

## LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Dostupnost: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2591>

### 2.4.101 UMÍSTĚNÍ AUTOBUSOVÝCH A TROLEJBUSOVÝCH ZASTÁVEK

#### Objekt limitování

Umístění zastávek citovaných druhů hromadné dopravy v území ve vztahu ke komunikaci, jejímu druhu, funkční třídě a intenzitě provozu na ní a ke křižovatce.

#### Důvody limitování

Stanovení pravidel pro umístění zastávek citovaných druhů hromadné dopravy.

#### Vyjádření limitu

Zastávky se zřizují na základě ověřené poptávky v daném místě při zvážení potřeb účastníků provozu dle průzkumu (určí typ zastávky) a umísťují se co nejbližší významným výchozím a cílovým místům uživatelů přepravy a v místech přestupních uzlů.

Autobusové a trolejbusové zastávky se navrhují vpravo ve směru jízdy, a to v závislosti na návrhové rychlosti komunikace v místě nezastavěném - dále jen extravilán nebo v místě zastavěném nebo zastavitelném - dále jen intravilán, intenzitě provozu, četnosti zastavení provozovaných spojů, popř. v závislosti na stavebním řešení v blízkosti těchto zastávek:

##### a) mimo jízdní pruh

- $v_n \geq 80$  km/h
- $80 \text{ km/h} > v_n > 50$  km/h a intenzitě provozu dopravy dosahující 70% a více kapacity komunikace (dle ČSN 73 6101<sup>2)</sup>, ČSN 73 6110<sup>3)</sup>) nebo při četnosti zastavení provozovaných spojů  $\leq 3$  minut ve špičkové hodině

na

- 1) samostatných autobusových nebo trolejbusových pruzích nebo pásech (obr. 1)<sup>1)</sup>;
- 2) zastávkových pruzích fyzicky oddělených (bočním dělicím pásem nebo dělicím ostrůvkem) - TYP I (obr. 1)<sup>1)</sup>;
- 3) zastávkových pruzích bez fyzického oddělení - TYP II (obr. 2)<sup>1)</sup>;
- 4) zastavovacích nebo parkovacích pruzích (případně na zpevněné krajnici), které musí být (přiměřeně) rozšířeny - TYP II (obr.3)<sup>1)</sup>;

##### b) na jízdním pruhu

V **extravilánu**: při nízké intenzitě provozu dosahující nejvíce 30% kapacity komunikace<sup>2)</sup> nebo při četnosti zastavení provozovaných spojů  $> 8$  minut ve špičkové hodině - TYP III (obr. 4)<sup>1)</sup>; u těchto zastávek musí být zaručena délka rozhledu pro zastavení nebo pro objetí pro ostatní vozidla;

V **intravilánu**: se tyto zastávky bez ohledu na kapacitu komunikace upřednostňují vyjma komunikací skupiny A, u skupiny B se postupuje dle tabulek 2<sup>1)</sup> a 3<sup>1)</sup> – TYP III a IV (obr. 4-6)<sup>1)</sup>. U těchto zastávek musí být zaručena délka rozhledu pro zastavení pro ostatní vozidla;

##### c) na jízdním pásu

s úpravou jízdních pruhů (vyhnutí, zúžení apod.) při  $v_n \leq 50$  a intenzitě provozu dosahující nejvíce 50 % kapacity komunikace a průměrné četnosti zastavení

provozovaných spojů > 3 minut a ≤ 8 minut ve špičkové hodině - typ II (obr. 7)<sup>1)</sup>. Vhodné pro stávající široké komunikace, kde lze využít střední část jako ochranný stín, dělicí ostrůvek nebo místně pruh pro odbočení vlevo;

d) na tramvajových pružích

vyhrazený pruh musí být vyznačen svislým i vodorovným dopravním značením. Je přípustné ho neoznačit u krátkodobě zřizované náhradní autobusové dopravy, je-li bezpečnost provozu přiměřeně zajištěna.

Tabulka 1 z ČSN 73 6425-1 uvádí šířky zpevněné části krajnice vlevo podél zastávkového pruhu na silnicích s neomezeným přístupem.

Tabulka 2 z ČSN 73 6425-1 určuje základní hlediska pro rozhodování o umístování zastávek linkové osobní dopravy a trolejbusových zastávek v příčném řezu uspořádání místních komunikací.

Tabulka 3 z ČSN 73 6425-1 určuje doplňující hlediska pro rozhodování o umístování autobusových a trolejbusových zastávek v příčném řezu uspořádání místních komunikací - funkční skupiny B a C.

### **Právní předpisy**

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 8, § 10 odst. 5, § 16 odst. 3.
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 1 odst. 2 písm. c, § 4, § 13, § 19 a Příloha č. 3.
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### **Souvisící předpisy**

- <sup>1)</sup> ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek, 05/2007, část 5.4 a část 6.
- <sup>2)</sup> ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, 10/2004 a Oprava 1, 05/2005, Změna Z1, 01/2009 a Změna Z2, 04/2013, část 14.2.
- ČSN 73 6102 ed. 2 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 06/2012 a Oprava 1, 05/2013.
- <sup>3)</sup> ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 01/2006 a Změna Z1, 02/2010 a Oprava 1, 04/2012, část 11.

### **Doplňující poznámky**

V úsecích linek zajišťujících místní dopravní obslužnost se mají zastávky umísťovat tak, aby vzájemná vzdálenost zastávek na lince byla v rozmezí 300 až 700 m s tím, že docházková vzdálenost z výchozích a cílových míst v obci nebo v blízkosti komunikace nebude větší než 500 m. V odůvodněných případech mohou být vzdálenosti přiměřeně upraveny podle místní potřeby.

Příchozí, odchozí a přestupní pěší trasy musí být umístěny tak, aby na sebe navazovaly a umožňovaly co nejbezpečnější, nejkratší, nejrychlejší a nejpohodlnější přesun uživatelů přepravy a aby splňovaly i podmínky přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Zastávky linek směřujících stejným nebo podobným směrem nebo ke stejnému cíli se navrhují společné nebo v takovém uspořádání, aby cestující mohli čekat u celé skupiny takových zastávek a při příjezdu vozidla k příslušné zastávce bezpečně dojít.

Pokud je to vhodné, s ohledem na předpokládané množství nebo organizaci pohybu a vyčkávání čekajících a jejich přepravní zájem, zřizují se oddělené zastávky podle různých směrů jízdy, případně též dle dalších kritérií, např. tarifních a přepravních podmínek.

Z hlediska stavebně technických požadavků se zastávky umísťují

- a) zpravidla vpravo ve směru jízdy, v přehledných úsecích pozemních komunikací nebo tramvajových drah;
- b) v místech, kde je možné zabezpečit bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
- c) tak, aby v návrhovém období vyhovovaly požadavkům nejvyšších přípustných hodnot hluku a škodlivin v ovzduší;
- d) tak, aby hromadná doprava byla v blízkosti zastávek, ze stavebně dopravního hlediska, upřednostněna před individuální automobilovou dopravou.

Zastávky v **extravilánu** na dálnicích se mohou v odůvodněných případech navrhnout na odpočívkách, na které není jiný příjezd než z dálnice. Případné propojení se zařízením na protilehlé straně dálnice musí být zabezpečeno mimoúrovňově.

Zastávky na rychlostních silnicích se navrhují zásadně mimo jízdní pruhy a to jen v odůvodněných případech, s podmínkou vhodného vyřešení přístupu pěších. Zastávkový pruh se odděluje od jízdního pruhu postranním dělicím pásem a je připojen odbočovacím pruhem (TYP I).

Zastávky na silnicích s neomezeným přístupem a návrhovou rychlostí  $\geq 80$  km/h se mají navrhovat na fyzicky odděleném zastávkovém pruhu (TYP I).

Zastávky na ostatních silnicích s neomezeným přístupem s návrhovou rychlostí  $< 80$  km/h se mají navrhovat mimo jízdní pruh (TYP I nebo TYP II). Zastávky na zastávkovém pruhu se navrhují za zpevněnou částí krajnice, popřípadě i na její úkor (viz, tab. 1)<sup>1)</sup>.

Zastávky na stávajících dvoupruhových silnicích (návrhová kategorie S) se podle místních podmínek mohou navrhnout i na jízdním pruhu (TYP III) při intenzitě provozu:

- a) 5 000 - 7 000 vozidel za 24 hodin v obou směrech a současně při nejvíce 7 zastaveních provozovaných spojů v jednom směru za 24 hodin na zastávce;
- b) 3 000 - 5 000 vozidel za 24 hodin v obou směrech a současně při nejvíce 20 zastaveních provozovaných spojů v jednom směru za 24 hodin na zastávce.
- c)  $< 3 000$  vozidel za 24 hodin v obou směrech a současně při nejvíce 50 zastaveních provozovaných spojů v jednom směru za 24 hodin na zastávce.
- d)  $< 500$  vozidel za 24 hodin v obou směrech.

Zastávky na průtazích silnic obcemi se navrhují jako zastávky v **intravilánu**. Zastávky v intravilánu musí být vybaveny nástupištěm a zpravidla i přístřeškem. V malých osadách lze v odůvodněných případech povolit i odchylné řešení.

Umísťování zastávek v příčném řezu místních komunikací se navrhuje dle tab. 2<sup>1)</sup> a 3<sup>1)</sup>. Na komunikacích funkční skupiny A se řídí umísťování zastávek stejnými zásadami jako u komunikací v extravilánu.

Délky odbočovacích a připojovacích pruhů zastávek se na rychlostních silnicích a na rychlostních místních komunikacích navrhují dle ČSN 73 6102.

Tabulka 4 z ČSN 73 6425-1 určuje základní rozměry zálivové zastávky.

Délky zastávkových pruhů vycházejí z místní dopravní situace a typu vozidel. Zpravidla se uvažuje s délkou 12 m nebo 18 m (kloubová vozidla).

Nejmenší délka nástupní hrany zastávek městské linkové osobní dopravy se má rovnat součtu délek dvou nejdelších provozovaných vozidel obsluhujících zastávku, zvětšenému o 1 m. Délka nástupní hrany nemá přesáhnout 37 m. V zastávkách, kde četnost spojů a organizace provozu vylučuje sjetí více vozidel městské linkové osobní dopravy současně a ve stísněných podmínkách je možné navrhovat délku nástupní hrany v délce nejdelšího provozovaného vozidla.

Zastávkový pruh se navrhuje v šířce:

- a) 3,5 m na rychlostních silnicích, rychlostních místních komunikacích a na silnicích s neomezeným přístupem, na sběrných místních komunikacích a na průtazích silnic I. třídy; 3,0 m v případech umístění dělícího ostrůvku;
- b) 3,25 m nebo 3,0 m na sběrných a obslužných místních komunikacích a na průtazích silnic II. a III. třídy a na silnicích kategorie S 7,5;
- c) 2,75 m na průtazích silnic III. třídy, na silnicích kategorie S 6,5, na místních obslužných komunikacích a ve stísněných poměrech a při rekonstrukcích.

Limit má přímou vazbu na limity 2.1.119 a 2.1.129.

*Limit typu A*

**Stav k 1. 1. 2017**

## 2.4.102 ÚZEMÍ BEZ MOŽNOSTI UMÍSTIT AUTOBUSOVOU A TROLEJBUSOVOU ZASTÁVKU

### Objekt limitování

Území, kde se nesmí zastávky pro výše uvedené druhy dopravy umístit.

### Důvody limitování

Přesné stanovení okolností, kdy nelze zastávku v území zřídit.

### Vyjádření limitu

Území, kde se nesmí umísťovat autobusové a trolejbusové zastávky.

### Ukazatele a číselné hodnoty

Autobusové a trolejbusové zastávky se nesmí umísťovat:

- a) na nepřehledných místech, zejména ve směrových a vypuklých výškových obloucích jízdnic pruhů pozemních komunikací, není-li zaručena v místě nezastavěném délka rozhledu pro předjíždění; v intravilánu nebo při rekonstrukcích, nebo ve stísněných podmínkách, nebo při nízkém počtu zastavujících spojů postačí zaručit délku rozhledu pro zastavení;
- b) v místech kde by vozidlo stojící na zastávkách mohlo zakrývat dopravní značky nebo dopravní zařízení;
- c) v prostoru a v rozhledovém poli úrovnových křížení pozemních komunikací s dráhou;
- d) na mostech a v tunelech;
- e) v podjezdech, kde je záchytné bezpečnostní zařízení (mimo záchytného bezpečnostního zařízení umístěného ve středním pásu), pokud nejsou umístěny na zastávkovém pruhu;
- f) v takové vzdálenosti od mostů, kde by záchytné bezpečnostní zařízení zasahovalo do jejich prostoru (nejméně však 20 m);
- g) na pozemních komunikacích ve vzdálenosti menší než 50 m (měřeno od označnicku zastávky) před začátkem vyřazovacího úseku a 50 m (měřeno ke konci nástupní hrany zastávky) za koncem zařazovacího úseku čerpacích stanic v případech, kdy je dovoleno navrhnout zastávku na jízdnicím pruhu; pokud je zastávka umístěna mimo jízdnicí pruh, platí tyto nejmenší vzdálenosti mezi začátky a konci vyřazovacích a zařazovacích úseků čerpací stanice a zastávky;
- h) v místech, kde by vzdálenost čerpacích stojanů od nejbližší hrany nástupního prostoru byla menší než 10 m;
- i) na dvoupruhových pozemních komunikacích v místech, kde by při zastavení vozidla na zastávce zůstala volná šířka na jízdnicím pásu menší než 3 m, v odůvodněných případech (stísněných poměrech) 2,75 m;
- j) na mezikřížovatkových úsecích směrově nerozdělených komunikací v případě, že mezi konci stojících vozidel na protilehlých zastávkách umístěných na jízdnicím pruhu by nebyla dodržena potřebná vzdálenost pro zajištění rozhledu pro chodce (obr. 9a v ČSN 73 6425-1). To platí obdobně, když alespoň jedna ze zastávek je umístěna na zastávkovém pruhu (přechod se umísťuje před odbočovací pruh nebo vyřazovací úsek – obr. 9b v ČSN 73 6425-1) a u dvoupruhových komunikací, bez vyznačeného přechodu, při vzájemné vzdálenosti stojících vozidel menší než 45 m (obr. 9c v ČSN 73 6425-1);

- k) v prostoru křižovatky; lze to jen v odůvodněných případech, např. při malém počtu zastavení a malé intenzitě dopravy na křižujícím směru (např. při 5 zastavení autobusu za 24 hodin a výjezdu z místní komunikace s rodinnými domky);
- l) v rozhledových polích křižovatky a na připojovacích, odbočovacích a řadících pruzích křižovatek;
- m) do vzdálenosti menší než 100 m v extravilánu a 50 m v intravilánu od začátků a konců zvětšení počtu jízdních pruhů při zabezpečení rozhledu pro zastavení;
- n) v extravilánu do vzdálenosti menší než 100 m před začátkem a menší než 100 m za koncem vyřazovacího nebo zařazovacího úseku pravého jízdního pruhu průběžných komunikací;
- o) v úsecích pozemní komunikace, na kterých bude v návrhovém období nutné vybudovat zvětšení počtu jízdních pruhů;
- p) v místech samostatných sjezdů připojujících sousední nemovitosti (pozemky, budovy) a sjezdů, připojujících účelové komunikace. Tyto sjezdy nesmí zasahovat do zvýšené nástupní hrany. Jestliže je sjezd upraven chodníkovým přejezdem, je přípustný ve vyřazovacím nebo zařazovacím úseku (klínu);
- q) na jízdním pruhu v úsecích, kde podélný sklon a délka klesání komunikace zvyšuje riziko bezpečného zastavení u těžkých nákladních vozidel za vozidlem stojícím v zastávce.

### **Právní předpisy**

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 8, § 10 odst. 5, § 16 odst. 3.
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 1 odst. 2 písm. c, § 4, § 13, § 19 a Příloha č. 3.

### **Souvisící předpisy**

- ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek, 05/2007, část 6.1.1.1.
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, 10/2004 a Oprava 1, 05/2005, Změna Z1, 01/2009 a Změna Z2, 04/2013, část 14.2.
- ČSN 73 6102 ed. 2 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 06/2012 a Oprava 1, 05/2013.
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 01/2006 a Změna Z1, 02/2010 a Oprava 1, 04/2012, část 11.

### **Doplňující poznámky**

Limit má přímou vazbu na limity 2.1.119 a 2.1.129.

*Limit typu A*

**Stav k 1. 1. 2017**

## 2.4.103 PROSTOROVÉ POŽADAVKY NA PŘÍSTŘEŠKY ČEKÁREN

### Objekt limitování

Prostorové požadavky na velikost přístřešků čekáren pro autobusovou, trolejbusovou a tramvajovou dopravu a jejich polohu vzhledem k okraji komunikace či ose koleje.

### Důvody limitování

Zajištění bezpečnosti provozu prostředků hromadné dopravy a ostatních účastníků silničního provozu tím, že přístřešky budou umístěny v bezpečné vzdálenosti od pozemních komunikací či tratí.

### Vyjádření limitu

Čekárny a přístřešky, které je doporučeno zřizovat na zastávkách, musí splňovat prostorové požadavky vzhledem ke svému okolí.

### Ukazatele a číselné hodnoty

V místech, kde tomu nebrání provozní podmínky, se přesah přes hranu nástupiště doporučuje nejméně 0,5 m. Nejmenší volná výška přístřešku mimo průjezdný prostor komunikace je 2,2 m.

Nejmenší volná výška zastřešení nad vozovkou samostatného zálivu je 4,2 m.

Střechy přístřešků nesmí zasahovat nad průběžný jízdní pruh.

Střechy přístřešků a čekáren, jejichž volná výška nad temenem kolejnic je:

- a) méně než 3 m, musí být vzdálené od nástupní hrany nejméně 0,6 m.
- b) rovná nebo vyšší než 3 m, mohou zasahovat až k průjezdnému průřezu.

Nad cyklistickým pruhem nebo pásem je nejmenší volná výška 2,5 m.

### Právní předpisy

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 16 odst. 3.
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 19.
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### Souvisící předpisy

- ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek, 05/2007, část 5.6.2, 5.6.3. a 5.6.4.
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, 10/2004 a Oprava 1, 05/2005, Změna Z1, 01/2009 a Změna Z2, 04/2013, část 14.2.
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 01/2006 a Změna Z1, 02/2010 a Oprava 1, 04/2012, část 11.

## **Doplňující poznámky**

Na zastávkách se doporučuje zřizovat přístřešky, na významných zastávkách i krytá nástupiště.

Přístřešky a čekárny nemají zasahovat do pásu pro chodce a do cyklistického pásu nebo pruhu. Stěny přístřešků nesmí bránit výhledu cestujících na přijíždějící vozidla a rozhledu řidičů na přechody pro chodce. Přístřešky je možné navrhovat i za přidruženým pruhem, ale s přihlédnutím k bezpečnému pohybu cestujících. Umístění přístřešků a čekáren a jejich stavebně technické řešení musí splňovat podmínky pro pohyb nevidomých, slabozrakých a osoby s omezenou schopností pohybu.

Řešení osvětlení zastávek, hygienických zařízení a provozního vybavení specifikuje část 5.6.3 a 5.6.4 ČSN 73 6425-1.

Limit má přímou vazbu na limit 2.1.129.

*Limit typu A*

**Stav k 1. 1. 2017**

## 2.4.104 DÉLKA NÁSTUPIŠTĚ DRÁHY

### Objekt limitování

Délka nástupní hrany nástupiště železniční dráhy.

### Důvody limitování

Prostorové požadavky železnice v místě stanice a zastávky přepravy osob.

### Vyjádření limitu

Délka nástupní hrany nástupiště se zřizuje na délku nejdelšího vlaku pro přepravu osob, který u nástupiště pravidelně zastavuje.

### Ukazatele a číselné hodnoty

Délka nejdelšího pravidelně zastavujícího vlaku pro přepravu osob.

### Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 16 odst. 2.

### Souvisící předpisy

- ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic, 08/1996.

### Doplňující poznámky

Délka nástupní hrany nástupiště slouží k odvození prostorového nároku pro zastávky a stanice.

U zastávky je třeba brát ohled na prostředky vybavenosti (umístění názvů železničních zastávek), u stanice přibývá nutná délka větvení kolejiště. Prostorové nároky na dopravní plochu si zpravidla stanoví investor, provozovatel nebo drážní správní úřad při procesu navrhování a pořizování územně plánovací dokumentace.

*Limit typu A*

**Stav k 1. 7. 2015**

## **2.4.105 HLADINA STOLETÉ VODY A VSTUP Z VOLNÉHO PROSTRANSTVÍ DO PROSTOR SPECIÁLNÍ DRÁHY**

### **Objekt limitování**

Vztah výšky hladiny stoleté vody a vstupu z volného prostranství do prostor speciální dráhy.

Tento limit má vazbu na územně analytické podklady - jedná se o údaj o území v rámci sledovaného jevu č. 50 dle přílohy č. 1 část A vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění vyhlášky č. 458/2012 Sb.

### **Důvody limitování**

Zabezpečení vstupů do speciální dráhy před účinky povodňové situace pro stoletou vodu.

### **Vyjádření limitu**

Pokud nejsou provedena jiná opatření k zabránění vniknutí vody do prostoru dráhy, musí být vstupy z volného prostranství nejméně 0,6 m nad úroveň nejvyšší dosažené povodňové hladiny v místě, nejméně však stoleté vody.

### **Ukazatele a číselné hodnoty**

Vstupy z volného prostranství do prostorů speciální dráhy nejméně 0,6 m nad hladinou stoleté vody.

### **Právní předpisy**

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 38 odst. 3.

### **Doplňující poznámky**

Speciální dráhou je například metro.

*Limit typu A*

**Stav k 1. 7. 2015**

## 2.4.106 UMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK

### Objekt limitování

Umístění tramvajových zastávek v území ve vztahu ke komunikaci, jejímu druhu, funkční třídě a intenzitě provozu na ní a ke křižovatce.

### Důvody limitování

Stanovení pravidel pro umístění tramvajových zastávek.

### Vyjádření limitu

Zastávky na samostatném drážním tělese, sdruženém tělese s pozemní komunikací nebo odděleném od jízdního pásu zvýšením, podélnou tvarovkou nebo dělicím pásem se navrhují se samostatným nástupištěm. Zastávky na tramvajové dráze, která po pravé straně ve směru jízdy nesousedí s jízdním pásem, se zřizují se samostatným nástupištěm nebo nástupištěm na průběžném chodníku.

Nově navrhované zastávky umístěné u nezvýšeného tramvajového pásu na pozemní komunikaci se navrhují:

- a) s nástupním ostrůvkem (viz obr. 12 ČSN 73 6425-1);
- b) se zvýšeným jízdním pásem (s pojižděným mysem) tzn. se zvýšením jízdního pruhu na úroveň chodníku, s optickým a stavebně technickým rozlišením (- 20 mm od hrany chodníku), (viz obr. 13 ČSN 73 6425-1);
- c) s mysem (provoz automobilů veden po kolejích) (viz obr. 14 ČSN 73 6425-1), šířka jízdního pruhu na tramvajové trati musí být nejméně 3,5 m.

Při rekonstrukcích a/nebo ve stísněných podmínkách lze na místních komunikacích funkčních skupin C a D1 (u komunikací s jedním jízdním pruhem podél tramvajové trati) v odůvodněných případech navrhnout zastávku v úrovni jízdního pásu s dopravním opatřením navrženým podle dopravní situace.

Umísťování tramvajových zastávek v příčném uspořádání místních komunikací (viz tab. 5 ČSN 73 6425-1).

### Ukazatele a číselné hodnoty

Tramvajové zastávky se umísťují:

- a) vždy ve vzdálenosti větší, než je délka rozhledu pro zastavení dle ČSN 73 6110 za koncem výškového oblouku nebo za nepřehledným směrovým obloukem;
- b) v podélných sklonech komunikací do 50‰.

### Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 8, § 10 odst. 5, § 16 odst. 3.
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 1 odst. 2 písm. c, § 4, § 13, § 19 a Příloha č. 3.

## Souvisící předpisy

- ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek, 05/2007, část 7.
- ČSN 28 0318 Průjezdny průřezy tramvajových tratí a obrysy pro vozidla provozovaná na tramvajových dráhách (03/2015).
- ČSN 73 6102 ed. 2 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 06/2012 a Oprava 1, 05/2013.
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 01/2006 a Změna Z1, 02/2010 a Oprava 1, 04/2012, část 11.

## Doplňující poznámky

S ohledem na bezpečné užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, se doporučuje zastávky se zvýšeným jízdním pásem zřizovat jen v odůvodněných případech, kdy nelze zřídit ostrůvek ani zastávkový mys. Užití zastávky s pojižděným mysem se nedoporučuje, pokud jsou užívána nízkopodlažní vozidla, nebo se jejich užití předpokládá.

Tramvajové zastávky se doporučuje umístit:

- a) přednostně se zastávky umísťují za křižovatkou. Vzdálenost za křižovatkou se navrhuje podle místních dopravních podmínek a s ohledem na přestupní vazby, zvláště s ohledem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a intenzitu tramvajové dopravy. Tramvajové zastávky lze případně umístit až k hranici křižovaty. Vyžadují-li si to místní nebo provozní podmínky je možné umístit zastávku před hranicí křižovaty tak, aby byl zachován rozhled pro ostatní vozidla;
- b) tramvajové zastávky v mezikřižovatkových úsecích se pro opačný směr zpravidla umísťují vstřícně, nevyžadují-li provozní nebo přepravní důvody jiné umístění. Pro přístup chodců na zastávky se musí navrhnout přechody.

Délka nástupní hrany nástupiště nebo nástupního ostrůvku se má rovnat součtu délek dvou nejdelších tramvajových vlaků nebo článkových tramvají, zvětšené o 1 m. Největší délka nemá přesahovat 67 m. Na zastávkách určených pro jednu linku nebo ve stísněných podmínkách a na zastávkách se špičkovou frekvencí 12 a méně spojů za hodinu v jednom směru, je možné navrhovat délku nástupní hrany v délce nejdelšího provozovaného vozidla (vlaku).

Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje upravuje ČSN 28 0318.

Využívá-li se tramvajový pás i pro autobusy nebo trolejbusy, je třeba umožnit jejich vjezd a výjezd úpravou tramvajového tělesa. Pro případnou autobusovou nebo trolejbusovou dopravu se rozšíří osové vzdálenosti tramvajových kolejí nejméně na 3,45 m + vliv rozšíření.

Přechody přes tramvajové těleso nesmí být v prostoru nástupiště zastávky. Pro přístup na zastávkový ostrůvek se musí zřídit jeden přechod pro chodce. V případě nutnosti lze přístup na zastávku zajistit, na její opačné straně, prostřednictvím dalšího přechodu nebo místa pro přecházení.

*Limit typu A*

**Stav k 1. 1. 2017**

## 2.4.107 ÚZEMÍ BEZ MOŽNOSTI UMÍSTIT TRAMVAJOVOU ZASTÁVKU

### Objekt limitování

Území, kde se nesmí tramvajové zastávky umístit.

### Důvody limitování

Přesné stanovení okolností, kdy nelze zastávku v území zřídit.

### Vyjádření limitu

Tramvajové zastávky se nesmějí umístit na místech, kde by byla ohrožena bezpečnost a plynulost silničního a tramvajového provozu, zejména:

- a) na vnější straně směrového oblouku. Při rekonstrukcích nebo ve stísněných podmínkách je v odůvodněných případech možné navrhnout tramvajové zastávky na vnější straně směrového oblouku, má-li řidič výhled na všechny dveře vozidla (soupravy), nebo je-li bezpečnost cestujících zajištěna jiným způsobem;
- b) v tunelech a v jejich blízkosti, neslouží-li výhradně tramvajím;
- c) v prostoru a rozhledovém poli úrovnových křížení s dráhou, rozhledovém poli úrovnového křížení pozemních komunikací (zvláště pro levé odbočení silničních vozidel), rozhledovém poli jiného připojení pozemní komunikace nebo sjezdu na pozemek nebo k objektu;
- d) v místech, kde je to zakázané dopravními, bezpečnostními, hygienickými, požárními, stavebními a jinými předpisy.

### Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 8, § 10 odst. 5, § 16 odst. 3.
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 1 odst. 2 písm. c, § 4, § 13, § 19 a Příloha č. 3.

### Souvisící předpisy

- ČSN 73 6425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek, 05/2007, část 7.
- ČSN 28 0318 Průjezdny průřezy tramvajových tratí a obrysy pro vozidla provozovaná na tramvajových dráhách, 03/2015.
- ČSN 73 6102 ed. 2 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, 06/2012 a Oprava 1, 05/2013.
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 01/2006 a Změna Z1, 02/2010 a Oprava 1, 04/2012, část 11.

*Limit typu B*

**Stav k 1. 1. 2017**