

MANUÁL: VÝSTAVBA A REKONSTRUKCE AUTOBUSOVÝCH ZASTÁVEK V LK



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

Verze 1.7
30.11.2017

VERZE DOKUMENTU

Verze	datum, čas		Změnil
1.1	10.11.2016, 22:00	Úvodní draft dokumentu	RŠ
1.2	28.11.2016, 15:00	Zpracování interních připomínek KORID	RŠ
1.3	29.11.2016, 16:00	Zpracování interních připomínek KORID	RŠ
1.4	30.11.2016, 15:00	Formální a jazyková úprava	JH
1.5	22.12.2016, 12:00	Vypořádání připomínek KULK OD	RŠ
1.6	10.5.2017, 12:00	Vypořádání připomínek SStavÚ, DI Policie, správců komunikací, NIPI a SONS	RŠ
1.7	30.11.2017, 16:00	Vypořádání připomínek Obcí LK, projektantů a 2. kolo připomínek SStavÚ, DI Policie, správců komunikací, NIPI a SONS	RŠ

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

Zkratka	Význam
B+R	Plocha k odstavení jízdních kol u zastávek veřejné dopravy, kterou cestující pokračují do cíle své cesty a opačně
CIS JŘ	Celostátní informační systém jízdních řádů
ČSN	Česká státní norma
DZ	dopravní značka
DI Policie	Krajské ředitelství Policie ČR, dopravní inspektorát (v LK: Územní odbory Česká Lípa, Liberec, Jablonec nad Nisou, Semily)
IDCIS	Jedinečné identifikační číslo autobusové zastávky v Celostátním informačním systému jízdních řádů
IDOL	Integrovaný systém veřejné dopravy Libereckého kraje
K+R	„kiss and ride“ - plocha pro krátký nástup/výstup cestujících z/do osobních automobilů (cca do 10min.)
KORID LK	KORID LK, spol. s r.o. – koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje
KOORDINÁTOR	Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje
KSSLK	Krajská správa silnic Libereckého kraje
KULK OD	Krajský úřad Libereckého kraje Odbor dopravy
LK	Liberecký kraj
MAD	Městská autobusová doprava
MHD	Městská hromadná doprava
NIPI	Národní institut pro integraci
ORP	Obec s rozšířenou působností (v LK: Česká Lípa, Frýdlant, Jablonec nad Nisou, Jilemnice, Liberec, Semily, Turnov, Tanvald, Železný Brod)

Zkratka	Význam
P+R	Plocha pro odstavení osobních vozidel v návaznosti na veřejnou dopravu, kterou cestující pokračují do cíle své cesty a opačně
PAD	Příměstská autobusová doprava
Pasport	Mapový server Odboru dopravy – mapová aplikace Pasport autobusových zastávek LK z projektu NisaGo
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SONS	Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR
SSÚ	Silniční správní úřad
SStavÚ	Speciální stavební úřad
TP	Technické podmínky

OBSAH

1	POSILÁNÍ	5
2	ZÁKONY, KONCEPCE, NORMY A TECHNICKÉ PŘEDPISY	5
2.1	NOVELA ZÁKONA 111/1994 O SILNIČNÍ DOPRAVĚ K 4.10.2017	6
3	KROK ZA KROKEM.....	8
3.1	ČASOVÁ NÁROČNOST	9
4	AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA	10
4.1	DOTČENÉ SUBJEKTY, SPRÁVCI A VLASTNÍCI	11
4.2	UMÍSTĚNÍ ZASTÁVKY	11
4.2.1	V JÍZDNÍM PRUHU	12
4.2.2	MIMO JÍZDNÍ PRUH.....	13
4.2.3	NEPŘÍPUSTNÉ UMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK	14
4.3	NÁSTUPIŠTĚ	14
4.3.1	DÉLKA NÁSTUPIŠTĚ	14
4.3.2	NÁSTUPNÍ HRANA	17
4.3.3	ŠÍŘKA NÁSTUPIŠTĚ	17
4.3.4	VODÍCÍ LINIE, SIGNÁLNÍ, VÝSTRAŽNÝ A VYMEZUJÍCÍ PÁS.....	17
4.3.5	POVRCH NÁSTUPIŠTĚ.....	18
4.3.6	PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ.....	19
4.4	PŘEKÁŽKY PRO NÁJEZD A VÝJEZD ZE ZASTÁVKY	20
4.5	ZASTÁVKOVÝ ZÁLIV/ PŘÍLEHLÁ KOMUNIKACE.....	20
4.6	ODVODNĚNÍ PŘÍLEHLÉ KOMUNIKACE A NÁSTUPIŠTĚ.....	21
4.7	CYKLISTÉ V PROSTORU ZASTÁVKY	21
4.8	OZNAČNÍK ZASTÁVKY	23
4.8.1	PODPŮRNÁ KONSTRUKCE OZNAČNÍKU - SLOUPEK	23
4.8.2	DODATKOVÁ TABULE	24
4.8.3	ZAŘÍZENÍ PRO ZVEŘEJNĚNÍ JÍZDNÍHO ŘÁDU - VÝLEPOVÁ PLOCHA	25
4.9	PŘÍSTŘEŠEK ZASTÁVKY	25

4.10	OSVĚTLENÍ	26
4.11	ELEKTRONICKÉ INFORMAČNÍ PANELY (ZASTÁVKOVÉ INFORMAČNÍ SYSTÉMY)	26
4.12	DALŠÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	27
4.12.1	VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.....	28
4.13	PŘECHOD PRO CHODCE	28
4.14	VÝJIMKY Z BEZBARIÉROVÝCH ÚPRAV	28
5	AUTOBUSOVÁ NÁDRAŽÍ A TERMINÁLY	30
6	VOZIDLA NA LINKÁCH IDOL	35
7	ZÁMĚR VYBUDOVAT/ OPRAVIT ZASTÁVKU	37
7.1	NOVÁ ZASTÁVKA	37
7.2	PROVIZORNÍ ZASTÁVKA	37
7.3	REKONSTRUKCE ZASTÁVKY	37
7.4	MÍSTNÍ ŠETŘENÍ	38
8	MÍSTNÍ ÚPRAVA PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI	38
9	LICENCE K PROVOZOVÁNÍ LINKOVÉ DOPRAVY A JÍZDNÍ ŘÁDY	38
10	CIS JŘ A IDCIS	38
11	POVOLENÍ STAVBY	39
11.1	ÚZEMNÍ A STAVEBNÍ ŘÍZENÍ.....	39
11.1.1	ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ	39
11.1.2	STAVEBNÍ ŘÍZENÍ	40
11.1.3	KOLAUDACE.....	40
11.1.4	POVOLENÍ PŘEDČASNÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	40
12	NÁKLADY	41
12.1	PŘÍKLADY Z PRAXE:	41
PŘÍLOHA 1.	MAPA TRAS S MINIMÁLNÍ DÉLKOU NÁSTUPNÍ HRANY	43
PŘÍLOHA 2.	SCHÉMATA VZOROVÝCH ZASTÁVEK	44
PŘÍLOHA 3.	CHYBY PŘI REALIZACI	47

1 POSLÁNÍ

Manuál slouží jako podpora pro zástupce obecních samospráv, kterým záleží na občanech jejich obcí využívajících veřejnou autobusovou dopravu a tedy i autobusové zastávky.

Manuál shrnuje legislativní a obecné technické požadavky na stavební vybavení autobusové zastávky, tak aby byla bezpečná, v souladu s platnými předpisy a použitelná pro veřejnou dopravu.

Manuál se zabývá především běžnými zastávkami příměstské dopravy mimo města s MHD. Zastávkám tramvajovým, kombinovaným, autobusovým nádražím a specifickým řešením zastávek se manuál věnuje pouze okrajově a odkazuje na příslušné normy, kde lze dohledat konkrétní informace.

Důvodem pro vznik manuálu je náprava nedostatků jako chybějící nástupiště, chybějící označení stanovišť, nevhodně umístěná stanoviště zastávek, překážky v průjezdném profilu u zastávek (zábradlí, sloupy veřejného osvětlení naproti dveřím) ad.

Od 4.10.2017 nabyla účinnosti novela zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, která nově obsahuje podmínku udělení licence na linku veřejné dopravy, pouze pokud jsou všechny zastávky schválené silničním správním úřadem = vyhovují platným normám a předpisům.

Novela obsahuje přechodné ustanovení, který se všechna stanoviště zastávek uvedených v CIS JŘ ke dni 4.10.2017 považují za stanovené. Zastávky s přechodným stanovením vydaným na základě zákona o provozu na silničních komunikacích nejsou tímto přechodným ustanovením dotčeny a nadále platí jejich dočasnost.

Manuál vznikl v rámci projektu Modernizace autobusových zastávek LK, který pro LK zpracovává KORID LK ve spolupráci se zástupci **speciálních stavebních úřadů v LK, Dopravních inspektorátů Policie ČR v LK, ŘSD v Liberci, Krajské správy silnic Libereckého kraje, společnosti Silnice LK, NIPI Liberec a SONS.**

Manuál není závazným předpisem, ani nenahrazuje roli autorizovaných projektantů a stavebních úřadů.

2 ZÁKONY, KONCEPCE, NORMY A TECHNICKÉ PŘEDPISY

Tento manuál vychází především z **ČSN 73 6425** Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - **Část 1: Navrhování zastávek a Část 2: Přestupní uzly a stanoviště.** Včetně změny č. 01 tohoto dokumentu.

Provozní údaje vycházejí z aktualizovaného **Plánu dopravní obslužnosti LK (2012-2018).**

Další související normy a technické předpisy:

- **ČSN 73 6101** Projektování silnic a dálnic
- **ČSN 73 6110** Projektování místních komunikací
- **ČSN 73 6114** Vozovky pozemních komunikací
- **ČSN 73 6131-1** Stavba vozovek. Dlažby a dílce. Část 1: Kryty z dlažeb
- **ČSN CEN/TR 13201** Osvětlení pozemních komunikací
- **ČSN EN 12899 -1** Stálé svislé dopravní značení. Část 1: stálé dopravní značky
- **TP 65** Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- **TP 66** Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- **TP 131** Průtahy obcemi
- **TP 133** Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- **TP 170** Navrhování vozovek pozemních komunikací

- **TP 171** Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků na pozemních komunikacích
- **TP 179** Navrhování komunikací pro cyklisty

Související právní předpisy:

- Zákon č. **13/1997 Sb.**, o pozemních komunikacích
- Zákon č. **111/1994 Sb.**, o silniční dopravě
- Zákon č. **183/2006 Sb.**, o územním plánování a stavebním řádu
 - o Vyhláška č. **398/2009 Sb.**, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- Zákon č. **361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
 - o Vyhláška č. **294/2015** kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

2.1 NOVELA ZÁKONA 111/1994 O SILNIČNÍ DOPRAVĚ K 4.10.2017

Od středy 4.10.2017 je účinná novela zákona č. 111/1994 o silniční dopravě¹, která nově odebírá dopravci povinnost/právo zřídit označník zastávky.

Podle původního znění silničního zákona² 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**; 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.*

Umístění DZ „označník zastávky“ od 4.10.2017 je možné pouze na základě vydaného stanovení dle § 77 zákona o provozu na pozemních komunikacích a provádí jej vlastník/správce příslušné komunikace, nebo na základě jeho souhlasu stavebník konkrétní akce.

Došlo tak ke sjednocení s umísťováním ostatních dopravních značek a zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace³.

Novela zákona obsahuje přechodné ustanovení:

*U zastávek využívaných ke dni nabytí účinnosti tohoto zákona linkovou osobní dopravou se označení zastávky **považuje za stanovené** místní nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích postupem podle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.*

Dle výkladu Ministerstva dopravy ze dne 19.9.2017 se má za to, že postupem podle § 77 zákona o provozu na pozemních komunikacích bylo stanoveno dopravní značení pro každou z odjezdových hran (stanoviště zastávky). Poškozené nebo zcela chybějící značení na některých stanovištích zastávek je

¹ Zákon 304/2017_částka 104 (19.9.2017)

² § 18 písm. f) zákona 111/1994

³ §12 zákona 13/1997

možné v rámci běžné údržby doplnit bez dalšího stanovování (i chybějící DZ „označník zastávky“ se považují za stanovené).

Toto „generální pardon“ se nevztahuje na zastávky stanovené dle §77 přechodným stanovením s omezeným termínem platnosti. V LK jde k 4.10.2017 o tyto konkrétní případy:

Tabulka 1: Seznam zastávek s vydanou Přechodnou úpravou provozu

IDCIS	Název zastávky	Okres	Zóna IDOL	Projíždějící linky
58098	Raspenava,,U Malíře	JN	6004	540650 540651 540652 540659
63216	Mníšek,,žel.st.	LI	208	540071 540072
63270	Jablonec n.Nisou,,Průběžná	JN	1001	
63271	Jablonec n.Nisou,,Tajvan	JN	1001	
63272	Jablonec n.Nisou,,Sportovní	JN	1001	
64195	Frýdlant,,u hřbitova	LI	6001	540602 540661
64196	Frýdlant,,Údolí U rybníčku	LI	6001	540602 540661
64197	Frýdlant,,Údolí dol.	LI	6001	540602 540661
64388	Velké Hamry,Bohdalovice	JN	7003	530953
64397	Smržovka,,Lidické nám.	JN	7004	530742
64398	Smržovka,,Horní Ves	JN	7004	530742
64399	Smržovka,,pramen Nisy	JN	7004	530742
64400	Smržovka,,škola	JN	7004	530742
64420	Frýdlant,,Kodešova	LI	6001	540602 540661 540662
64627	Chlum,Drchlava,	CL	2214	500281
65187	Ralsko,Hvězdov,2	ČL	2111	500267 500430
65188	Ralsko,Hvězdov,3	ČL	2111	500267 500430

3 KROK ZA KROKEM

Nová, případně rozšířená či posunutá zastávka je součástí dopravního prostoru na přilehlé komunikaci a také stavbou, proto je nutné veškeré takovéto úpravy řešit ve spolupráci s příslušnými orgány.

Každá rekonstrukce, či výstavba zastávky může být z hlediska posuzování stavebními úřady a tím délky a náročnosti přípravy rozdílná. Některé rekonstrukce mohou být pouhými udržovacími pracemi bez nutnosti povolování dle stavebního zákona. Pro jiné rekonstrukce, či výstavby nových zastávek, které nijak zásadně nezmění dopravní prostor, ani poměry v katastru nemovitostí, postačí pouhé ohlášení stavby. Pro náročnější záměry je nutné stavební povolení a předchozí řízení o umístění stavby. V níže uvedené tabulce je orientační časová náročnost jednotlivých kroků přípravy záměrů, které je nutné umístit a povolit ve stavebním řízení.

Tabulka 2: Krok za krokem k autobusové zastávce

	Jednotlivé úkony	Řeší se s	Časová náročnost úkonu (dny)	Kapitola
1	Záměr (podnět od občanů, nutnost řešit zastávku v rámci jiné stavební akce – např. opravy sil. komunikace, mostu, chodníku, stavba cyklostezky apod.)	Obec, Investor (Obec, LK, soukromý subjekt), KORID LK	14	7 str.37
2	Místní šetření	Obec, Investor, Projektant (autorizovaný inženýr, technik, či stavitel dopravních staveb), KORID LK, KULK OD, dopravci provozující dotčené linky (účast DI Policie, SSÚ – není v tento okamžik nezbytná)	14	7.4 str.38
3	Podklady k vydání územního rozhodnutí, stanoviska dotčených orgánů státní správy, stanoviska správců technické a dopravní infrastruktury a případný souhlas vlastníka dotčených pozemků.	Projektant, případně Obec	90	
4	Žádost o umístění stavby	Projektant, případně Obec	7	
5	Územní rozhodnutí (umístění nástupiště)	Stavební úřad (příslušná ORP, nebo KULK OD pro sil.I. tř.)	60 – 90	11.1.1 str.39
6	Podklady pro stavební povolení	Projektant, případně Obec	14 ⁴ - 90	

⁴ V případě předchozího územního řízení

	Jednotlivé úkony	Řeší se s	Časová náročnost úkonu (dny)	Kapitola
7	Žádost o stavební povolení	Speciální stavební úřad (příslušná ORP, nebo KULK OD pro sil.I. tř.)	14	str. 40
8	Žádost o místní úpravu provozu (Dopravní značení)	Silniční správní úřad (příslušná ORP)	7	8 str.38
9	Rozhodnutí - Místní úprava provozu	Silniční správní úřad (příslušná ORP)	30	8 str.38
10	Zadání zastávky do registru zastávek v CIS JŘ a přidělení čísla IDCIS	KULK OD	7	10 str.38
11	Žádost o změnu licence	Všichni dopravci obsluhující zastávku	14	9 str.38
12	Změna licence a nový jízdní řád	KULK OD	30	9 str.38
13	Stavební povolení	Speciální stavební úřad (příslušná ORP, nebo KULK OD pro sil.I. tř.)	35 ⁵ -90	11.1 str.39
14	Výběrové řízení na zhotovitele stavby	Investor (Obec, LK)	7 - 30	
15	Vybudování zastávky včetně nástupišť	Obec, příp. vlastník/správce komunikace	10-30	4 str.10
16	Osazení označníků	vlastník/správce komunikace, příp. stavebník	1	4.7 str.21
17	Žádost o předčasné užívání stavby	Speciální stavební úřad (příslušná ORP, nebo KULK OD pro sil.I. tř.)	7	
18	Kolaudační souhlas	Speciální stavební úřad (příslušná ORP, nebo KULK OD pro sil.I. tř.)	14	11.1.3 str. 40
19	Zahájení provozu	Dopravce	7	

3.1 ČASOVÁ NÁROČNOST

Projektant potřebuje k přípravě projektové dokumentace pro územní řízení včetně obstarání všech podkladů pro územní řízení obvykle **90 dní**. Územní řízení trvá max. 60 dní v jednoduchých nebo **90 dní** ve složitých případech.

⁵ V případě předchozího územního řízení

Po vydání stavebního povolení musí projektant znovu shánět podklady pro vydání stavebního povolení. Některé podklady je možné využít z územního řízení. Stejně tak využije poznatky z předchozího územního řízení Speciální stavební úřad (pokud se jedná o stejný subjekt). Obstarání podkladů a příprava projektové dokumentace pro stavební řízení trvá v případě předcházejícího územního řízení cca 14 dní, v případě vypuštění územního řízení až 90 dní. Stavební řízení trvá dle zvoleného režimu a dle situace, zda bylo územní řízení **od 14 do 60 dní** v jednoduchých případech a **do 90 dnů** ve složitých případech.

Zároveň se stavebním řízením může běžet řízení o stanovení místní úpravy provozu. Ve stanovení se upraví doba platnosti až od doby platnosti rozhodnutí o kolaudačním souhlasu, případně od doby platnosti rozhodnutí o předčasném užívání stavby.

Souběžně se stavebním řízením může být zastávka předběžně zařazena do CIS a také souběžně běžet řízení o změně licence linek veřejné dopravy s termínem užívání zastávky od termínu vyhlášení.

Souběžně se stavebním řízením, nebo návazně po vydání stavebního rozhodnutí může běžet výběr zhotovitele stavby, který dle náročnosti zabere **7 – 30 dní**.

Vybudování jednoduché zastávky může trvat **10 – 30 dní**.

Po dokončení stavby, nebo těsně před jejím dokončením, požádá stavebník o kolaudační souhlas. Pokud je již stavba dokončena alespoň v nezbytné míře, která umožňuje provoz, žádá o povolení předčasného užívání stavby. Řízení v této věci trvá obvykle **14 dní**.

V momentě, kdy je možné odhadnout termín vydání Kolaudačního souhlasu/Povolení předčasného užívání stavby, tak se od nejbližší vhodného termínu celostátní změny jízdních řádů schválí v předstihu min. 14 dní změna jízdního řádu/nový jízdní řád.

V případě vyžadovaného územního rozhodnutí se bez zbytečných průtahů a komplikací od termínu místního šetření uvede zastávka do provozu až za 321 dní (90+90+90+30+14+7).

V případě, že se nedaří sehnat potřebné stanovisko, nebo nastane problém s dotčeným pozemkem, tak se lhůty výrazně prodlužují.

4 AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA

Autobusovou zastávkou je místo pro nástup a výstup do autobusů příměstské i městské dopravy, které je označeno jedním názvem a identifikačním číslem v CIS JŘ (IDCIS). Zastávka se skládá z jednoho i více stanovišť. I méně frekventované zastávky mimo zastavěné území mohou mít pro každý směr jízdy stanoviště zvlášť (např. zastávka Loužnice má 4 stanoviště). **Každé jednotlivé stanoviště musí splňovat všechny zákonné a normové požadavky.**

V LK je k 25.11.2017 celkem 1925 autobusových zastávek (3854 stanovišť), z toho cca 80 zastávek je bez celoroční obsluhy (trvale nepoužívané zastávky, dočasné zastávky při uzavírkách, sezónní provoz,...).



Obrázek 1: Autobusová zastávka a její součásti

4.1 DOTČENÉ SUBJEKTY, SPRÁVCI A VLASTNÍCI

Tabulka 3: Příslušnost subjektů k částem zastávky

Nástupiště	Obec
Přístřešek	Obec
Koš	Obec
Osvětlení	Obec
Lavička	Obec
Zastávkový zálev/ přílehlá komunikace	Vlastník/správce silniční komunikace (KSSLK, ŘSD, Obec či jiný subjekt)
Označník zastávky	Vlastník/správce přílehlé silniční komunikace (KSSLK, ŘSD, Obec či jiný subjekt), nikoli správce chodníku/nástupiště
Dodatková informační tabule	Správce zařízení pro zveřejnění jízdního řádu (Dopravce)
Výlepová plocha	Správce zařízení pro zveřejnění jízdního řádu (Dopravce)

4.2 UMÍSTĚNÍ ZASTÁVKY

Stanoviště zastávek se navrhují vpravo ve směru jízdy v jízdním pruhu, vyhrazeném pruhu, nebo mimo jízdní pruh v autobusovém zálevu v závislosti na poloze zastávky (zastavěné, nebo nezastavěné území), návrhové rychlosti komunikace, intenzitě provozu, četnosti zastavení provozovaných spojů, případně na stavebním řešení blízkosti zastávky.⁶

Stanoviště zastávky na směrově nerozdělené komunikaci se umísťuje ve směru jízdy za stanovištěm pro opačný směr, na komunikacích směrově rozdělených se to doporučuje⁷.

⁶ ČSN 73 6425-1 odst. 6.1.1 a)

⁷ ČSN 73 6425-1 odst. 6.1.1.3

Zastávka musí být bezbariérově přístupná, ať již jako součást chodníku, či skloněnou plochou na samostatně stojící nástupiště.

Nástupiště musí být z opačné strany komunikace přístupné po přechodu pro chodce⁸.

4.2.1 V JÍZDNÍM PRUHU

Na stanovištích zastávek na průjezdném jízdním pruhu musí být zajištěna dostatečná délka **rozhledu pro zastavení** a mimo zastavěné území i **pro objetí vozidla**.

Na komunikaci v obci (**do 50 km/h**) musí být zajištěn **rozhled nad 40 m**. Na komunikaci mimo obec (90 km/h) pak nad 100 m.⁹

Na komunikacích s vyšším podélným sklonem se tato vzdálenost ve směru z kopce prodlužuje.

Stanoviště zastávek na jízdním pruhu se upřednostňují v zastavěném území.

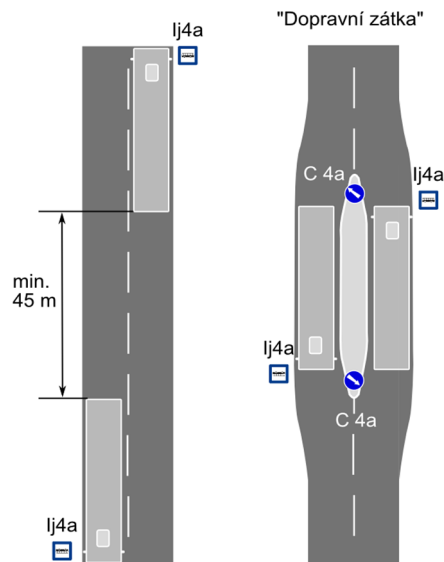
Mimo zastavěné území je možné budovat stanoviště na jízdním pruhu na komunikacích s nejvyšší povolenou rychlostí do 50 km/h a nízké intenzitě provozu dosahující nejvíce 30% kapacity komunikace (podle ČSN 73 6101) nebo při četnosti zastavení spojů delší než 8 min. ve špičce¹⁰.

Stanoviště zastávek v průjezdném jízdním pruhu mimo zastavěné území se pro opačné směry umísťují tak, aby konce vozidel stojících v zastávkách byly vzdáleny min. 45 m a byl tak zajištěn dostatečný rozhled pro předjíždění.

Pro stanoviště zastávek bez zálivu, kde autobusy zastavují v průjezdném jízdním pruhu, je nutné zachovat volný protějším jízdní pruh o min. šířce 2,75 m. Tam, kde to šíře komunikace neumožňuje, je nutné ji místně rozšířit.

Stanoviště mohou být v zastavěném území v odůvodněných případech umístěna naproti sobě se středovým ostrůvkem uprostřed vybaveným příkazovou značkou C 4a (Příkazaný směr objíždění vpravo) a tvoří tak tzv. „dopravní zátka“.

Na komunikacích s nízkou hustotou provozu a šířkou pod 6,5 m, je v odůvodněných případech (nedostatečné terénní a majetkové poměry) možné budovat nástupiště na úkor šířky komunikace, kdy vznikne oboustranná „dopravní zátka“ při zastavení jediného autobusu. Minimální šířka takto zúžené komunikace nesmí být nižší než 2,75 m.



Obrázek 2: Umístění zastávek na jízdním pruhu (KORID LK)

⁸ Vyhláška č. 398/2009 - příloha č.2 článek 3.0.

⁹ ČSN 736101

¹⁰ ČSN 73 6425-1 odst. 6.1.1 písm.b)



Autobusový záliv se navrhuje při vyšší intenzitě dopravy a větším počtu spojů. Navrhuje se např.: na dvoupruhové komunikaci v nezastavěném území při intenzitě dopravy mezi 3-5 tis. vozidel/24 hod. a četnosti zastavení vyšší než 20 spojů/24 hod. jedním směrem při intenzitě dopravy 0,5 – 3 tis. vozidel/24 hod. a četnosti 50 spojů/24 hod. jedním směrem¹¹.

ČSN 73 6425 doporučuje umísťovať v samostatnom zálivu i zastávky s četnosťou zastavení alespoň 1 spoj za 3 minuty v špičke (napr.: Liberec,,Fügnerova; Turnov,,u masny; Česká Lípa,,Borská ad.).



© KORID LK, spol. s r.o.

4.2.3 NEPŘÍPUSTNÉ UMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK

Dle ČSN 73 6425 se zastávky nesmí umísťovat:

- Na nepřehledných místech, zejména na směrových a výškových obloucích jízdních pruhů pozemních komunikací, není-li v extravilánu zaručena délka rozhledu pro předjíždění a v intravilánu, rekonstrukcích, či ve stísněných podmínkách délka rozhledu pro zastavení.
- Na místech, kde stojící autobusy zakrývají dopravní značky
- V prostoru, kde vozidla zabraňují rozhledu v místě křížení pozemní komunikace s dráhou.
- Na mostech, podjezdech či tunelech, pokud nejsou v zastávkovém pruhu.
- Před podjezdem mostu (min. 20 m).
- Do 50 m před začátkem vyřazovacího úseku a do 50 m za koncem zařazovacího úseku (např. sjezdy na čerpací stanici PHM).
- Méně než 10 m od nejbližších stojanů pro čerpání PHM (od hrany nástupiště směrem ke stojanům).
- Na dvoupruhových komunikacích, kde by zůstal volný jízdní pruh užší než 3 m.
- V místech, kde by mezi konci vozidel stojícími na protilehlých zastávkách nebyl zajištěn potřebný rozhled pro chodce. U dvoupruhových komunikací v místech, kde by konce vozidel byly vzdálené méně než 45 m.
- V prostoru křižovatky, v jejich rozhledových polích a připojovacích či odbočovacích pruzích.
- Do vzdálenosti 100 m v extravilánu a do 50 m v intravilánu od začátků a konců zvětšení jízdních pruhů a při zabezpečeném rozhledu pro zastavení.
- V extravilánu do vzdálenosti 100 m od začátku a konce vyřazovacího nebo zařazovacího pruhu pravého jízdního pásu průběžných komunikací.
- V úsecích silničních komunikací, na kterých bude v návrhovém období nutné zvýšit počet jízdních pruhů.
- V místech samostatných sjezdů připojujících sousední nemovitosti (pozemky, budovy) a sjezdů připojujících účelové komunikace. **Tyto sjezdy nesmí zasahovat do nástupní hrany.** Jestliže je sjezd upraven chodníkovým přejezdem, je přípustný ve vyřazovacím nebo zařazovacím úseku (klínu).
- Na jízdním pruhu v úsecích, kde podélný sklon a délka klesání komunikace zvyšuje riziko bezpečného zastavení těžkých nákladních vozidel před vozidlem stojícím v zastávce.
- Před křižovatkou. Pouze tam, kde je možné vyjetí na samostatnou signalizaci (z vyhrazeného jízdního pruhu), se mohou umístit před křižovatkou (např. Liberec, „U Lomu“ nebo Liberec, „Šaldovo nám.“)

4.3 NÁSTUPIŠTĚ

Bezbariérově přístupná zpevněná plocha o **doporučené šířce 2,5 m, výšce nástupní hrany 200 mm**, délce nástupní hrany dle nejdelšího nasazovaného vozidla, příčného sklonu od 0,5% do 2% a podélného sklonu do 4%, v obtížných terénních podmínkách do 6%. Výjimky z uvedených hodnot schvaluje příslušný speciální stavební úřad.¹² Více v kapitole 4.14 Výjimky z bezbariérových úprav.

4.3.1 DÉLKA NÁSTUPIŠTĚ

¹² §169 zákona 183/2006 a §14 vyhlášky 398/2009

Délka nástupní hrany se určuje dle nejdelšího nasazovaného vozidla a dle počtu vozidel, která se mohou na stanovišti potkat. **Délka standardních vozidel je 12 m.** ČSN 73 6425 doporučuje pro frekventované zastávky, kde se běžně potkávají 2 - 3 autobusy, budovat nástupní hranu v délce odpovídající součtu délek nasazovaných vozidel s připočtením mezery 1 m (těsná mezera), popř. 5 – 7 m (polotěsná mezera, která umožňuje nezávislé vyjíždění). Maximální délka nástupní hrany nemá přesáhnout 37 m¹³ (3*12 m s 1 m těsnou mezerou; např. Liberec, „Fügnerova - nástupiště v Moskevské ulici). Delší nástupiště je již vhodné rozdělit na více samostatných nástupišť. Pro zastávky na trasách, kde je obvykle nasazován menší autobus/ minibus, je přípustná délka nástupní hrany **min. 8 m.**

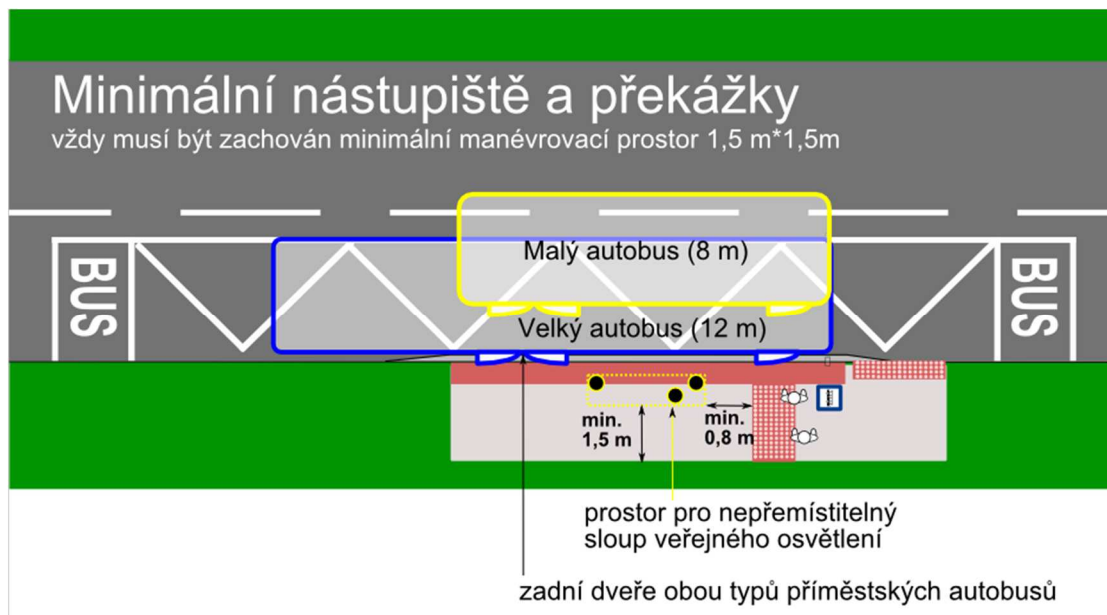
Takto dlouhou nástupní hranu mohou obsluhovat i běžná 12 m vozidla příměstského typu, která mají pouze 2 dveře (vpředu a uprostřed vozidla – vzdálenost mezi těmito dveřmi je v tom případě nižší než 8 m). Toto neplatí, pokud je stanoviště zastávky v zálivu, do kterého by se delší autobus nevešel.

V zastávkách, které obsluhují nebo v budoucnu budou obsluhovat vozidla delší (15 m – tříosá vozidla, 18 m – kloubová vozidla), je nutné budovat nástupní hranu odpovídající délky. Mapu tras s minimálními délkami nástupní hrany naleznete v

¹³ ČSN 73 6425-1 odst. 6.2.1.6

Mapa tras s minimální délkou nástupní hrany (viz. 0.)

Případný sloup veřejného osvětlení by neměl zasahovat do prostoru dveří. Pokud je to nutné, sloup může být jen v prostoru přibližně 2 až 4 m od označnicku (mezi prvními a druhými dveřmi většiny vozidel) do ostatní plochy již zasahují dveře různých typů vozidel. Vždy musí být zachována minimální manévrovací plocha 1,5 m*1,5m pro vozíčkáře a dětské kočárky.



Obrázek 5: Zkrácené nástupiště a překážky na nástupišti, např. nepřemístitelný sloup veřejného osvětlení

4.3.2 NÁSTUPNÍ HRANA

Nástupní hrana se provádí z obrubníků zvýšených na **200 mm**. U změny dokončených staveb musí být výška nástupní hrany na základě schválené výjimky¹⁴ min. **160 mm**¹⁵. V pěších zónách v historických centrech měst je možné nástupní hranu snížit až do úrovně ostatní plochy.

V případě, kdy je nástupiště součástí chodníku, musí být vytvořen oboustranný plynulý přístup do výšky navazujícího chodníku (120 mm na přilehlou komunikaci). ČSN 73 6425 doporučuje užití **bezbariérových zastávkových obrubníků**, aby bylo možné najet vozidlem co nejbližší nástupní hraně (např. tzv. Kasselský obrubník). **Užití silničních betonových obrubníků pro nástupní hranu je přípustné.** Na rozdíl od speciálních obrubníků jsou levnější a mají nižší životnost. Kompromisem mezi silničním betonovým obrubníkem a speciálním bezbariérovým zastávkovým obrubníkem jsou **obruby z přírodního kamene** s přirozenou dlouhou životností.

Nástupní hrana **je vždy směrově přímá**, aby mohl autobus najet k nástupišti všemi koly jedné strany. Pokud je nástupiště z prostorových důvodů nezbytné umístit v zatáčce nebo otočce, i tak je nutné, aby všechny dveře stojícího vozidla těsně přiléhaly k rovné hraně nástupiště. Zakřivená nástupní hrana je v rozporu s tímto požadavkem, cestující v takovém případě musí překračovat mezeru nebo rovnou nastupovat z povrchu vozovky mezi nástupištěm a autobusem. Celé bezbariérová úprava pak ztrácí smysl. (např. v zastávce Dubá, Nedamov, koupaliště).



Obrázek 6: Bezbariérový zastávkový obrubník (výrobci v ČR např.: CS Beton)

4.3.3 ŠÍŘKA NÁSTUPIŠTĚ

Šířka nástupiště se doporučuje **2,5 m** (ve stísněných prostorách v min. 1,7 m)¹⁶. Pokud do nástupní plochy zasahuje přístřešek, sloup veřejného osvětlení, nebo označnick zastávky (vč. výleповé plochy), musí být volná šířka nástupiště k nástupní hraně, nebo k označnicku min. 1,5 m a ve stísněných prostorách min. 0,9 m pro invalidní vozík a dětský kočárek. U změny dokončených staveb může příslušný speciální stavební úřad povolit na základě výjimky z bezbariérové vyhlášky i šířku pod 1,7 m¹⁷.

4.3.4 VODÍCÍ LINIE, SIGNÁLNÍ, VÝSTRAŽNÝ A VYMEZUJÍCÍ PÁS¹⁸

Zadní strana nástupiště musí být vybavena vodicími liniemi, umožňující bezpečný pohyb osob se zrakovým postižením. Za přirozené vodicí linie se považují stěny domů, podezdívky plotů, zahradní obrubník nebo zábradlí se zárazkou pro slepeckou hůl ve výši min. **250 mm**.

Pro exponované, nepřehledná nástupiště, např. pro ostrovní nástupiště bez zábradlí je nutné povrch nástupiště opatřit umělou vodicí linií.



Obrázek 7: Signální pás a barevně kontrastní pás v místě nástupu (Jana Košťálová, NIPi)

¹⁴ Vyhláška 398/2009 §16

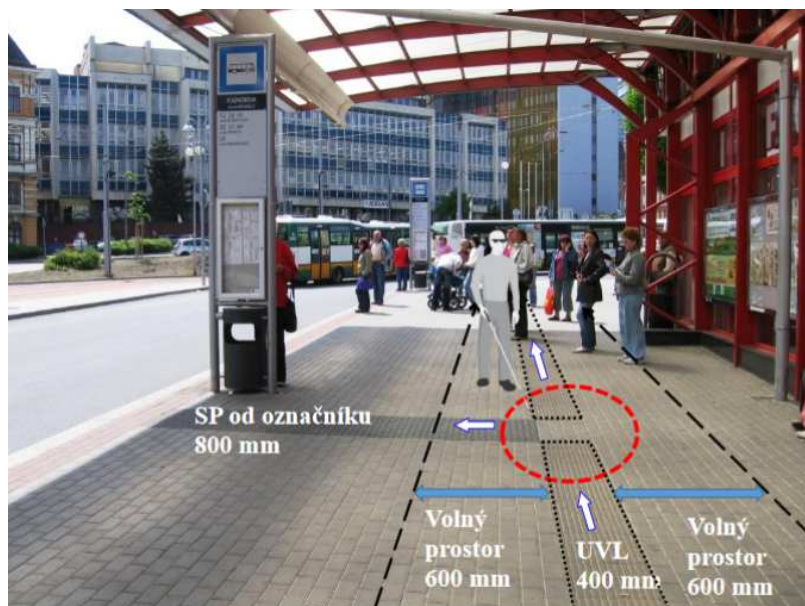
¹⁵ vyhláška 389/2009 Příloha 2 odst. 3.1

¹⁶ ČSN 73 6425-1 odst. 6.2.2.5

¹⁷ §169 zákona 183/2006 a §14 vyhlášky 398/2009

¹⁸ 1.2. příloha č.1 vyhlášky 398/2009

Kolmo k místu nástupu do předních dveří je nutné osadit **signální hmatově a barevně kontrastní pás** o šířce **800 mm** (aby jej nebylo možné minout krokem).



Obrázek 8: Umělá vodící linie na Terminálu Fügnerova v Liberci (NIPi, Jana Košťálová)

Na konci nástupiště, kde nenavazuje chodník, musí být umístěn **varovný barevně i hmatově kontrastní pás** o šířce **400 mm** (tak aby nebyl zaměnitelný se signálním pásem). Varovný pás ohraničuje bezpečné místo, za ním musí chodec již dbát zvýšené opatrnosti.

Podél hrany nástupiště je nutné vytvořit **barevně kontrastní nehmatový pás** o šířce **400 mm**, který vymezuje bezpečný odstup od vozovky. Tento pás nesmí být zaměnitelný s varovným pásem.

4.3.5 POVRCH NÁSTUPIŠTĚ

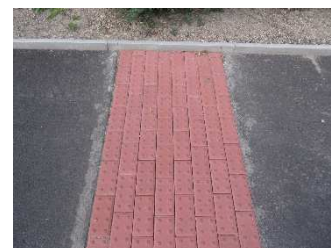


Obrázek 10: Nevhodná dlažba mimo signální pás se skosením, snižující kontrast. (NIPi)

Povrch nástupiště musí být rovný, zpevněný a neklouzavý s příčným sklonem **od 0,5% do 2 %** a s podélným sklonem **do 4 %¹⁹** a v obtížných terénních podmínkách **do 6%**.

Povrch nástupiště se běžně provádí z betonové dlažby, která umožňuje snadné zakomponování barevně i hmatově kontrastní dlažby. Hrany dlažby musí být bez zkosení, čili bez hmatového kontrastu zaměnitelného se signálním a varovným pásem.

Povrch nástupiště lze vytvořit i z litého betonu, živice, či asfaltu, nebo z kamenné dlažby. Signální, varovný i vizuálně kontrastní pás lze do tohoto povrchu osadit ve formě zapuštěné betonové, nebo kamenné dlažby, umělého kamene nebo nalepených plastických barevně kontrastních pásů (např.: Handi-friendly, MEDIALINE).



Obrázek 9: Signální pás zasazený v živiněm povrchu (NIPi)



Obrázek 11: Vizuálně kontrastní kamenná dlažba s rovinným lemem (NIPi)

¹⁹ ČSN 73 6425-1 odst. 6.2.2.3

Užití zpevněného kameniva s příměsí jílu (perku), kamenné dlažby, či recyklátu obalovaného kameniva je možné pouze, pokud je možné tento povrch vybavit signálním, varovným a vymežujícím pásem. Signální a varovný pás musí být ohraničený rovinným neklouzavým povrchem o min. šířce 250 mm.

Hmatové prvky pro osoby se zrakovým postižením musí být schváleny Technickým a zkušebním ústavem dle návodů pro jednotlivé materiály TN TZÚS 12.03.04 až 07, Ověření o shodě výrobku dle nařízení vlády č. 163/2002 Sb. §7, vyhl.č. 398/2009 Sb. Bod 1.2.0. Příl.č.1. Tvar i rozteč výstupků jsou přesně specifikovány.



Obrázek 12: Lepený signální pás na živičném povrchu (NIPi)

Oba kontrasty (vizuální i hmatový) jsou závislé na použitém materiálu, barvě, nasvětlení, ale i na klimatických podmínkách a ročním období (na intenzitě světla a znečištění listím, sněhem, mrazem i posypovým materiálem).

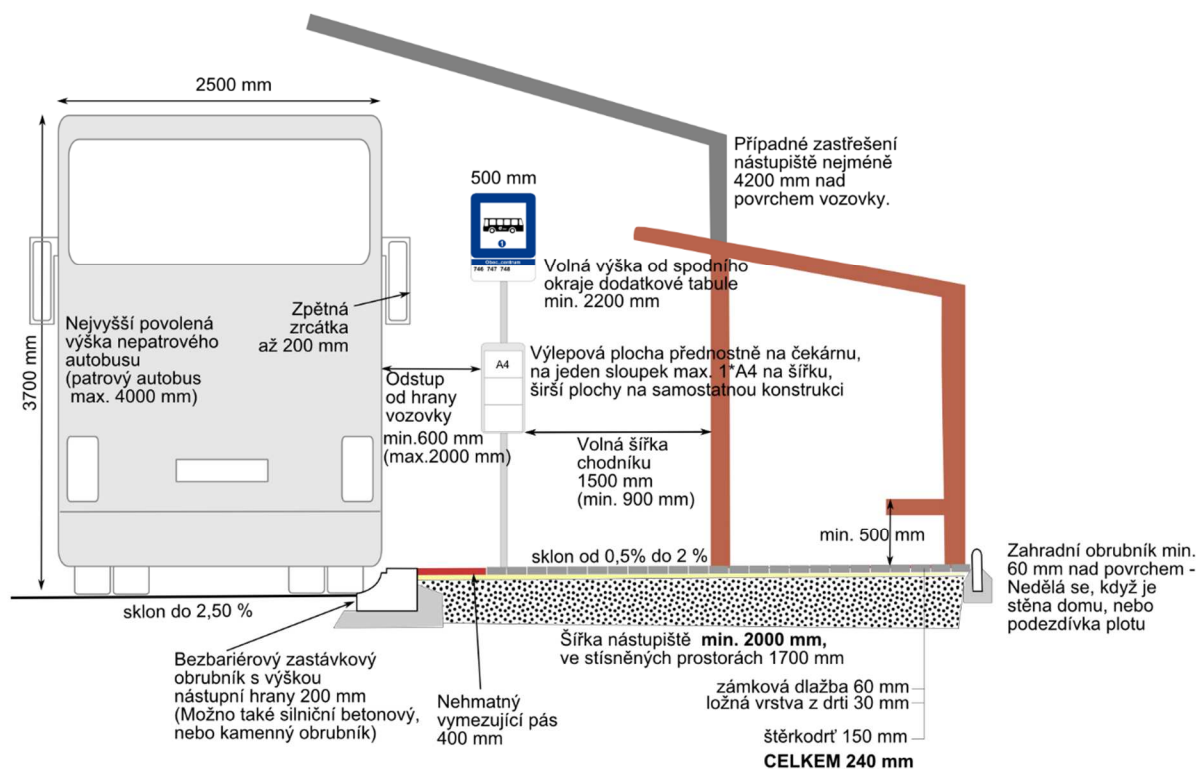
Je rozdíl mezi udržovanou zastávkou v zastavěném území a neudržovanou v nezastavěném, na otevřeném prostranství nebo se zastřešením. Proto je nutné i na zastávkových plochách, navrhovat jasně čitelnou a **trvalou vodící linii** s volným komunikačním a průchozím prostorem podél ní, **orientační body i znaky**, které napomáhají samostatnému a hlavně bezpečnému pohybu zrakově postižených. Důležité jsou i **akustické informace**, které v zimním období nahrazují hmatové orientační body a znaky skryté pod sněhem.

4.3.6 PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ

Nástupiště musí být bezbariérově přístupné z navazující komunikace a přes komunikaci po přechodu pro chodce²⁰. Buď je součástí chodníku, nebo dostatečně široké stezky pro chodce a cyklisty, který je na potřebných místech snížený a tím přístupný na přilehlou komunikaci. Na samostatně stojící nástupiště musí být vybudována přístupová skloněná plocha, jejíž podélný sklon nesmí překročit 6,25%²¹. Pokud je budován přístup na přilehlou silniční komunikaci, musí být před vstupem na ní vytvořena podesta o sklonu do 2,5 % o šířce min. 1,5 m a délce min. 1,2 m, na které je možné bezpečně otočit jak invalidní vozík, tak i dětský kočárek. Před vstupem na silniční komunikaci z podesty se umísťuje varovný pás. Pokud skloněná plocha vede přímo do okolního terénu, umístí se varovný pás před tuto skloněnou plochu.

²⁰ Vyhláška č. 398/2009 - příloha č. 2 článek 3.0.

²¹ 2.1.1. příloha č. 3 vyhlášky 398/2009



Obrázek 13: Průřez vzorovou zastávkou bez zálivu (odvodnění před zálivem) (KORID LK) - větší obrázek v Příloze 1

4.4 PŘEKÁŽKY PRO NÁJEZD A VÝJEZD ZE ZASTÁVKY

Zastávka musí umožňovat dostatečný nájezd a výjezd, proto je nutné brát v potaz i přiměřené nájezdové oblouky, aby byl umožněn bezpečný průjezd jak vnitřní, tak vnější hranou autobusu.

Především v zastávkách v otočkách, či zálivech musí být zajištěn dostatečný prostor pro těsné najetí k nástupní hraně všemi osami vozidla, tak aby mohli cestující nástupiště využít.

Obrysové křivky vozidel i jejich další rozměry jsou uvedeny v kapitole 6 na straně 35.

Častými překážkami jsou sloupy elektrického vedení a veřejného osvětlení, nebo zábradlí v místech nájezdu a výjezdu ze zastávky, kdy vozidlo zasahuje předním nebo zadním převisem za okraj vozovky/nad nástupiště.

4.5 ZASTÁVKOVÝ ZÁLIV/ PŘÍLEHLÁ KOMUNIKACE

Vozovky v místě zastavování a rozjíždění autobusů jsou extrémně namáhané. Na frekventovaných stanovištích zastávek se doporučuje provést povrch z tuhých materiálů (kamenná dlažba), která je odolnější a umožňuje výměnu s minimálním zásahem do konstrukčních vrstev přilehlé komunikace.

Odolnost povrchu nástupiště je možné zvýšit vhodnou skladbou podkladových vrstev a užitím speciálních směsí pro obrusnou vrstvu.



Obrázek 14: Semily, Riegrovo nám. (KULK OD)

4.6 ODVODNĚNÍ PŘÍLEHLÉ KOMUNIKACE A NÁSTUPIŠTĚ

Nástupiště zastávky i přílehlá komunikace musí být účinně odvodněny, tak aby cestující nestáli v loužích a předešlo se i jejich ostřikování vodou od projíždějících vozidel.

Z tohoto důvodu by vozovka přílehlá k zastávce měla mít sklon do 2 % **ve směru od nástupiště**²². Pokud tuto podmínku nelze splnit, je nutné dostatečně odvodnit komunikaci nad nástupištěm, aby podél nástupní hrany odtékalo jen minimální množství povrchové vody.

Na ploše pro zastavující autobusy nemají být umístěny uliční vpusti, ty se umísťují např. do nástupní hrany, tak aby se předešlo jejich deformaci.

4.7 CYKLISTÉ V PROSTORU ZASTÁVKY

Cyklistický pás by neměl projíždět vyčkávací plochou nástupiště.

Plocha nástupiště včetně čekárny by měla být od pásu pro cyklisty alespoň opticky oddělena.

V odůvodněných případech (mimo zastavěné oblasti, v místech s nízkou intenzitou provozu) s dostatečným prostorem (více než 2,2 m) lze vyčkávací plochu nástupiště spojit se stezkou pro cyklisty a chodce. Cyklisty je nutné vhodnými prostředky upozornit na přítomnost zastávky autobusu a chodce na projíždějící cyklisty.

Pokud je stezka pro chodce a cyklisty užší než 2,2 m, je nutné upravit režim jízdy na kole v prostoru zastávky a jízdu na kole zakázat prostřednictvím (C 14a a následně C 14b).

Ve vhodných případech se u vybraných stanovišť zastávek umísťují odstavné plochy a stojany na jízdní kola²³. Toto zařízení včetně odstaveného jízdního kola nesmí zužovat volnou šířku nástupiště (pod 1,5 m) a bez varování narušovat vodící linii pro nevidomé kolemjdoucí.



Obrázek 15: Pás pro cyklisty obíhající nástupiště i stojící autobus (Liberec, „Melantrichova“)

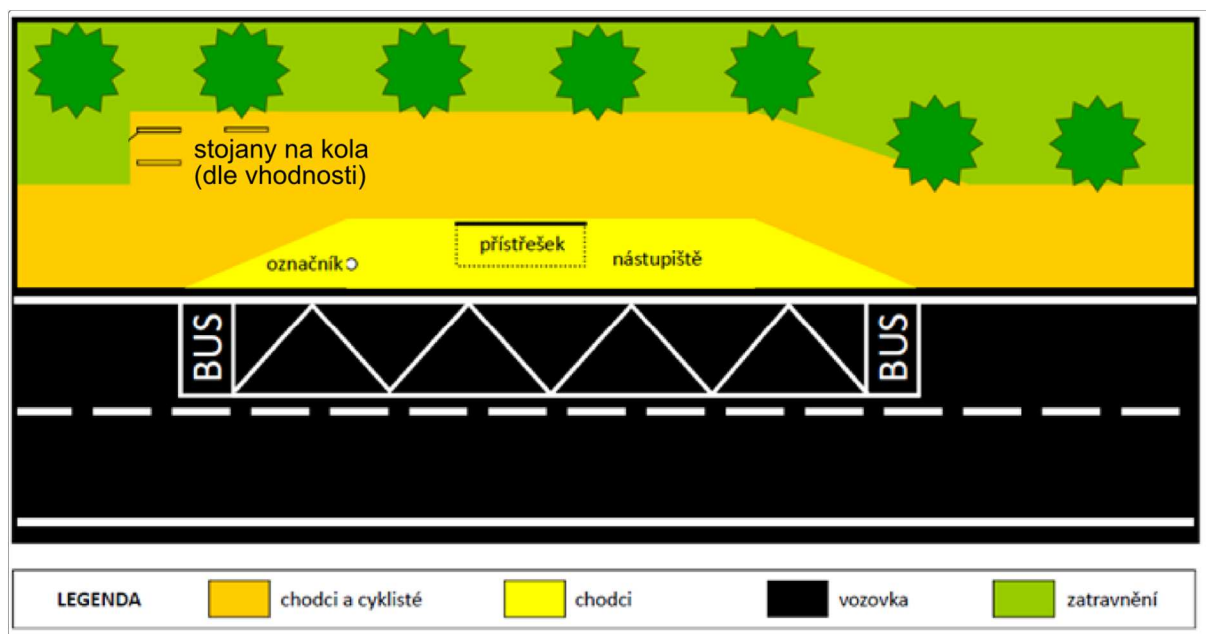


Obrázek 17:
Společná stezka
pro chodce a
cyklisty
nerozdělená (C 9a)
a rozdělená (C 9b)

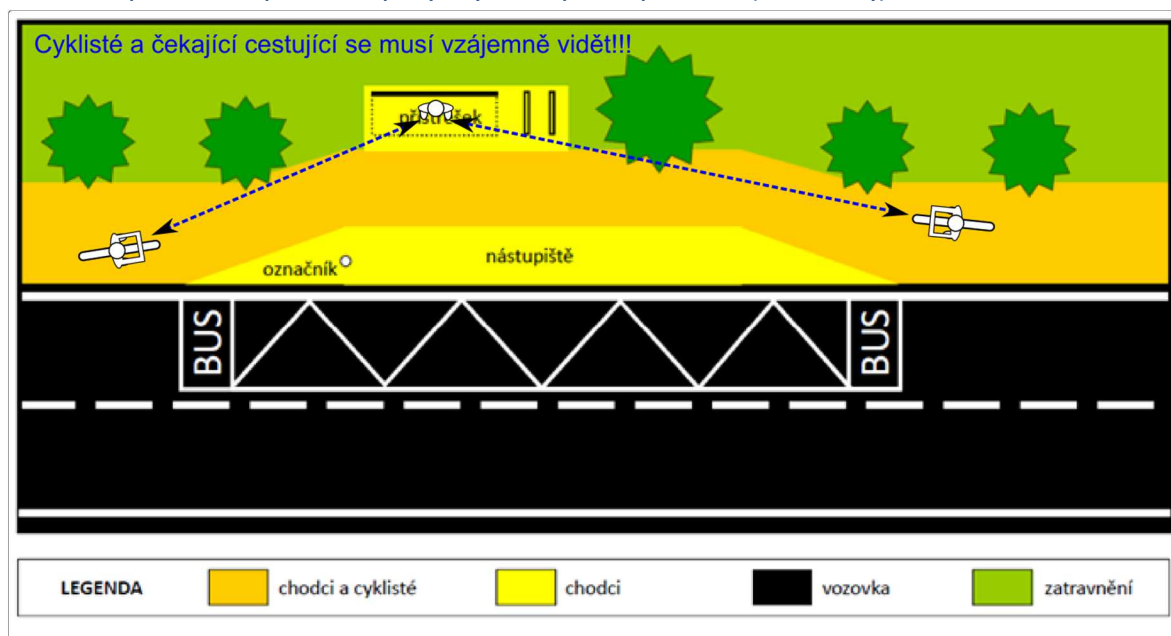
Obrázek 16:
DZ C 14a - Jiný příkaz
DZ C 14b - Konec
jiného příkazu

²² ČSN 73 6425-1 odst. 6.2.1.17

²³ ČSN 73 6425-1 odst. 5.5.4



Obrázek 18: Společná stezka pro chodce a pro cyklisty za nástupištěm s přístřeškem (Jiří Rutkovský)



Obrázek 19: Společná stezka pro chodce i cyklisty mezi čekárnou a nástupištěm (Jiří Rutkovský)

4.8 OZNAČNÍK ZASTÁVKY

Na zastávky PAD se od platnosti nových Standardů IDOL pro označování zastávek osazuje tzv. hlava označníku složená z DZ č. IJ 4a (zastávka autobusu – hranatá) o délce hrany 500 mm na jednotném podkladu o rozměrech 500*700 mm. V DZ se na bílém poli se uvede symbol autobusu s logem IDOL, případně i symbol tramvaje, pokud jde o společnou zastávku. Do volného pole pod DZ se umístí název zastávky a čísla linek.

Stávající nejrozšířenější dopravní značka pro označníky zastávek PAD č.IJ 4b (kulatá) se bude průběžně nahrazovat vzorovou hlavou označníku. V případě schválení záměru plošné výměny označníků PAD v LK v zastupitelstvu LK se stávající i chybějící označníky zastávky vymění/doplní v rámci jedné akce.

Vyhláška 294/2015 Sb. umožňuje pro zastávky linkové osobní dopravy (bez rozlišení na městskou a příměstskou) užití dopravní značky „označník zastávky“ IJ 4a (hranatá), tak i IJ 4b (kulatá).

DZ „označník zastávky“ na nové zastávky osazuje od 4.10.2017 po novelizaci zákona 111/1994 již jen vlastník/správce komunikace, případně jím pověřený stavebník nebo dodavatel.

Hlava označníku, případně dopravní značka včetně dodatkové tabule umístěná na průchozí části nástupiště se umístí tak, aby pod nejspodnějším okrajem byla zachována minimální podchozí výška 2,2 m. V případě, že je označník na konci nástupiště mimo plochu nástupiště, hlava označníku se umístí spodní hranou min. 2 m nad povrchem nástupiště, aby na sloupku zůstal dostatečný prostor pro jízdní řád.



Obrázek 20: Hlava označníku s použitou dopravní značkou IJ 4a (KORID LK)

4.8.1 PODPŮRNÁ KONSTRUKCE OZNAČNÍKU - SLOUPEK



Obrázek 21: Standardní sloupky a konzole pro dopravní značení

Dopravní značka „označník zastávky“ se upevňuje na sloupek pro dopravní značky (průměr 60 mm nebo 70 mm), a to buď samostatně stojící či zavěšený na konstrukci ve stanovené vzdálenosti od hrany vozovky.

Sloupek včetně DZ či výlepové plochy musí být umístěn od 0,6 m do 2 m od nástupní hrany, aby okraj označníku, dodatkové tabule a plochy pro výlep jízdních řádů nezasahoval do průjezdního profilu vozidla. Při umístění označníku je třeba brát zřetel na to, že označník slouží jako orientační bod pro osoby se zrakovým postižením, které předpokládají, že se nastupuje vedle označníku.



Obrázek 22: Označník zastávky na specifických konstrukcích

sloupek konstrukce označníku (dále od komunikace), případně na zadní stranu výlepové plochy.

DZ označník zastávky příslušných rozměrů a kvality provedení se od 4.10.2017 staly plnohodnotnými dopravními značkami. Pro DZ „označník zastávky“ na nových zastávkách platí od tohoto dne stejná pravidla pro osazování, jako u ostatních dopravních značek.

Sloupek se připevňuje do země buď přímým zalitím do betonu, nebo do zabetonované patky, či do navrtané patky, do které se sloupek upevňuje šrouby.

V případě provizorního označení přesunutě provizorní zastávky (při uzavírkách a z důvodu stavebních prací na stávající zastávce) se osazuje na přenosnou konstrukci **do schváleného typu podkladové desky, improvizované způsoby osazení se nepřipouštějí²⁴.**

Na zastávky se společnou nástupní hranou s více označníky se na označníky doplní hmatný štítek se základními informacemi v Braillově písmě (název zastávky, čísla linek a směr jízdy). Štítky se umísťují ve výšce 1,2 – 1,3 m přednostně na pravý



Obrázek 23: Jediný štítek v LK (Železný Brod, sokolovna)

4.8.2 DODATKOVÁ TABULE

Dodatková tabule podle Standardů IDOL je součástí jednotného podkladu, na kterém je umístěna pod DZ „označník zastávky“. Na dodatkové tabuli je uveden název zastávky, čísla projíždějících linek a ve vybraných případech popisy směrů jízdy linek.

²⁴ TP 66

4.8.3 ZAŘÍZENÍ PRO ZVEŘEJNĚNÍ JÍZDNÍHO ŘÁDU - VÝLEPOVÁ PLOCHA



Obrázek 24: Výleповá plocha na vlastní konstrukci (Turnov, „u masny“)

Výleповou plochu zajišťuje příslušný dopravce, který má zákonnou povinnost zveřejnit v zastávce příslušný jízdní řád, název zastávky a v MHD i čísla linek. Výleповá se přednostně umísťuje do přístřešku viditelně z nástupiště. Pokud zastávka nedisponuje přístřeškem, umísťuje se výleповá plocha na podpůrnou konstrukci označníku do výše očí, **tedy v rozmezí 1-2 m** nad povrchem nástupiště.

Výleповá plocha na sloupku, nebo jiné konstrukci označníku v průchozím místě nástupiště může být široká pouze na 1*A4 až 1*A3 na šířku, tedy s přijatelným přesahem do 200 mm na každou stranu do volné šířky chodníku. Širší výleповé plochy již ohrožují nevidomé chodce, kteří slepeckou holí registrují podpůrnou konstrukci ve výšce 250 mm od země a nečekají výše žádnou další překážku.

Výše uvedené neplatí, pokud je označník na konci nástupiště, které již dále nepokračuje.

Širší a výleповé plochy, které nelze osadit na přístřešek je nutné osadit na samostatnou podpůrnou konstrukci (Turnov, „u masny“). Nebo lze v těchto případech užít podpůrnou konstrukci s dvěma upevněními v povrchu nástupiště, kdy je obrys označníku i výleповé plochy protažen až k zemi, respektive do potřebné výšky 250 mm nad zemí. V této výši je i spojovací prvek mezi dvěma tyčemi, tak aby bylo jasné, že nelze konstrukcí projít.

Výleповá plocha se nejčastěji vyrábí z pozinkovaného plechu potřebných rozměrů s nahoře ohnutou stříškou a po stranách vedených žlábků, které slouží jako stabilizace desky proti ohybu. Deska se pak vhodným způsobem přichytí na podpůrnou konstrukci. Výleповá plocha zasahující do prostoru pro cestující musí mít zahnuté hrany²⁵.

Velikost výleповé plochy se odvíjí od počtu vylepených jízdních řádů a dalších informací. **Základní rozměr jízdního řádu příměstských linek je A4 na šířku.** Některé jízdní řády linek s více spoji (Liberec – Chrastava, Česká Lípa – Stráž pod Ralskem ad.) se tisknou pro každý směr na více A4. Většina jízdních řádů příměstských linek se s oběma směry vejde na jednu A4. Na výleповé ploše je nutné dále počítat s 1*A4 na šířku s informacemi o tarifu. Požadované velikosti vývěsní plochy (dle počtu A4) budou po zapracování uvedeny v Pasportu autobusových zastávek.

4.9 PŘÍSTŘEŠEK ZASTÁVKY

Přístřešek, čekárna je nepovinná součást zastávky. Záleží na příslušné obci, jak chce chránit své cestující občany a návštěvníky obce před nepřízní počasí. Provedení přístřešku je velmi variabilní. Přístřešek, nebo čekárna jako veřejně přístupná stavba by vždy měla splňovat požadavky z bezbariérové vyhlášky²⁶.

Konstrukce přístřešku musí mít **minimální podchozí výšku 2,2 m a minimální volnou šířku 1,5 m** (ve stísněných podmínkách min. 0,9 m) pro dětské kočáry a invalidní vozíky.

Pro zastřešená nástupiště s přesahem na vozovku platí, že konstrukce nezasahuje do průjezdního profilu vozidel. Případný přesah přístřešku přes hranu vozovky musí být ve výšce min. 4,2 m a délka

²⁵ ČSN EN 12899-1

²⁶ 398/2009

přesahu nad stojící vozidlo se doporučuje min. 0,5 m od hrany nástupiště, aby přesah dostatečně chránil nastupující cestující.

Přístřešek/čekárna musí být bezbariérově přístupná (max. výškový rozdíl 20 mm) i v případě, že se ke stávající čekárně dobuduje zvýšené nástupiště.

Přístřešek nesmí bez varování zasahovat do vodící linie pro nevidomé.

Svislé stěny přístřešku nesmí bránit výhledu cestujících na přijíždějící vozidla, ani rozhledu řidičů na přechody pro chodce²⁷.

Pro ochranu ptáků se doporučuje pokrytí prosklených stěn přístřešku vzory jakýchkoliv tvarů s mezerami optimálně 10 cm při vertikálním pokrytí a 5 cm při horizontálním pokrytí. Pokud jsou vzory umístěny dostatečně hustě, mohou mít libovolný tvar – siluety ptáků, květiny, geometrické obrazce, pruhy apod. Ptáky nevaruje před sklem tvar vzoru, ale vizuální podnět. Více obrazců vedle sebe na skle více upozorňuje ptáky na neprostupnost skla. Samozřejmě i vzory umístěné s většími mezerami jsou lepší než žádné opatření, ale mají nižší účinnost.²⁸

Ve stísněných podmínkách se doporučuje užití přístřešku bez bočnic.

Do přístřešku se přednostně umísťuje výlepová plocha jízdních řádů. V případě, kdy obce budují nové přístřešky a mají zájem i na vzhledu výlepové plochy, se doporučuje osadit uzamykatelnou vývěsku dostatečných rozměrů a kopii klíčů předat příslušnému správci výlepové plochy (příslušnému dopravci). Takto se to řeší např. v Novinách pod Ralskem.

Přístřešek je vhodné vybavit lavičkami nebo sedátky se sedací plochou ve výšce min. 500 mm nad povrchem.

4.10 OSVĚTLENÍ

Zastávky **v zastavěném území musejí být osvětlené**. Intenzita osvětlení musí vyhovovat platným normám²⁹. Nesplňuje-li veřejné osvětlení tyto podmínky, musí mít zastávka vlastní osvětlení, přičemž má být zajištěna čitelnost jízdních řádů i při obsazení zastávky vozidlem.

Zastávky **mimo zastavěné území**, je-li to účelné, **mohou mít vlastní osvětlení**, přičemž má být zajištěna čitelnost jízdních řádů i při obsazení zastávky vozidlem.

4.11 ELEKTRONICKÉ INFORMAČNÍ PANELE (ZASTÁVKOVÉ INFORMAČNÍ SYSTÉMY)

V návrhu nových standardů IDOL je povinné vybavení terminálů a významných zastávek (zastávky I. a II. třídy v LK) elektronickými informačními panely. Data pro tyto panely poskytuje Centrální dispečink IDOL a je možné je zobrazit i na chytrém mobilním telefonu/počítači/notebooku (www.iidol.cz/mt) připojeném k internetu či na stávajícím elektronickém informačním panelu, který umí zobrazit údaje ve formátu MPV od firmy CHAPS. Údaje jsou k dispozici pro každou zastávku v LK i v kombinacích BUS-VLAK pro zastávky v blízkosti vlakových nádraží. Znázorňují aktuální čas, odjíždějící spoje, jejich aktuální zpoždění a nasazení vozidla s bezbariérovým přístupem.



Obrázek 25: Zastávkový informační systém (Tanvald, Terminál u žel.st.)

²⁷ ČSN 73 6425-1 odst. 5.6.2.3

²⁸ <http://www.ochranaptaku.cz/pravidla-a-moznosti-ucinne-ochrany-pred-narazy-do-skel/>

²⁹ ČSN CEN/TR 13201 Osvětlení pozemních komunikací

Pro osazení elektronických informačních panelů je potřeba přívod el. energie (možnost napojení na veřejné osvětlení v kombinaci s bateriemi), případně je nutné řešit autonomní systém se solárními články. Dále je potřebné datové připojení na internet a prostor pro viditelné a bezpečné umístění (na sloupku označníku, na samostatné konstrukci, na přístřešku).

Pro elektronické informační panely platí, že musí být vybaveny i audio výstupem spouštěným na přání slabozrakým, či nevidomým cestujícím³⁰.

Současné panely na autobusových nádražích a terminálech provozuje správce daného terminálu nebo dopravce.

4.12 DALŠÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Zastávka má nároky na okolní dopravní prostor. Samotná dopravní značka označník zastávky (Ij 4a, či Ij 4b) vymezuje prostor 30 m před označníkem a 5 m za označníkem, kde je zakázáno zastavení. Pro rozšíření tohoto prostoru se používá dopravní značka Ij 4c. V celém tomto prostoru mezi touto značkou a označníkem zastávky platí zákaz zastavení. **Značku Ij 4c není účelné umísťovat na zastávku standardní délky**, kde nejsou problémy s vozidly, která by zde parkovala. Ve sporných případech záleží na rozhodnutí speciálního silničního úřadu.



Obrázek 27: DZ C 14a - Jiný příkaz

V místech, kde není z pohledu dopravní situace bezpečné objíždět stojící autobus, se umísťuje příkazová dopravní značka C14a (jiný příkaz - „Neobjížděj autobus“).

V otočkách autobusu se pro větší názornost umísťují dopravní značky č. B 28 (zákaz zastavení) nebo č. B 29 (zákaz stání) s dodatkovou tabulkou opatřenou textem: „OTOČKA BUS“, nebo se směrovými šipkami a s uvedenými konkrétními vzdálenostmi v metrech, které upřesňují platnost zákazu.

Dodatková tabule může mít i podobu

schéma prostoru otočky s vymezením prostoru pro otáčení autobusu a plochu pro parkování ostatních vozidel.

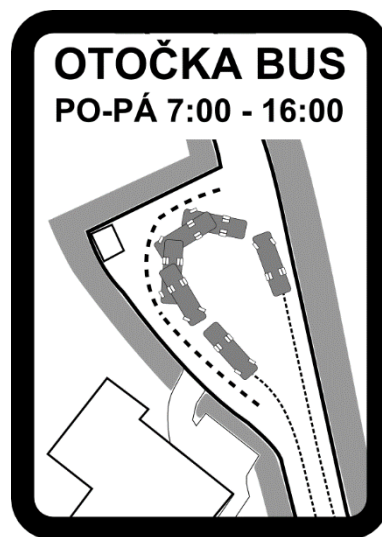
Zákaz stání i zastavení však lze upravit závaznou dodatkovou tabulí pod zákazem stání/zastavení na dobu provozu autobusů např. Po – Pá 7:00 – 16:00.

V ideálním případě se prostor autobusové otočky vymezí stavebně technickými prvky (dlažba, obrubníky) nebo vodorovným dopravním značením, aby nebylo užití dalších svislých dopravních značek nutné.

Před prostor zastávky se vzhledem ke zvýšení bezpečnosti umísťují prvky zpomalující a usměrňující dopravu, např. středový ostrůvek často kombinovaný s přechodem pro chodce. Při umísťování středového ostrůvku se vždy komunikace rozšiřuje na úkor stávajícího okraje komunikace a minimálně jeden z jízdních pruhů se vychyluje z přímého směru. Je nutné zvážit bezpečnost cestujících a chodců, aby je vozidla objíždějící středový ostrůvek neohrožovala najížděním do zatáčky (např. Přepeře, Nad potůčkem).



Obrázek 26: DZ Ij 4c - začátek zastávky



Obrázek 28: Návrh dodatkové tabule se schématem otočky (KORID LK)

³⁰ § 9 vyhlášky 398/2009

4.12.1 VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Pro zvýraznění prostoru zastávky se používá vodorovné dopravní značení V11a (zastávka BUS) – případně doplněná o V12a (zákaz zastavení) - viz. str.13. Vodorovné dopravní značení zastávky se provádí v délce nástupní hrany nástupiště. V místech, kde není záliv, se toto značení prodlouží, tak aby vymezilo i plochu pro nájezd a výjezd ze zastávky. VDZ V11a je nadřazena svislé DZ IJ 4a (zastávka autobusu)³¹, která vymezuje prostor zákazu zastavení 30 m před a 5 m za označníkem zastávky.³²

Na rozdíl od dřívější praxe stanovuje vyhláška 294/2015 provedení **V11a pouze v bílé barvě**.

V11a není účelné umísťovat na přehledných zastávkách standardní délky, kde není problém s parkováním. Ve sporných případech záleží na rozhodnutí speciálního silničního úřadu.

4.13 PŘECHOD PRO CHODCE

Umísťuje se ve směru jízdy před začátkem zastávky (zadní částí posledního autobusu v zastávce), aby protijedoucí řidiči měli dostatečný výhled na chodce na přechodu na straně za stojícím autobusem. Např. na komunikaci šířky 6,5 m s max. 50 km/h ve vzdálenosti na 22,2 m před začátkem zastávky. Na úseku s 30 km/h - 11,1 m.

U zastávek v zálivu se přechod umísťuje obdobně tj. před začátek vyřazovacího úseku - vjezd do zastávkového zálivu.

Přístup ze zastávky veřejné dopravy k domu musí být pro zrakově postižené bezpečný a orientačně jednoduchý zejména s ohledem na způsob přecházení³³. Přístup na zastávku přes komunikaci musí být veden po přechodu pro chodce³⁴. Příslušné speciální stavební úřady rozhodují, zda přechod pro chodce může nahradit místo pro přecházení, které je snazší do dopravního prostoru umístit.

4.14 VÝJIMKY Z BEZBARIÉROVÝCH ÚPRAV

Z některých výše uvedených požadavků na bezbariérové užívání autobusových zastávek lze udělit výjimky³⁵. **Výjimky povoluje na základě žádosti příslušný speciální stavební úřad.** Konkrétně lze požádat o výjimky z:

Příloha č. 1 Vyhlášky č. 398/2009

2.0.2. Ve všech ramenech téhož schodiště musí být stejný počet stupňů. Počet stupňů za sebou může být nejméně 3 a nejvíce 16.

Příloha č. 2 Vyhlášky č. 398/2009

1.0.2. Komunikace pro chodce musí mít celkovou šířku nejméně 1500 mm, včetně bezpečnostních odstupů.

1.1.2. Komunikace pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:12 (8,33%) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0%), u mostních objektů nejvýše v poměru 1:40 (2,5 %).

1.1.3. Na úsecích s podélným sklonem větším než 1:20 (5,0%) a delších než 200 m, musí být zřízena odpočívadla o délce nejméně 1500 mm. Jejich sklon smí být pouze v jednom směru a nejvýše v poměru 1:50 (2,0%).

1.1.5. Vyhrazené stání smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:40 (2,5 %).

³¹ dle § 76 odst. 7 zákona č. 361/2000

³² dle §27 odst. 1 písm. f) zákona 361/2000

³³ Vyhláška č. 398/2009 - příloha č.3 článek 7.1.1

³⁴ Vyhláška č. 398/2009 - příloha č.2 článek 3.0.

³⁵ § 169 zákona 183/2006 a § 14 vyhlášky 398/2009 odst. 1

1.2.1. Překážky na komunikacích pro chodce, zejména telefonní automaty, lavičky, pultový prodej, výkladce, stavby pro reklamu a informační nebo reklamní zařízení a stromy musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí prostor podél přirozené vodící linie šířky nejméně 1500 mm.

2.0.1. Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací se mohou navrhovat nejvíce přes dva protisměrné jízdní pruhy neboli přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci. Přechod pro chodce přes dva souběžné jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden je pro odbočování vlevo nebo vpravo se přípouští. Na nově navrhovaných komunikacích je největší délka neděleného přechodu mezi jeho obrubami v ose přecházení 6500 mm. U změn dokončených staveb se na stávajících přechodech může tato hodnota zvýšit až na 7000 mm. Uvedené požadavky platí obdobně také pro místa pro přecházení.

2.0.2. Přechody pro chodce řízené světelnou signalizací se navrhují vždy přes dva nebo více jízdních pruhů. Na nově navrhovaných komunikacích je největší délka neděleného přechodu pro chodce se světelným řízením mezi jeho obrubami v ose přecházení 9500 mm. V odůvodněných případech se u změn dokončených staveb v zastavěném území může tato hodnota zvýšit až na 12000 mm a na komunikacích s nezvýšeným tramvajovým pásem až na 17000 mm.

2.1.1. Přechody pro chodce, místa pro přecházení a koridory pro přecházení tramvajového pásu musí mít obrubník s výškou maximálně 20 mm. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %).

3.1. Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Nástupiště autobusů a trolejbusů musí mít výšku 200 mm. Doporučuje se použití bezbariérového zastávkového obrubníku. U změn dokončených staveb lze tuto hodnotu snížit až na 160 mm.

Nástupiště tramvají, metra, železnice, pozemních a visutých kyvadlových lanových drah musí mít výšku odpovídající použitému vozovému parku tak, aby byl zajištěn bezbariérový přístup do dopravních prostředků.

Příloha č. 3 Vyhlášky č. 398/2009

1.1.2. Sklon plochy před vstupem do budovy smí být pouze v jednom směru a nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %).

2.1.1. Bezbariérové rampy musí být široké nejméně 1500 mm a jejich podélný sklon smí být nejvýše v poměru 1:16 (6,25 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:100 (1,0 %).

2.1.3. Podesty bezbariérových ramp smí mít sklon pouze v jednom směru a nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %).

5 AUTOBUSOVÁ NÁDRAŽÍ A TERMINÁLY

Autobusovým nádražím jsou přestupní zastávky velkého dopravního významu na samostatném dopravním prostoru napojeném na veřejnou silniční síť. Jejich výstavba rekonstrukce se řídí druhou částí ČSN 73 6425.

Dopravní terminály jsou autobusová nádraží nebo zastávky v samostatném dopravním prostoru v mnoha případech napojené na jiný druh dopravy (železnice, tramvaj, městské autobusy). KORID LK považuje za terminály i zastávky s přestupem mezi dálkovými a regionálními autobusovými linkami.

Výstavby a rekonstrukce autobusových nádraží a terminálů jsou v celé řadě obdobné činnosti na samostatně stojících autobusových zastávkách, kterým se věnuje tento manuál především.

U autobusových nádraží a terminálů se navíc řeší dimenzování počtu stanovišť podle výhledového počtu zastavujících spojů. V praxi toto řeší KORID LK ve spolupráci s projektantem (např. Záměr redukce autobusového nádraží v Mimoně až na 3 odjezdová stání). Velmi důležité je umístění a řešení terminálu ve vztahu k cílům docházky cestujících (centrum města, železniční stanice, vchod do průmyslových podniků nebo obchodních center).

Dále se řeší uspořádání nástupišť, prostoru pro chodce a pro vozidla, kde se zároveň navrhuje dostatečná plocha pro odstavení vozidel mezi spoji. Samostatný prostor nádraží musí být vhodně napojen do kapacitní veřejné komunikace, aby nedocházelo ke zbytečným zdržením a závlakům.

Nádraží a terminály obvykle disponují výpravní budovou, čekárnou, sociálním zařízením, zázemím pro řidiče a personál, osvětlení.

Po roce 2000 byla v Libereckém kraji vybudována s přispěním evropských fondů 3 autobusová nádraží Turnov, „Terminál u žel.st. (2011; celkové náklady 72 mil. Kč), Tanvald, „Terminál u žel.st. (2011; 45 mil.Kč), Železný Brod, „Terminál u žel.st. (2015; 42 mil.Kč) a 2 menší přestupní terminály v Hrádku nad Nisou (2006; 16 mil.Kč) a v Chrastavě (2010; 38 mil.Kč).

Pro stávající autobusová nádraží v Lomnici nad Popelkou, v Jilemnici, Novém Boru, Stráži pod Ralskem a České Lípě se nabízí kromě výše uvedených realizací inspirace rekonstrukcí autobusového nádraží v Litoměřicích (2015; 59 mil.Kč).



Obrázek 29: Autobusové nádraží v Litoměřicích (NIPI)

V Plánu dopravní obslužnosti Libereckého kraje jsou dopravní terminály rozdělené dle významu do 3 kategorií (1. – nadregionální význam, 2. – regionální význam, 3. mikroregionální význam).

Stejný dokument popisuje i výhledové plány a nároky na vybavení terminálů veřejné dopravy.

Vybavenost dopravních terminálů (Plán dopravní obslužnosti LK 2012-2018, stav k 04/2015)

Požadavek z hlediska vybavenosti	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3
Zvýšená nástupiště pro bezbariérový nástup	ano	ano	ano
Přístřešek	ano	ano	ano
Elektronická informační tabule s odjezdy spojů	ano min. 15 řádků	ano min. 10 řádků (do r. 2020)	ano min. 5 řádků (do r. 2020)
WC	ano	ano	ne
Přehled odjezdů spojů dle relací (papírově)	stanovuje Koordinátor LK	stanovuje Koordinátor LK	stanovuje Koordinátor LK
Tarifní informace	stanovuje Koordinátor LK	stanovuje Koordinátor LK	stanovuje Koordinátor LK
Výřez z linkového vedení IDOL	stanovuje Koordinátor LK	stanovuje Koordinátor LK	stanovuje Koordinátor LK
Možnost zakoupení jízdenky v předprodeji	vlak + bus	bus (nepovinné)	nepovinné
P+R	ano	nepovinné	nepovinné
K+R	ano	ano	nepovinné
B+R	ano	nepovinné	nepovinné

Dopravní terminály v LK (Plán dopravní obslužnosti LK 2012-2018, stav k 04/2015 + aktualizace 11/2017)

Terminál	Kat.	Návaznosti	Výhled do budoucna
Cvikov, aut.st.	3	dálkové + regionální bus linky	beze změny
Česká Lípa, hl.nádr.	1	vlaky vč. dálkové dopravy + MHD + regionální a dálkové linky (přestupní. doba 7') vybrané dálkové bus linky (stávající přestupní doba vlak <=> MHD 7'; vlak <=> PAD 10'); Realizováno 2017	projekt přesunu žel. nástupišť a sloučení aut. nádraží s terminálem MHD (zast. hl. nádraží) => zkrácení přestupních dob vlak <=> bus Realizováno 2017
Česká Lípa, aut.nádr.	1	dálkové + regionální bus linky	projekt přesunu k žel. stanici a sloučení s terminálem MHD => zkrácení přestupních dob vlak <=> PAD 4'; MHD <=> PAD 2')
Český Dub, nám.	3	dálkové + regionální bus linky	vhodná revitalizace
Doksy, aut.st.	3	dálkové + regionální bus linky	beze změny
Dubá, aut. nádr.	3	dálkové + regionální bus linky	beze změny
Frýdlant, aut.nádr.	2	regionální bus linky	beze změny
Harrachov, žel.st.	3	vlak L1 + bus 943	úprava nástupišť
Hejnice, aut.st.	3	vlak L62 + bus 651 bus 650 + 651, 659	beze změny /zvážit možnost přestupu hrana-hrana (vlak-bus)
Hodkovice n. Mohelkou, aut.nádr.	3	dálkové + regionální bus linky	beze změny /zvážit možnost přesunutí k žel.st.

Terminál	Kat.	Návaznosti	Výhled do budoucna
Hrádek n.Nis.,aut.nádr.	3	vlak TLX + regionální bus linky	beze změny /zvážit možnost přestupu hrana-hrana (vlak-bus)
Chrastava,aut.st.	3	regionální bus linky	beze změny
Chrastava,žel.st.	3	vlak TLX + regionální bus linky	beze změny
Jablonec n.Nis.,aut.nádr.	1	dálková linka + regionální bus linky + MHD Jablonec + vlak (přestup. doba 5')	beze změny /výhledově: přesunutí do prostor bývalé tržnice, přivedení tramvajové linky a zlepšení dostupnosti žel. zast. Jablonec n. N. centrum (lávka)
Jablonec n. N. (hl. n.)	3	regionální bus linky + MHD Jablonec + vlak	přímý přístup z nádraží na most v ulici Nová Pražská (schodiště)
Jablonecké Paseky	3	regionální bus linky + MHD Jablonec + vlak	úprava nástupiště autobusů – přímá hrana s přestupem hrana – hrana
Jablonec v Podj., žel.st.	3	vlak R 15, L2 + regionální bus linky	žádoucí revitalizace, úprava nástupišť i přístřešků
Jilemnice,aut.nádr.	2	regionální i dálkové bus linky	Snížit počet stání dle potřeb JŘ (redukovat obvodové, ponechat ty na centrálním ostrůvku), ušetřený prostor využít pro P+R, K+R, B+R; vybavení IS; výměna označků + označení dle směrů
Jilemnice,Hrabačov,křiž.	3	regionální + dálkové bus linky	Prodloužení nástupiště
Liberec,aut.nádr.	1	dálkové linky + regionální bus linky + MHD Liberec (doch. doba 4') + vlak (doch. doba 10')	do r. 2018 beze změny v dlouhodobém horizontu přesun před/ do prostor žel. stanice
Mimoň, aut.nádr.	3	dálkové linky + regionální bus linky	plánovaná revitalizace; snížit počet stání dle potřeb JŘ
Nový Bor,aut.nádr.	2	dálkové linky + regionální bus linky	vhodná revitalizace + řešení přestupní vazby na žel.st.
Smržovka,žel.st.	3	vlak L1,L12 + bus 742	beze změny
Stráž pod Ralskem, aut.st	3	dálkové linky + regionální bus linky	vhodná revitalizace; snížit počet stání dle potřeb JŘ
Tanvald,Terminál u žel.st.	1	vlak L1, L18 + regionální bus linky	beze změny
Turnov,Terminál u žel.st.	1	vlak vč. dálkové dopravy + regionální a dálkové bus linky	beze změny
Žel. Brod,sokolovna	2	dálkové a regionální bus linky	beze změny
Žel. Brod,Terminál u žel.st.	1	vlak vč. dálkové dopravy + regionální a dálkové bus linky	beze změny

Plán rozvoje dopravních terminálů v LK (Plán dopravní obslužnosti LK 2012-2018, stav k 04/2015 + aktualizace)

Terminál	Kategorie	Návaznosti	Nároky na vybavenost + výhled
Frýdlant,žel.st.	2	vlak + regionální bus linky	úprava přednádraží vč. místní komunikace (ul. Nádražní) vybudování samostatných stání pro autobusy dle směrů (relací) vybavení IS vybudování ploch pro P+R, K+R a B+R
Koštalov,,žel.st.	3	vlak L3 + 966 + 980	přístřešek
Křižany,žel.st.	3	Vlak L2 <-> místní/ regionální bus linky	úprava přednádraží vč. MK
Lomnice n.Pop.,,aut.nádr.	2	501 - 966 + regionální linky	Přístřešky na nástupištích/obnovení čekárny; je zde dostatek prostoru, proto P+R (dnes slouží parkoviště u Penny), K+R, B+R; vybavení IS; výměna označnicků, nové číslování a označení dle směrů
Lomnice n. Pop.,,rozc. k žel.st.	3	Linky 501 - L5, příp. 553	Zamezit v zálivu před samoobslouhou parkování OA, umístit označnick ve směru Jičín, přístřešek
Mírová p.Koz.,Loktuše,na Špici	3		Dobudování stání pro výchozí/koncové spoje směr Koberovy->zvýšení přehlednosti
Nové Město p.Sm.,žel.st.	3	vlak L62 + bus 672	vybudování stále zastávky v blízkosti žel.st. – realizováno 2016
Nový Bor,žel.st.	3	Vlak R22 + L4 <-> místní/ regionální bus linky	vybudování stálé zastávky v blízkosti žel.st. => zkrácení přestupních dob
Raspenava,žel.st.	3	vlaky L6, L61 a L62 + regionální autobusy (650, 651, 652, 659)	úprava přednádraží vč. MK (ul. Nádražní) a prostoru pro otočení autobusu nástupiště bus v obou směrech jízdy vhodné plochy pro K+R a B+R
Rokytnice n.Jiz.,host.	3	Regionální bus linky (Harrachov – Jablonec n. J. – Rokytnice n. J.)	3 směrová stání v prostoru křižovatky/ČS; v tuto chvíli je zpracována PD, realizováno 2016
Rynoltice,žel.st.	3	Vlak R15 + L2 <-> místní/ regionální bus linky	vybudování stálé zastávky v blízkosti žel.st. => zkrácení přestupních dob; žádoucí zejm. po realizaci změny dopravního modelu s křižováním vlaků v Rynolticích
Semily,,aut.nádr.	2	Regionální i dálkové linky	Kapacitnější přístřešek/menší přístřešky u všech odjezdových stání, vybavení IS; B+R, K+R /přesun blíže k žel.st.
Semily,,žel.st.	3	R14+L3 <-> regionální busy	Zobousměrnění zastávky

Terminál	Kategorie	Návaznosti	Nároky na vybavenost + výhled
Stružinec, Tuhaň, Zelený háj	3	Regionální bus linky (Lomnice nad Popelkou – Tatobity – Rovensko pod Troskami - Semily)	Veřejné osvětlení, prvky zklidnění a zvýšení bezpečnosti dopravy, nástupiště, čekací plochy, směrové rozlišení označků, minimalizace délky pěšího přesunu při přestupu
Velké Hamry, žel.st.	3	vlak L18 + bus 953 (relace Žel. Brod – Vysoké n.Jiz.)	zřízení autobusové zastávky v blízkosti žel.st. – realizováno 2015
Vysoké n.Jiz., nám.	3	Regionální uzel 95x + 930	Stavební úprava náměstí, vytvoření 5 odjezdových stání pro bus včetně označků se směrovým určením, dle prostoru K+R, B+R, P+R, kapacitnější přístřešek/více přístřešků, vybavení elektronickým informačním panelem

6 VOZIDLA NA LINKÁCH IDOL

Autobusy nasazované na příměstských linkách v LK se dělí do 6 kategorií dle obsaditelnosti, dle výšky podlahové plochy na nízkopodlažní a středněpodlažní a dle určení na vozidla regionálního a dálkového typu (v dálkových jsou pohodlnější sedačky a méně místa na stání).

Výběr vozidel (značka, kvalita, pohon, barva ad.) jsou svobodnou volbou dopravce. LK jako objednatel požaduje: počet sedadel pro každou velikostní kategorii, místo pro dětský kočárek a další náležitosti.

Vozidla na příměstských linkách mají maximálně dvoje dveře, výjimečně se na trasy příměstských linek vypravují autobusy městského typu (cyklobusy Český Ráj, linka 141 Liberec – Jablonec nad Nisou). Autobusy městského typu mají téměř vždy 3 a někdy i 4 dveře (nastupuje se po celé délce vozidla). Především od počtu dveří se odvíjí minimální délka nástupiště.

Vnější obrysový poloměr zatáčení vymezuje min. prostor pro otočení na obratišti, případně pro zajištění do zatáčky, tak aby vozidlo nemuselo couvat.

Tabulka 4: Maximální hodnoty autobusů dle TP 171 (Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací (platné od ledna 2005))

Typ autobusu	Délka (mm)	Výška (mm)	šířka bez vnějších zrcátek (mm)	Rozvor (mm)	Vnější obrysový poloměr zatáčení (mm)
Linkový autobus 12 m	12000	3700	2500	5800	10500
Linkový autobus 13,7 m	13700	3700	2500	6350	11250
Linkový autobus 15 m	15000	3700	2500	6950	11950
Linkový autobus patrový	15000	4000	2500	6950	11950
Kloubový autobus	17990	2950*	2500	5980/ 5990	11800

Pozn: *... Kloubový autobus SOR NBG 18 na stlačený zemní plyn (CNG) má výšku 3330 mm (uveden do provozu 2009).

Tabulka 5: Rozměry a tonáž vozidel nasazovaných v současné době na linkách v LK

Vozidlo	Délka	Výška s klimatizací	Šířka bez zrcátek	Rozvor	Tonáž (max.)	Míst k sezení	Vnější obrysový poloměr zatáčení	Výška podlahy
IVECO Crossway LE LINE	10 845	3230	2550	4825	17,9	37	9140	330
IVECO Crossway LE LINE	12 050	3230	2550	6030	17,9	45	10720	330
IVECO Crossway LE LINE	12965	3230	2550	6945	17,9	49	11930	330
SOR C 9,5	9630	3095	2525	4450	15	33	8800	800

Vozidlo	Délka	Výška s klimatizací	Šířka bez zrcátek	Rozvor	Tonáž (max.)	Míst k sezení	Vnější obrysový poloměr zatáčení	Výška podlahy
SOR C 10,5	10780	3095	2525	5600	15	37	10700	800
SOR C 12	11820	3095	2525	6180	16,5	45	11100	800
SOR BN/CN 8,5	8400	2950	2525	3600	7,7	25	7500	360/800
SOR CN 9,5	9600	2950	2525	4450	8,81	29	8800	360/800
SOR CN 10,5	10750	2950	2525	5600	8,95	31	10700	360/800
SOR CN 12	11790	2950	2525	6180	9,7	33	11100	360/800
SOR CN 12,5	12290	2950	2525	6680	9,95	39	11600	360/800
SOR CG 12	11820	3420	2525	6180	9,1	48	11100	800
SOR CNG 12	11790	3180	2525	6180	9,75	41	11100	340/800
IVECO Stratos	7765	2945	2340	4350	7,2	24	7510	767/380
Mercedes Sprinter Transfer 23	6910	2690	1993	4325	5	19	7650	
VDL Futura FHD2-139/460	13945	3700	2550	6530/1 500 mm	25,1		10720	

Zdroj: KORID LK dle technických listů vozidel od výrobců

7 ZÁMĚR VYBUDOVAT/ OPRAVIT ZASTÁVKU

7.1 NOVÁ ZASTÁVKA

Záměr vybudovat zastávku může vzniknout z několika důvodů. Jedním z nich je požadavek občanů o obsluhu lokality, kde dosud linkové autobusy nejezdí a na stávající linky přibude tzv. „zavlek“, nebo celá nová trasa (Doksy, škola – 2014; Chrástava, Andělská Hora, náves – 2015; Smržovka, Horní Ves – 2015; ad.) případně pro obsluhu části obce, jiným než stávajícím způsobem (Soběslavice, silo – 2014, Vítkovice, kostel – 2013 ad.). Zastávky se také na žádost občanů doplňují na stávající trasu (Jindřichovice p. Smrkem, skanzen a u mostu ad). Zastávky budují i soukromé subjekty pro zajištění dopravy svých zaměstnanců (Liberec, Průmyslová zóna JIH; Hrádek n. Nis., Drylock)

Nové zastávky se budují i ze systémových důvodů pro zajištění přestupu mezi vlakem a autobusem (Košťálov, žel. st. – 2014; Velké Hamry, žel. st. – 2015).

7.2 PROVIZORNÍ ZASTÁVKA

V odůvodněných případech se nové zastávky zavádí na přechodné zkušební období, aby se předešlo zbytečně vynaloženým nákladům za zastávky, které se v praxi nesesetkají se zájmem cestujících. O tomto postupu rozhoduje příslušný silniční správní úřad. **Doporučuje se získat informace o životnosti záměru jiným způsobem, tak aby se obsluha zastávky zahájila již s trvalým stanovením.**

Nezájem cestujících a následné zrušení zastávky potkalo v poslední době jen zastávku Ralsko, Kuřivody, KV final, ostatní provizorní zastávky byly před uplynutím zkušební doby vybudovány dle zákonných požadavků. Zastávky, které nebyly do stanovené doby uvedeny do požadovaného stavu, byly zrušeny.

V praxi se toto provádí Stanovením přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích, kdy žadatel zároveň získá čas na vyřízení všech náležitostí k vybudování stále zastávky, které je časově náročné.

Vyhodnocení provozu provádí KORID LK ve spolupráci s dopravcem. Konečné rozhodnutí, zda bude zastávka i nadále obsluhována je na LK, který dopravu financuje a na obci, která na dopravu přispívá.

Provizorní zastávky se zřizují i při uzavírkách jako náhrada za dočasně neobsluhované zastávky. Po ukončení uzavírky se tyto zastávky ruší. Existují případy, kdy se provizorní zastávka ujala natolik, že byla zřízena nastálo (Frýdlant, Bělíkova na původní objízďce povodní stržené silnice).

7.3 REKONSTRUKCE ZASTÁVKY

Zastávky se jako nedílná součást silniční komunikace rekonstruují při její celkové opravě a investorem je v tomto případě především vlastník dané komunikace (LK jako vlastník sil. II. a III. třídy obvykle zajišťuje komplexní projektovou dokumentaci). Příslušná obec se pak na rekonstrukci podílí typicky výstavbou chodníku mimo obruby, kterou ještě řeší správce komunikace. Nástupiště zastávky v optimálním případě stejně jako chodník buduje obec.

Stejně tak se zastávky rekonstruují při výstavbě/rekonstrukci chodníku (Mníšek, Semily, Turnov aj.). Ryzím příkladem rekonstrukce zastávek jsou opravy zastávek vzešlé z iniciativy obce samotné, která má zájem na to, aby vypadala důstojně a sloužila svému účelu (Železný Brod, Sokolovna společně s novým Terminálem u žel. st.; Tanvald, Terminál u žel. st.; Turnov, Terminál u žel. st. i jiné méně ambiciózní případy)

7.4 MÍSTNÍ ŠETŘENÍ

Pro posouzení záměru vybudovat novou zastávku i při rekonstrukcích zastávek se v ideálním případě svolává místní šetření, které organizuje obec ve spolupráci s KORID LK a projektantem. Místního šetření se obvykle účastní i zástupci autobusových dopravců provozujících dotčené linky. V případě potřeby zajistí dopravce autobus na zkoušku průjezdnosti nebo otočení. Účast zástupců příslušného silničního správního úřadu, DI Policie a dopravního úřadu pro linkovou dopravu (KULK OD) není v této prvotní fázi nutná. Závěry místního šetření jsou následně využity v dalších krocích vedoucí ke zřízení zastávky.

8 MÍSTNÍ ÚPRAVA PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI

Autobusovou zastávku určuje v dopravním prostoru DZ „označnick zastávky“ ať již Ij 4a – hranatý, tak Ij 4b kulatý (více v kapitole 4.7 str.21 a v kapitole 4.12 str.27). Dopravní značení na silniční komunikaci stanovují příslušné silniční správní úřady (dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích), kterými jsou pro silnice I. třídy KULK OD, Městské úřady (Magistráty) ORP pro silnice II. a III. třídy a ostatní komunikace. Žádost o stanovení podává obvykle obec, případně stavebník.

Nedílnou součástí žádosti je vyjádření příslušného DI Policie (dle okresů) a vyjádření vlastníka nebo správce pozemní komunikace. Silnice I. tř. spravuje ŘSD se sídlem v Liberci, silnice II. a III. třídy spravuje KSSLK, místní a účelové komunikace jsou pak ve správě příslušných obcí a případně dalších subjektů.

9 LICENCE K PROVOZOVÁNÍ LINKOVÉ DOPRAVY A JÍZDNÍ ŘÁDY

Zavedení nové zastávky a trasy linkového autobusu má přímou vazbu na příslušné licence k provozování veřejné linkové dopravy udělované dopravcům dopravním úřadem (KULK OD) a následné schválení nového jízdního řádu, případně jeho změny³⁶. Termín změny jízdních řádů stanovuje každoročně Ministerstvo dopravy na neděli v polovině prosince, na začátku března, v polovině června a začátkem školního roku na přelomu srpna/září. Pro jízdní řády 2017/2018 jsou schváleny tyto termíny: **neděle 10. prosince 2017, neděle 4. března 2018, neděle 10. června 2018, neděle 2. září 2017 a neděle 9. prosince 2018.**

Zahájení provozu na nových zastávkách odpovídá termínům změn jízdních řádů. K tomu je potřeba počítat lhůty pro vydání změny rozhodnutí o udělení licence a rozhodnutí o vydání jízdního řádu, nebo jeho změny, čili nejméně 1 měsíc. Řízení o změně licence a jízdního řádu však může běžet souběžně s žádostí o Stanovení přechodné, nebo místní úpravy provozu, případně o příslušné povolení dle stavebního zákona.

10 CIS JŘ A IDCIS

CIS JŘ je systém, který pro Ministerstvo dopravy provozuje společnost CHAPS. DÚ, v tomto případě Odbor dopravy Libereckého kraje umísťuje do toho systému veškeré jízdní řády linkové osobní dopravy (autobusové).

Každá autobusová zastávka musí mít přiděleno jedinečné identifikační číslo tzv. IDCIS, které přiděluje DÚ na základě vydaného Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci, které vydává příslušný silniční správní úřad. Přidělení IDCIS musí předcházet schválení jízdního řádu.

³⁶ zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě

11 POVOLENÍ STAVBY

11.1 ÚZEMNÍ A STAVEBNÍ ŘÍZENÍ

Stavby vyžadují územní i stavební povolení. V zákonem uvedených výjimkách se jedno, nebo druhé nevyžaduje.

Územní ani stavební povolení např. nevyžadují přístřešky o jednom nadzemním podlaží sloužící veřejné dopravě do 40 m² zastavěné plochy a do 4 m výšky.³⁷

Příslušné obecné stavební úřady **mohou posoudit**, že stavba nástupiště autobusové zastávky (ať již s nebo bez přístřešku) se posuzuje analogicky k výše uvedenému ustanovení³⁸, nebo že stavba je v souladu s územním plánováním a pro daný záměr vydají na základě §15 stavebního zákona vyjádření pro příslušný speciální stavební úřad, že konkrétní stavební záměr nevyžaduje ani územní souhlas, ani územní rozhodnutí³⁹.

Nástupiště je pozemní komunikací stejně jako chodník, a to i v případě, že stojí samostatně bez návaznosti na chodník, proto vždy vyžaduje stavební povolení příslušného speciálního stavebního úřadu.

11.1.1 ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ

Příslušným orgánem – stavebním úřadem jsou úřady obcí pověřeným obecním úřadem. Na dotčených úřadech v Libereckém kraji tuto agendu řeší stavební odbory městských úřadů a magistrátů měst (Cvikov, Český Dub, Česká Lípa, Desná, Doksy, Dubá, Frýdlant, Harrachov, Hejnice, Hodkovice nad Mohelkou, Hrádek nad Nisou, Chrastava, Jablonec nad Nisou, Jablonné v Podještědí, Jilemnice, Kamenický Šenov, Liberec, Lomnice nad Popelkou, Mimoň, Nové Město pod Smrkem, Nový Bor, Osečná, Raspenava, Rokytnice nad Jizerou, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Semily, Smržovka, Stráž pod Ralskem, Tanvald, Turnov Velké Hamry, Zákupy, Žandov a Železný Brod) a obecního úřadu Příšovice.

V jednoduchých věcech, což většina ať již nových, či rekonstruovaných autobusových zastávek splňuje, rozhoduje stavební úřad bez zbytečného odkladu nejdéle však do 60 dnů ode dne zahájení územního řízení. Ve zvláště složitých případech, když je potřeba záměr posoudit ve zjišťovacím řízení, tam kde není vydán územní plán, nebo se vydává stanovisko pro posouzení vlivů realizace záměru na životní prostředí, tam stavební úřad rozhodne do 90 dnů.⁴⁰

11.1.1.1 POZEMEK PRO ZASTÁVKU

Pozemek komunikací nekončí hranou zpevněné vozovky, ale v ideálním případě až za krajnicí (cca 1,5 m), např. na hraně náspu silničního tělesa, nebo až vnější hranou silničního příkopu. Nástupiště vždy přiléhá ke komunikaci ať již k průběžnému jízdnímu pruhu, nebo k ploše zálivu, která je součástí komunikace. Při stavbě nástupiště je často zasažen sousední pozemek. V ideálním případě je tento pozemek majetkem obce, nebo LK. Pokud je takový pozemek ve vlastnictví jiných subjektů, či soukromých osob je nutné jeho nezbytnou část získat do užívání na základě služebnosti.

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

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

³⁹ § 15 odstavec 2 zákona 183/2006

⁴⁰ §87 zákona 183/2006

11.1.2 STAVEBNÍ ŘÍZENÍ

V zákonem stanovených případech lze využít zjednodušené postupy např. souhlas s ohlášením stavby⁴¹.

Příslušným orgánem – speciálním stavebním úřadem pro záměry na účelových, místních komunikacích a komunikacích III. a II. třídy jsou úřady obcí s rozšířenou působností. Na dotčených úřadech v Libereckém kraji toto obvykle řeší odbory dopravy, nebo odbory výstavby městských úřadů a magistrátů měst (Česká Lípa, Frýdlant, Jablonec nad Nisou, Jilemnice, Liberec, Nový Bor, Semily, Tanvald, Turnov a Železný Brod).

Speciálním stavebním úřadem pro záměry na komunikacích I. třídy je Krajský úřad Libereckého kraje, konkrétně odbor dopravy.

V jednoduchých věcech, zejména jde-li rozhodnout na základě dokladů předložených stavebníkem, rozhodne speciální stavební úřad do 60 dnů ode dne zahájení stavebního řízení, ve zvlášť složitých případech do 90 dnů (§12 odst. 3 zákona 183/2006).

Speciální stavební úřad může vydat stavební povolení/souhlas s provedením ohlášeného záměru jen se souhlasem obecného stavebního úřadu.

11.1.3 KOLAUDACE

Dopravní stavby, stavby občanské infrastruktury a stavby pro shromažďování většího počtu osob mohou být užívány jen na základě kolaudačního souhlasu. Souhlas vydává na žádost stavebníka příslušný speciální stavební úřad.⁴²

11.1.4 POVOLENÍ PŘEDČASNÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Speciální stavební úřad může na žádost stavebníka vydat časově omezené povolení k předčasnému užívání stavby před jejím úplným dokončením, pokud to nemá podstatný vliv na užitelnost stavby, neohrozí to bezpečnost a zdraví osob nebo zvířat anebo životní prostředí.⁴³

⁴¹ § 104 zákona 183/2006

⁴² § 122 zákona 183/2006

⁴³ § 123 zákona 183/2006

12 NÁKLADY

Náklady na vybudování jednoho stanoviště autobusové zastávky se pohybují od 20 000 Kč do 100 000 Kč za úsporná řešení a od 100 000 Kč za náročnější projekty. K tomu je potřeba uvažovat částku 20 000 Kč za případné územní řízení a částku 10 000 Kč za vydání stavebního povolení a dále 10 000 Kč až 80 000 Kč za projekt a inženýrskou činnost. **Jedno stanoviště zastávky je tedy možné pořídit za 50 000 Kč – 250 000 Kč, tato částka může být dle rozsahu vyvolaných stavebních úprav i vyšší – např. až 700 000 Kč.**

12.1 PŘÍKLADY Z PRAXE:

Raspenava,,v aleji (2014)

Tuto zastávku zrekonstruoval LK v rámci opravy sil.č.II/290 po povodních. Rekonstrukce byla nezbytnou součástí celé akce, protože zastávky jsou součástí dopravního prostoru a nelze rekonstruovat silnici a ponechat zastávku ve stavu, který neodpovídá současným předpisům. Tímto způsobem se opravilo v LK největší množství zastávek.

Orientační odhad nákladů obdobného nástupiště:

Zemní práce 5 000 Kč

Konstrukce nástupiště (podkladová stěrkoдрť, dlažba, spáry) 22 000 Kč

Obruby (chodníkové a Kasselského typu) 61 000 Kč

Svislé a vodorovné dopravní značení 10 000 Kč

Celkem 98 000,- Kč bez DPH + 30 000 Kč

projektová dokumentace a inženýrská činnost
(z toho 10 000 Kč správní poplatek za stavební řízení – je-li třeba)



Soběslavice,,silo (2013)

Zastávku vybudovala Obec Soběslavice, aby bylo možné obsluhovat vybranými spoji okraj obce. Tyto spoje jezdily jinou trasou a do nové zastávky zajiždějí závkem. Do stávajících zastávek nebylo možné zajet, protože chyběl prostor pro otočení.

Náklady na zřízení této zastávky byly v roce 2014 cca **50 000 Kč** vč. projektu a vyřízení všech povolení.



Doksy, škola (2013)

Zastávku vybudovalo Město Doksy, aby se zastávka autobusu přiblížila zdejší škole. Technicky šlo o rozšíření stávajícího chodníku a jeho dovybavení.

Náklady na zřízení této zastávky byly v roce 2013 cca **201 000 Kč** vč. projektu a opravy přilehlé komunikace (90 000 Kč).

**Jindřichovice p.Smrkem, Skanzen a Jindřichovice p.Smrkem, u mostu (2016)**

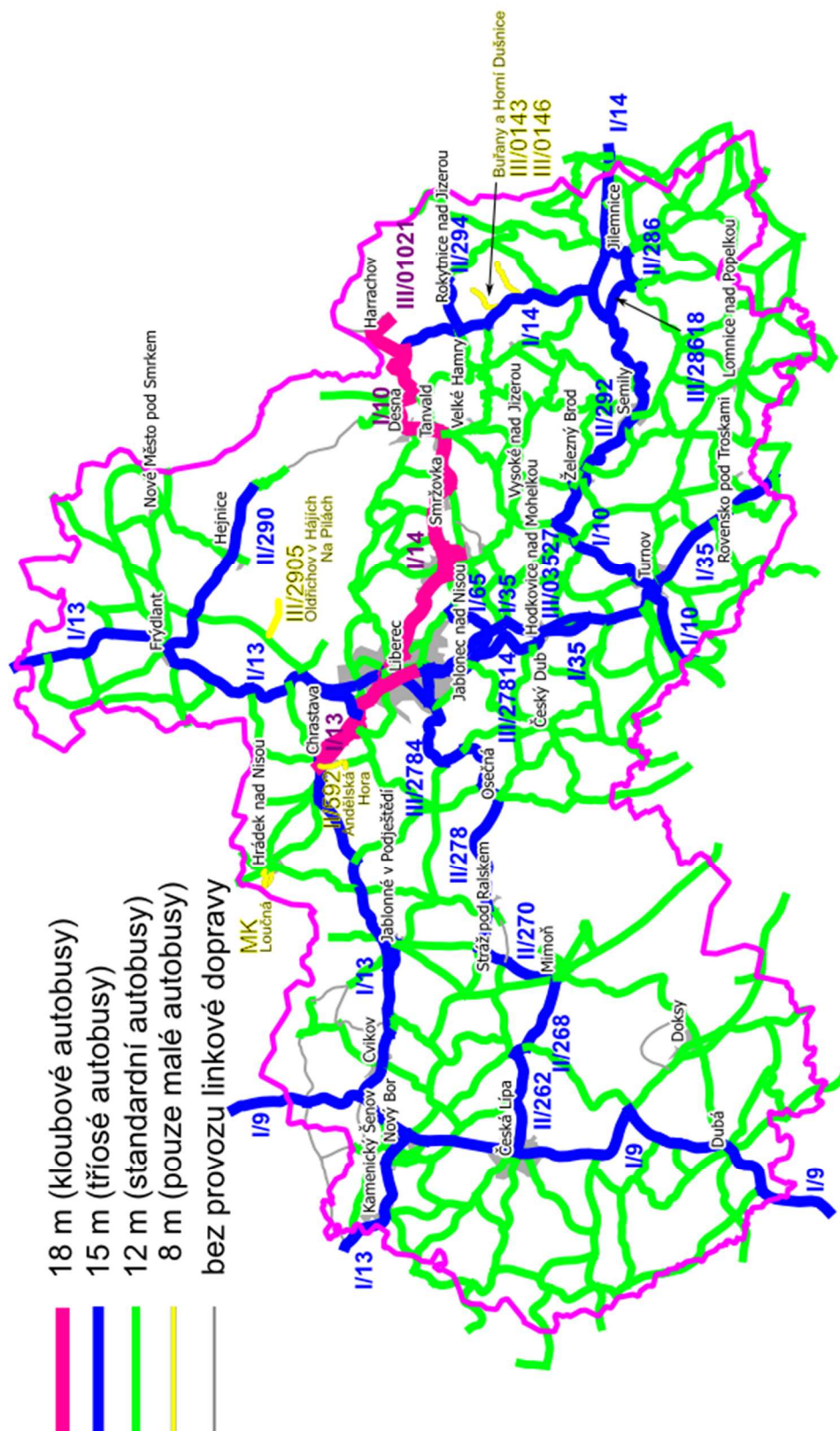
Zastávky vybudovala Obec Jindřichovice pod Smrkem pro doplnění míst zastavení na stávající autobusových linkách.

Náklady na zřízení všech 4 nástupišť byly v roce 2016 cca **251 000 Kč** vč. projektu a vyřízení všech povolení. Do nákladů však není započítána práce zaměstnanců Obce a vlastní techniky, kteří odvedli velký díl prací.

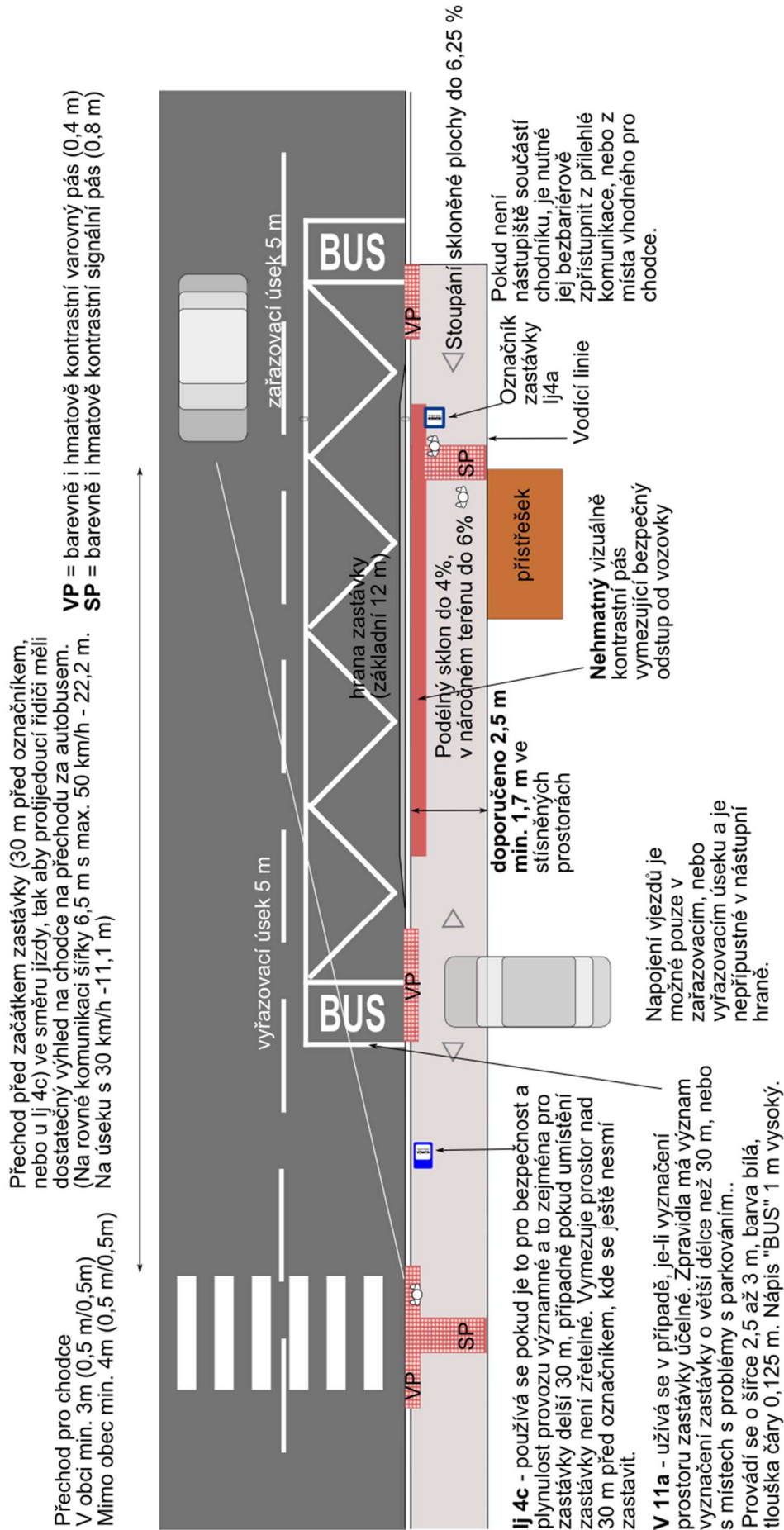
**Stvolínky (2016)**

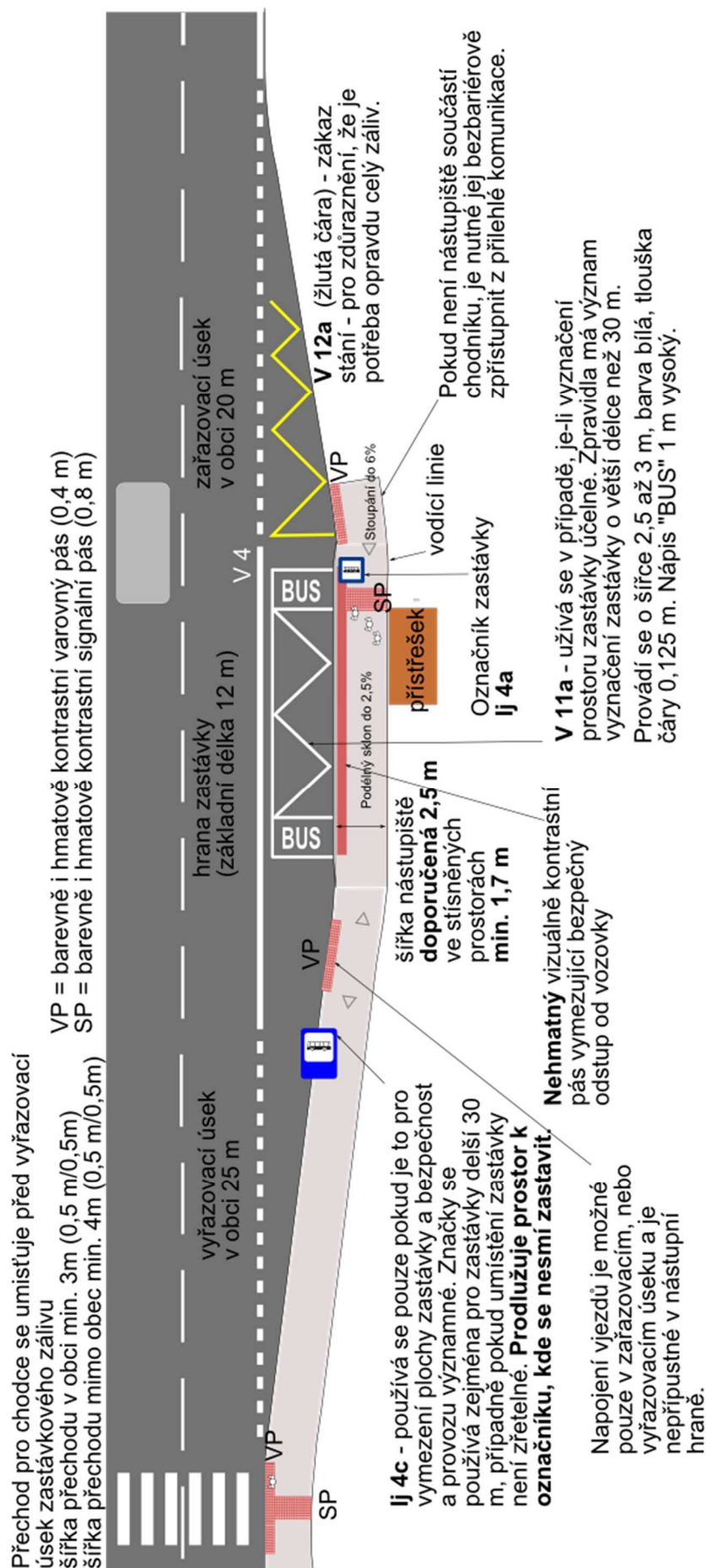
Rekonstrukce stanoviště ve směru do České Lípy na sil.I/15 byla podpořená z rozpočtu Libereckého kraje. Její příprava trvala déle než rok a celkové náklady na její realizaci činily cca 700 000 Kč.

18 m (kloubové autobusy)
15 m (třiosé autobusy)
12 m (standardní autobusy)
8 m (pouze malé autobusy)
bez provozu linkové dopravy









PŘÍLOHA 3. CHYBY PŘI REALIZACI



více než 1000 autobusových zastávek v Libereckém kraji

→ historický stav bez nástupiště a mnohdy i bez označníku

Největší chybou v posměrově přímání s níže uvedenými případy, je, když ani není kam z autobusu vystoupit.



Tachov (2016)

→ ignorování zastávky při rekonstrukci návsi.

Stávající náves prošla v roce 2016 jinak povedenou rekonstrukcí, při které se dodělaly chodníky a přechody pro chodce. Zastávku autobusu však stavebník zcela ignoroval a ani se nepokusil o její integraci do chodníků.



Dubá, Nedamov, koupaliště (2013)

→ nástupní hrana do oblouku

Nástupní hrana v této zastávce je zhotovena z bezbariérových zastávkových obrubníků, které jsou jedna poměrně nákladné a ani nejsou uzpůsobeny k tomu, aby byly uloženy do oblouku. Ztrácí se zde význam bezbariérové hrany nástupiště, protože cestující ze zadních dveří budou vždy vystupovat do vozovka a pak ještě k tomu musí vylézt na nástupiště.



Koberovy, střed (2014)

→ Zastávka bez nástupiště

Náves obce Koberovy prošla v roce 2014 celkovou rekonstrukcí, při které byla zrekonstruována stávající zastávka ve stylu korespondujícím se sousední kolonádou. Při rekonstrukci se však okopírovalo stávající řešení zastávky a nerealizovalo se chybějící nástupiště.



Mírová p.Koz., Smrčí (201)

→ nadbytečné užití bezbariérových zastávkových obrubníků

Nákladné bezbariérové obrubníky jsou v této zastávce použity i mimo samotné nástupiště, kde je možné použít levnější silniční obrubník, protože mimo nástupiště ztrácejí speciální bezbariérové obrubníky smysl, navíc jsou zde uloženy do oblouku, k čemuž nejsou koncipovány.

Heřmanice,,lom (2015)

→ naddimenzované dopravní značení



Při rekonstrukci silnice po povodních se zrekonstruovaly i autobusové zastávky a to skutečně velkoryse. Namísto standardní velikosti dopravní značky IJ 4b „zastávka autobusu“ o průměru 500 mm se použily dopravní značky o průměru 750 mm, jako by se značilo na dálnici. K tomu se přidala dopravní značka Ij4c označující začátek zastávky ve směru jízdy, která je zde nadbytečná. Dalo by se polemizovat i o VDZ V11a „BUS“, která zde není nezbytná, na druhou stranu upozorňuje řidiče na zastávku.

**Nové Město p.Smrkem (2016)**

→ Vymezující pás podél nástupní hrany proveden z hmatově kontrastních dlaždic jako varovný pás

Jedná se poměrně o častou chybu, kdy se pás podél nástupní hrany udělá hmatově kontrastní. Takto se stává varovným pásem a nevidomým dává najevo, že za ním je nebezpečné místo, kam by radši ani neměli vstupovat = nenastupovat do autobusu. Vymezující pás se provádí barevně kontrastní, ale nehmatový

**Nová Ves,,host. (2015)**

→ Neodstraněné dosavadní označení zastávky, které zužuje již velmi úzký průchod mezi označníkem a čekárnou. Pro tyto případy je vhodné osadit označník zastávky na stěnu čekárny na vhodné konzoli.