova ani stanoviště v tramvajové otočce ZIS nemají.



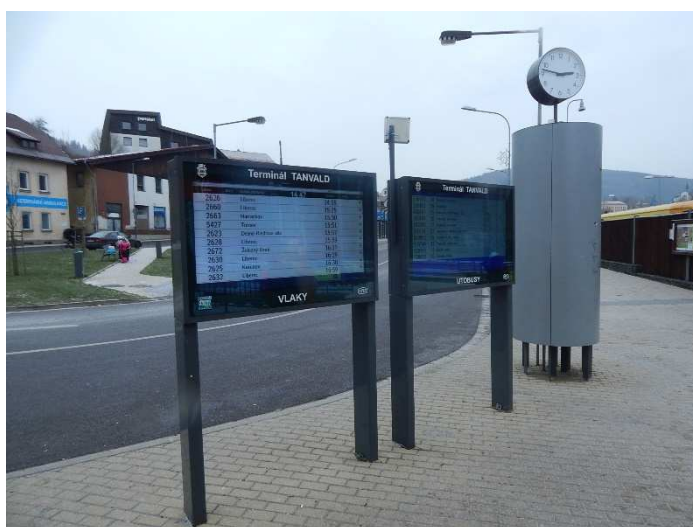
Obrázek 61: ZIS v hale - Česká Lípa, „aut.nádr.



Obrázek 60: ZIS v okně knihovny na náměstí v Jablonném v Podještědí (zobrazuje odjezdovou tabuli zastávky Jablonné v Podj., „žel.st.



Obrázek 63: Sloupek s označником a ZIS v zastávce Jablonec n.N., „měřírna



Obrázek 62: ZIS v zastávce Tanvald, „Terminál u žel.st.

4 PŘÍRODNÍ VLIVY A LIDOVÁ NIČIVOST

Výlep jízdních řádů je součástí zastávky s nejkratší životností i s největším rizikem zničení deštěm větrem nebo nenechavými cestujícími.

Ve všech případech je řešením včasná náprava např. oprava poškozeného výlepu na zastávce [Lázně Libverda, Obří sud](#). Zatímco v tomto případě se dalšímu ničení vylepených jízdních řádů zabránilo přidáním ochranného plexiskla, před lidovou ničivostí účinná obrana neexistuje.



Obrázek 65: [Lázně Libverda, Obří sud](#) - větrem, deštěm poškozený výlep a následná oprava s přidáním krycím plexisklem



Obrázek 64: Označník zastávky [Horní Branná, pošta](#) je bohužel v dosahu



Obrázek 66: Plastové označníky nejsou dostatečně odolné - [Turnov, Daliměřice, školka](#) a [Liberec, Fügnerova](#) (výstup z tramvaj v otočce)



5 SWOT ANALÝZA

	Pomocné	Škodlivé
Vnitřní původ	Silné stránky: • Rozsáhlá síť autobusových zastávek. • Aktualizovaný Pasport autobusových a tramvajových zastávek LK. • Stabilizované financování veřejné dopravy. • Při rekonstrukcích krajských a státních silnic se rekonstruuují i zastávky jako součást komunikace. • Nové zastávky již dnes vznikají v souladu s ČSN 73 6425-1. • Přirozené propojování s železničními stanicemi.	Slabé stránky: • Chybějící označníky. • Chybějící nebo nevyhovující nástupiště. • Chybějící bezbariérové přístupy na nástupiště. • Chybějící přechody na cestě na zastávku. • Nejednotné označování zastávek. • Nedostatek výlepové plochy pro jízdní řády • 3 a více subjektů pečující o jednu zastávku. • Části čekáren a nástupišť na soukromých pozemcích. • Historická autobusová nádraží – příliš velká a daleko od cílů. • Nečitelné informace při výlepu jízdních řádů více linek najednou.

Vnější původ	Příležitosti: • Pro rekonstrukce zastávek jsou k dispozici finanční zdroje IROP a SFDI. • Nový program Dotačního fondu Libereckého kraje pro zastávky. • Plánované rekonstrukce krajských i státních silnic, při kterých se řeší i zastávky. • Zastávky jsou výkladní skříň obcí – motivace k jejich údržbě. • Novela zákona 111/1994 – označníky bude osazovat vlastník/správce komunikace, nebo stavební na základě jeho souhlasu, tak jako jiné dopravní značky – zvýšení kvality značení a příležitost pro sjednocení. • Zřízení jednotného správce označnicků. • Renovované zastávky - zvýšení zájmu o veřejnou dopravu. • Inteligentní zastávky – vybavování zastávkovými informačními systémy • Propojení dat Pasportu s připravovaným ePasportem prostorových dat LK a s veřejnými mapovými portály. • Nový formát výlepu jízdních řádů jako souhrnu na zastávkách s více linkami	Hrozby: • Zpřísnění podmínek pro nové zastávky. • Velký počet zastávek vyžadujících rekonstrukci. • Neochota obcí do zastávek investovat. • Novelizace zákona 111/1994 – zpřísnění podmínek pro vznik nové zastávky – musí mít Stanovení příslušného silničního správního úřadu. • Současné označníky v majetku dopravců a není jasný způsob jejich převodu na správce komunikací. • Přírodní vlivy a lidská ničivost.
--------------	--	---

7 ZÁVĚR

Na základě zkušeností z terénního průzkumu autobusových a tramvajových zastávek a jejich následné analýzy se nabízí níže uvedené možnosti v rámci budoucí modernizace zastávkové infrastruktury:

1. Bezodkladně řešit stav nejnebezpečnějších zastávek uvedených v Příloze 3.
2. Doplnit skloněnou plochu na stanovištích vybavených vyvýšeným nástupištěm bez přístupu.
3. Redukovat počet zastávek v LK o ty, které se již neexistují, nebo se prakticky nevyužívají. Na základě Přílohy 1 a 2 a projednání s příslušnými městy a obcemi.
4. Na zastávkách, kde jezdí alespoň jedna linka MHD, ponechat pouze označnick MHD – odstranit dvojí označení.
5. Pro sjednocení vzhledu označnicků používat již pouze DZ IJ 4a (hranatý označnick MHD).
6. Vytvořit na základě nových legislativních požadavků jednotný vzor označnicku zastávky PAD a jednorázově obměnit označnický na všech zastávkách PAD. Tento vzor projednat s Ministerstvem dopravy.
7. Jednotný plech pro dopravní značku označnick zastávky i pro dodatkovou tabulku (s uvedením názvu zastávky a čísel linek), má výhodu v tom, že se jako jeden celek umístí i s ohledem na světlou výšku dolního okraje nad nástupištěm/chodníkem. Dále má jednotný rozměr a je trvanlivý.
8. Pro výlep jízdních řádů používat plechové desky potřebných rozměrů se stříškou – jsou odolné a bez velkých finančních nákladů nahraditelné.
9. Provéřit možnost souhrnného výlepu jízdních řádů dle zastávky a jejich stanovišť, tak aby odpovídal legislativním požadavkům a bylo jím možno nahradit výlep jízdních řádů samotný.
10. Pro umožnění co možná nejbližšího přístavení k nástupní hraně doplňovat na stanovištích bezbariérové autobusové obrubníky, ale zároveň dbát na finanční únosnost tohoto zásahu. Na málo vytížených zastávkách je tento prvek příliš velký luxus a postačí silniční obrubníky.
11. Redukovat počet nadbytečných stanovišť na autobusových nádražích.
12. Redukovat počet stanovišť na křižovatkách a na přestupních uzlech jejich vymístěním z hlavní komunikace (po vzoru zastávek Svor,,otočka; Volfartice,,ObÚ, Rádlo,,odb.).

8 PŘÍLOHY

PŘÍLOHA 1. NEVYUŽÍVANÉ ZASTÁVKY V LK - NEUVEDENÉ V JŘ

PŘÍLOHA 2. NEVYUŽÍVANÉ ZASTÁVKY V LK - O NÁSTUPY CESTUJÍCÍCH

PŘÍLOHA 3. NEJNEBEZPEČNĚJŠÍ STANOVIŠTĚ ZASTÁVEK V LK