

Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze pro období 2014-2025

Závěrečné hodnocení plnění a výzvy do dalšího období

PRACOVNÍ VERZE

Garant: Odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy

Text: Karolína Klímová

Podklady a odborná spolupráce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s., Regionální organizátor Pražské integrované
dopravy, p. o., Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s., Správa
železnic, s. o.

Praha, březen 2026

Shrnutí

Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě (dále jen VHD) v hlavním městě Praze (dále jen HMP) s termínem naplnění v roce 2025 (dále jen „Koncepce 2014-2025“) formulovala vizi přístupné veřejné dopravy v Praze v roce 2025 a stanovila rámcová opatření a specifické úkoly k naplnění tohoto cíle. Byla vzata na vědomí Radou HMP usnesením č. 463 dne 18. 3. 2014, sledovat plnění úkolů bylo uloženo Komisi Rady HMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou. V roce 2017 byl rozsah specifických úkolů koncepce usnesením Rady HMP č. 2851 ze dne 21. 11. 2017 upraven.

Koncepce 2014-2025 byla z větší části naplněna. Ze 170 platných specifických úkolů bylo 126 úkolů splněno, 35 úkolů bylo splněno částečně, u 3 úkolů bylo ukončeno plnění, 6 úkolů zůstalo nespolečně. 1 úkol byl z koncepce vyřazen pro nadbytečnost.

Přístupnost VHD v Praze se v hodnoceném období také díky existenci koncepce významně zvýšila, což lze považovat za velký úspěch a oprávněnost cesty, kterou tento dokument vytyčil. Přesto téma není vyřešené, a to jak v úkolech, kde zatím nebylo dokončeno plnění, tak v důsledku měnící se legislativy a vzniku nových strategických dokumentů HMP.

Krajský plán vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením 2025-2030 pro hl. m. Prahu ukládá vypracovat a přijmout koncepci odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v Praze pro další období. V Části II této zprávy jsou shrnuta aktuální východiska pro formulaci navazující koncepce a navrženy úkoly k řešení.

PRACOVNÍ VERZE

Obsah

Shrnutí	1
Úvod.....	3
Část I: Plnění Koncepce 2014-2025.....	4
1 Plnění rámcových opatření k odstraňování jednotlivých typů bariér ve VHD	4
2 Celkové hodnocení plnění Koncepce 2014-2025	17
Část II: Východiska pro formulaci navazující Koncepce 2026-2035.....	19
1 Změny legislativy v oblasti přístupnosti v období 2014-2025	19
2 Aktuální zakotvení zpřístupnění VHD v koncepčních dokumentech HMP.....	19
3 Pokračující úkoly	20
4 Nové výzvy v oblasti zpřístupňování MHD v Praze	22
5 SWOT analýza zpřístupňování MHD s přesahem do metropolitní oblasti.....	24
Seznam zkratk	25
Příloha 1: Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze pro období 2014-2025	
Příloha 2: Seznam specifických úkolů koncepce s podrobnými informacemi o dosaženém stavu plnění jednotlivých úkolů k 31. 12. 2025	
Příloha 3: Stav přístupnosti stanic metra k 31. 12. 2025	
Příloha 4: Stav přístupnosti TRAM zastávek v Praze k 31. 12. 2025	
Příloha 5: Stav přístupnosti vlakových zastávek a stanic v Praze k 31. 12. 2025	

Úvod

Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze s termínem naplnění v roce 2025 (dále jen „Koncepce 2014-2025“) byla vzata na vědomí Radou HMP usnesením č. 463 dne 18. 3. 2014. V roce 2016 se plnění koncepce stalo také opatřením Krajského plánu vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením v hl. m. Praze na období 2016-2022¹.

Cílem Koncepce 2014-2025 bylo mít do roku 2025 veřejnou hromadnou dopravu v Praze (dále jen „MHD“) v maximální možné míře bezbariérovou – tedy takovou, aby ji mohl využívat skutečně každý. K dosažení tohoto cíle koncepce formulovala rámcová opatření a specifické úkoly. Sledovat plnění Koncepce 2014-2025 bylo uloženo Komisi Rady HMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou. Do rozpočtu HMP, kap. 03 Doprava, byly zavedeny nové položky pro zajištění financování opatření k odstranění bariér ve VHD, a to položka 0042131 Praha bez bariér a položka 0042176 Bezbariérová opatření.

V roce 2017 byl rozsah specifických úkolů koncepce usnesením Rady HMP č. 2851 ze dne 21. 11. 2017 upraven.

Závěrečné hodnocení plnění Koncepce 2014-2025 je obsahem první části této zprávy.

Druhá část dokumentu shrnuje východiska pro formulaci navazující Koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v hlavním městě Praze v období 2026-2035 (dále jen Koncepce 2026-2035). Jsou zde popsány relevantní změny legislativního prostředí ČR, ke kterým došlo v období 2014-2025, a zakotvení zpřístupnění MHD ve strategiích HMP. Dále jsou zde identifikovány nové výzvy v oblasti zpřístupňování MHD, které od roku 2014 vyvstaly a nebyly v Koncepci 2014-2025 reflektovány. Na základě výše jmenovaného byla vypracována SWOT analýza zpřístupňování MHD v Praze s územním přesahem do metropolitní oblasti.

¹ dokument schválen Radou HMP usnesením č. 3218 ze dne 20. 12. 2016, opatření č. 4

Část I: Plnění Koncepce 2014-2025

Přestože byl cíl Koncepce 2014-2025 formulován poměrně volně, dílčí cíle byly specifikovány velmi konkrétně (viz kap. 8.11 původní koncepce), a to:

1. do roku 2025 mít veškeré vozy a soupravy v hromadné dopravě v hlavním městě Praha bezbariérové;
2. do roku 2025 mít bezbariérový přístup do všech stanic metra, bezbariérové veškeré zastávky tramvají a mít vyřešenu bezbariérovost celé sítě MHD – pokud toho cíle nebude možno dosáhnout, nutné je zejména zajistit, aby neexistovaly úseky s několika zcela bariérovými zastávkami za sebou.

Aktivity vedoucí ke splnění těchto cílů byly popsány jednak jako rámcová opatření v kap. 8.1-8.10 koncepce, jednak jako specifické úkoly v příloze koncepce. Následující popis plnění odpovídá struktuře dokumentu Koncepce 2014-2025.

1 Plnění rámcových opatření k odstraňování jednotlivých typů bariér ve VHD

1.1 Zpřístupňování metra (kap. 8.1 Koncepce 2014-2025)

K naplnění tohoto rámcového opatření byly stanoveny specifické úkoly B2/1-30, B3/1-2, B3/44-45 a B4/1-64, detailní popis jejich plnění je uveden v Příloze 2 této zprávy. Přehled aktuální přístupnosti jednotlivých stanic metra v Praze je obsahem Přílohy 3 této zprávy.

Přístupnost nástupišť metra

V období 2014-2025 byly **nově vybudovány výtahy** v 11 stanicích metra.

Nově budované výtahy zaručují plnou přístupnost², starší výtahy jsou v rámci pravidelné obnovy upravovány do přístupné podoby.

Z celkového počtu 61 stanic metra³ je aktuálně přístupných výtahem 42. 3 stanice jsou zpřístupněny pouze schodišťovou plošinou (Nové Butovice, Smíchovské nádraží, Strašnická). 2 stanice mají nástupiště přístupné z uliční úrovně s využitím ramp (Depo Hostivař, Rajska zahrada – zde je ale vedena extrémně dlouhá obchodní trasa pro propojení obou nástupišť a chodníkové sítě, které jsou ve čtyřech různých výškových úrovních). Stanice Vyšehrad má nástupiště ve směru Háje přístupné z uliční úrovně, nástupiště směrem do centra města nepřístupné. 13 stanic metra zůstává zatím zcela nepřístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu.

Pro zpřístupnění stanic Hradčanská, Malostranská, Flora, Želivského, Strašnická, Náměstí Republiky, Křižíkova, Invalidovna, Rajska zahrada (optimalizace bezbariérového propojení železniční zastávky, stanice metra a BUS zastávek v ulici Cíglarova), Kačerov, Pražského povstání a Vyšehrad výtahem byly zpracovány **studie proveditelnosti**, které je možné využít jako podklad pro další stupně projektové přípravy. Pro stanici Českomoravská byla studie zpracována, ale v důsledku změny majetkových poměrů v místě je aktuálně v přepracování. Pro stanici Jinonice je studie ve zpracování.

Schodišťové plošiny v tak vytížených prostorech, jako jsou stanice metra, se v praxi ukázaly jako nevhodné řešení. Problémem je dlouhý čas přepravy, menší subjektivní pocit bezpečí ze strany přepravované osoby a vysoká poruchovost, nadále proto nejsou pro řešení zpřístupnění stanic metra doporučovány. Ve stanici metra Holešovice bylo zpřístupnění schodišťovou plošinou nahrazeno v průběhu plnění koncepce výtahem.

² jsou řešeny dle vnitřních standardů DPP (2018). Rozměry výtahu umožňují rovněž přepravu běžného jízdního kola.

³ Celkem 58 stanic metra, z nichž jsou 3 přestupní (posuzují se jako 2 stanice) = 61 stanic metra

Přístupnost souprav metra z nástupiště

Pro překlenutí horizontální mezery mezi nástupištěm a vozy soupravy bylo v rámci plnění specifického úkolu B3/44 navrženo, v roce 2016 otestováno a následně standardně aplikováno **řešení v podobě rektifikačního hřebenu ve všech stanicích**.

Pro překlenutí **výškového rozdílu** byly na všech 42 stanicích linky A a B instalovány na plochu nástupiště pevné najížděcí rampy, které výškový rozdíl 100 – 120 mm (dynamicky se mění dle aktuálního zatížení soupravy) snižují o 70 mm⁴. Zbytkový výškový rozdíl 30 – 50 mm je celkem dobře překonatelný díky tvaru prahu při vstupu do vozů na linkách A a B. Na lince C jezdí soupravy, u kterých se výška podlahy vozu přizpůsobuje výšce nástupiště (tzv. rektifikace), zbytkový výškový rozdíl cca 30 - 50 mm je ale v důsledku tvaru prahu hůře překonatelný. Systém otevírání dveří u souprav na lince C však instalaci nájezdových ramp neumožňuje⁵.

V roce 2018 byly opraveny **vodicí linie a varovné pásy na nástupišti** stanic Muzeum C, Budějovická a Hlavní nádraží. Všechny stanice metra nyní disponují vodicím prvkem pro nevidomé na nástupišti (vodicí prvek může být tvořen umělou vodicí linií, řadou pilířů nebo u jednostranných nástupišť stěnou vestibulu) a bezpečnostními pásy dle platné legislativy.

Velmi podstatným pro přístupnost MHD pro osoby nevidomé a slabozraké je funkční **systém komunikace, který zajistí, že jak cestující, tak řidič vozidla VHD⁶ mají všechny nezbytné informace pro hladký průběh přepravy**. Tento je zajištěn prostřednictvím tzv. **povelové soupravy⁷**. V návaznosti na legislativní změny spojené se zákonem č. 283/2021 Sb., jeho prováděcí vyhláškou č. 146/2021 Sb. a ČSN 73 4001 by nově (s platností od 1. 7. 2024) měla být povelová souprava dvoufrekvenční⁸. Ve spolupráci Centra dopravních výzkumů Brno, v.v.i. a společnosti APEX byl vyvinut a otestován dvoufrekvenční povelový přijímač, o jeho využití v rámci MHD se jedná.

Ve spolupráci společnosti APEX a DPP byla na žádost Komise Rady HMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou v roce 2016 vyvinuta rovněž **varianta VPN pro použití osobami na vozíku**, resp. osobami se sníženou schopností pohybu, a to s cílem usnadnit komunikaci cestujícího a řidiče MHD např. při nástupu a výstupu do/z vozidla. Funkčnost sestavy byla pilotně ověřena v metru. VPN pro osoby se sníženou schopností pohybu však zatím není kompenzační pomůckou podporovanou v rámci zdravotního pojištění v ČR⁹, o její pořízení nebyl mezi cílovou skupinou za těchto podmínek zájem.

⁴ Vždy musí být zajištěno, aby se podlaha soupravy nenacházela níže, než je nástupiště – je to podmínka bezpečné evakuace ze soupravy.

⁵ Na lince C se od roku 2030 počítá s postupným zaváděním automatizovaných souprav, které budou vybaveny výškovou rektifikací a kde bude překlenutí horizontální mezery i zbytkového (a dle aktuálního zatížení soupravy proměnlivého) výškového rozdílu mezi nástupištěm a podlahou vozu řešeno výsuvnou rampičkou u každých dveří soupravy.

⁶ jedná se o metro, tramvaje i autobusy

⁷ Povelová souprava se skládá z povelového vysílače (VPN) v ruce cestujícího a povelového přijímače (PPN) zabudovaného ve vozidle (případně v zastávkovém označnicku, přístřešku, na nástupišti metra atd.). Povelová souprava umožňuje nevidomým a slabozrakým osobám získat informace, které jsou veřejnosti jinak přístupné jen vizuálně, a komunikovat úmysl nastoupit či vystoupit do/z vozidla s řidičem. Základní parametry technického řešení jsou nařízeny zákonem.

⁸ Problémem bylo zahlcení původně používané vysílací frekvence 86,79 MHz, takže systém přestal být funkční. Nyní by měl vysílač i přijímač pracovat duálně rovněž v pásmu 434 MHz. Dle informace od výrobce z 2022 je v současnosti vyráběná a do prodejní sítě dodávaná VPN již dvoufrekvenční.

⁹ V roce 2019 ODO MHMP konzultovalo s odborem sociálních věcí MHMP možnost navrhnout zařazení této pomůcky do seznamu kompenzačních pomůcek hrazených ze zdravotního pojištění, avšak bez pozitivního výsledku.

Přístupnost vestibulů stanic metra

Vzhledem k technickým a prostorovým limitům je u 10 ze stanic přístupných výtahem propojena pouze uliční úroveň s nástupištěm metra, tedy nemohl být výtahem zpřístupněn také podzemní vestibul.

Provozním problémem, který je spojen s pohybem osob nevidomých a slabozrakých ve vestibulech metra, se ukázalo často **nevhodné řešení a nedostatečné zajištění dočasných záborů ploch** v těchto prostorech¹⁰. K upevnění dobré praxe je zaměstnancům DPP ze strany ODO MHMP nabízeno školení v principech zajištění přístupnosti ve stanicích metra (tzv. [vycházky s bílou holí v doprovodu lektorů SONS ČR¹¹](#)).

Veřejná WC ve vestibulech metra

V období 2014-2020 proběhla **rekonstrukce 28 veřejných toalet ve vestibulech metra** - zahrnovala také jejich úpravu na bezbariérově přístupné (byly upraveny rozměry kabin, typ turniketů, zařizovací předměty a jejich rozmístění v kabině, označení toalet a kabin).

12 z celkových 31 veřejných toalet ve vestibulech metra není osobám se sníženou schopností pohybu dostupných, neboť vestibul samotný zatím zpřístupněn není (viz Příloha 3 této zprávy).

Eskalátory a schodiště

Eskalátory a schodiště do stanic metra nenabízejí bezbariérové řešení pro osoby na vozíku a přepravu dětských kočárků, mohou být problematické pro osoby se sníženou schopností pohybu (osoby po úrazu, starší osoby nebo osoby s poruchou rovnováhy atd.). Z tohoto důvodu nesmějí být jedinou variantou požární únikové cesty z prostor metra, a i proto je důležité pokračovat ve zpřístupňování starších stanic metra výtahy.

V případě možnosti přepínání směru jízdy eskalátorů (prakticky je možné ji uplatňovat pouze mezi vestibulem a uliční úrovní) praxe ukázala, že tato cesta není vhodná, neboť vede k významně rychlejšímu opotřebení klíčových mechanických částí eskalátoru, a tedy častějšími odstávkám z důvodu opravy (nehledě na vyšší náklady provozu a údržby) – což může být pro některé cestující s velkými problémy (senioři, rodiče s kočárky – kteří by sice eskalátor de iure používat neměli, avšak v praxi na něj v dosud nezpřístupněných stanicích spoléhají).

Velkým problémem se ukazuje dlouhodobě uplatňovaný požadavek IPR hl. m. Prahy na minimalizaci konstrukcí spojených se zastřešením vstupů do podzemních vestibulů metra v uličním prostoru. Systematické odstraňování zastřešení významně snižuje bezpečnost cestujících za špatných povětrnostních podmínek (při dešti a námraze se prudce zvyšuje riziko uklouznutí a pádu) a rovněž vede k výraznému zvyšování nákladů na provoz a údržbu eskalátorů a jejich nižší využitelnosti (častější odstávky).

Akustické orientační systémy v metru

48 stanic metra (79 %) je vybaveno akustickými majáčky pro orientaci osob nevidomých a slabozrakých (vstup do vestibulu, eskalátory, schodiště, výtahy a vstup na veřejné toalety). Povelové přijímače, které hlásiče spouští, byly v souladu s legislativou platnou do 30. 6. 2024 řešeny jako jednofrekvenční, od 1. 7. 2024 však legislativa nařizuje dvoufrekvenční (bližší viz informace výše k přístupnosti souprav metra). Nasazování dvoufrekvenčních povelových přijímačů zatím nebylo započato.

Akustické majáčky při eskalátorech nabízejí podrobnou informaci o umístění a směru jízdy eskalátoru.

¹⁰ Nevidomé a slabozraké osoby se zde orientují právě pomocí akustických majáčků, tedy překlenují prostor přímoúhelnou čarou oproti běžné praxi pohybu v uličním prostoru podél vodicích linií – zábory musí být zajištěny pevnou nepřevratitelnou zábranou, která umožňuje obejít s pomocí bílé hole. V těchto prostorech zatím nebylo uvažováno o využití umělých vodicích linií

¹¹ <https://www.cistoustopou.cz/knihovna/vzdelavanim-k-bezbarierovemu-mestu-1883>

Vzhledem ke specifickým požadavkům na umístování majáčků u vstupu do podzemních vestibulů metra¹² v určité výšce nad eskalátorem či schodištěm a v jejich ose je i v tomto případě velice problematické odstraňování zastřešení, jehož konstrukce obvykle nabízela pro umístění majáčku vhodnou oporu.

Vizuální orientační systémy

Vizuální orientační systém ve stanicích metra prochází od roku 2021¹³ proměnou v rámci projektu Jednotný informační systém v Praze (projekt vede ROPID, spolupracují DPP a další organizace města). JIS zahrnuje novou podobu nosičů informačních prvků, rozšiřuje se paleta světelných informačních panelů a zobrazovaného dynamického obsahu, doplňuje se podrobný popis výstupů z metra na uliční úroveň a propojení s povrchovou veřejnou hromadnou dopravou. K tvorbě jednotlivých prvků JIS byli přizváni zástupci organizací zastupujících cestující s omezením pohybu a orientace (SONS, POV, NRZP).

Úprava okolí stanic metra a vstupů do nich

Pro přístupnost stanice metra je rozhodující celá pěší trasa z uliční sítě až na nástupiště.

V tomto smyslu jsou některé stanice metra přístupné jen z části okolní zástavby, jejich přístupnost je tedy pro uživatele omezena. Příkladem je stanice metra Háje, kde neexistuje bezbariérové propojení vestibulu metra (umístěn v 2. NP) a ulicemi jižně od ulice Opatovská, kde se nacházejí klíčové úřady Městské části Praha 11, ani BUS terminálem. Dalším příkladem je omezená přístupnost vestibulu stanice metra Budějovická z uliční úrovně (viz specifický úkol B3/2).

Pro plnou přístupnost stanic metra je tak nezbytná koordinace a spolupráce mnoha aktérů (DPP, TSK, ROPID, MHMP i soukromých investorů).

Výstavba metra D

Nové stanice na lince D jsou projektovány jako plně přístupné vč. umístění veřejných bezbariérových toalet ve vestibulech a propojení uliční úrovně, vestibulu a nástupiště metra.

Předpokládá se, že na nové lince D budou plošně nasazeny automatizované soupravy, které budou vybaveny výškovou rektifikací a kde bude překlenutí horizontální mezery i zbytkového (a dle aktuálního zatížení soupravy proměnlivého) výškového rozdílu mezi nástupištěm a podlahou vozu řešeno výsuvnou rampičkou u každých dveří soupravy. Oproti současné praxi, kdy se ne vždy otevírají všechny dveře soupravy a nevidomý nebo slabozraký cestující si o to může „požádat“ prostřednictvím VPN, dveře automatizovaných souprav se budou otevírat vždy všechny.

Novou, byť přechodnou, výzvu pro přístupnost soupravy z nástupiště představuje testování technologie automaticky zavíraných dveří na stanici metra Zličín¹⁴. Experimentální stěna je totiž instalována podél nástupní hrany v délce celého prvního vozu soupravy¹⁵, tedy i při vstupu na 1. plošinu za řidičem určenou k přepravě osob na vozíku, který bývá opatřen rampou. Do plnění dodavatele testovaného výrobku byl implementován požadavek na umožnění nástupu osobám se sníženou schopností pohybu do 1. dveří soupravy¹⁶.

¹² dáno legislativou v oblasti přístupnosti staveb, která je odvozena od uživatelských potřeb a limitů pohybu osob nevidomých a slabozrakých

¹³ Projekt JIS se řeší od roku 2015

¹⁴ Test probíhá od roku 2023.

¹⁵ z bezpečnostních důvodů, neboť toto uspořádání umožňuje bezprostřední vizuální kontrolu situace řidičem soupravy

¹⁶ Problém se týká pouze testování systému automatických dveří v aktuálním provozu, nikoliv nástupu do automatizovaných souprav jako takových.

1.2 Zpřístupňování tramvajové dopravy (kap. 8.2 Koncepce 2014-2025)

K naplnění tohoto rámcového opatření byly stanoveny specifické úkoly B3/3-39, B3/41-42, B4/65, B5/1, B6/3-5, detailní popis jejich plnění je uveden v Příloze 2 této zprávy.

Vozidla TRAM

Vozový park tramvají provozuje v Praze pouze DPP. Aktuálně jsou v tomto vozovém parku zastoupeny nízkopodlažní **bezbariérově přístupné vozy** v 74 %¹⁷. V obvyklém denním provozu je vypravováno 73 % spojů s možností nízkopodlažního nástupu, v nočním provozu 16 %¹⁸.

V roce 2024 byla do vozidel TRAM instalována akustická **hláška „pozor, výstup do vozovky“** na zastávkách, kde je veden podél TRAM kolejí jízdní pruh (viz specifický úkol B4/65).

Informace o pořadí zastávek a nadcházející zastávce jsou **ve všech vozidlech TRAM zajištěny světelnými informačními panely**¹⁹ (specifický úkol B5/1).

Pro PPN umístěné ve vozidlech TRAM platí to, co je popsáno výše v kap. 1.1.

TRAM zastávky

Přehled aktuální přístupnosti jednotlivých TRAM zastávek v Praze je obsahem Přílohy 4 této zprávy.

V období 2014-2025 **přibyl u 109 TRAM zastávek 201 nástupišť přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu**. Úpravy byly prováděny jak v rámci rekonstrukce tramvajových tratí, tak jako samostatné investiční akce. U některých zastávek bylo zpřístupnění provedeno pomocí nestavebních úprav, předpokládá se následné stavební potvrzení. Z pohledu osob se sníženou schopností pohybu²⁰ tak z celkových 683 nástupišť zůstává 84 nástupišť (12 %) nepřístupných.

Přístupnost tramvajových zastávek pro osoby nevidomé a slabozraké je oblastí, kde se v praxi často střetávají odlišné potřeby různých skupin uživatelů, což zejména ve stísněných prostorových podmínkách komplikuje hledání řešení, která by plně vyhovovala všem. Typickým příkladem je zábradlí podél tramvajového ostrůvku – pro část cestujících představuje překážku v rychlém vyklízení nástupního prostoru, zatímco pro osoby nevidomé a slabozraké plní funkci spolehlivého vodícího prvku.

Ačkoli je řešení s kontinuálním zábradlím zpravidla používáno standardně na komunikacích s intenzivním provozem motorové dopravy, v části nových úprav je nahrazováno umělou vodící linií či sloupky. Tato řešení však vykazují z hlediska přístupnosti řadu omezení - pro mnoho nevidomých uživatelů je obtížné orientovat se podle umělé vodící linie bez stabilizační opory na vzdálenosti delší než přibližně 12 m, drážky mohou být v zimě zanesené sněhem či zmrázka a na mnoha ostrůvcích není dostatek prostoru pro její správné umístění a bezpečný obousměrný pohyb. Samotné sloupky nemohou vodící linii nahradit vůbec.

Výsledkem je, že přestože se kontinuální zábradlí jeví jako „spíše typické“ řešení, 23 % tramvajových ostrůvků upravených v letech 2014–2025 stále nespĺňuje zákonné požadavky na přístupnost pro nevidomé a slabozraké

¹⁷ Vozový park přepočítán na ekvivalenty vozů T3, tzn. jeden dlouhý článkový tramvajový vlak je započítáván jako 2 vozy T3 (obdobná přepravní kapacita). Není započítáno 35 vysokopodlažních vozů pro nostalgickou linku 23, vozy pro historické linky 41 a 42 a další pojízdné muzejní exponáty ve vozovně Střešovice.

¹⁸ referenční datum: 21.11.2025

¹⁹ s výjimkou 35 vozů nostalgické linky 23 a historických vozů linek 41 a 42

²⁰ dle metodiky zpracované Pražskou organizací vozíčkářů, limity <https://www.dpp.cz/cestovani/bezbarierove-cestovani/tramvaje>, tyto kategorie přístupnosti se uplatňují ve vyhledávacích spojení MHD na webech DPP a ROPID.

– a nejde jen o lokality, kde takovému řešení nahrává malá intenzita provozu nebo jiné okolnosti, které by snižovaly míru rizika, kterému je nevidomý uživatel vystaven.

V letech 2020-2021 byly TRAM zastávky zmapovány z hlediska existence naváděcího pásu k označнику zastávky a kontrastního pásu podél nástupní hrany. Na základě pasportu bylo v roce 2021 zadáno doplnění těchto prvků na zastávkách s největším obratem cestujících (Anděl, Jindřišská, I.P. Pavlova v ulici Jugoslávská, Náměstí Míru, Štěpánská DC, Václavské náměstí).

Orientační posouzení přístupnosti TRAM zastávek z hlediska osob nevidomých a slabozrakých pro potřeby této závěrečné zprávy je založeno na sledování přítomnosti naváděcího pásu k označniku zastávky, barevně kontrastního zvýraznění nástupní hrany a existence funkční vodící linie podél nástupiště.

Ve výsledku je **391 (57 %) TRAM nástupišť přístupných nebo částečně přístupných pro osoby se ztíženou schopností pohybu a současně pro nevidomé a slabozraké**, 296 (43 %) nástupišť je pro osoby se ztíženou schopností pohybu a/nebo pro nevidomé a slabozraké nepřístupných.

Úpravy okolí TRAM zastávek

Součástí zpřístupnění nástupišť TRAM zastávek byla v hodnoceném období také úprava pěších tras v nejbližším okolí zastávky (nejčastěji se jednalo o úpravu, doplnění nebo optimalizaci polohy přechodu pro chodce vedoucího na nástupiště). Důraz byl kladen na zpřístupnění přestupních uzlů. Přetrvává problém v časové koordinaci úprav v rámci investičních akcí více investorů (typicky DPP a TSK). Na některých TRAM zastávkách by si optimalizace přístupu na nástupiště vyžádala rozsáhlé změny uličního profilu nebo dopravního režimu v širším okolí zastávky (např. TRAM zastávka Jiráskovo náměstí, směr jih) nebo je v místě plánována komplexní rekonstrukce celé ulice (např. Smíchovské nádraží, křižovatka Legerova x Vinohradská), proto zatím nebyly finální úpravy provedeny.

Informační a orientační systém

Informační a navigační systém v prostoru TRAM zastávek je součástí projektu JIS. V rámci JIS byly otestovány a následně zadány do standardní výroby některé prvky, a to elektronické informační tabule zobrazující dynamické informace o spojích, zastávkové přístřešky a zastávkové označnický. Při tvorbě prvků JIS proběhly konzultace se zástupci uživatelů MHD se sníženou schopností pohybu a orientace.

1.3 Zpřístupňování autobusové dopravy (kap. 8.3 Koncepce 2014-2025)

K naplnění tohoto rámcového opatření byly stanoveny specifické úkoly B3/3, B3/40-41, B5/1, B6/1-6, B7/3-5, detailní popis jejich plnění je uveden v Příloze 2 této zprávy.

Vozidla BUS

Od roku 2020 je autobusový vozový park dopravců zapojených v MHD plně bezbariérový²¹.

Bezbariérově přístupné autobusy tak obsluhují také 100 % nočních autobusových spojů.

Od roku 2015 zavádí DPP do vozového parku BUS vozidla se dvěma homologovanými místy pro přepravu osoby na vozíku nebo dětského kočárku (kloubové autobusy, standardní městské čtyřdveřové autobusy, celkem 553 vozů). Zástupci uživatelů se specifickými potřebami byli přizváni k testování těchto nových vozidel, přičemž se např. některá místa určená pro přepravu osob na vozíku ukázala jako těžko přístupná od vstupních dveří do vozidla – v rámci budoucích výběrových řízení je třeba tento parametr sledovat. Včasné přizvání odborníků na

²¹ Do 11/2022 ještě s výjimkou víkendových retrospojů na linkách 180 a 213 (2 autobusy)

přístupnost, příp. zástupců uživatelů, již ve fázi tvorby zadávací dokumentace pro vypsání veřejné zakázky by podobným excesům mohlo předejít.

Od července 2024 jsou všechny BUS zastávky na území HMP zastávkami „na znamení“. Aby tato změna neomezila použitelnost autobusové dopravy pro hůře pohyblivé cestující, jsou ve vozidlech signalizační tlačítka rozmístěna tak, aby byla „na dosah ruky“ přinejmenším ze sedadel určených přednostně pro přepravu starších osob a osob s bílou holí a z míst určených pro přepravu osob na vozíku. Na více úrovních proběhla diskuse o akustickém potvrzení žádosti o zastavení vozidla v zastávce (zejm. s ohledem na osoby nevidomé a slabozraké, které nemohou využít benefitu světelného nápisu nad dveřmi do vozidla), zatím bez definitivního závěru²².

Informace o pořadí zastávek a nadcházející zastávce jsou ve všech vozidlech BUS zajištěny světelnými informačními panely.

Pro PPN umístěné ve vozidlech BUS platí to, co je popsáno výše v kap. 1.1.

BUS zastávky

V době platnosti koncepce 2014-2025 proběhly bezbariérové úpravy na nástupištích a v nejbližším okolí cca 50 BUS zastávek v rámci zlepšování infrastruktury pro provoz MHD. Požadavky na zadání akcí v této agendě podává k ODO MHMP na základě provozních potřeb MHD ROPID, množství potřebných úprav dlouhodobě převyšuje finanční a kapacitní možnosti HMP.

Zpřístupnění BUS zastávek probíhalo také v rámci celkových rekonstrukcí uličního prostoru a dalších komplexních úprav.

V rámci přípravy na plnění úkolu B6/6 byl v roce 2021 realizován pilotní projekt **pasportu přístupnosti BUS zastávek** zmapováním cca 600 párů nástupišť. Na základě jeho vyhodnocení zatím nebylo rozhodnuto o pokračování projektu, a to jak z důvodu finanční náročnosti, tak i absence funkčního modelu aktualizace dat, která je podmínkou využitelnosti informací pro skupinu nejcitlivějších uživatelů (tj. osob na vozíku).

1.4 Zpřístupňování železniční dopravy zapojené v MHD (kap. 8.4 Koncepce 2014-2025)

Příměstská a městská železniční doprava

Od roku 2019 jsou v platnosti [Standardy kvality PID \(železnice\)](#), které shrnují požadavky na železniční dopravce zapojené v PID (blíže viz Část II, kap. 2).

Železniční sekce PID, tzv. linky S, zahrnují spoje příměstských a městských vlaků, spěšných vlaků a vybraných rychlíků. Vozový park tvoří z větší části moderní jednotky, které jsou již bezbariérově přístupné²³. Na hlavních vlakových linkách S je obsluhovanost přístupnými vozidly v pracovní den mezi 80 – 100 % (s výjimkou linky S65)²⁴.

Hodnocení přístupnosti vlakových zastávek a stanic na území HMP²⁵ se řídí směrnicí Správy železnic č. 122 ze dne 19.6.2025 a je shrnuto v Příloze 5 této zprávy. Z celkem 46 stanic a zastávek se za bezbariérově přístupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace považuje 28²⁶, přičemž přístupnost je zajištěna

²² Vozidla některých soukromých dopravců a novější vozidla DPP tento akustický signál v podobě „cinknutí“ dávají.

²³ např. celý vozový park Českých drah nabízí vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku nebo zvedací plošinu pro nástup a výstup, prostor pro přepravu dětských kočárků, bezbariérové WC a je opatřen akustickými majáčky pro nevidomé.

²⁴ dle <https://pid.cz/informace-k-cestovani/bezbarierove-s-pid/> dne 7. 1. 2025

²⁵ dle <https://www.spravazeleznic.cz/cestujici/stanice>

²⁶ Celkové hodnocení přístupnosti se odvíjí jednak od kategorie nástupního bodu, jednak od faktu, zda může posuzovanou stanicí či zastávkou osoba se sníženou schopností pohybu a vizuální či sluchové orientace pro výstup nebo nástup použít, a to jak s využitím stavebních úprav a technologických zařízení, tak i „měkkých“ opatření (služeb).

kombinací fyzických prvků (uzpůsobení stavebního prostředí) a „měkkých“ nástrojů (přístupné služby a aplikace).

Pěší přístupové trasy na železniční zastávky jsou zpravidla v kompetenci HMP nebo MČ a jako přestupní uzly mezi různými módy veřejné hromadné dopravy jsou řešeny přednostně (příkladem může být nová lávka Rajská zahrada, která propojuje nově vybudovanou železniční zastávku a stanici metra Rajská zahrada).

Lanová dráha na Petřín (specifický úkol B3/43)

Zpřístupnění lanové dráhy je velice obtížná úloha vzhledem k majetkovým poměrům u dotčených objektů, morfologii Petřínských sadů a zájmům památkové péče.

V rámci rekonstrukce lanové dráhy budou dodány nové vozy lanovky, které budou plně přístupné. O zpřístupnění stanic se aktuálně jedná. Příprava na bezbariérovou úpravu přístupových cest ke stanicím zatím nebyla započata.

1.5 Ostatní (kap. 8.5 Koncepce 2014-2025)

Posilování informací o bezbariérovosti dopravy v HMP (kap. 8.5.1 Koncepce 2014-2025)

V rámci plnění specifických úkolů B1/14-15 byly na webových stránkách DPP a ROPID více akcentovány požadované informace.

Na stránkách DPP lze jednoduše nalézt ve [vyhledávači spojení](#) bezbariérovou variantu (v případě jen částečné přístupnosti zastávky i její parametry), dále pak [informace o provozním stavu výtahů a schodišťových plošin do metra](#)²⁷. Informace o bezbariérových spojeních poskytuje také [ROPID](#)²⁸. V aplikaci Lítačka lze nalézt informace o provozním stavu výtahů a plošin do metra.

V roce 2018 proběhla osvětová kampaň pro širokou veřejnost, jejímž cílem bylo mj. zviditelnit možnosti bezbariérového cestování v MHD. V rámci kampaně byl vytvořen a distribuován [leták o přístupnosti MHD](#)²⁹ a provedeno šetření k podpoře odstraňování bariér v MHD ze strany veřejnosti.

Asistent ve veřejné dopravě (kap. 8.5.2 Koncepce 2014-2025)

Zavedení tohoto rámcového opatření tak, jak je v koncepci popsáno, nebylo v období plnění koncepce řešeno.

Proškolení řidičů a personálu v oblasti pomoci osobám se specifickými potřebami (kap. 8.5.3 Koncepce 2014-2025)

Pravidelná školení řidičů dopravců zapojených v PID jsou povinná ze zákona (1x ročně). DPP pro zvýšení kvality školení v oblasti přístupnosti MHD pro osoby nevidomé a slabozraké navázal spolupráci se SONS v ČR, díky které se prostřednictvím lektorů přenáší k řidičům praktická uživatelská zkušenost.

Situace, kdy došlo k nepoučenému nebo nesprávnému chování řidiče vůči cestujícímu se specifickými potřebami, jsou po řádném nahlášení poškozeným³⁰ řešeny individuální domluvou nebo postihem.

Využití dopravní telematiky (kap. 8.5.4 Koncepce 2014-2025)

²⁷ <https://www.dpp.cz/>, <https://www.dpp.cz/cestovani/bezbarierove-cestovani>

²⁸ <https://pid.cz/hledani-spojeni/>

²⁹ https://www.cistoustopou.cz/sites/default/files/archive/pages/files/2024-02/fin%C3%A1ln%C3%AD%20CZ_270618_PBB_leaflet_skladacka_584x210_v2_LR.pdf

³⁰ skrze online formulář na webové stránce <https://www.dpp.cz/kontakt/kontaktni-formular/podnet-stiznosti-pochvaly>

K tomuto tématu se vztahovala [Celoměstská koncepce rozvoje informačních systémů pro potřeby HMP a městských částí](#)³¹ (v platnosti pro období 2019-2025).

HMP dlouhodobě usiluje o maximální využití dat pro efektivnější správu a rozvoj města. Aktuálně jsou statická prostorová data spravována na Geoportálu Prahy (IPR) a v programu City Data Software (TSK), dynamická data na platformě Golemio (Operátor ICT).

V oblasti přístupnosti dopravy se jedná zejména o informace o stavu a podobě dopravní infrastruktury. HMP shromažďuje statická prostorová data o komunikacích ve správě TSK v City Data Software. K těmto informacím má bezplatný přístup MHMP a úřady městských částí Prahy, pro veřejnou publikaci a další využití jsou některá data pravidelně exportována na IPR. Pro komunikace v majetkové správě jednotlivých městských však město nemůže garantovat plné prostorové pokrytí a spolehlivost.

Z hlediska posouzení přístupnosti komunikací je problémem, že databáze CDSw neobsahuje údaje o sklonitosti povrchu (příčný a podélný sklon pěší komunikace je rozhodným parametrem pro přístupnost z hlediska osoby na vozíku) a detailní informace o přirozených vodicích liniích (tyto je v případě potřeby nutno získat z jiných online dostupných zdrojů, např. streetview, nebo terénním průzkumem), příp. další potřebné detaily. Tato data také nevypovídají o okamžitém stavu komunikací (neodrážejí se v nich dočasné zábory na komunikacích, špatný technický stav dočasně zhoršující přístupnost atd.). Pro zaznamenávání a sdílení těchto přechodných jevů na dopravní infrastrukturu Prahy není zřízena informační platforma a proces jejího provozu, aktualizace a údržby.

Otázka pořízení detailní datové sady o veřejném prostoru v Praze, která by umožňovala rozvíjet např. pěší navigaci po bezbariérových trasách, byla v průběhu plnění koncepce řešena několikrát. Myšlenka však zatím vždy ztroskotala na vysoké finanční náročnosti pořízení dat, jejich aktualizace a vytěžování rozhodných parametrů a dále nemožnosti podchytit přechodné stavy – cíloví uživatelé věc odmítli s tím, že pro ně nemá smysl, jestliže nemůže být garantována plná spolehlivost.

Praha od roku 2013 udržuje a rozvíjí [Mapu přístupnosti](#)³², kde jsou popsány některé typy objektů občanské vybavenosti (úřady, bankomaty, vyhrazená parkovací stání, veřejné toalety atd.). Tuto platformu by bylo možné využít rovněž pro zveřejnění některých statických informací o přístupnosti MHD.

Nad rámec Koncepce 2014-2025 byla v období jejího plnění řešena otázka zpřístupňování lodní dopravy zapojené v MHD.

HMP V rámci Standardů PID Vodní doprava³³ požadovalo po přepravních nasazovat přístupná plavidla, což se v rámci obnovy lodní flotily postupně podařilo.

Pěší vazby k přístavištím jsou přístupná částečně. Příprava na plné zpřístupnění přístavišť 6 z lodních přívozů zapojených do MHD³⁴ byla započata v roce 2016. V roce 2020 byly dokončeny studie proveditelnosti.

Přívozy P3 a P7 se ukázaly v delším časovém horizontu jako neperspektivní vzhledem k výstavbě nových mostů a lávek přes Vltavu (Dvorecký most, Štvanická lávka), projektová příprava byla ukončena. V případě přívozu P2 a P5 se uvažuje o alternativním překonání toku Vltavy, další příprava byla pozastavena. Pro pokračování

³¹ vzata na vědomí usnesením Rady HMP č. 2037 ze dne 28. 8. 2018, ke stažení na <https://www.databaze-strategie.cz/cz/praha/strategie/celomestska-koncepce-rozvoje-informacnich-systemu-pro-potreby-hl.m.prahy-a-mestskych-casti-do-2025>

³² <https://app.iprpraha.cz/apl/app/bezbariery/>

³³ platné od roku 2012, viz Část II, kap. 2

³⁴ P1 Sedlec-Zámky, P2 V Podbabě-Podhoří, P3 Lihovar-Veslařský ostrov, P5 Výtoň-Císařská louka-Hořejší nábřeží (Smíchov), P6 Lahovičky-nádraží Modřany, P7 Holešovice-Štvanice-Karlín

projektové přípravy P1 a P6³⁵ zatím nebyly nalezeny finanční prostředky. Přístupnost přívozu P4³⁶ nebyla řešena vůbec.

1.6 Speciální bezbariérové linky Hx (kap. 8.6 Koncepce 2014-2025)

V období plnění koncepce se celková míra plošné přístupnosti MHD významně zvýšila a současně klesal zájem o využití speciálních autobusových linek – to vedlo k postupnému zrušení obou linek Hx (blíže viz specifické úkoly B7/3-5 v Příloze 2 této zprávy).

Potřeba přepravy osob se specifickými potřebami bude nadále uspokojována prostřednictvím běžných spojů MHD, příp. prostřednictvím dopravy na objednání (viz kap. 1.7).

1.7 Doprava pro osoby se zdravotním postižením jako poskytovaná služba (kap. 8.7 Koncepce 2014-2025, specifický úkol B7/1-2)

Dopravu na objednání Praha provozovala do roku 2021 na základě smluv se společnostmi Popelář Handicap Transport s.r.o. a Societa o.p.s. Organizaci přepravy (přepravní dispečink) si dopravci zajišťovali samostatně.

Po uplynutí platnosti smluv byla v roce 2021 na základě nového výběrového řízení služba přeorganizována – byly upraveny požadavky na vozový park přepravců, dispečink byl oddělen od smluvních poskytovatelů služby. Smluvní vztahy vzešlé z tohoto výběrového řízení jsou platné do roku 2028 s možnou opcí 3 roky a zahrnují společnosti Lutan Bus s.r.o. a Vega Tour s.r.o. Dispečink je pro oba přepravce zajišťován organizací ROPID. Služba je známa pod názvem [BEZBA doprava](#)³⁷.

V aktuálním smluvním období dopravy na objednání mohou službu využívat držitelé průkazu ZTP a ZTP/P s trvalým bydlištěm na území HMP, v některých případech rovněž s bydlištěm na území Středočeského kraje (z tohoto důvodu se na financování dopravy na objednání Středočeský kraj podílí).

Na základě zpětné vazby zájemců o službu lze říct, že doprava na objednání nabízí velice potřebný a oceňovaný nástroj pro zajištění péče o lidi se zdravotním hendikepem v domácím prostředí. BEZBA doprava pomáhá vyřešit situace, které by jinak nebyly pro rodinné příslušníky oprávněných klientů služby slučitelné s pracovním životem a péčí o zbytek rodiny (jedná se zejména o pravidelnou dopravu do/ze škol a zaměstnání). Nabízí také řešení pro překlenutí období, kdy klient např. začal být závislý na vozíku, ale jeho pečující osoby se ještě nestačily nové situaci přizpůsobit (pořídit upravený automobil, přeorganizovat pracovní povinnosti atd.). Poptávka po využití služby trvale převyšuje kapacitu přepravců.

1.8 Institucionální zajištění problematiky odstraňování bariér v dopravě (kap. 8.8 Koncepce 2014-2025)

V období plnění koncepce byla opakovaně zřizována komise Rady HMP pro otázky spojené s přístupností - v období 2013-2018 to byla Komise Rady HMP pro Prahu bezbariérovou a otevřenou, v roce 2018 krátce pracovala Komise Rady HMP pro pěší dopravu a odstraňování bariér, od roku 2019 až po současnost ji nahradila Komise Rady HMP pro pěší a bezbariérovost. Komise se po celou dobu zabývaly problematikou přístupnosti veřejného prostoru, komunikací a dopravy, od roku 2018 s větším důrazem na pěší dopravu obecně (tedy nikoliv pouze se zřetelem na uživatele se specifickými potřebami). Byl a je to prostor setkávání veřejné správy města, zástupců městských organizací a zástupců samotných uživatelů, s množností diskuse a sdílení pohledů na společný zájem – přístupné město.

³⁵ zde je řešení komplikováno majetkovými poměry k dotčeným pozemkům

³⁶ P4 Dostihová – Belárie, v pravidelném provozu od srpna 2023

³⁷ <https://www.bezba.cz/>

Oproti tomu, funkční pozici koordinátora přístupnosti na úrovni města se zřídit nepodařilo. Nicméně, v roce 2025 byla vytvořena široká pracovní skupina pro formulaci Krajského plánu vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením 2025-2030 pro kraj Praha, kde nutnost zajistit kontrolu nad plněním Krajského plánu skýtá možnost novou pozici koordinátora prosadit.

Cestou, jak systémově využít stávající legislativní nastavení a úřednický aparát k tomu, aby byly postupně odstraňovány staré dluhy v přístupnosti v dopravě i souvisejících tématech, je vzdělávání aktérů ve výstavbě (blíže viz specifické úkoly B1/2 a B1/12). Tyto aktivity vedou také k postupné nápravě stavu popsaného v kap. 8.9 Koncepce 2014-2025.

1.9 Důraz na bezbariérovost jako základní součást veřejného prostoru (kap. 8.9 Koncepce 2014-2025)

Lze říct, že obecné povědomí o významu přístupnosti a jejích výhodách pro širokou uživatelskou obec se v období plnění koncepce zvyšovala. Jedním z důvodů je popularizace důsledků stárnutí populace, která nevyhnutelně povede ke zvětšování skupiny obyvatel se specifickými potřebami. Dalším důvodem je obecné zvyšování nároků veřejnosti na kvalitu veřejného prostoru, se kterou přístupnost úzce souvisí.

Pro propagaci opatření ke zvýšení přístupnosti veřejného prostoru a dopravy byly v průběhu plnění koncepce veřejnosti prezentovány příklady dobré praxe u příležitosti pravidelných kampaní (zejm. Evropský týden mobility) a dalších akcí pro veřejnost.

Od roku 2018 je v rámci ETM pořádán Den bez bariér, který je vzdělávací příležitostí v oblasti přístupnosti veřejného prostoru, včetně infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu. Cílovou skupinou jsou úředníci veřejné správy, projektanti, zástupci samosprávy a studenti středních škol se zaměřením na dopravní problematiku.

Zpřístupňování veřejného prostoru a veřejné hromadné dopravy je opakovaně zdůrazněno v nově vzniklých koncepčních dokumentech HMP (Plán udržitelné mobility Prahy a okolí z roku 2019, Strategie aktivní mobility v Praze z roku 2022, Krajský plán vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením 2025-2030).

Problematické jsou situace, kdy se střetávají zájmy poměrně úzké skupiny osob se sníženou schopností vizuální orientace (osob nevidomých a slabozrakých) a zájmy ostatních uživatelů veřejného prostoru. Zatímco potřeby osob na vozíku se nyní běžně promítají do návrhů řešení, protože zlepšují i podmínky pro pohyb osob s kočárky nebo seniorů, specifické potřeby nevidomých bývají častěji v kolizi s dalšími oprávněnými požadavky na funkce veřejného prostoru.

Příkladem je potřeba zajistit funkční vodící linie pro nevidomé a slabozraké, které ale často tvoří fyzickou překážku v pohybu ostatních pěších – tento problém vyvstává zejména na rozlehlých veřejných prostorech (náměstí, pěší zóny) nebo také na zastávkových ostrůvcích. Dalším příkladem je rušení světelné signalizace v místech, kde již ztratila své opodstatnění jako nástroj organizace dopravy - pozitivním výsledkem bývá zvýšená plynulost pěší i veřejné hromadné dopravy, na druhé straně to ale často vede ke zhoršení prostupnosti prostoru pro nevidomé a slabozraké (zejm. v případech, kdy se jedná o překonání TRAM trati).

Na tato témata je třeba vést věcnou diskusi napříč veřejnou správou města, městskými organizacemi a uživatelskou skupinou a hledat funkční řešení s respektem k platným legislativním požadavkům.

1.10 Dodržování zásad bezbariérovosti staveb a povinností stavebních úřadů (kap. 8.10 Koncepce 2014-2025)

Hlavní město Praha nemá jako samosprávný celek žádný vliv na výkon státní správy v oblasti výstavby. Jediným nástrojem, který se v době plnění koncepce osvědčil jako schůdný a efektivní, je nabídka vzdělávání aktérů ve výstavbě v principech přístupnosti a jejich správném uplatňování při přeměně veřejného prostoru vč. budování a úprav dopravní infrastruktury.

Těmito aktéry v Praze jsou: městští investoři a městské části Prahy (zadávají a kontrolují stavby a úpravy veřejného prostoru vč. prostoru dopravního), IPR jako tvůrce koncepčních vyjádření k úpravám veřejného prostoru z veřejných prostředků, dodavatelé projektové přípravy (projektanti, inženýring staveb) pro Prahu a městské části Prahy, úředníci státní správy na úseku výstavby a provádění zákona o silničním provozu, Oddělení dopravního inženýrství KŘP hl. m. Prahy PČR, dodavatelé realizace stavebních a nestavebních opatření ve veřejném prostoru.

Těmto aktérům nabízí ODO MHMP od roku 2017 několik vzdělávacích formátů v oblasti uplatňování principů přístupnosti ve výstavbě a přeměně veřejného prostoru. Bližší informace ke vzdělávání jsou veřejnosti k dispozici na <https://www.cistoustopou.cz/knihovna/vzdelavanim-k-bezbarierovemu-mestu-1883>. V období plnění koncepce vzděláváním prošlo téměř 900 osob.

V roce 2018 byl vydán [leták o principu uplatňování požadavků na přístupnost v rámci výstavby](#)³⁸, určený nejen odborné veřejnosti, ale také investorům staveb.

1.11 Plnění vize bezbariérové dopravy (kap. 8.11 Koncepce 2014-2025)

Z formulace kap. 8.11 koncepce je zřejmé, že úspěšnost plnění je třeba poměřovat mírou dosažení těchto dílčích cílů:

1. Veškeré vozy a soupravy v hromadné dopravě v hlavním městě Praha jsou bezbariérové.
2. Do všech stanic metra je bezbariérový přístup nebo alespoň neexistují úseky s několika zcela bariérovými zastávkami za sebou.
3. Veškeré zastávky tramvají jsou bezbariérové nebo alespoň neexistují úseky s několika zcela bariérovými zastávkami za sebou.
4. Celá síť MHD je bezbariérová nebo alespoň neexistují úseky s několika zcela bariérovými zastávkami za sebou.

Plnění dílčího cíle č. 1:

- Všechny soupravy metra a vstup do nich z nástupišť stanic na lince A a B jsou bezbariérové (42 stanic, stanice Českomoravská aktuálně prochází rekonstrukcí). Nástupiště na lince C (18 stanic) nejsou opatřena rampami pro překlenutí výškového rozdílu mezi nástupištěm a podlahou soupravy, protože technické řešení souprav nasazených na lince instalaci této rampy neumožňuje. Výškový rozdíl mezi nástupištěm a podlahou soupravy, který může dosáhnout až 50 mm, tak na lince C zůstává bariérou při nástupu a výstupu do/ze soupravy zejména pro osoby na vozíku a osoby využívající pojízdné chodítko.
- Vozový park TRAM je v 74 % bezbariérový. 73 % denních a 16 % nočních spojů³⁹ je zajištěno nízkopodlažními vozy. V úplném zpřístupnění vozidel TRAM bude pokračováno v rámci obměny vozového parku.
- Vozový park BUS, který obsluhuje HMP a pražskou metropolitní oblast, je ve 100 % bezbariérový. Pouze v širší oblasti PID jsou na vybraných spojích dálkových linek (např. Praha-Příbram nebo na linkách přesahujících ze Středočeského kraje do dalších krajů) nasazována do provozu bariérová vozidla.
- Vozový park železnice v rámci MHD je z větší části bezbariérový.
- Plavidla zapojená v MHD jsou bezbariérová.

³⁸ https://www.cistoustopou.cz/sites/default/files/archive/pages/files/2024-02/let%C3%A1k%20bezbari%C3%A9ry%20dotisk%20_2018.pdf

³⁹ Referenční datum: 21. 11. 2025

- Nová vozidla lanovky na Petřín, nyní ve výrobě, budou bezbariérová (v provozu od léta 2026).
- Nově nasazovaná vozidla trolejbusů jsou bezbariérová.
- Vozidla MHD jsou osazena jednofrekvenčními povelovými přijímači, které je nezbytné v zájmu zachování funkčnosti povelové soupravy a v souladu s aktuálně platnou legislativou vyměnit za dvoufrekvenční.
- **Tento dílčí cíl považujeme za částečně splněný.**

Plnění dílčího cíle č. 2:

- Z 61 stanic metra je 47 (77 %) přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu. U stanice Vyšehrad je přístupné 1 ze 2 nástupišť. 13 stanic metra je dosud nepřístupných.
- Na lince A jsou 3 stanice za sebou dosud nepřístupné (Hradčanská, Malostranská, Staroměstská), přičemž stanice Staroměstská skýtá malou naději na brzké vyřešení. Ze dvou sousedících zatím nepřístupných stanic Flora a Želivského na stejné lince bude stanice Flora zpřístupněna v roce 2026. Na lince B se vyskytují sousedící nepřístupné stanice Invalidovna a Křižíkova. Na lince C sousedí nepřístupná stanice Pražského povstání s částečně přístupnou stanicí Vyšehrad, obě by mohly být plně zpřístupněny do roku 2030.
- V přístupnosti stanic metra pro osoby nevidomé a slabozraké přetrvává ve 13 stanicích dluh v podobě chybějících akustických majáčků (viz Příloha 3 této zprávy).
- Nově budované stanice metra jsou řešeny jako plně bezbariérové.
- Dodatečné zpřístupňování stanic metra výtahy je extrémně technicky, organizačně i finančně náročná aktivita. 11 realizovaných akcí za 12 let plnění koncepce lze bez nadsázky považovat za velký úspěch.
- **Tento dílčí cíl považujeme za částečně splněný.**

Plnění dílčího cíle č. 3:

- Z 683 nástupišť TRAM zastávek je 599 (88 %) přístupných nebo částečně přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu, 84 nástupišť pro ně zůstává nepřístupných - z větší části se jedná o nástupiště občasná, ve smyčce apod. s velmi malým obratem cestujících. Pouze ve dvou případech sousedí nepřístupné TRAM zastávky⁴⁰, a to: Ke Stírce – Hercovka (pravidelné linky 17, 93) a Vysočanská–Špitálská (pravidelné linky 12, 31 a 92 - zastávky jsou však umístěné jen 150 m od sebe, lze je tedy považovat za 1 obslužný bod).
- Problémem je plnění požadavků na zpřístupňování, zejm. ostrůvkových, TRAM zastávek pro osoby nevidomé a slabozraké. Z hlediska osob se sníženou schopností vizuální orientace je 58 % nástupišť přístupných, 42 % je nepřístupných.
- Celkově je 57 % TRAM nástupišť přístupných nebo částečně přístupných pro obě skupiny, 43 % nástupišť je pro ně nepřístupných.
- Nově budované TRAM zastávky jsou řešeny jako bezbariérové pro osoby se sníženou schopností pohybu, nad správnou podobou úprav pro osoby nevidomé a slabozraké se vede intenzivní diskuse (viz výše).
- **Tento dílčí cíl považujeme za částečně splněný.**

Plnění dílčího cíle č. 4:

- Není k dispozici ucelený pasport BUS zastávek z hlediska přístupnosti, takže není možné stanovit podíl přístupných zastávek na celkovém počtu zastávek, ani kritická místa s více nepřístupnými zastávkami za sebou.

⁴⁰ <https://mapy.com/cs/zakladni?vlastni-body&x=14.4959916&y=50.1106016&z=16&sid=MA92F2laSr-gq8ZgWymhGA>

- Po dobu plnění koncepce byly průběžně prováděny bezbariérové úpravy BUS zastávek, zpravidla vyvolané provozními potřebami MHD, až do výše finančních možností HMP a personálních možností TSK a městských částí Prahy. Další BUS zastávky byly upraveny do bezbariérové podoby v rámci celkových rekonstrukcí ulic.
- Přístaviště lodní dopravy zapojené v MHD jsou nadále bariérová.
- Lanová dráha na Petřín je nadále bariérová.
- Z 28 (61 %) vlakových zastávek nebo stanic na území HMP může samostatně cestovat člověk na vozíku nebo člověk se sníženou schopností vizuální či sluchové orientace. Přístupnost je zajištěna kombinací stavebních úprav, technologie a nabízených služeb.
- **Vzhledem k nedostatku podkladů o bariérovosti BUS zastávek nelze úspěšnost naplnění dílčího cíle č. 4 kvantifikovat, považujeme jej za částečně splněný.**

1.12 Plnění specifických úkolů (kap. 8.12 Koncepce 2014-2025)

Koncepce 2014-2025 při svém vzniku v roce 2014 stanovila pro naplnění rámcových opatření celkem 169 specifických úkolů v 7 typových skupinách. V roce 2017 byla koncepce upravena⁴¹, a to doplněním 2 nových úkolů (B2/30 a B4/65) a vypuštěním 1 úkolu (B3/42) jako nadbytečného.

Tabulka 1: Celkový přehled plnění platných specifických úkolů k 31. 12. 2025

	počet	podíl
Celkový počet úkolů	170	100 %
– splněno	126	74 %
– částečně splněno, plnění pokračuje	35	21 %
– nesplněno	6	3 %
– plnění bylo ukončeno	3	2 %

V Příloze 2 tohoto dokumentu je uveden seznam specifických úkolů koncepce s podrobnými informacemi o dosaženém plnění jednotlivých úkolů k 31. 12. 2025.

2 Celkové hodnocení plnění Koncepce 2014-2025

Koncepce si v roce 2014 stanovila velmi ambiciózní cíle. Byla prvním dokumentem HMP v této oblasti a už jen tím, že popsala problémy, důvody a priority v opatření, výrazně akcelerovala postup města a jeho organizací a usnadnila vyčlenění finančních prostředků. Ačkoliv ne všechna opatření a úkoly se podařilo v daném období realizovat v plném rozsahu, je posun v tématu ohromný a přínos koncepce nezpochybnitelný.

2.1 Realizace a dohled nad plněním koncepce

Nositeli úkolů koncepce byly společnosti DPP a TSK, organizace ROPID a ODO MHMP.

⁴¹ usnesením Rady HMP č. 2851 ze dne 21. 11. 2017

Dohled nad plněním koncepce vykonávala po celou dobu její platnosti komise Rady HMP s působností v oblasti přístupnosti dopravy⁴².

Koncepce předpokládala průběžné hodnocení plnění provádět dvakrát za kalendářní rok. Praxe však ukázala, že hodnocení jednou ročně je dostačující a z hlediska personálních kapacit nositelů úkolů udržitelnější.

2.2 Financování

Pro financování samostatných akcí (tedy nikoliv realizovaných v rámci komplexních opatření, rekonstrukcí atd.) úprav dopravní infrastruktury ve správě TSK byla v rozpočtu HMP pro rok 2014 a dále zřízena balíčková položka č. 0042131 Praha bez bariér - celková proinvestovaná částka v období 2014-2025 dosáhla bezmála 424 mil Kč.

K financování zpřístupňování sítě MHD, konkrétně v oblasti bezbariérových úprav BUS zastávek, zásadně přispěla rozpočtová položka č. 0005910 Zlepšení Infrastruktury MHD, jejíž celková alokace v období 2014-2025 dosáhla téměř 607 mil Kč. Bezbariérové úpravy infrastruktury pro pěší, často na přístupových trasách k zastávkám MHD, byly realizovány rovněž v rámci agendy BESIP, celkových rekonstrukcí veřejného prostoru a rekonstrukcí světelné signalizace.

Obrovskou částku v plnění koncepce představují investice DPP - zpřístupňování stanic metra, úpravy TRAM zastávek a přístupů k nim a zpřístupňování vozového parku MHD.

Na základě smlouvy o poskytování služeb veřejné hromadné dopravy v Praze přistoupili k postupnému zpřístupňování vozidel i další dopravci zapojení v PID.

Pro naplnění legislativních požadavků investovala do zpřístupnění vlakových stanic a zastávek rovněž Správa železnic, s.o.

Služba dopravy na objednání byla financována z rozpočtu HMP prostřednictvím organizace ROPID a v období plnění koncepce přesáhla 641 600 000 Kč.

2.3 Plnění rámcových opatření a specifických úkolů

Rámcová opatření byla řádně plněna, pouze u opatření Asistent ve veřejné hromadné dopravě nebylo započato s plněním. Nad rámec specifických úkolů byla v oblasti zpřístupňování veřejné hromadné dopravy v Praze řešena zejména otázka lodní dopravy zapojené v MHD.

Přes nedostatky uvedené v kap. 1.12 HMP nabízí pro 100 % svého území bezbariérově přístupnou variantu spojení veřejnou hromadnou dopravou, což lze považovat za nesporný úspěch Koncepce 2014-2025.

Úkoly Koncepce 2014-2025, v jejichž plnění se doporučuje pokračovat v navazujícím období, jsou uvedeny v Části II, kap. 3 tohoto dokumentu.

⁴² Aktuálně Komise Rady HMP pro pěší a bezbariérovost https://praha.eu/komise_rady_hmp#/detail/-38631?periodId=-36525&year=2026&showAll=true

Část II: Východiska pro formulaci navazující Koncepce 2026-2035

1 Změny legislativy v oblasti přístupnosti v období 2014-2025

V roce 2021 došlo k rekonstrukci stavebního zákona, a s ním spojeného legislativního ukotvení požadavků na přístupnost staveb a výrobků plnicích funkci staveb. Plnou účinnost nabyl tzv. nový stavební zákon (zákon č. 283/2021 Sb.) a jeho prováděcí vyhláška č. 146/2024 Sb. dne 1.7.2024, k datu 30. 6. 2024 byla rovněž ukončena platnost vyhlášky č. 398/2009 Sb. Bližší specifikace parametrů provedení staveb tak, aby byly přístupné, je uvedena v nově vzniklé ČSN 73 4001, která je výše zmíněnou prováděcí vyhláškou výlučně ze závazně. Předpokládá se, že další část požadavků na přístupnost dopravních staveb bude uvedena v dalších ČSN (např. ČSN 73 6110), které však zatím postaveny na roveň zákonných předpisů nejsou. Spolu s novým stavebním zákonem také vešly v platnost zákony o rozsahu a obsahu projektové dokumentace pozemních⁴³ a dopravních⁴⁴ staveb. Přestože hl. m. Praha má možnost si vlastním předpisem stanovit požadavky na stavby, a to včetně požadavků na přístupnost staveb, Praha tuto oblast ponechala v zákonné celostátní úpravě.

K 1.1.2024 měla být do české legislativy začleněna rovněž evropská norma EN 17210, což se stalo částečně právě ze závazněním ČSN 73 4001.

Celkově lze říci, že nová právní úprava v oblasti výstavby necílila na zásadní změny v požadavcích na přístupnost. Pro přístupnost MHD je zásadní začlenění požadavku na duální vysílače a přijímače povelové sestavy pro nevidomé (viz výše kap. 1.2), což finálně otevřelo cestu pro modernizaci těchto zařízení v systému pražské veřejné dopravy.

Dále vešel v platnost zákon o požadavcích na přístupnosti některých výrobků a služeb⁴⁵. V rámci služby městské a regionální dopravy se jedná zejm. o požadavky na přístupnost samoobslužných terminálů (nejsou-li pevně zabudovanou součástí dopravního prostředku).

2 Aktuální zakotvení zpřístupnění VHD v koncepčních dokumentech HMP

Strategickým cílem č. 7 Dopravní politiky [Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí do roku 2030](#)⁴⁶ je zlepšení dostupnosti dopravy vč. zvýšení přístupnosti dopravy pro různé skupiny obyvatel. Jako indikátory naplnění tohoto cíle bylo stanoveno⁴⁷:

- Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními tramvajemi se zvýší ze 52 % na 90 %. Aktuální stav: v denních spojích 73 %, v nočních spojích 16 %⁴⁸.
- Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID v Praze se zvýší z 88 % na 95 %. Aktuální stav: splněno.
- Podíl spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy PID mimo Prahu v PMO se zvýší z 2 % na 80 %. Aktuální stav: splněno.
- Podíl bezbariérových stanic metra ze 72 %⁴⁹ na 95 % všech stanic. Aktuální stav: 77 %.
- Podíl bezbariérových stanic a zastávek vlaků PID se zvýší ze 45 % na 100 %. Aktuální stav: Systém PID aktuálně zahrnuje několik stovek železničních stanic a zastávek. Na území HMP je 46 stanic a zastávek,

⁴³ Zákon č. 131/2024 Sb.

⁴⁴ Zákon č. 227/2024 Sb.

⁴⁵ Zákon č. 424/2023 Sb.

⁴⁶ <https://poladprahu.cz/>

⁴⁷ uvádíme pouze indikátory spojené s odstraňováním bariér ve VHD

⁴⁸ referenční datum: 21. 11. 2025

⁴⁹ skutečný stav v roce 2019: 70 % stanic metra přístupných

z nichž je 28 (61 %) přístupných pro osoby se sníženou schopností pohybu i vizuální a sluchové orientace.

V roce 2022 byla Radou HMP vzata na vědomí [Strategie aktivní mobility v Praze](#)⁵⁰, kde se v kap.3.5 hovoří o nutnosti zajistit bezbariérově přístupné zastávky MHD v Praze.

V roce 2025 byl Radou HMP schválen Krajský plán vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením v HMP do roku 2030⁵¹, kde je opatřením č. 5.5.1 vytvoření a posléze i naplňování navazující koncepce odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě v Praze.

Aby se cestující cítili v MHD dobře a byla naplněna jejich očekávání, od roku 2012 jsou postupně uplatňovány Standardy kvality PID pro autobusy⁵² tramvaje⁵³, metro⁵⁴, vlaky pro Prahu i Středočeský kraj⁵⁵ i přívozy⁵⁶. Standardy shrnují požadavky organizace ROPID směrem k dopravcům zapojeným do PID, jejich naplňování je pravidelně vyhodnocováno.

Dalším koncepčním dokumentem HMP v oblasti kvality poskytování služby VHD je [Standard zastávek PID \(ROPID, 2018\)](#)⁵⁷. Materiál shrnuje principy a pravidla týkající se zastávek TRAM a BUS, přestupních bodů a zastávek a stanic vlakových linek příměstských vlaků, adresuje území obsluhované PID. Stejně jako v dalších standardech PID jsou zde zapracovány legislativní požadavky na přístupnost.

Rozvoj sítě MHD v Praze je popsán v koncepčním dokumentu Rozvoj linek PID v Praze 2019-2029⁵⁸ (ROPID) a jeho následných aktualizacích (poslední je pro období 2022-2032). Představa o rozvoji MHD je důležitá pro stanovení priorit v zajišťování její bezbariérové přístupnosti.

V období 2019-2025 byla v platnosti [Celoměstská koncepce rozvoje informačních systémů pro potřeby HMP a městských částí](#)⁵⁹. Předpokládá se její aktualizace a prodloužení platnosti do dalšího období.

3 Pokračující úkoly

U následujících úkolů, jejichž plnění nebylo dokončeno v období 2014-2025, se doporučuje pokračovat v plnění v dalším období:

3.1 Zpřístupňování metra:

- zpřístupnění nástupišť výtahem ve stanicích: Flora, Strašnická, Smíchovské nádraží, Pražského povstání, Kačerov, Vyšehrad, Želivského, Křižíkova, Invalidovna.
- dokončení studie zpřístupnění výtahem stanice Českomoravská;
- zajištění studie zpřístupnění stanice Nové Butovice výtahem;

⁵⁰ chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://iprpraha.cz/assets/files/files/87b4ebf26cb977aef979b38a55f7502b.pdf

⁵¹ Usnesení Rady HMP č. 2899 ze dne 8.12.2025,

⁵² <https://pid.cz/standardy-kvality/autobusy/>, aktuální verze platná od 2025

⁵³ <https://pid.cz/standardy-kvality/tramvaje/>, aktuální verze platná od 2025

⁵⁴ <https://pid.cz/standardy-kvality/metro/>, aktuální verze platná od 2017

⁵⁵ <https://pid.cz/standardy-kvality/zeleznice/>, aktuální verze platná od 2024

⁵⁶ <https://pid.cz/standardy-kvality/privozy/>, aktuální verze platná od 2012

⁵⁷ <http://standardzastavek.pid.cz/>

⁵⁸ vzat na vědomí Radou HMP usnesením č. 2606 dne 9. 10. 2018

⁵⁹ vzata na vědomí usnesením Rady HMP č. 2037 ze dne 28. 8. 2018, ke stažení na <https://www.databaze-strategie.cz/cz/praha/strategie/celomestska-koncepce-rozvoje-informacnich-systemu-pro-potreby-hl.m.prahy-a-mestskych-casti-do-2025>

- zřízení bezbariérového propojení železniční zastávky, stanice metra a zastávek BUS Rajska zahrada s okolní chodníkovou sítí výtahem;
- obnova rektifikačních hřebenů k překlenutí horizontální mezery mezi nástupištěm a soupravou metra na všech stanicích;
- doplnění chybějících akustických majáčků ve stanicích, výměna povelových přijímačů za dvoufrekvenční;
- bezbariérová úprava důležitých pěších tras ke stanicím metra (např. stanice Háje, Budějovická).

3.2 Zpřístupňování TRAM dopravy:

- zpřístupnění TRAM zastávek: Vinohradská vodárna, Orionka, Dlouhá třída, Ke Stírce, Kubánské náměstí (nástupní), Libeňský most, Lipanská, Na Knížecí (DC), Nuselská radnice (ZC), Svatoplukova, Štěpánská, Štěpničná, Újezd, Zborovská, Zvonařka, Čechovo náměstí (Minská);
- důraz na správné řešení TRAM zastávek z hlediska přístupnosti pro nevidomé a slabozraké osoby, pravidla formulovat v koncepčních a metodických dokumentech HMP (např. Manuál TRAM zastávek v rámci Katalogu doporučených prvků pro veřejná prostranství v Praze a Manuálu veřejných prostranství v Praze, Vzorových řešení pro Standardy aktivní mobility v Praze). V současnosti je třeba navíc uvažovat budoucí legislativní úpravu požadavků na přístupnost komunikací, jejíž podoba zatím není v celé šíři známa, ale mohla by změnit status quo ohledně používání hmatových prvků osobami s bílou holí;
- postupné nahrazování nepřístupných TRAM vozidel přístupnými v rámci obnovy vozového parku;
- najít způsob, jak nevidomého cestujícího před nástupem do soupravy některých typů upozornit na fakt, že první dveře soupravy se nenacházejí hned u označnicku zastávky, kam je směřován prostřednictvím naváděcího pásu;
- výměna povelových přijímačů ve vozidlech za dvoufrekvenční;
- výměna akustických majáčků v zastávkových označnicích a přístřešcích za dvoufrekvenční.

3.3 Zpřístupňování BUS dopravy:

- zpřístupňování BUS zastávek a pěších přístupů k nim;
- sledovat uživatelskou zkušenost ohledně akustické informace o zastavení vozidla v zastávkách na znamení a činit opatření pro zajištění funkčního řešení zejm. pro osoby nevidomé a slabozraké;
- výměna povelových přijímačů ve vozidlech za dvoufrekvenční;
- výměna povelových přijímačů pro akustické majáčky v zastávkových označnicích a přístřešcích za dvoufrekvenční, jsou-li osazeny.

3.4 Zpřístupnění stanic lanové dráhy na Petřín

- zpřístupnění objektů stanic lanové dráhy;
- úprava lanové dráhy tak, aby odpovídala požadavkům na bezpečnou přepravu cestujících na vozíku (např. požární únikové cesty atd.);
- příprava a postupná realizace odstranění bariér na přístupových pěších trasách ke stanicím.

3.5 Zajistit plnou přístupnost nových prvků JIS v prostorách a vozidlech MHD (čitelnost, akustický výstup)

- testovat nové prvky se zaměřením na uživatele se specifickými potřebami (osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, osoby s poruchami sluchu, osoby se sníženými mentálními schopnostmi)

3.6 Poskytování služby na objednání osobám se zdravotním postižením

- zajištění finančních a personálních kapacit pro nabídku této služby i v období po roce 2027;
- pravidelné vyhodnocování efektivity využití přepravních kapacit služby;

- na základě pravidelného vyhodnocování poptávky úprava pravidel poskytování služby (např. rozšiřování či zužování skupiny oprávněných uživatelů služby atd.).

3.7 Vzdělávání odborné veřejnosti v implementaci principů přístupnosti

- různé vzdělávací formáty se zaměřením na aktéry tvorby systému veřejné hromadné dopravy a souvisejícího veřejného prostoru (měšští investoři dopravní infrastruktury, DPP, IPR, úředníci MHMP a ÚMČ, PČR, dodavatelé projektové přípravy a realizace veřejných zakázek pro HMP a MČ).

4 Nové výzvy v oblasti zpřístupňování MHD v Praze

4.1 Potřeby nevidomých vs. ostatní uživatelé veřejného prostoru

Obecně problematické jsou situace, kdy se střetávají zájmy poměrně úzké skupiny osob nevidomých a slabozrakých se zájmy ostatních uživatelů veřejného prostoru. Zejména funkční vodící linie (přirozené vodící linie) mohou tvořit fyzickou překážku v pohybu většiny pěších, přesto jsou však pro bezpečný a samostatný pohyb nevidomých a slabozrakých nezbytné - tento problém vyvstává zejména na rozlehlých veřejných prostorech (na náměstích, v pěších zónách) nebo v prostorech v nějakém ohledu více nebezpečných (např. na zastávkových ostrůvcích). Dalším příkladem je rušení světelné signalizace ve veřejném prostoru, který do značné míry vyplývá z chvályhodné snahy maximalizovat plynulost veřejné hromadné dopravy – na druhé straně ale vede ke snížení prostupnosti prostoru pro nevidomé a slabozraké, zejm. v případech, kdy se jedná o překonání TRAM trati. Na tato témata je třeba vést věcnou a konstruktivní diskusi napříč veřejnou správou města, městskými organizacemi a uživatelskou skupinou a hledat uživatelsky funkční řešení s respektem k platným legislativním požadavkům.

4.2 Jasná pravidla pro přepravování kompenzačních a zdravotnických pomůcek ve vozidlech MHD

V roce 2025 byla ve spolupráci Komise Rady HMP pro pěší a bezbariérovost, ROPID a DPP adresována otázka nedostatečné informovanosti řidičů PID i cestujících o tom, jaké předměty lze ve vozidlech PID přepravovat jako kompenzační či zdravotnickou pomůcku. V rámci tohoto tématu musí být rovněž řešena otázka zpoplatnění přepravy některých pomůcek v rámci MHD/PID.

4.3 Zohlednění specifických potřeb dalších uživatelů VHD mimo osob se sníženou schopností pohybu a vizuální orientace

Doposud se přístupností veřejné hromadné dopravy v Praze rozumělo především umožnit bezpečně a samostatně využívat MHD lidem se sníženou schopností pohybu (tedy především osobám na vozíku, příp. ještě osobám s dětským kočárkem) a lidem nevidomým a slabozrakým. Je však nesporné, že povinnost zpřístupnit veřejnou službu se vztahuje rovněž na další uživatele se specifickými potřebami.

Malá pozornost byla zatím věnována lidem s postižením sluchu a lidem, pro které je z nějakého důvodu těžké porozumět komplikovanému psanému textu. Se zástupci těchto uživatelských skupin zatím veřejná správa v Praze nenavázala užší spolupráci – bylo by nanejvýš vhodné se o to pokusit a ověřit, že je služba veřejné hromadné dopravy přístupná i pro ně.

Totéž platí pro identifikaci bariér, které mohou snižovat využitelnost VHD např. pro ženy, malé děti, zahraniční návštěvníky Prahy, lidi hledající v ČR azyl z důvodu válečné situace ve své zemi a další.

4.4 Efektivní informování cestujících se specifickými potřebami o provozu MHD v mimořádných situacích

Covidová krize v letech 2020-2022 mj. ukázala, jak složité je dostat zásadní informace o změnách provozu nebo pravidel přepravy v MHD k cestujícím se specifickými potřebami dostatečně rychle.

Příkladem je „covidové pravidlo“ o zákazu používání předních dveří vozu (soupravy) pro nástup cestujících a vstupu do prostoru u kabiny řidiče⁶⁰. Cestující s bílou holí jsou prostřednictvím naváděcího pásu k zastávkovému označníku vždy směřováni k prvním dveřím vozidla, a tyto prvky fyzického prostředí zastávky nelze jednoduše změnit – jedinou možností je tedy dobrá informovanost mezi uživateli MHD, aby se na tuto nestandardní situaci mohli adekvátně připravit (např. si zajistit doprovod, včas požádat o pomoc s nástupem do vozidla jiné cestující atd.).

Efektivní komunikace mezi poskytovatelem služby VHD a cestujícími se specifickými potřebami je velmi zapotřebí také při mimořádných situacích v přestupních bodech a dopravních terminálech a při výlukách, protože obvyklá náhradní opatření (zcela dostačující většině cestujících veřejnosti) mohou být pro tyto osoby nepřístupná. Včasná informace o omezení přinejmenším umožní takovému člověku přizpůsobit své cestovní plány.

4.5 Plná přístupnost služby PID Lítačka

Spolu s rozšiřováním funkcionalit PID Lítačka, včetně budování systému „mobilita jako služba“, je nezbytné, aby byla v plné šíři použitelná též osobami nevidomými a slabozrakými.

⁶⁰ Cílem bylo řidiče maximálně ochránit před možnou nákazou.

5 SWOT analýza zpřístupňování MHD s přesahem do metropolitní oblasti

Silné stránky	<ul style="list-style-type: none"> – stabilizovaná agenda zpřístupňování MHD v Praze z doby plnění Koncepce 2014-2025 (organizační jednotky v rámci veřejné správy města a městských organizací, navázaná spolupráce mezi veřejnou správou a městskými organizacemi a společnostmi, zavedení v rozpočtu HMP) – dlouholetá spolupráce mezi veřejnou správou města a zástupci nejcitlivějších uživatelů v rámci Komise Rady HMP – zaštitění v platných strategických dokumentech HMP i dokumentech národní úrovně – smluvní podmínky dopravců PID obsahují některé požadavky na přístupnost vozového parku
Slabé stránky	<ul style="list-style-type: none"> – omezené finanční a personální zdroje HMP pro plnění této agendy – malý finanční prostor pro rozvoj MHD díky nízkému podílu samofinancování a rostoucím nákladům na provoz a údržbu stávající infrastruktury a vozového parku DPP – prakticky nulová možnost města ovlivňovat Středočeský kraj ve věci zpřístupňování zastávek veřejné hromadné dopravy
Příležitosti	<ul style="list-style-type: none"> – finanční pobídky ze strany fondů EU – modernizace železnice – zjednodušení některých procesů v oblasti výstavby v souvislosti s novým stavebním zákonem – aktuální Krajský plán vyrovnávání příležitostí pro osoby se zdravotním postižením ve Středočeském kraji pro období 2026-2028 obsahuje rovněž opatření pro odstraňování bariér ve veřejné hromadné dopravě (pokračování podpory BEZBA dopravy a poptávkové dopravy PID Haló, zvyšování podílu nízkopodlažních autobusů na spojích, odstraňování bariér v železniční dopravě, zpřístupňování autobusových zastávek a terminálů, informovanost veřejnosti o možnostech bezbariérové veřejné dopravy)
Hrozby	<ul style="list-style-type: none"> – nejasná budoucí podoba legislativních požadavků na přístupnost dopravních staveb – nejisté financování stavby linky D metra ze zdrojů EU – vysoká finanční náročnost klíčových opatření (zejm. zpřístupňování stanic metra) – rostoucí náklady na údržbu infrastruktury – politický vývoj v ČR povede k oddálení země od EU a jejích finančních zdrojů – významné zdražení pohonných hmot – válečný konflikt

Seznam zkratek

DC	Je-li uvedeno u zastávky MHD, znamená to „směr do centra“.
DPP	Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s., společnost v majetkovém portfoliu HMP, vlastní podstatnou část dopravní infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu v Praze a plní úlohu dopravce (nikoliv výlučného), http://www.dpp.cz
HMP	Hlavní město Praha
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, příspěvková organizace HMP
JIS	Jednotný informační systém v HMP, zabývá se orientací a navigací pěších ve veřejném prostoru vč. VHD, nositelem projektu je ROPID
MHD	Veřejná hromadná doprava na území HMP
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
NRZP	Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, z.s.
ODO	Odbor dopravy MHMP
PČR	zde Odbor služby dopravní policie Policie České republiky-KŘP hl. m. Prahy, Oddělení dopravního inženýrství
PID	Pražská integrovaná doprava = soubor činností vedoucích k zajištění služby veřejné hromadné dopravy na území pražské metropole zbytku Středočeského kraje a přilehlých částí sousedních krajů
PMO	Pražská metropolitní oblast, tj. území HMP a přilehlé části Středočeského kraje
POV	Pražská organizace vozíčkářů, z.s., http://www.pov.cz
PPN	povelový přijímač, součást tzv. povelové soupravy určené pro získávání akustických informací. Na přijímače jsou napojené akustické hlásiče umístěné ve vozidlech MHD a na klíčových místech veřejného prostoru (umístění je dáno platnou legislativou)
průkaz TP, ZTP a ZTP/P	průkaz osoby tělesně postižené/zvláště tělesně postižené/ zvláště tělesně postižené s průvodcem, který je vydáván fyzické osobě dle zákona č. 329/2011 Sb. Přidělení průkazu zakládá právo nositele na různé výhody vč. tarifních výhod v MHD.
Rada HMP	Rada hlavního města Prahy
ROPID	Regionální organizátor pražské integrované dopravy p.o., příspěvková organizace zřízená HMP k plánování, organizaci a řízení veřejné hromadné dopravy v HMP, http://www.ropid.cz
RTT	rekonstrukce tramvajové trati v rámci pravidelné obnovy dopravní infrastruktury pro provoz TRAM (investor: DPP)
SONS	Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých v České republice, http://www.sons.cz
STP	Svaz tělesně postižených v České republice z.s.
TSK	Technická správa komunikací hlavního města Prahy a.s., společnost v majetkovém portfoliu HMP, smluvní správce cca 2/3 pozemních komunikací v Praze, které jsou v majetku HMP

VHD	veřejná hromadná doprava
VPN	povelový vysílač (někdy označovaný jako „vysílačka pro nevidomé“, součást tzv. povelové soupravy) – vysílač signálu pro orientační a navigační systém primárně určený pro nevidomé a slabozraké osoby za účelem získávání akustických informací o okolním prostředí.
ZC	Je-li uvedeno u zastávky MHD, znamená to „směr z centra“.

PRACOVNÍ VERZE