

Manuál verejných priestorov

Princípy a štandardy zastávok MHD

Obsah

4 Úvod

- 6 Terminológia
- 8 Kategórie zastávok
- 15 Typy zastávok
- 15 Stavebné typy zastávok

24 Všeobecné princípy

- 30 Štandardy umiestňovania v priestore
- 50 Dizajn
- 74 Základy a kotvenie

80 Modelové situácie

- 84 Prístrešok na chodníku
- 90 Prístrešok na samostatnom nástupišti
- 92 Prístrešok pri cyklistickom pruhu
- 97 Označník na zastávke bez prístrešku
- 100 Označník na samostatnom nástupišti
- 102 Označník integrovaný s EIT
- 104 Informačná vitrína na zastávkovom stípike

112 Bibliografia

114 Spracovateľský kolektív



Úvod

Kvalitná a pre cestujúcich atraktívna verejná hromadná doprava prispieva k riešeniu mobility v rámci mesta. Verejná hromadná doprava by mala byť uprednostňovaná pred individuálnou dopravou stavebnými aj organizačnými opatreniami. Jedným z ďalších krokov smerom k zatraktívneniu verejnej dopravy a zvýšeniu konkurencieschopnosti automobilovej dopravy je vyššia kvalita zastávok. Navrhovanie zastávok sa nedá chápať výlučne ako téma dopravného inžinierstva, ale tiež ako problematika urbanizmu a celkovej koncepcie verejného priestoru. V priestore zastávky sa umiestňujú rôzne prvky s rozličnou funkciou. Prístrešok ako jeden z najdôležitejších prvkov vybavenia zastávky by mal byť súčasťou takmer každej zastávky (s výnimkou malých málo významných zastávok). Hlavnou funkciou prístreškov na zastávkach je poskytovať dostatočný komfort a ochranu užívateľov pri čakaní na spoje verejnej dopravy.

Dokument *Princípy a štandardy zastávok* je koncepčným dokumentom venujúcim sa zastávkam v meste z hľadiska dizajnu. Má určiť základné štandardy dizajnu zastávok a prvkov ich vybavenia, a tiež určiť princípy umiestňovania prvkov v rámci zastávok. Zvláštny dôraz je kladený na umiestňovanie prístreškov. Tento dokument nie je len zhrnutím príslušných technických noriem, ale má ambíciu zdefinovať aj kritériá kvality dizajnu pri zohľadnení potrieb širokého spektra užívateľov.

V rámci úvodu v podkapitole *Terminológia* sú definované základné pojmy, s ktorými publikácia pracuje. Ďalšie úvodné kapitoly definujú *Kategórie zastávok* so štandardmi ich vybavenia, *Typy zastávok* a *Stavebné typy zastávok*.

Princípy a štandardy prístreškov sa skladajú z dvoch hlavných častí – zo všeobecných princípov a z modelových situácií. Kapitola *Všeobecné princípy* obsahuje hlavné princípy navrhovania priestoru zastávky, podkapitoly štandardy umiestňovania prvkov v priestore zastávky, štandardy dizajnu prvkov vybavenia zastávky a tiež technické detaily. Kapitola *Modelové situácie* graficky aj textovo zobrazujú najčastejšie sa vyskytujúce priestorové situácie v meste.

Terminológia

Elektronická informačná tabuľa

Elektronická informačná tabuľa zobrazujúca odchody liniek v reálnom čase a aktuálne informácie.

Extravilán

Voľná krajina mimo zastavaného územia sídelných útvarov. (STN 73 6100, 1999)

Intravilán

Zastavané alebo na zastavanie určené územie sídelného útvaru. (STN 73 6100, 1999)

Koncová zastávka

Zastávka, kde spoje liniek verejnej dopravy končia, resp. začínajú; výstupná zastávka.

Nástupište

Plocha v rámci zastávky MHD určená na nástup, výstup alebo čakanie cestujúcich, je tvorená spevnenou plochou.

Nástupná hrana

Časť okraja nástupištia, ktorá prilieha k miestu, kde zastavuje dopravný prostriedok.

Označník

Zvislé označenie viditeľné pre cestujúcich umiestnené na nástupišti autobusovej, električkovej alebo trolejbusovej zastávky, prípadne inej zastávky verejnej alebo neverejnej dopravy. Obsahuje názov a informácie o linkách, ktoré na danej zastávke zastavujú. Je to dopravné značenie zastávky.

Prestupný bod

Miesto na dopravnej sieti, v ktorom je realizovaný prestup medzi rôznymi linkami verejnej dopravy.

Verejná hromadná doprava (VHD)

Doprava osôb prevádzkovaná za dopredu stanovených tarifných a prepravných podmienok prístupná každému (linková autobusová doprava – diaľková, prímestská a mestská, železničná doprava, električková doprava, trolejbusová doprava).

Voľná šírka nástupištia

Minimálna voľná šírka, ktorá musí byť zachovaná v každom mieste nástupištia. Myslí sa od nástupnej hrany po najbližšiu pevnú časť prístrešku. (pozri → kapitola Modelové situácie)

Zastávka

Označené miesto alebo bod na trasách MHD určené k nástupu, výstupu alebo prestupu cestujúcich, príslušne vybavené potrebnými prvkami.

Zastávkový záliv

Záliv určený na zastavenie autobusov/trolejbusov a na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich, tvorený samostatným zastávkovým pruhom s dĺžkou rovnajúcou sa dĺžke nástupnej hrany a odbočovacím a pripájacím pruhom alebo vyradovacím a zaraďovacím úsekom, môže byť súčasťou zastávkového pruhu

Záливová zastávka

Zastávka umiestnená v zastávkovom zálive.

Zastávkový výbežok

Výbežok chodníka alebo nástupištia k jazdnému pruhu alebo k električkovej trati, ktorý slúži na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich na zastávke.

Združené nástupište

Nástupište využívané spoločne električkami a autobusmi/trolejbusmi.

Kategoríe zastávok

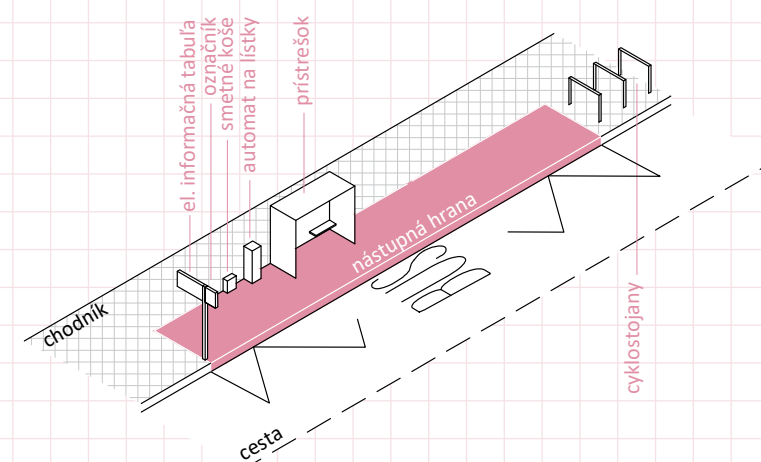
Kategorizácia zastávok má slúžiť k hierarchizácii jednotlivých zastávok a následne k definícii rozsahu vybavenia zastávok. Do 4 kategórií – I, II, III a, III b a IV sú zastávky zaradené na základe zohľadnenia dvoch hlavných kritérií – významu zastávky v rámci mesta a obratu cestujúcich (počet nástupov). Ďalším kritériom je prestupná väzba. Čísla, ktoré sú hraničné pre jednotlivé kategórie je potrebné považovať za orientačné a vždy je nutné zväziť aj ďalšie kritériá uvedené v jednotlivých kategóriách. Pre každú kategóriu je určené základné a voliteľné vybavenie zastávky (podľa potreby je možné dopĺňať aj ďalšie prvky). K dizajnu jednotlivých prvkov pozri → kapitola Dizajn.

Kategória	Počet nástupov za deň	Popis
I	nad 2 000	<ul style="list-style-type: none"> • Významný prestupový bod medzi diaľkovou a mestskou hromadnou dopravou • Prestupné body lokálneho významu • Veľký terminál VHD • Menšie terminály VHD
II	750 – 2 000	<ul style="list-style-type: none"> • Lokálny prestupný bod medzi autobusovou/trolejbusovou a električkovou dopravou • Bežné zastávky s vyšším obratom cestujúcich • Zastávky s vyššou koncentráciou ľudí v blízkosti významného cieľa dopravy
IIIa	300 – 750	<ul style="list-style-type: none"> • Bežná električková zastávka
IIIb	300 – 750	<ul style="list-style-type: none"> • Bežná autobusová/trolejbusová zastávka
IV	do 300	<ul style="list-style-type: none"> • Zastávky na okrajoch mesta a mestských častí • Koncové zastávky • Zastávky v území s veľmi nízkym dopytom a v extraviláne

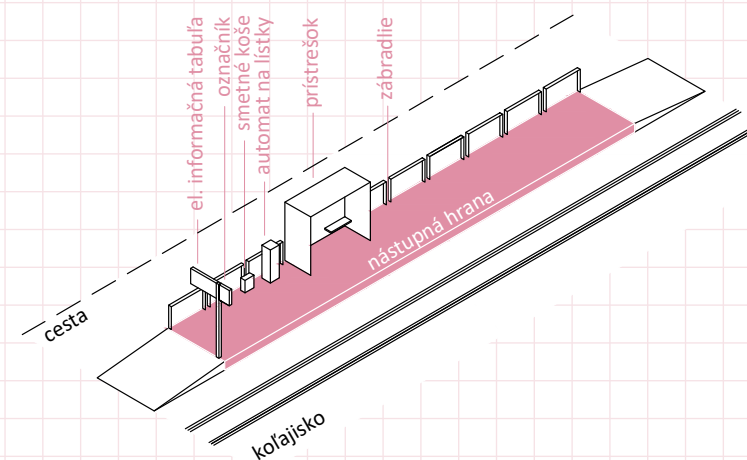
Prvky vybavenia

- označník
- prístrešok
- automat na lístky
- elektrická informačná tabuľa
- smetné koše
- cyklistická vybavenosť (stojany na bicykle, bikesharing a pod.)
- lavičky na nástupišti mimo prístrešku
- navigačný systém

Autobusová/trolejbusová zastávka



Električková zastávka



I Veľký prestupný bod

- Orientačný počet nástupov nad 2 000 za deň

Jedná sa o najvyššiu kategóriu zastávok. Veľký prestupný bod je významný prestupový bod medzi viacerými druhmi dopravy, napr. prestup medzi diaľkovou dopravou (železničná, autobusová doprava), prímestskou a mestskou dopravou (MHD), prípadne veľký terminál VHD. Tiež sem patria prestupné body lokálneho významu a taktiež menšie terminály verejnej dopravy. Veľké prestupné body je veľmi ťažké definovať číselne počtom nástupov, preto je číslo nad 2 000 nástupov potrebné brať len ako orientačné.

Pri návrhu zastávok veľkých prestupných bodov je vhodné vždy uplatniť individuálny prístup a zvoliť tzv. atypické riešenie (rôzne druhy prestrešenia a architektúry). Môže sa jednať aj o dominantný prvok verejného priestoru, musí ísť však o citlivé architektonické riešenie, ktoré nadväzuje na kontext verejného priestoru (*pozri → kapitola Dizajn/Atypické riešenia prekrytia nástupíšť*).

	Základné prvky vybavenia	Voliteľné prvky vybavenia
Kategória I	označník prestrešenie zastávky automat na lístky el. informačná tabuľa smetné koše cyklistická vybavenosť navigačný systém	lavičky mimo prístrešku



01 Príklad možného riešenia zastávky kategórie A. Ide o atypické riešenie krytého priestoru pre cestujúcich, ktoré tvorí akcent verejného priestoru a vhodné ho dopĺňa. Freiburg im Breisgau, Nemecko

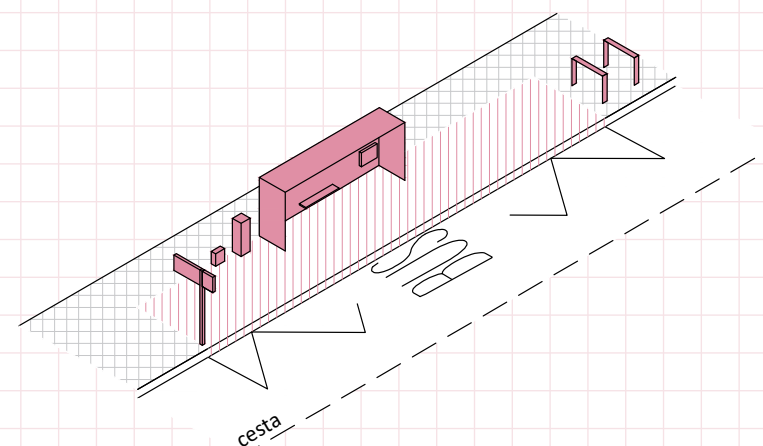
II Malý prestupný bod

- Orientačný počet nástupov 750 – 2 000 za deň

Do tejto kategórie sú zaradené zastávky, ktoré sú malými prestupnými bodmi. Zabezpečujú napríklad nadväznosť medzi autobusovou/trolejbusovou a električkovou dopravou miestneho významu. Tiež sem patria bežné zastávky s vyšším obratom cestujúcich a zastávky v blízkosti významného cieľa dopravy, kde sa koncentrujú väčšie počty ľudí (zdravotné zariadenia mestského významu, areály vysokých škôl, športové zariadenia mestského významu, kultúrne objekty, významné turistické atrakcie, obchodné a administratívne centrá väčšieho rozsahu a významu). Jedným z kritérií zaradenia do kategórie II je počet nástupov od 750 do 2 000 (toto číslo je potrebné považovať len za orientačné a vždy je potrebné zvážiť aj ďalšie kritériá, ktoré sú uvedené v popise).

Pri návrhu zastávok malých prestupných bodov je možné v prípade významných verejných priestorov uplatniť individuálny prístup. Zastávka sa môže stať aj akcentom verejného priestoru, musí ísť však o citlivé architektonické riešenie, ktoré nadväzuje na kontext verejného priestoru (*pozri → kapitola Dizajn*).

	Základné prvky vybavenia	Voliteľné prvky vybavenia
Kategória II	označník prístrešok – min. 12 m automat na lístky el. informačná tabuľa smetné koše	cyklistická vybavenosť lavičky mimo prístrešku navigačný systém

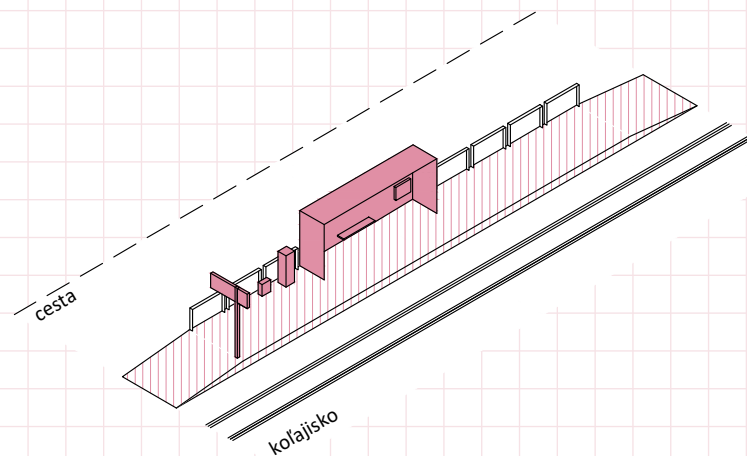


IIIa Bežná električková zastávka

- Orientačný počet nástupov 300 – 750 za deň

Do tejto kategórie sú typicky zaradené bežné zastávky električkovej dopravy, ktoré nie sú prestupnými bodmi. Veľmi výnimočne je sem možné zaradiť aj prestupné body nízkeho významu. Električková doprava tvorí nosný systém mesta. Od príbuznej kategórie III b (bežné autobusové/trolejbusové zastávky) sa líši rozdielnym typom nástupíšť a rozdielnou vybavenosťou zastávok. Ďalším kritériom zaradenia do kategórie III a je počet nástupov od 300 do 750 (toto číslo je potrebné považovať len za orientačné a vždy je potrebné zvážiť aj ďalšie kritériá, ktoré sú uvedené v popise).

	Základné prvky vybavenia	Voliteľné prvky vybavenia
Kategória III a	označník prístrešok dĺžky min. 8 m automat na lístky smetné koše el. informačná tabuľa	lavičky mimo prístrešku cyklistická vybavenosť

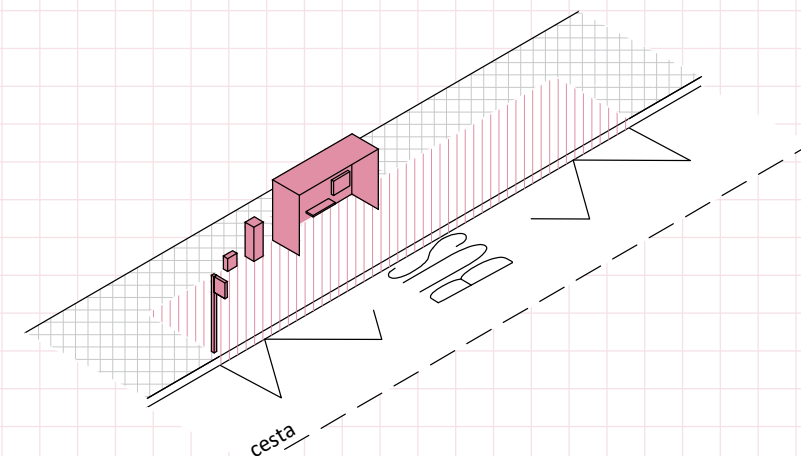


IIIb Bežná autobusová/trolejbusová zastávka

- Orientačný počet nástupov 300 – 750 za deň

Do tejto kategórie sú typicky zaradené bežné zastávky autobusovej a trolejbusovej dopravy, ktoré nie sú prestupnými bodmi. Veľmi výnimočne je sem možné zaradiť aj prestupné body nízkeho významu. Od príbuznej kategórie III a (bežné električkové zastávky) sa líši rozdielnym typom nástupíšť a rozdielnou vybavenosťou zastávok. Ďalším kritériom zaradenia do kategórie III b je počet nástupov od 300 do 750 (toto číslo je potrebné považovať len za orientačné a vždy je potrebné zvážiť aj ďalšie kritériá, ktoré sú uvedené v popise).

	Základné prvky vybavenia	Voliteľné prvky vybavenia
Kategória III b	označník prístrešok dĺžky min. 3 m smetné koše	el. informačná tabuľa lavičky mimo prístrešku stojany na bicykle automat na lístky

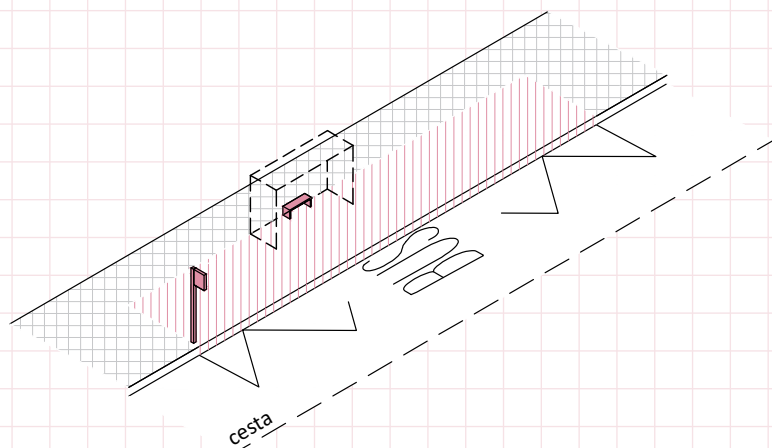


IV Zastávka malého významu

- Orientačný počet nástupov do 300 za deň

Zastávky malého významu sa typicky vyskytujú na okrajoch mesta a jednotlivých mestských častí, resp. môže ísť o zastávky umiestnené v extraviláne. Do tejto kategórie patria aj zastávky v území s veľmi nízkym dopytom. Väčšina koncových zastávok patrí do tejto kategórie. Ďalším kritériom zaradenia do kategórie IV je počet nástupov do 300 (toto číslo je potrebné považovať len za orientačné a vždy je potrebné zvážiť aj ďalšie kritériá, ktoré sú uvedené v popise).

	Základné prvky vybavenia	Voliteľné prvky vybavenia
Kategória IV	označník	lavička mimo prístrešku* prístrešok min. 3 m smetné koše



* Lavičky umiestňovať len pri viac využívaných zastávkach.

Typy zastávok

Zastávky sa delia na:

- autobusové/trolejbusové zastávky
- električkové zastávky
- združené zastávky

Stavebné typy zastávok

Výber optimálneho stavebného typu zastávky závisí od:

- celkového riešenia priestoru zastávky.
- typu zastávky (autobusová/trolejbusová, električková, združená).
- typu komunikácie z hľadiska jeho charakteru, funkcie v území a zaťaženia motorovou dopravou.

Pri navrhovaní stavebného riešenia zastávky by mali byť volené také typy zastávok, ktoré dávajú prirodzene prednosť pri výjazde vozidla zo zastávky alebo pri ktorých zastavením na zastávke nastáva zastavenie prejazdu ostatných vozidiel (zastávka na jazdnom pruhu, zátka – zastávka „zátkového druhu“, zastávkový ostrovček – pojazdný).

Autobusové a električkové zastávky môžu byť tvorené rôznymi stavebnými typmi zastávok:

- zastávka s deliacim pásom.
- zastávka v zálive.
- zastávka na jazdnom pruhu.
- zátka – zastávka „zátkového typu“.
- zastávkový výbežok.
- obojstranný zastávkový výbežok.
- zastávkový ostrovček.
- zastávka „viedenského typu“.

Základné hľadiská pre rozhodovanie o umiestnení autobusových a trolejbusových zastávok v priečnom reze usporiadania miestnych komunikácií

Funkčná trieda miestnej komunikácie	Mimo cesty	Vo vyhradenom neoddelenom jazdnom páse	V zastávkovom pruhu		V prievežnom jazdnom pruhu			V električkovom pruhu
			Stavebne oddelenom	Stavebne neoddelenom	S možným obídením v pruhu			
					Susednom	Protismernom	Bez možnosti obchádzania	
A1	•							
A2	•	•	•					
A3	•	•	•	•				
B1	•	•	•	•	•	a		•
B2	•	•	•	•	•	•		•
B3	•	•	•	•	•	•		•
C1	•	*	•	*	•	•	•	•
C2	•	*	•	*	•	•	•	•
C3	•	*	•	*	•	•	•	•
D1								•

- Povolný typ zastávky.
- * Typ zastávky je povolený, avšak neodporúčaný.
- a Na komunikáciach s rýchlosťou viac ako 50 km/h nie je dovolené navrhovať zastávky v jazdnom pruhu. Pri umiestnení do jazdného pruhu treba zohľadniť kategóriu komunikácie, resp. priemerný počet vozidiel jazdiacich po komunikácií. Na komunikáciách s rýchlosťou do 50 km/h sa môžu navrhovať zastávky len ak je jazdný pás tvorený najmenej dvomi jazdnými pruhmi.

* podľa STN 73 6425 (z roku 2019) a doplnenie DPB

Umiestnenie električkových zastávok v priečnom usporiadaní miestnych komunikácií

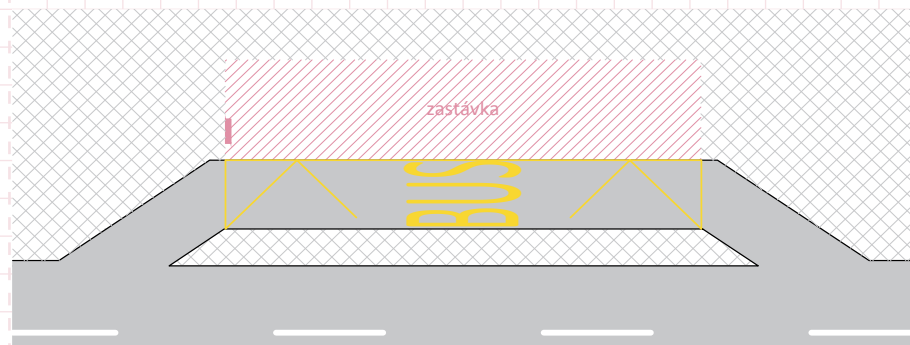
Funkčná skupina miestnych komunikácií podľa STN 73 6110	Spôsob usporiadania						
	Na električkovom páse, ktorý nie je súčasťou cestnej komunikácie, s nástupišťom	s nástupným ostrovčekom	So zvýšeným jazdným pásom/pruhom	S výbežkom	Na jazdnom pruhu	Zátkové zastávky	
A	•						
B	•	•					
C	•	•	•	•	•	•	•
D1	•	•	•	•	•	•	•

- Povolný typ zastávky.
- * Iba v odôvodnených prípadoch a ak pešie komunikácie k zastávke vedú podchodmi alebo nadchodmi križujúcimi cestnú komunikáciu alebo priechody pre chodcov sú riadené SSZ.

* podľa STN 73 6425 (z roku 2019) a doplnenie DPB

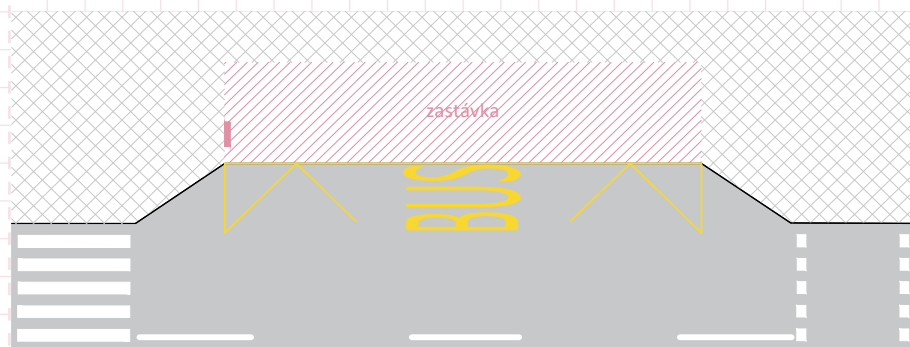
Zastávka s deliacim pásom

- Zastávka mimo jazdného pruhu na zastávkovom pruhu stavebne oddelená, Typ I.*
- **Autobusové/trolebusové zastávky.**
- Zastávka umiestnená na samostatnom zastávkovom pruhu a zároveň stavebne oddelená od cestných pruhov ostrovčekom alebo pásom.
- Zastávky sa navrhujú na ulice zaťažené motorovou dopravou.
- Zastávky sa navrhujú najmä na rýchlostných komunikáciách.
- Zastávky sa používajú hlavne v extraviláne na rýchlostných a viacprúdových komunikáciách s rýchlosťou viac ako 50 km/h.



Zastávka v zálive

- Zastávka mimo jazdného pruhu na zastávkovom pruhu, bez stavebného oddelenia – zálivová zastávka, Typ II.*
- **Autobusové/trolebusové zastávky.**
- Zastávka umiestnená na samostatnom zastávkovom pruhu bez stavebného oddelenia.
- Zastávka vhodná na ulice zaťažené motorovou dopravou.
- Zastávka v mieste nástupištia zužuje chodník, preto je vhodnejšie ju umiestňovať do intravilánu zastávky v jazdnom pruhu.
- Takéto zastávky používajú sa hlavne v extraviláne a intraviláne na rýchlostných a viacprúdových komunikáciách



* podľa STN 736425 (z roku 2019)

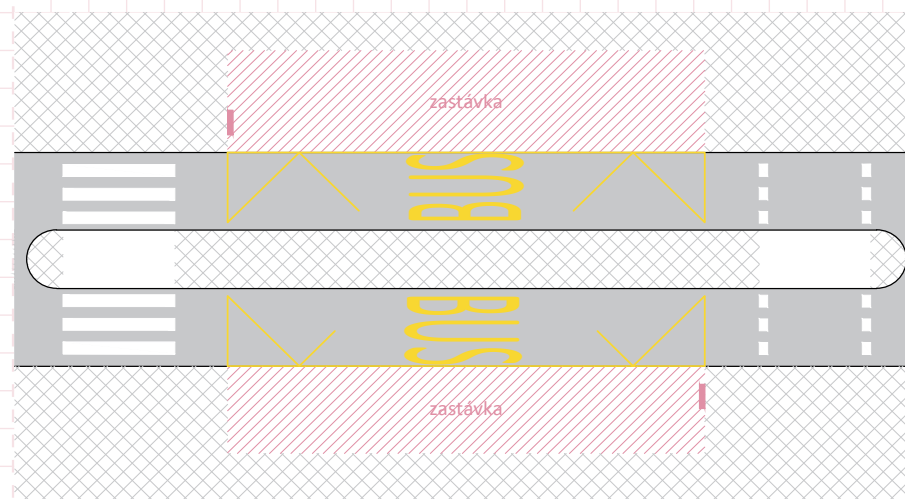
Zastávka na jazdnom pruhu

- Zastávka na jazdnom pruhu s obchádzaním v protismernom jazdnom pruhu, Typ III.*
- **Autobusové/trolebusové zastávky.**
- Nástupná hrana je súčasťou obrubníka chodníka.
- Priestor nástupištia je situovaný priamo na chodníku.
- Takáto zastávka je vhodná do intravilánu, pretože nezužuje priestor nástupištia alebo chodníka. Umožňuje plynulý a presný nájazd autobusov k nástupnej hrane.
- Vhodná na pokojné ulice, významné ulice s pokojnou premávkou.



Zastávka „zátkového typu“

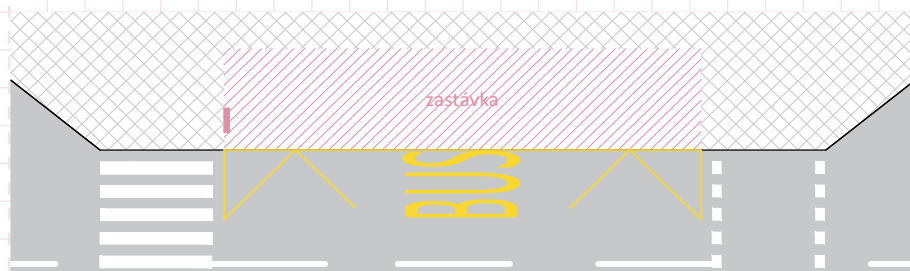
- Zastávka na jazdnom pruhu so stavebným oddelením, Typ IV.**
- **Autobusové/trolebusové zastávky.**
- Zátková zastávka je obdobou zastávky v jazdnom pruhu, ktorá svojím usporiadaním zabraňuje ostatným vozidlám obiehať vozidlo verejnej dopravy.
- Podporuje bezpečnosť pešieho pohybu.
- Vhodná na ukľudnené ulice, významné ulice so ukľudnenou premávkou.
- Použitie v intraviláne.



* podľa STN 736425 (z roku 2019)

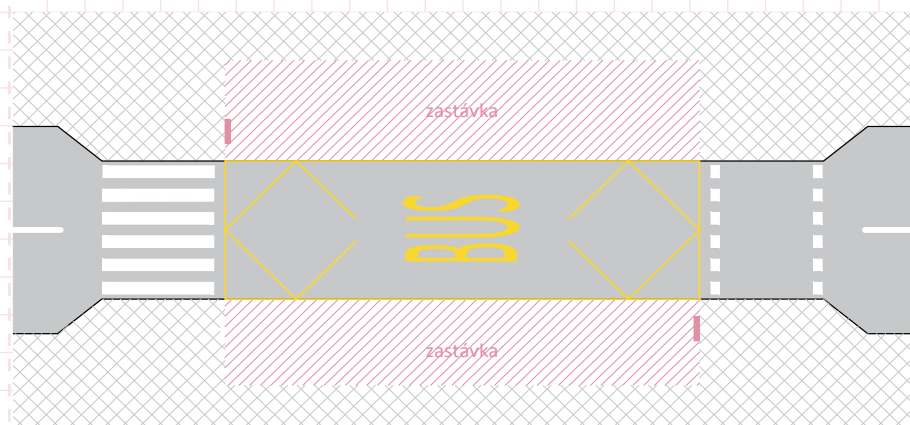
Zastávkový výbežok

- Zastávka na jazdnom pruhu s použitím výbežku bez možnosti obchádzania, Typ IV.*
- **Autobusové/trolejbusové zastávky.**
- Zastávkový výbežok je rozšírenie chodníka alebo nástupišťa k jazdnému pruhu alebo k električkovej trati, ktorý slúži na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich na zastávke.
- Zastávkový výbežok upokojuje dopravu v priestore zastávky.
- Zastávkový výbežok je vhodný na pokojné ulice, námestia, významné ulice.
- Použitie v intraviláne.



Obojstranný zastávkový výbežok

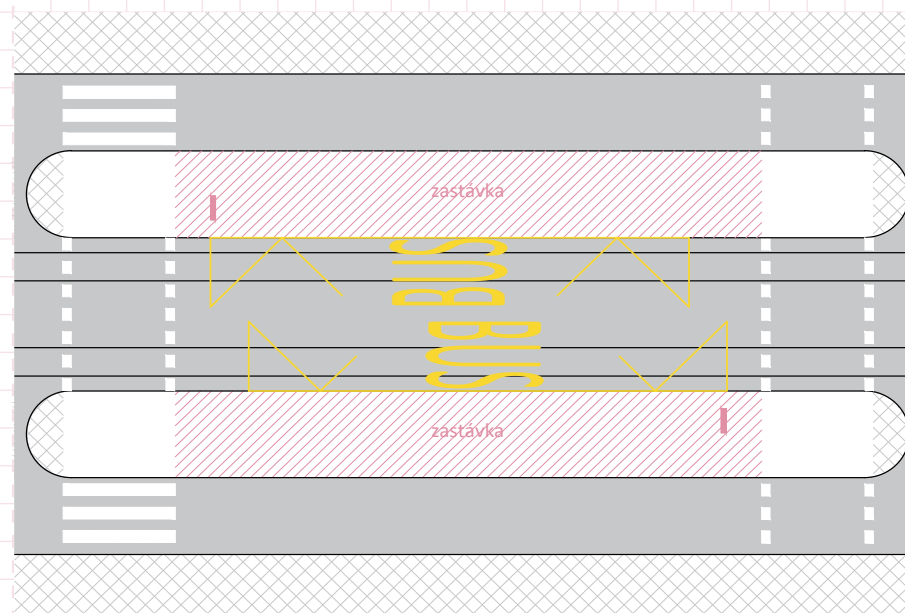
- **Autobusové/trolejbusové zastávky.**
- Zastávkový výbežok je rozšírenie chodníka alebo nástupišťa k jazdnému pruhu alebo k električkovej trati, ktorý slúži na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich na zastávke.
- Zastávka svojím usporiadaním zabraňuje ostatným vozidlám obiehať vozidlo verejnej dopravy v oboch smeroch.
- Výbežok upokojuje dopravu v priestore zastávky.
- Výbežok je vhodný na pokojné komunikácie, námestia, významné ulice.
- Použitie v intraviláne.



* podľa STN 736425 (z roku 2019)

Zastávkový ostrovček

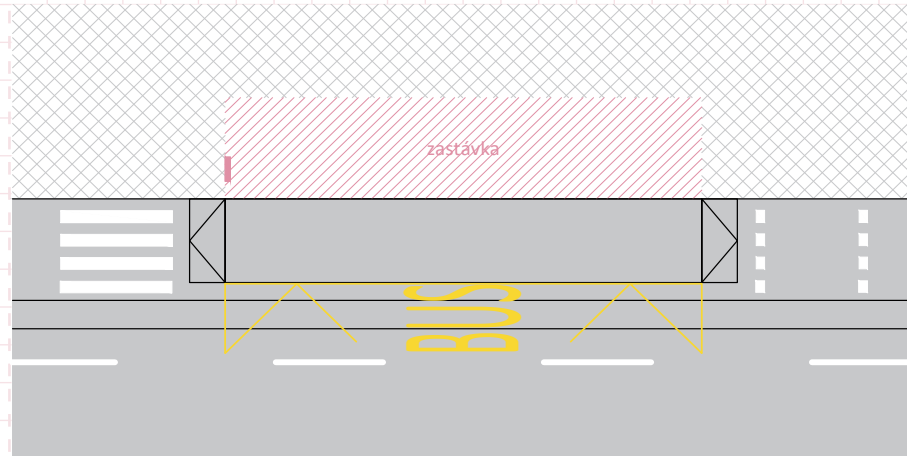
- Zastávka s nástupným ostrovčekom, autobusová/trolejbusová zastávka na električkovom pruhu, Typ V.*
- **Električkové/združené zastávky.**
- Priestor nástupišťa je umiestnený na samostatnom ostrovčeku vsadenom medzi električkovým alebo združeným pásom a vozovkou.
- Používa sa na uliciach zaťažených motorovou dopravou.
- Na hrane s jazdným pruhom je umiestňované zábradlie.
- Použitie v intraviláne.



* podľa STN 736425 (z roku 2019)

Zastávka „viedenského typu“

- Zastávka so zvýšeným jazdným pásom/pruhom (s výbežkom s pohybom vozidiel).*
- **Električkové/združené zastávky.**
- Zastávky sa umiestňujú len výnimočne, ak nie je možné umiestniť zastávku so zastávkovým výbežkom alebo ako dočasné riešenie.
- Cestujúci nastupujú do električky z chodníka cez vozovku zvýšenú na úroveň chodníka.
- Zvýšená vozovka tvorí na strane koľaje nástupnú hranu.
- Povrch vyvýšenej vozovky musí byť jasne odlíšený od nástupišťa a jednoznačne identifikovaný ako vozovka.
- Vhodný na pokojné komunikácie a významné ulice.
- Použitie v intraviláne.



* podľa STN 736425 (z roku 2019)

Všeobecné princípy

Pre umiestňovanie a navrhovanie prístreškov na zastávkach platia všeobecné pravidlá, ktoré je nutné rešpektovať za každých podmienok:

- prvky zastávky by mali svojim dizajnom a umiestnením rešpektovať prostredie, do ktorého vstupujú. Tiež by mali svojim umiestnením vhodne reagovať na priestorové väzby prostredia,
- umiestnenie a dizajn zastávok by mali byť súčasťou konceptu riešenia verejného priestoru už vo fáze návrhu, to platí aj v prípade rekonštrukcie existujúceho verejného priestoru,
- priestor a vybavenie zastávky by malo byť vždy riešené ako jeden celok,
- prístrešky zastávok by nemali tvoriť vizuálnu bariéru vo verejnom priestore a narúšať jeho kompozíciu, preto by sa malo citlivo zväziť umiestnenie prístrešku,
- v urbanizovanom a tiež prírodnom prostredí by sa malo dbať na transparentnosť štandardných prístreškov, aby bol cez prístrešok umožnený pohľad na architektúru v okolí, resp. na krajinu,
- v prípade navrhovania zastávok v historickom prostredí, v blízkosti národných kultúrnych pamiatok a iných významných budov je potrebné vždy zväziť individuálny citlivý prístup (atypické riešenie) k návrhu s prihliadnutím na špecifický kontext bez ohľadu na to, do ktorej kategórie daná zastávka patrí,
- štandardné prístrešky by nemali byť dominantným prvkom vo verejnom priestore. Výnimku tvoria prístrešky na zastávkach kategórie I, resp. II a III b, kde v rámci celkového riešenia priestoru môže byť použité atypické riešenie a tvoriť akcent priestoru,
- zastávky sa odporúča vybavovať prístreškom a nástupištia exponovaných zastávok sa odporúča budovať ako úplne prekryté,
- umiestnenie prístrešku a ostatných prvkov zastávky musí byť prehľadné a logické tak, aby nevznikali kolízne situácie medzi čakajúcimi, nastupujúcimi a prechádzajúcimi cestujúcimi,
- prístrešok by mal byť umiestňovaný v prirodzenom mieste najväčšej koncentrácie cestujúcich na zastávkach v dostatočnej blízkosti miesta zastavenia vozidla MHD,
- prístrešok a ostatné prvky zastávky musia byť umiestnené tak, aby spĺňali všetky kritériá bezbariérového navrhovania,
- prístrešok a ostatné prvky zastávky nesmiú tvoriť bariéru v pohybe pre chodcov a cyklistov, to znamená nesmiú zasahovať do pásu pre chodcov a do cyklistických pásov,
- prístrešok a ostatné prvky zastávky nesmiú brániť vodičom, cyklistom a peším v rozhľadových poliach na križovatkách,
- stavebné prevedenie zastávky by malo umožňovať zachovanie kontinuity prejazdu cyklistov,



- zastávka by mala cestujúcim zabezpečovať dostatočný komfort pre čakanie na verejnú dopravu, čo zahŕňa:
 - na zastávke a v prístrešku by mali byť umiestnené prvky vybavenia, ktoré sú určené kategóriou zastávky,
 - prístrešok MHD by mal byť dostatočne priestorovo dimenzovaný vzhľadom na obrat cestujúcich a význam zastávky,
 - prístrešok MHD by mal cestujúcich chrániť pred poveternostnými podmienkami (slnko, vietor, dážď, ...),
- zastávka by mala byť dostatočne osvetlená verejným osvetlením, osobitne by mal byť osvetlený aj prístrešok,
- z priestoru prístrešku by mal byť dostatočný rozhľad na prichádzajúce vozidlá MHD,
- v rámci snahy o elimináciu bariér vo verejnom priestore je vhodné snažiť sa o maximálnu integráciu prvkov zastávky – napr. používanie multifunkčných panelov v prístreškoch alebo umiestňovanie prvkov zastávky na jeden stĺp,
- v rámci zlepšovania mikroklimy a udržateľnosti je vhodné v blízkosti zastávok umiestňovať zeleň, a to vrátane stiech prístreškov. Toto výrazne napomáha k zvyšovaniu žiadúcej biodiverzity v mestách a prispieva k ochladzovaniu bezprostredného priestoru prístrešku,
- ako súčasť opatrení pre zmiernenie dopadov zmeny klímy je vhodné decentralizovať elektrickú sieť, napríklad inštalovaním udržateľných zdrojov energie na jednotlivé prvky prístrešku (solárne panely na konštrukcii osvetlenia a pod.).

02 Prístrešok s presklenými stenami vhodne dopĺňa a rešpektuje prostredie, do ktorého vstupuje. Prvky zastávky sú vo vzájomnej materiálovej aj farebnej zhode. Zjednodujúco na zastávke pôsobí najmä antracitová farba, zastávka Americké námestie, Bratislava



03 Príklad umiestnenia vegetačnej strechy na prístrešku kvôli podpore biodiverzity v meste. Zároveň prístrešok s plnou vegetačnou strechou môže prispieť k lepšej mikroklimu v meste. Holandsko, Utrecht



04 Čistý dizajn prístrešku s maximom integrovaných prvkov umožnil vytvoriť nástupište bez akýchkoľvek prekážok v pohybe cestujúcich, zachováva dostatočnú mieru transparentnosti a tiež má vysokú estetickú hodnotu. Švajčiarsko



05 Príklad uplatnenia princípu transparentnosti prístreškov. Prístrešok netvorí vizuálnu bariéru a umožňuje pohľad na okolie skrz stenenej časti prístrešku. Bratislava, zastávka Lúky II



06 Prístrešok nie je v súlade s prostredím sídliska, do ktorého vstupuje. Sedlová strecha prístrešku nekorešponduje s panelovými domami zastrešenými plochou strechou. Okrem toho prístrešok má netransparentné steny a svojou dominantnou hmotou púta príliš veľkú pozornosť. Bratislava, zastávka Milana Marečka



07 Príklad zastávky, ktorá kvôli nedostatočným rozmerom resp. počtu prístreškov neposkytuje dostatočný komfort cestujúcim. Bratislava, zastávka Trnavské mýto



Štandardy umiestňovania v priestore

Nástupište

Prístup a pohyb po nástupišti musí byť bezpečný a pohodlný. Ako nástupište je možné použiť priebežný chodník, ak je jeho šírka najmenej taká ako šírka nástupišťa so zabezpečením šírky priebežného chodníka pre pohyb chodcov.

Povrch nástupišťa

- Povrch nástupišťa má byť rovný, nekĺzavý a spevnený.
- **Priečny sklon** nástupišťa musí byť v rozmedzí **0,5 % – 2 %**.
- **Pozdĺžny sklon autobusových/trolejbusových zastávok** nemá prekročiť **4 %** (v zložitých podmienkach 6 %).
- **Pozdĺžny sklon električkových zastávok** nemá prekročiť **5 %**.

Nástupná hrana

- Je časť okraja nástupišťa, ktorá prilieha k miestu, kde zastavuje vozidlo MHD.
- Minimálna dĺžka nástupnej hrany zastávok MHD sa rovná **súčtu dvoch najdlhších vozidiel obsluhujúcich zastávku, zväčšenú o 1 m**.
- Dĺžka nástupnej hrany autobusovej/trolejbusovej zastávky by **nemala presiahnuť 45 m**. V stiesnených podmienkach je možné navrhnuť nástupnú hranu s dĺžkou rovnajúcou sa dĺžke najdlhšieho prevádzkového vozidla MHD.
- Dĺžka nástupnej hrany električkovej zastávky by **nemala presiahnuť 66 m**.

Šírka nástupišťa

- Šírka nástupišťa sa určuje vzhľadom na obrat cestujúcich (súčasný aj výhľadový) a bezpečný a pohodlný pohyb v zmysle STN 73 6425.
- Šírka nástupišťa musí umožňovať vyklopenie plošín zaistujúcich bezbariérový prístup do vozidla MHD, výjazd a otáčanie invalidného vozíka alebo detského kočíka.

Výška nástupišťa

- Výškový rozdiel medzi nástupnou hranou a prvým schodom do vozidla má byť čo najmenší, najviac však 0,16 m.
- Výška nástupnej hrany autobusovej/trolejbusovej zastávky je 0,2 m v odôvodnených prípadoch sa môže výška znížiť.
- Výška nástupnej hrany električkovej zastávky je 0,25 m.

Vodorovná medzera medzi nástupnou hranou a prahom dverí vozidla

- Šírka medzery medzi nástupnou hranou a prahom električky by mala byť maximálne 0,05 m.
- Šírku medzery medzi nástupnou hranou a prahom autobusu je potrebné minimalizovať použitím bezbariérového obrubníka tzv. kasselský obrubník.

Bezbariérové prvky

- Bezbariérový prístup na zastávku je potrebné zabezpečiť pomocou šikmých rámp (typické pre električkové zastávky), sklon rampy je maximálne 1:12, ak je rampa kratšia ako 3 m môže byť sklon aj 1:8.
- Nástupište musí byť vybavené prvkami pre ľudí so zrakovým postihnutím – signálnym a varovným pásom.* Pre viac informácií *pozri* → *Princípy a štandardy povrchov chodníkov*.

* Viac k debarierizačným opatreniam zastávky v TP 048 a vyhláške 532/2002

Priechodná šírka chodníka podľa STN

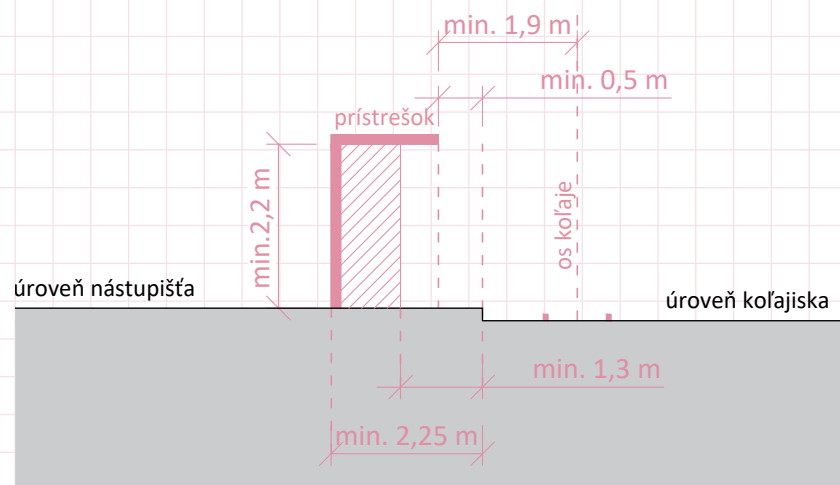
V zmysle STN 73 6110 je nutné zachovať min. priechodnú šírku chodníka:

- **1,75** – ak hranicu tvorí pevná súvislá prekážka (objekt, oplotenie, múr),
- **1,50** – ak hranicu tvorí voľné priestranstvo, ktoré nie je ohraničené pevnou vertikálnou prekážkou (zeleň, zelený pás, nespevnená alebo spevnená neoplotená plocha, ...),
- **1,75** – ak hranicu v rámci jedného riešeného úseku ulice tvoria aj pevné prekážky, aj úseky voľného priestranstva, berie sa, akoby ju tvorila pevná prekážka.
- v prípade peších trás s vysokou intenzitou alebo s výraznými prekážkami na komunikácii treba prihliadať aj na tieto okolnosti a môže dôjsť k rozšíreniu minimálnej požadovanej šírky

Umiestňovanie prístrešku električkovej zastávky

Vybrané minimálne priestorové požiadavky na umiestnenie prístrešku v rámci zastávky v zmysle STN 736425 (2019) sú:

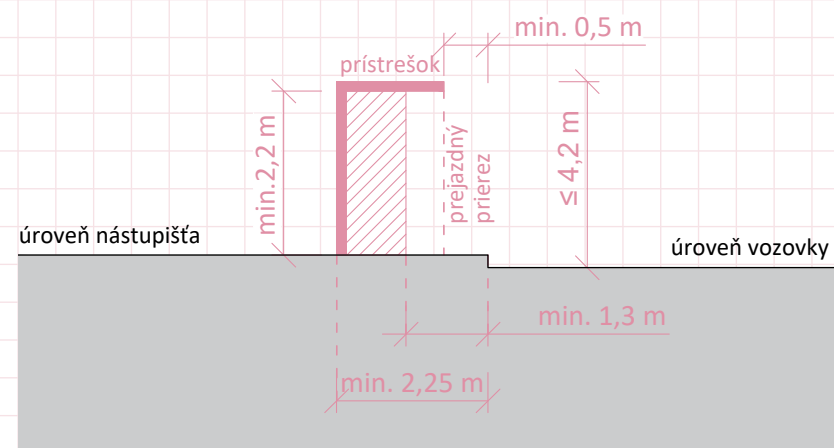
- Strecha prístrešku, ktorej voľná výška je nad temenom koľajníc menšia ako 3 m, musí byť vzdialená min. 0,5 m od nástupnej hrany.
- Vzdialenosť strechy od osi koľajiska je minimálne 1,9 m.



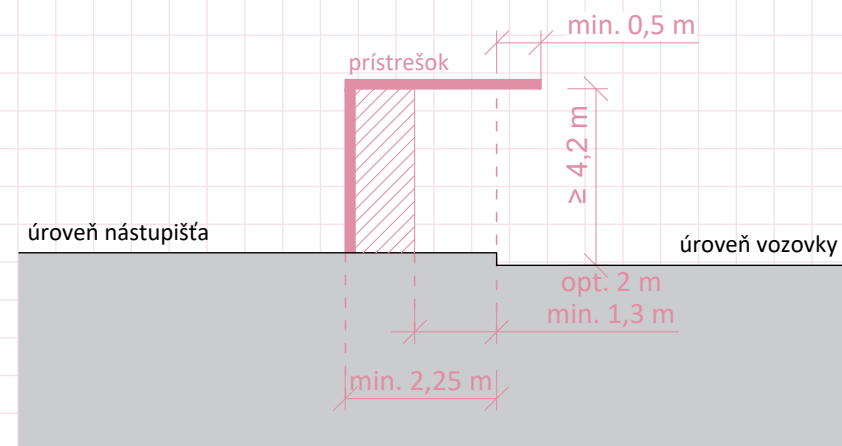
Umiestňovanie prístrešku autobusovej/ trolejbusovej zastávky

Vybrané minimálne priestorové požiadavky na umiestnenie prístrešku v rámci zastávky v zmysle STN 736425 (2019) sú:

- Najmenšia voľná výška prístrešku mimo prejazdneho priestoru komunikácie je 2,2 m.
- Najmenšia vzdialenosť okraja prístrešku alebo jeho súčasti (bočná stena, lavička) od nástupnej hrany je 1,3 m.
- Strecha prístrešku, ktorej voľná výška nad vozovkou je menšia ako 4,2 m, musí byť vzdialená 0,5 m od nástupnej hrany.

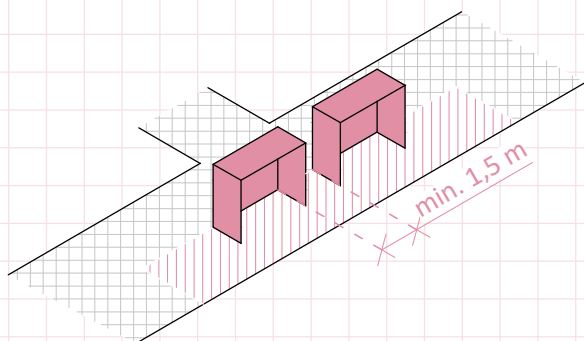


- Najmenšia voľná výška zastrešenia nad vozovkou samostatného pruhu je 4,2 m. Presah zastrešenia cez nástupnú hranu sa odporúča minimálne 0,5 m.



Vzájomná poloha a počet prístreškov

- Na zastávku sa odporúča umiestňovať jeden alebo dva prístrešky
- Je vhodné voliť radšej jeden väčší prístrešok ako viaceré menšie.
- Dva prístrešky sa odporúčajú najmä tam, kde priestorové podmienky neumožňujú osadiť väčší prístrešok, je potrebné nadviazať na významný peší ťah, jeden prístrešok by bol príliš dlhý (napr. električkové radiály) alebo je žiaduce rozptýliť cestujúcich v rámci nástupišťa.
- V odôvodnených prípadoch pri zložitých priestorových pomeroch (stromy v blízkosti zástavky, rôzne stĺpy trakčného vedenia, ktoré nie je možné premiestniť, atď.) alebo pri zvyšovaní kapacity dopĺňaním už existujúcich prístreškov je možné umiestniť aj tretí prístrešok.
- Prístrešky by mali byť od seba vzdialené minimálne 1,5 m.

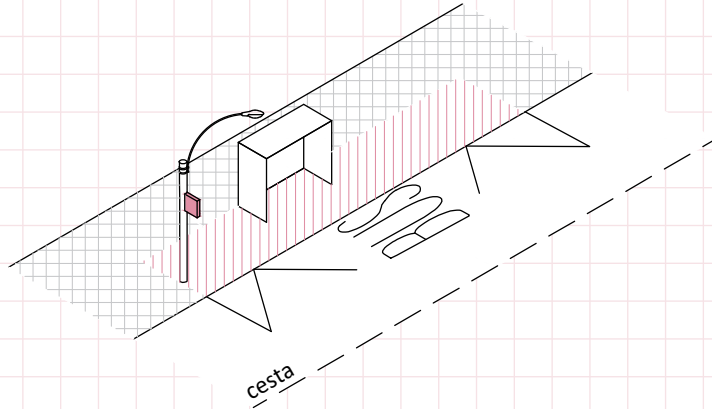


Umiestňovanie označníka

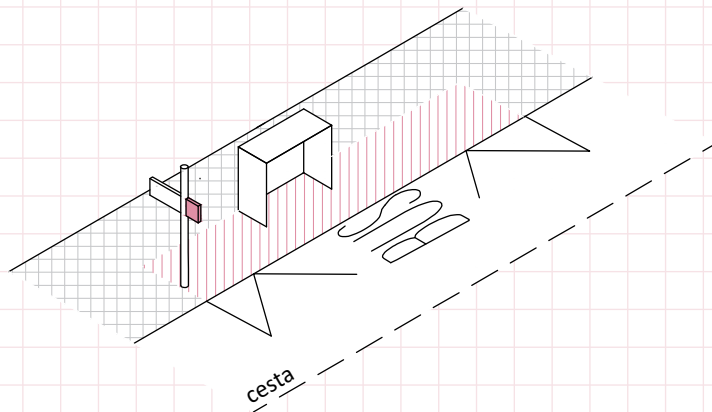
- Označník sa umiestňuje na začiatku každého nástupišťa – miesto zastavenia čela vozidla verejnej dopravy.
- Označník musí byť umiestnený v takej polohe, aby vozidlo MHD pri zastavení čelom pri ňom alebo druhé vozidlo v zastávke netvorilo prekážku v premávke a chodcom.
- Označník by mal byť umiestnený tak, aby bol viditeľný pre všetkých účastníkov cestnej premávky.
- Označník (zastávkový stĺpik, moduly, vitrína ak je súčasťou) musí byť umiestnený min. 0,6 m od nástupnej hrany – bezpečnostné pásmo vozidiel MHD.
- Moduly označníka sú vždy umiestnené kolmo na os zastávkového pruhu.
- Pokiaľ prístup k zastávke prechádza okolo označníka, musí sa v mieste označníka zachovať priechodná šírka min. 1,3 m.
- Ak sú moduly označníka otočené smerom k nástupnej hrane, vzdialenosť ľavého okraja označníka od nástupnej hrany je min. 0,6 m a max 2 m.
- V prípade, že na zastávke nie je prístrešok a na zastávkový stĺpik bude umiestnená aj vitrína na cestovné poriadky, je potrebné zvážiť umiestnenie zastávkového stĺpika vzhľadom na počet a rozloženie vitrín.
- Označník je vhodné umiestňovať na už existujúce stĺpy vo verejnom priestore (stĺpy verejného osvetlenia, stĺpy trakčného vedenia), prípadne sa snažiť o maximálnu integráciu s ďalšími prvkami priestoru, napr. umiestňovať ho na spoločný stĺp s EIT.

Pre osadenie označníka sú prípustné nasledovné riešenia (zoraďené od najviac preferovaného po najmenej):

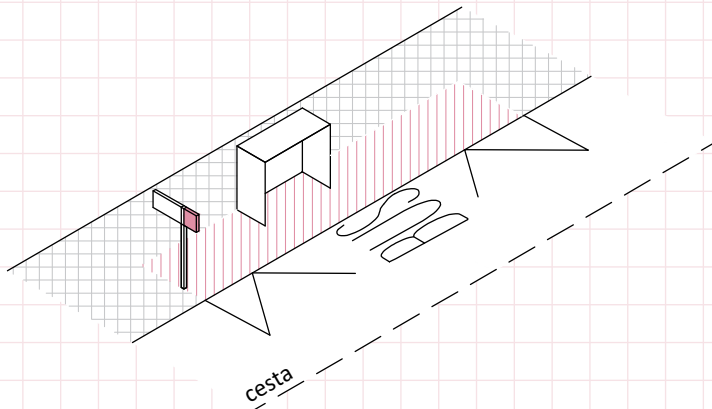
- Integrovaný s existujúcimi stĺpmi (stĺpy VO, stĺpy trakčného vedenia).



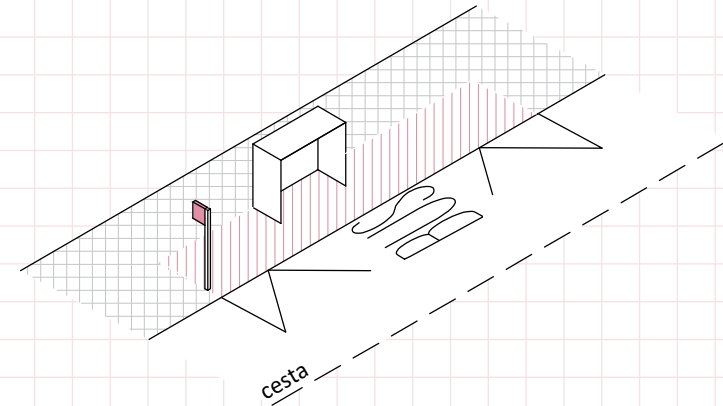
- Integrovaný s existujúcimi stĺpmi (stĺpy trakčného vedenia) a EIT.



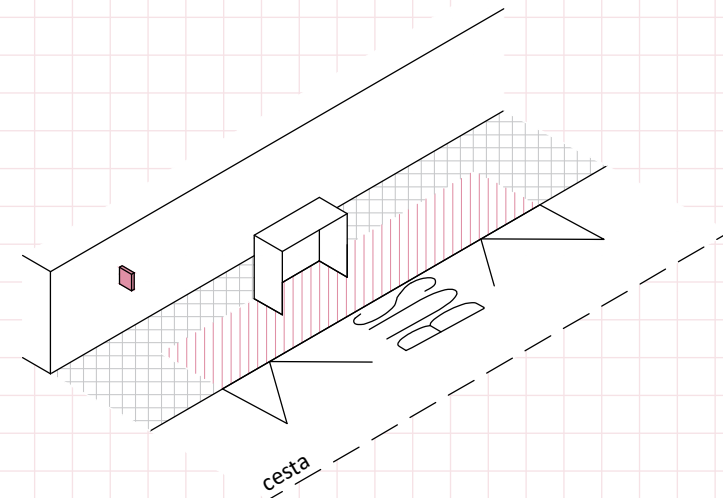
- Osadený s EIT na zastávkovom stĺpiku.



- Osadený na zastávkovom stĺpiku.

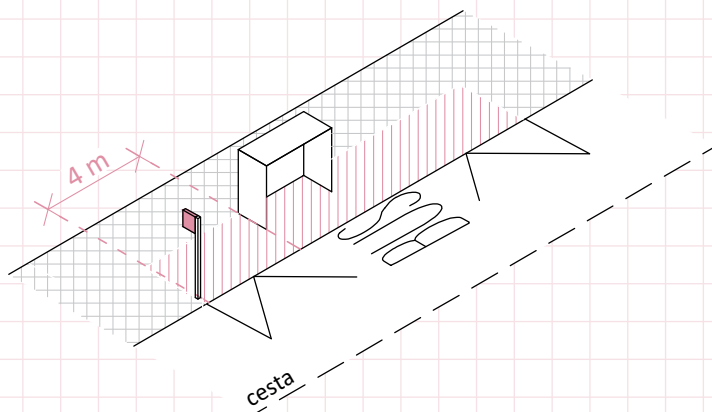


- Osadený na fasáde budovy (len vo výnimočných situáciách).

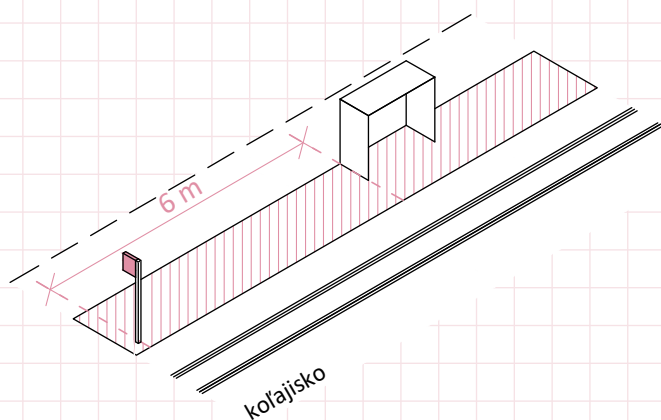


a. vzhľadom na prístrešok autobusovej/trolejbusovej zatsávky

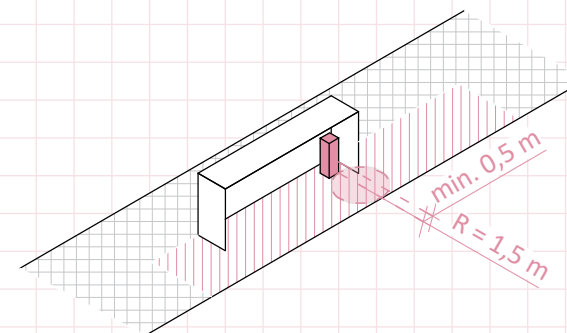
- Prístrešok je potrebné umiestniť 4 m od označníka.
- Ak sa v tomto priestore nachádza prekážka (stĺp, strom, a pod.), túto vzdialenosť je vhodnejšie zväčšiť.

**b. vzhľadom na prístrešok električkovej zastávky**

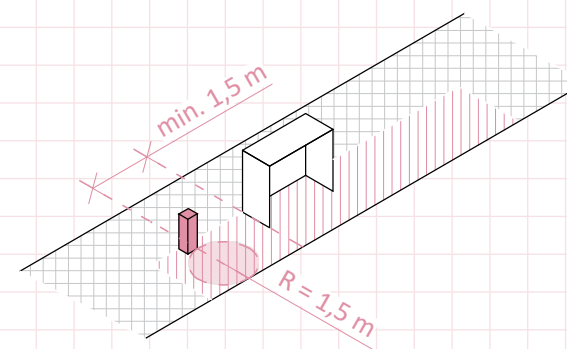
- Prístrešok je potrebné umiestniť 6 m od označníka.
- Ak sa v tomto priestore nachádza prekážka (stĺp, strom, a pod.), túto vzdialenosť je vhodnejšie zväčšiť.

**Umiestňovanie automatov na lístky**

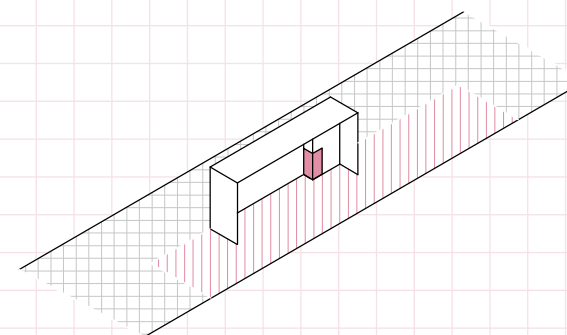
- V prípade väčších prístreškov je vhodné umiestňovať automat na lístky v rámci prístrešku. (pozri → kapitola Dizajn/Vzájomná poloha prvkov prístrešku)



- Ak je veľkosť prístrešku menšia ako 8 metrov, automat možno umiestniť mimo prístrešku na ploche nástupištia tak, aby nebol bariérou pre čakajúcich, nastupujúcich a prechádzajúcich osôb.
- V prípade umiestnenia automatu v blízkosti prístrešku je potrebné zachovať priechodnú šírku 1,5 m.



- V prípade umiestnenia automatu v prístrešku treba dbať na jeho vzdialenosť od konštrukcií prístrešku min. 0,5 m (údržba a obsluha automatu).

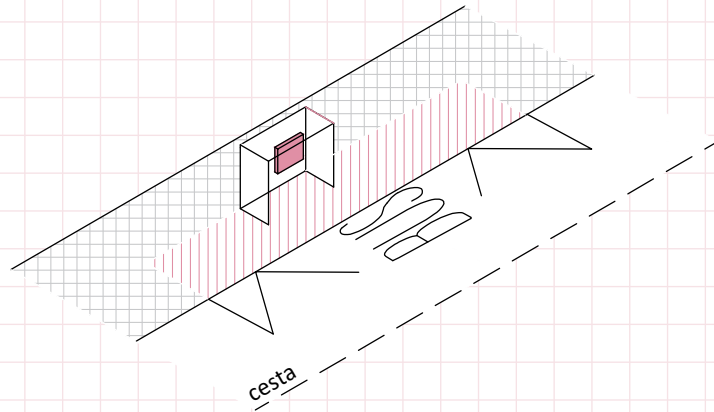


Umiestňovanie informačnej vitríny

- Výška osadenia informačnej vitríny je **max. 1,2 m nad úrovňou príľahlého terénu/chodníka.**
- Ak sa vitrína nachádza v prístrešku, **nesmie byť umiestnená nad lavičkou.**

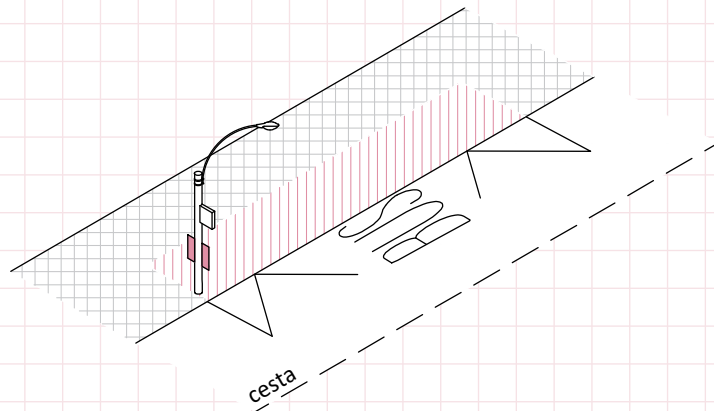
Pre osadenie označníka sú prípustné nasledovné riešenia (zoraďené od najviac preferovaného po najmenej):

- Osadená v prístrešku.

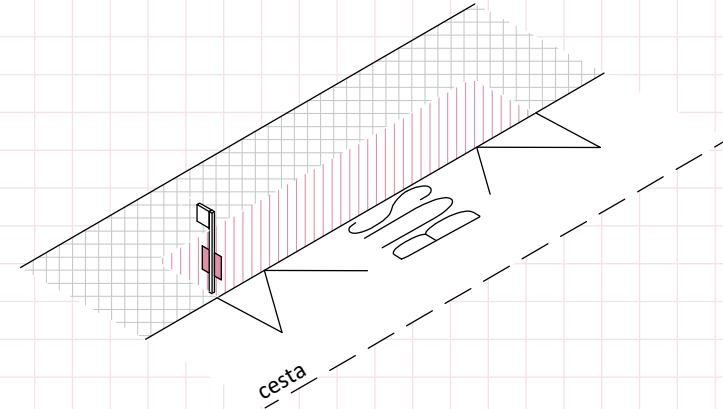


Ak sa na zastávke nenachádza prístrešok, vitrína je osadená:

- Spolu s označníkom na existujúcom stĺpe.



- Spolu s označníkom na zastávkovom stĺpiku.

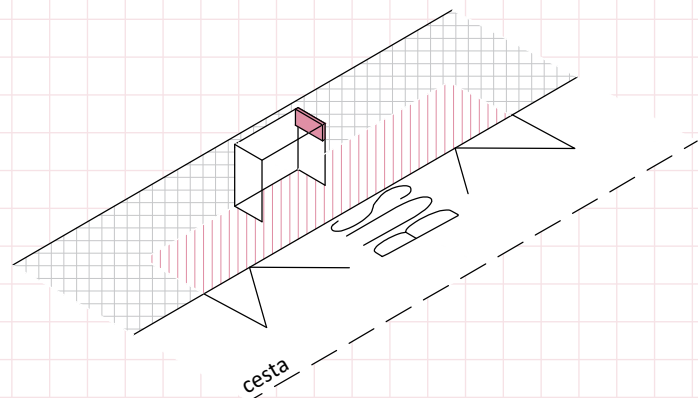


Umiestňovanie elektronickej informačnej tabule

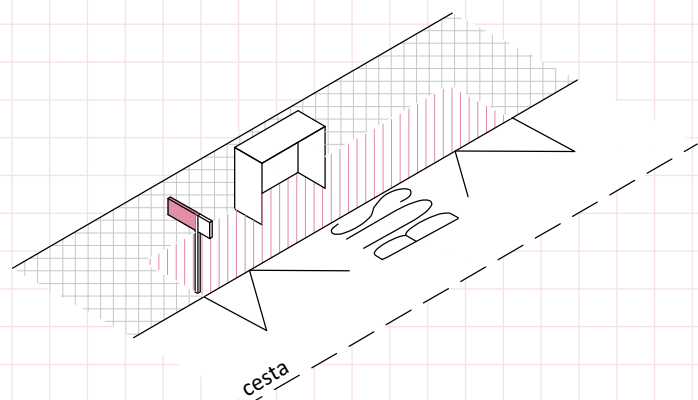
- Pri osadení tabule musí byť zachovaná podchodná výška min. 2,2 m.

Pre osadenie a dizajn EIT sú prípustné nasledovné riešenia (zoradené od najviac preferovaného po najmenej):

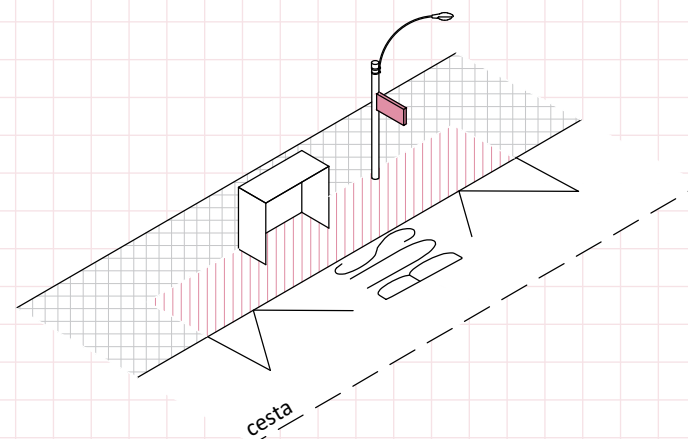
- Integrovaná do prístrešku.
- Podvesená na nosnú konštrukciu strechy prístrešku.



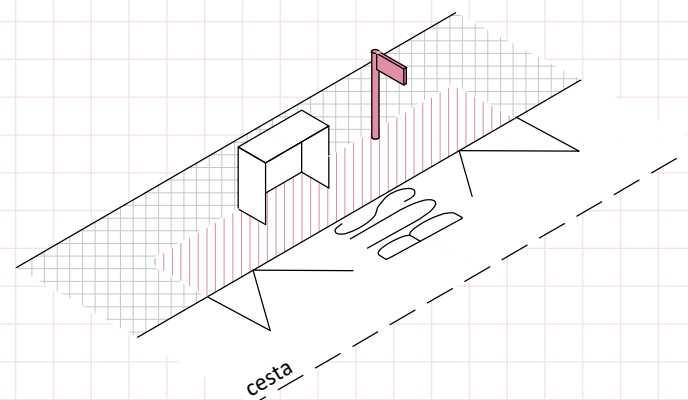
- Osadená s označnikom na jednom nosnom stĺpe.



- Integrovaná s existujúcimi stĺpmi (stĺpy VO, stĺpy trakčného vedenia).

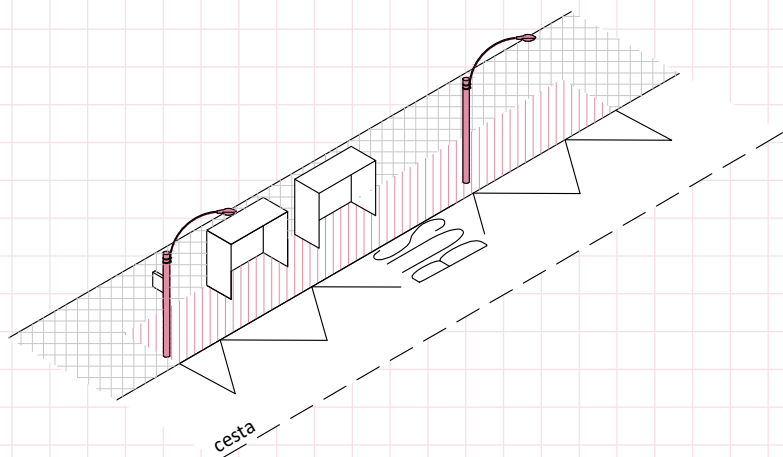


- Osadená na samostatnom stĺpe.

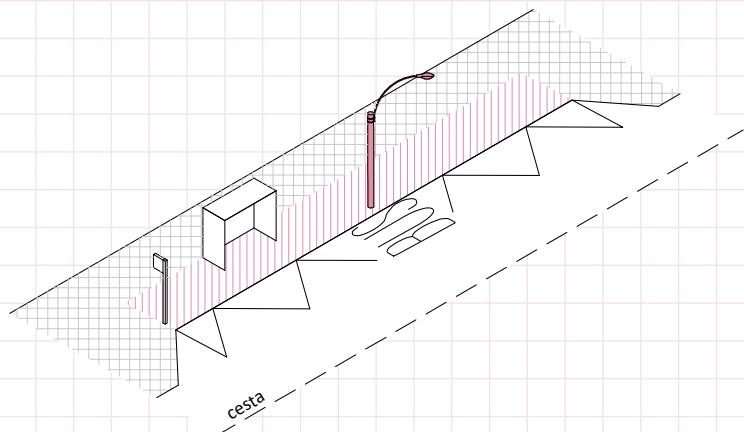


Umiestňovanie verejného osvetlenia

- Zastávka by mala byť osvetlená verejným osvetlením.
- Stožiar verejného osvetlenia alebo samotnú zastávku je vhodné umiestňovať tak, aby stožiar VO bol umiestnený v polohe na začiatku zastávky, čím by na stožiaroch mohla byť integrovaná ďalšia funkcia – napr. osadený označnik zastávky.
- Stožiar sa na nástupišti nesmie umiestňovať na ploche medzi prístreškom a nástupnou hranou.
- Ak je zastávka dlhšia ako maximálny možný rozostup dvoch stožiarov VO, tak sa druhý stožiar umiestňuje v rámci nástupišťa.

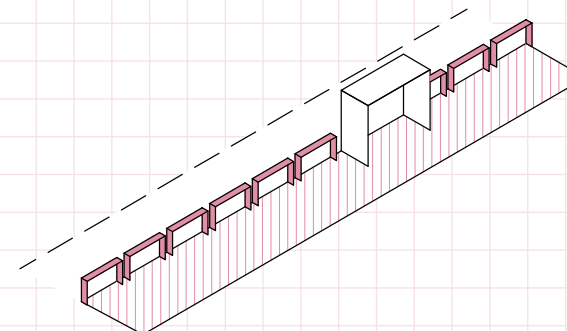


- Pri zálivových zastávkach dlhších ako maximálny možný rozostup dvoch stožiarov VO je vhodné umiestniť max. 1 stožiar v rámci nástupišťa. Najvhodnejšie je stožiar umiestniť v strede zastávky.
- Pre viac informácií pozri → *Princípy a štandardy verejného osvetlenia.*



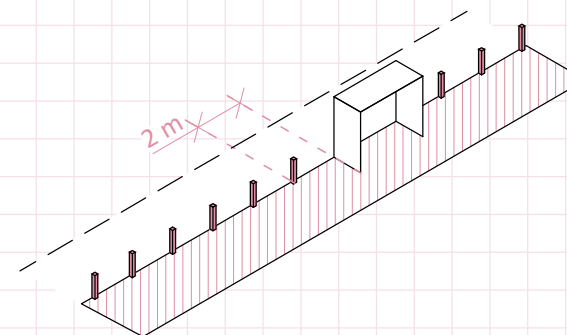
Umiestňovanie zábradlia

- Ak sa na zastávke nachádza zábradlie v línii prístrešku, zábradlie v mieste prístrešku je nutné vynechať.



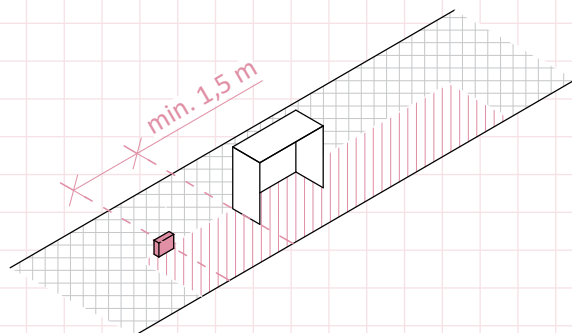
Umiestňovanie stĺpikov

- Ak sa na zastávke nachádzajú stĺpiky, je potrebné ich umiestňovať v zadnej línii prístrešku.
- Stĺpiky v mieste prístrešku je potrebné vynechať.
- Pre viac informácií pozri → *Princípy a štandardy osádzania stĺpikov.*

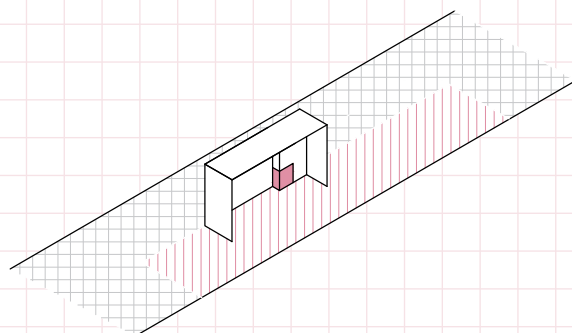


Umiestňovanie smetných košov

- Samostatne stojace smetné koše sa nesmú umiestňovať do priestoru alebo v blízkosti prístrešku.
- Smetné koše by sa mali umiestňovať na začiatku alebo konci nástupišťa vždy min. 1,5 metra od prístrešku.
- Pred vstupom na nástupište je vhodné zvážiť umiestnenie smetného koša s popolníkom. Zároveň platí, že v rámci nástupišťa sa smetné koše s popolníkom nesmú umiestňovať.

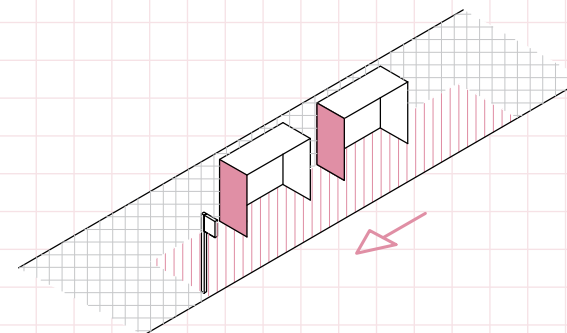


- Jediná výnimka, kedy je možné umiestniť koše v rámci prístrešku, je integrácia v rámci multifunkčného panelu prístrešku.



Umiestňovanie reklamy

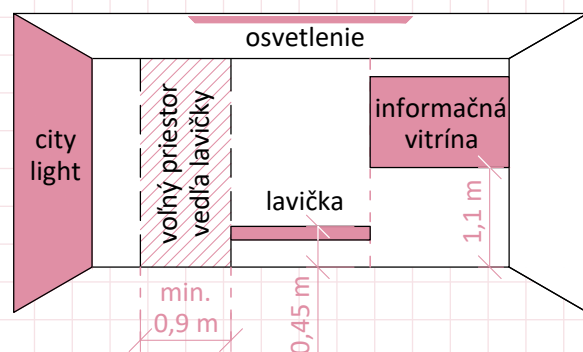
- V jednom prístrešku je možné umiestniť len jeden citylight s reklamou.
- Citylight by sa mal umiestňovať ako bočná stena prístrešku – a to tá, z ktorej strany neprichádzajú vozidlá verejnej dopravy.
- Citylight by mal tvoriť integrálnu súčasť konštrukcie a dizajnu prístrešku. Tvarom a dizajnom má nadväzovať na architektúru prístrešku.



- Citylight sa môže veľmi výnimočne so súhlasom hl. mesta Bratislava umiestniť aj v rámci zadnej steny prístrešku za dodržania týchto podmienok:
 - Ak neexistuje možnosť osadiť ho namiesto bočnej steny (napr. úzke chodníky).
 - Dĺžka prístrešku je min. 4 m.
 - Informačná vitrína s informáciami o cestovnom poriadku MHD nemá byť umiestnená vedľa citylightu. Zároveň informačná vitrína nemôže byť umiestnená nad lavičkou.
 - Vždy uprednostniť umiestnenie funkčného prvku v prístrešku (napr. automat na lístky) pred umiestnením citylightu.
 - V historickom prostredí, v blízkosti národných kultúrnych pamiatok, v ich ochranných pásmach a predpoliach, v blízkosti významných a architektonicky hodnotných budov a vo významných verejných priestoroch nie je možné osádzať citylighty na zadnej stene za žiadnych podmienok.
- Ak je súčasťou prístrešku multifunkčný panel, je možné citylight umiestniť len v rámci neho.
- Na prístrešok je neprípustné umiestňovať akúkoľvek inú formu reklamy (napr. lepiť reklamu na steny prístrešku a pod.).

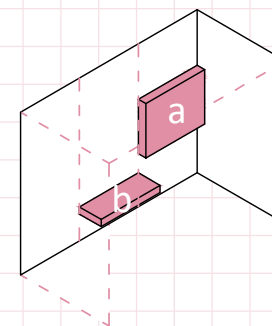
Poloha integrovaných prvkov prístrešku

- Prvky by mali byť umiestnené tak, aby boli dostupné a funkčné.
- **Základné prvky prístrešku:**
 - Informačná tabuľa s informáciami pre cestujúcich.
 - Osvetlenie.
- **Voliteľné prvky prístrešku:**
 - Lavička – voliteľná podľa konkrétnych priestorových podmienok – šírky chodníka (pozri → kapitola Modelové situácie).
 - Citylight – voliteľný podľa konkrétnych priestorových podmienok – šírky chodníka (pozri → kapitola Modelové situácie).
- Informačná vitrína by nemala byť umiestnená nad lavičkou.
- Minimálne z jednej strany lavičky musí byť ponechaný voľný priestor v min. šírke 0,9 m (napr. pre invalidný vozík alebo kočík).
- Vo veľkých prístreškoch je vhodné umiestňovať viac lavičiek a nechávať medzi lavičkami prázdne moduly.
- Výška hornej hrany sedacej časti lavičky by mala byť min. 0,45 m.
- Výška osadenia informačnej vitríny je min. 1,1 m nad úrovňou príslušného terénu/chodníka.
- Citylight je možné umiestniť len ako tú bočnú stenu prístrešku, ktorá je umiestnená ďalej od smeru prichádzajúcich vozidiel MHD.
- Umisťovať citylight v rámci zadnej steny prístrešku je neprípustné.
- Osvetlenie má byť integrované do strechy prístrešku.

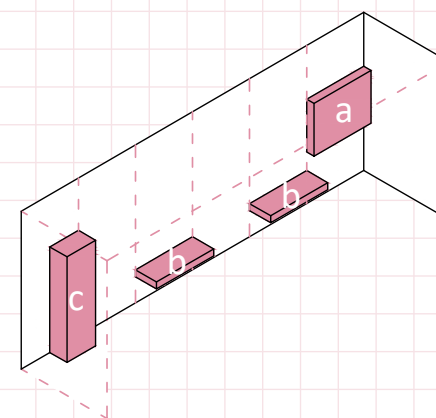


Schémy usporiadania prvkov prístrešku podľa jeho veľkosti*

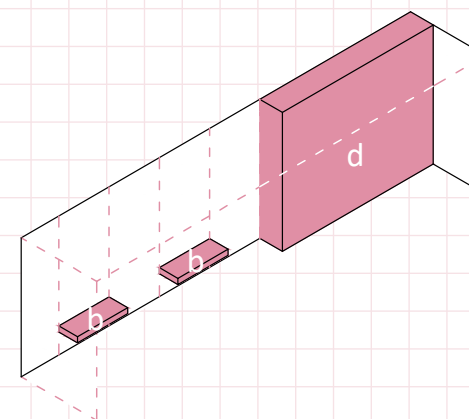
Prístrešok šírka 3 m



Prístrešok šírka 6 m



Prístrešok šírka 8 m



a - informačná vitrína
b - lavička
c - automat na lístky
d - multifunkčný panel

* Schémy sú len orientačné a slúžia ako základný návod pre usporiadanie prvkov prístrešku. Pri návrhu vždy treba zohľadniť všetky funkčné a iné požiadavky platné pre konkrétnu situáciu.

Dizajn

Dizajn/prístrešok

V meste podľa kategórie zastávky, ale tiež podľa charakteru miesta umiestňujeme z hľadiska dizajnu dva typy prekrytí nástupíšť – štandardné prístrešky a potom špecifické atypické prípady popísané na konci kapitoly (viac pozri → *Atypické riešenia*). Stanovenie dizajnu štandardného prístrešku vychádza zo snahy do určitej miery unifikovať prístrešky na území mesta. Neznamená to, že musia byť úplne rovnaké, ale mali byť spĺňať stanovené všeobecné kritériá dizajnu.

V tejto kapitole sú uvedené všeobecne odporúčané kritériá pre dizajn prístreškov, ale tiež sú tu spomenuté atypické prípady so všeobecnými kritériami. Prístrešky je vhodné používať vo väčšine prípadov, najmä v nižších kategóriách zastávok.

Atypické riešenia (napr. rôzne druhy prestrešení), pri ktorých je vhodný individuálny prístup k architektonickému stvárneniu, je vhodné používať najmä v kategóriách vyšších, veľmi výnimočne aj nižších (viac pozri → *Atypické riešenia*).

Všeobecné požiadavky na dizajn prístrešku sú:

- funkčnosť
- staticky odolná konštrukcia
- odolnosť voči nárazom
- odolnosť voči poveternostným vplyvom (vietor, zrážky, vlhkosť, ...)
- odolnosť voči vandalizmu
- dôraz na kvalitný detail
- ľahká údržba materiálov
- trvanlivosť materiálov
- farebná stálosť materiálov
- ľahká vymeniteľnosť poškodených prvkov
- ľahký prístup k informáciám o verejnej doprave
- transparentnosť
- bezbariérovosť
- bezpečnosť (osvetlenie)
- komfort (vybavenosť prvkami)
- vzájomný farebný a materiálový súlad prvkov prístrešku a zastávky

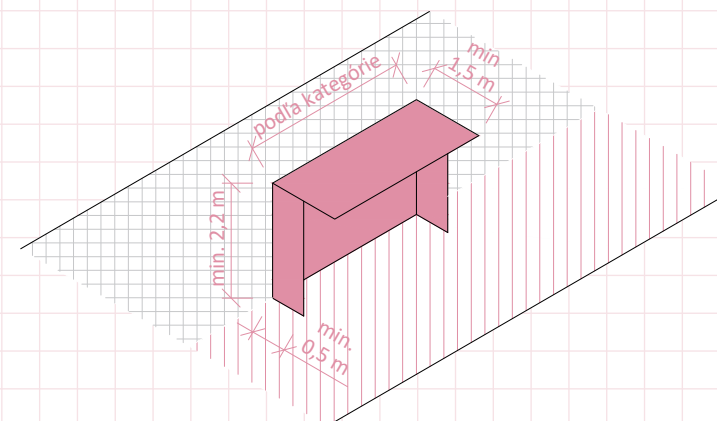
Velkosť prístrešku

Optimálne rozmery prístreškov:

- celková šírka strechy aspoň 1,5 m,
- podchodná výška prístrešku aspoň 2,2 m,
- min. hĺbka bočnej steny prístrešku 0,5 m,
- min. dĺžka prístrešku – určená kategóriou zastávky (pozri → kapitola *Kategórie zastávok*).

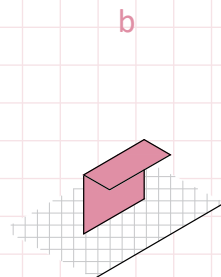
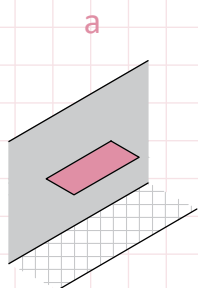
Výnimočne v stiesnených podmienkach je možné použiť minimálne rozmery prístrešku, ktoré definuje norma STN 73 6425 (2019) (pozri → kapitola *Zásady umiestňovania v priestore/Usporiadanie nástupišťa električkovej zastávky podľa STN* a kapitola *Zásady umiestňovania v priestore/Usporiadanie nástupišťa autobusovej/trolejbusovej zastávky podľa STN*).

Konkrétnu dĺžku prístrešku určuje DPB na základe počtu nástupov na danej zastávke.



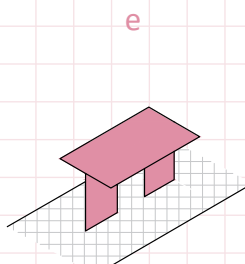
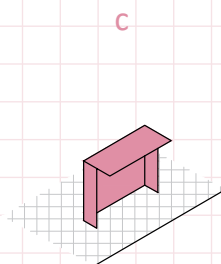
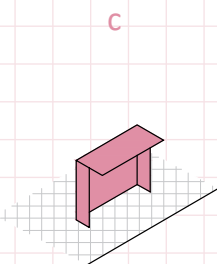
Typ a tvar prístrešku

- Typ a tvar štandardného prístrešku ovplyvňujú priestorové podmienky a stavebný typ zastávky (pozri → *Princípy a štandardy zastávok*).
- V prípade významných zastávok a zložitých priestorových podmienok je vhodné použiť atypický tvar prístrešku alebo prestrešenia, ktorý rešpektuje danosti situácie (pozri → *Manifest verejných priestorov/ Atraktívne mesto*).
- Základné typy prístreškov:



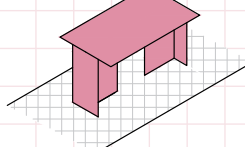
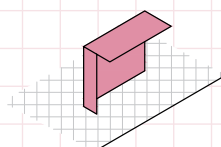
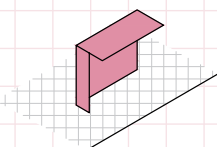
a – samostatná strecha kotvená na zvislú konštrukciu – múr/stena/budova/plot

b – prístrešok so zadnou stenou bez bočných stien



c – prístrešok s dvoma bočnými stenami/ s jednou bočnou stenou min. šírky

d – prístrešok s dvoma bočnými stenami/ s jedným citylightom a s jednou bočnou stenou



e – obojstranný prístrešok s vynechaným modulom v rámci zadnej steny – bez bočných stien/s bočnými stenami.

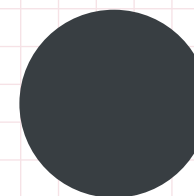
Ak to miestne priestorové pomery dovoľujú, vždy by mal byť **preferovaný typ prístrešku s bočnými stenami**. Pri obojstrannom prístrešku je **dôležité vynechať voľné moduly umožňujúce priečny pohyb**. Typ prístrešku sa zvolí podľa konkrétnej priestorovej situácie tak, aby boli dodržané pravidlá umiestňovania prístreškov – min. voľná šírka nástupišťa, priečnodá šírka chodníka, atď. (pozri → *Modelové situácie*).

Materiál, povrchová úprava, farba prístrešku

Na konštrukčné prvky prístrešku je vhodné používať oceľ, ako podhľad a tiež na krytinu strechy je možné využívať hliník. Výplne otvorov kvôli maximálnej transparentnosti by mali byť z bezpečnostného skla. Tiež je vhodné používať drevené prvky – napr. na sedáciu časť lavičky, prípadne ako podhľad. Vzhľadom na dôležitý princíp využívania lokálnych zdrojov a tiež kvôli odolnosti a dlhej životnosti v exteriéri je najvhodnejšie používať agátové drevo. Prípustné sú aj exotické druhy dreva vhodné na vonkajšie použitie.

Všetky oceľové prvky by mali byť pozinkované a opatrené práškovou farbou. Drevené prvky by mali byť bez povrchovej úpravy.

antracitová
RAL 7016



Vo všeobecnosti sa ako zjednocujúca farba všetkých kovových prvkov vo verejnom priestore Bratislavy používa farba v odtieni antracitová RAL 7016. Konštrukciu prístrešku, jeho vybavenie a tiež vybavenie celej zastávky je potrebné navrhovať v rovnakom farebnom odtieni, prípadne ich vzájomne zladíť.



08 Prvky zastávky sú vhodne vzájomne zjednotené antracitovou farbou. zastávka Záhumeniec, Bratislava

Nosná konštrukcia prístrešku

- Musí byť dostatočne staticky odolná.
- Nosnú konštrukciu prístrešku tvoria oceľové stĺpy a spojovacie nosníky, na ktorých sú osadené bočné steny (prípadne CLV) a konštrukcia strechy prístrešku.
- Počet nosných stĺpov nie je bližšie určený – závisí od celkového architektonického a konštrukčného riešenia prístrešku a jeho veľkosti.
- Typ profilov: otvorené aj uzavreté.
- Materiál: pozinkovaná oceľ s práškovou farbou v odtieni RAL 7016 antracitová.
- Kotvenie všetkých prvkov prístrešku do betónového základu musia byť riešené pod úrovňou povrchu zastávky.

Strecha prístrešku

- tvar strechy: pultová so sklonom do 10 stupňov
- Z dôvodu prehrievania sa odporúča používať nepriehľadné materiály, prípadne materiály s ochranou proti UV žiareniu.
- Nosnú konštrukciu strechy tvoria oceľové profily .
- Strecha musí byť správne odvodnená – smerom k zadnej strane prístrešku dostatočne vyspádovaná vzhľadom na použitý materiál krytiny.
- Odvodnenie strechy môže byť riešené:
 - samospádom,
 - žlabom skrytým v streche a zvodom ukrytým v nosných stĺpoch prístrešku.
- Podhľad prístrešku musí kvôli jednoduchej údržbe byť ľahko umývateľný – mal by byť hladký, prípustný je aj jemný reliéf.

Možné prevedenia strešnej konštrukcie prístrešku

a. Strechy z nepriehľadných materiálov

- konštrukcia: kovové (napr. hliník) sendvičové panely uložené v spáde v odtieni RAL 7016 antracitová
- podhľad:
 - plech vo farbe RAL 7016 antracitová,
 - dosky z agátového dreva bez povrchovej úpravy.

b. Vegetačné strechy

- V rámci podpory biodiverzity v meste je vhodné použiť vegetačnú strechu, a to najmä v rámci ostrovčekov elektrických radiál (zastávky kategórie C1) a priľahlých autobusových zastávok.
- Nosná konštrukcia: oceľové profily opatrené práškovou farbou v odtieni RAL 7016, ukladané v spáde.
- Min. hrúbka substrátu sa odporúča 50 mm.
- Typ výsadby: rozchodníky (o inom type výsadby uvažovať jedine v prípade atypických riešení pri kategóriách zastávok A, príp. B).
- Podhľad:
 - plech vo farbe RAL 7016 antracitová,
 - dosky z agátového dreva bez povrchovej úpravy.

c. Strechy z transparentných materiálov

- Konštrukcia: tabule z bezpečnostného skla uložené na pozinkovaných oceľových profiloch opatrených práškovou farbou v odtieni RAL 7016 ukladaných v spáde.
- Nepoužívať číre sklo z dôvodu prehrievania prístrešku.
- Nepoužívať transparentné plastové materiály.
- Sklo by malo mať celoplošnú povrchovú úpravu, ktorá bráni priamemu prenikaniu slnečných lúčov (UV fólia, sieťotlač).
- K použitiu transparentných striech pristupovať len v zatienených miestach (budovami, stromami).

09 Vhodný typ stĺpkovej konštrukcie. Na obrázku je príklad sieťotlače, ktorá je nositeľom vizuálnej identity miesta – erb mestskej časti. Vzor sieťotlače na zastávke nepokrýva sklenú plochu rovnomerne a dostatočne husto. Prístrešok má hliníkový podhľad s jemným reliéfom. **zastávka**
Nám. sv. Františka, Bratislava



10 Príklad možného riešenia konštrukcie prístrešku s pultovou strechou v antracitovom odtieni. Pultová strecha s malým sklonom je vhodný tvar strechy, pretože je jednoduchý a vizuálne najmenej nápadný v priestore. **Bratislava**



11 Jednou z možností riešenia je nosná koštruktúra na stĺpoch s nosníkmi s väčším rozponom umožňujúca zachovať transparentnosť. Zároveň ide o príklad sieťotlače so vzorom, ktorým nie je sklená plocha pokrytá rovnomerne a dostatočne husto. Hladký umývateľný podhľad by bol vhodnejší v antracitovom odtieni. **zastávka**
Záhumenice, Bratislava



12 Nosný stĺp umiestnený uprostred prístrešku nie je veľmi vhodný typ koštruktúcie, pretože znižuje priestor prístrešku a pôsobí bariérovne. rne a dostatočne husto. **zastávka**
Hodžovo námestie, Bratislava



13 Príklad vegetačnej strechy s rozhodníkmi nenáročnými na údržbu.



14 Používanie netransparentnej betónovej konštrukcie sa neodporúča. Sedlový tvar strechy nezapadá do prostredia. **zastávka**
Milana Marečka, Bratislava



Zadné a bočné steny prístrešku

- Zadné a bočné steny sú tvorené sklenenými tabuľami z číreho bezpečnostného skla.
- Sklenené výplne nesmú byť polepené žiadnym typom reklamy.
- Sklenenú výplň otvorov je vhodné členiť na segmenty z dôvodu jednoduchej vymeniteľnosti v rámci opravy poškodeného skla.
- Segmenty by mali byť členené pozdĺž celej výšky prístrešku, možné je členiť ich dodatočne ešte aj v polovici výšky.
- Sklenené tabule majú byť od povrchu nástupišťa výškovo odsadené min. 50 mm.
- Spodná hrana sklenených tabúľ musí byť vždy vo vodorovnej línii aj v prípade osádzania prístrešku v teréne.
- Preferovaný spôsob kotvenia bočnej steny je na nosný stĺp prístrešku.
- Jednu bočnú stenu je možné nahradiť citylightom pre reklamné a informačné účely (*pozri* → kapitola Dizajn/Prvky prístrešku/Citylight).



15 Príklad vhodného kotvenia bočnej steny do nosného stĺpu prístrešku, ktorý nepotrebuje dodatočné kotvenie do povrchu nástupišťa. zastávka Americké námestie, Bratislava



16 Nevhodný príklad sieťotlačie, ktorá je príliš nahusto, čím sa stráca žiadaný efekt transparentnosti prístrešku. zastávka Drobného, Bratislava



17 Príklad netransparentného prístrešku polepeného reklamou. Akákoľvek reklama na prístrešku s výnimkou reklamy v rámci integrovaného citylightu je neprípustná. zastávka Zimný štadión, Bratislava

Úprava sklenených stien prístrešku proti nárazu vtákov

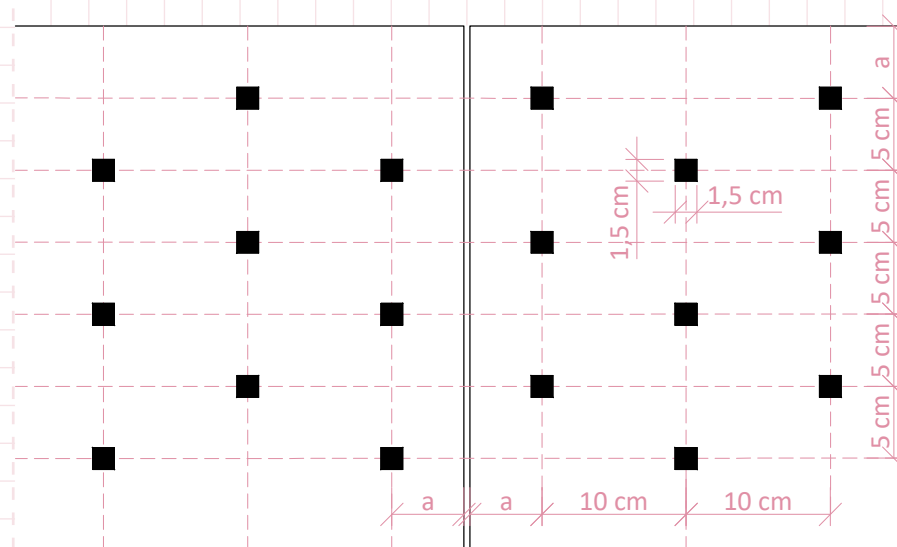
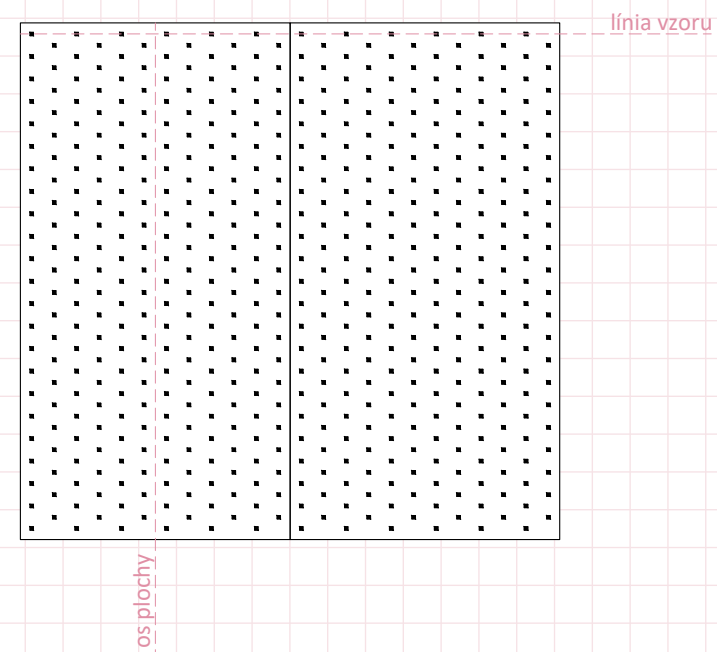
- Úpravu stien proti nárazu vtákom je potrebné použiť v prístreškoch, ktoré určí odborník na životné prostredia a ochranu prírody.
- V prípade kategórií A, B, C1 grafika sieťotlačie môže byť nositeľom vizuálnej identity miesta (napr. logo mestskej časti, pomenovanie zastávky, grafický koncept).

a. Nové prístrešky

- Vzor sieťotlačie rovnomerne pokrýva plochu sklenenej steny prístrešku.
- Základom vzoru je štvorec.
- Vzor musí byť umiestnený na plochu steny symetricky na os plochy.
- Vzor na všetkých častiach steny musí byť v jednej línii.
- Štvorce vzoru nesmú končiť na hrane plochy, vždy je potrebné zachovať voľný priestor medzi hranou plochy a vzorom, ktorá je vo všetkých krajných častiach plochy rovnaká.
- Úprava skla s použitím vzoru musí byť, trvalá, farebne stála a odolná voči povetnostným podmienkam, oderu, poškarabaniu a UV žiareniu.

b. Existujúce presklené prístrešky

- V prípade existujúcich prístreškov je vhodné na sklené steny používať nálepky proti nárazu vtákov.
- Tvar a farebnosť je rovnaká ako vyššie pri trvalej úprave sklenených stien.



Lavička v prístrešku

- Lavička vrátane jej kotvenia musí byť súčasťou konštrukcie prístrešku.
- Veľkosť lavičky je potrebné prispôbiť veľkosti prístrešku.
- Každá lavička má mať maximálne šírku jedného modulu.
- Predná hrana sedacej časti musí byť zaoblená.
- Použitie predeľovacích madiel je menej vhodné riešenie.
- Materiál sedacej časti:
 - Preferovať agátové drevo bez povrchovej úpravy – odolné drevo z lokálnych zdrojov (prípadne exotické dreviny bez povrchovej úpravy).
 - Menej vhodné z ekologického hľadiska, ale prípustné, sú plasty a kompozitné materiály.
 - Neprípustné sú kovové materiály.
 - Konštrukčné detaily a časti nosnej konštrukcie lavičky sú prípustné z kovu v odtieni RAL 7016 antracitová.
- V prípade, kde nie je možné použiť z priestorových dôvodov lavičku, umiestniť do prístrešku aspoň drevenú opierku na chrbát.
- Výška hornej hrany sedacej časti lavičky by mala byť min. 450 mm.

Citylight v rámci prístrešku

- Citylight je osvetlená vitrína určená na poskytovanie informácií.
- Citylight by mal tvoriť integrálnu súčasť konštrukcie prístrešku z výroby a byť s ňou pevne spojený. Tvarom a dizajnom má nadväzovať na architektúru prístrešku.
- Materiál:
 - Konštrukcia: z pozinkovanej ocele opatrenej práškovou farbou v odtieni RAL 7016 antracitová.
 - Výplň: bezpečnostné sklo.
- Citylight možno umiestniť ako bočnú stenu zo strany neprichádzajúcich vozidiel MHD, príp. veľmi výnimočne v rámci zadnej steny prístrešku za dodržania podmienok viac popísaných v kapitole *Štandardy umiestňovania v priestore/Prístrešok a reklama*.
- Viac k dizajnu citylightov pozri → *Princípy a štandardy citylightov*.

Informačná vitrína v prístrešku

- Slúži na umiestňovanie informácií o cestovnom poriadku MHD a ďalších informácií v súvislosti s MHD.
- Má jednoduchý kubický tvar.
- Rozmer je daný podľa aktuálnej požiadavky DPB Ao nalezato.
- Konštrukcia vitríny by mala byť odolná voči poveternostným podmienkam.
- Musí byť uzamykateľná a umožňovať ľahký a rýchly prístup k výmene obsahu.
- Zadná stena musí byť magnetická.
- Mala by byť na pántoch a otvárateľná do boku.
- Obsah tabule musí byť čitateľný.
- Materiál:
 - Rám: oceľ alebo iné odolné materiály opatrené farbou v odtieni RAL 7016.
 - Výplň: tabuľa z bezpečnostného skla.
- Vitrínu môže po predchádzajúcej dohode s DPB nahradiť jej elektronická verzia integrovaná do prístrešku.

Osvetlenie v prístrešku

- Prístrešok musí byť dostatočne osvetlený.
- Hlavné osvetlenie prístrešku musí byť integrované do konštrukcie strechy prístrešku.

Multifunkčný panel v prístrešku

- Multifunkčný panel slúži na integrovanie viacerých prvkov zástavky a prístrešku.
- Je vhodné ho umiestňovať na zastávkach vyšších kategórií A, B, C1.
- Do multifunkčného panelu je možné integrovať:
 - automat na lístky
 - informačné vitríny
 - smetné koše
 - RIS
 - citylight
- Multifunkčný panel by mal byť súčasťou konštrukcie prístrešku a svojim dizajnom by mal nadväzovať na dizajn prístrešku
- Všetky prvky panelu musia byť dobré prístupné.
- Prístupové otvory musia byť ľahko otvárateľné a uzamykateľné.
- Na každom nástupišti je umiestnený len jeden multifunkčný panel.

Dizajn/označník

- Je označenie zastávky MHD.
- Dizajn je rovnaký pre celé územie Bratislavy.
- Každá zastávka musí byť označená dopravným značením – označníkom.
- Jedna zastávka sa označuje jedným označníkom.
- Označník sa skladá zo samostatne vymeniteľných modulov:
 - emblém – dopravná značka – autobus/elektrická – druh dopravy.
 - názov zastávky.
 - doplnkové informácie.
 - linkové tabuľky.
- Moduly označníka sú obojstranné.
- Konštrukcia označníka musí umožňovať jednoduchú výmenu jednotlivých modulov.
- Zastávkový stĺpik je z pozinkovanej ocele opatrenej práškovou farbou v odtieni RAL 7016.

Dizajn/elektronická informačná tabuľa – EIT

- Tabuľa by mala mať obdĺžnikový tvar.
- Tabuľa by mala mať čo najmenšie možné rozmery so súčasným zachovaním jej funkčnosti a čitateľnosti.
- Farba: antracitová, čierna.
- Subtílna konštrukcia.

Dizajn/automat na lístky

- Dizajn automatov je daný aktuálnymi možnosťami DPB.
- Farebnosť automatov je vhodné zladiť s farebnosťou ostatných prvkov verejného priestoru.
- Automat by nemal tvoriť dominantný prvok v rámci nástupištia – farebnosťou, veľkosťou, príp. umiestnením.
- Vhodné riešenie je integrovať automat do multifunkčného panelu.

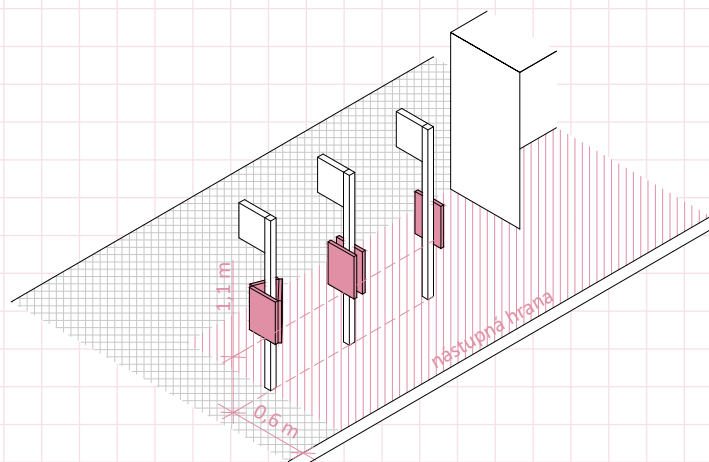
Dizajn/smetné koše

- Materiál oceľ s práškovou farbou v odtieni RAL 7016 antracitová.
- Dizajn má byť zjednotený s ostatnými prvkami zastávky.
- Na zástavku je vhodné umiestňovať jeden koš na zmiešaný odpad a jeden koš na plastový odpad.
- Smetné koše by sa nemali umiestňovať v priestore prístrešku. Jediná výnimka je umiestnenie v rámci multifunkčného panelu.
- Pred vstupom na nástupište je vhodné zvážiť umiestnenie smetného koša s popolníkom. Popolník je vhodné integrovať do koša tak, aby pôsobil nenápadne a nepokrýval celú vrchnú časť koša.
- V priestore zastávky je zakázané fajčiť, preto sa v rámci nástupištia nesmú umiestňovať smetné koše s popolníkom.
- Pre viac informácií pozri → Princípy a štandardy smetných košov.

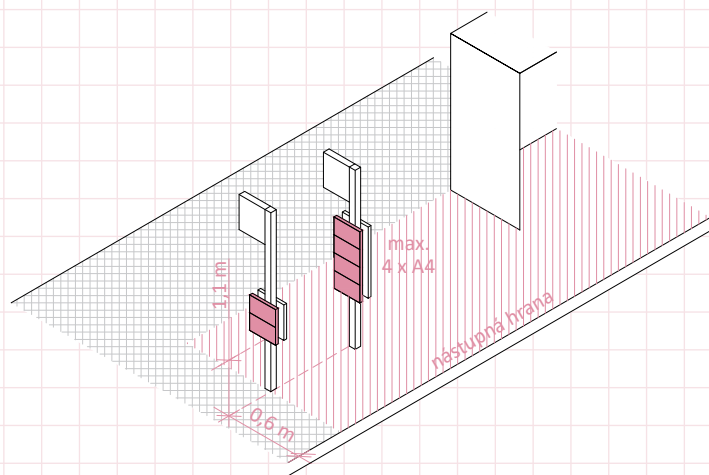
Dizajn/informačná vitrína mimo prístrešku

- Slúži na umiestňovanie informácií o cestovnom poriadku MHD a ďalších informácií v súvislosti s MHD.
- Ak sa na zastávke nenachádza prístrešok, informačná vitrína sa umiestňuje na existujúci stĺp alebo zastávkový stĺpik spolu s označníkom.
- Má jednoduchý kubický tvar.
- Konštrukcia má byť odolná voči poveternostným podmienkam
- Musí byť uzamykateľná a umožňovať ľahký a rýchly prístup k výmene obsahu.
- Obsah tabule musí byť čitateľný.
- Materiál:
 - rám: oceľ alebo iné odolné materiály opatrené farbou v odtieni RAL 7016.
 - výplň: tabuľa z bezpečnostného skla.
 - kotviace prvky: oceľ opatrená farbou v odtieni RAL 7016
- Rozmer je daný podľa aktuálnej požiadavky DPB min. 2 × A4 naležato a max 4 × A4 umiestnených nad seba na jednej vitríne.
- Konštrukcia stĺpika a kotviace prvky vitríny musia umožňovať umiestnenie 16 × A4 naležato.
- Ak je z kapacitných dôvodov potrebné umiestniť viac ako 12 × A4 cestovných poriadkov, je potrebné k umiestneniu stĺpika s vitrínami pristúpiť individuálne, vzhľadom k priestorovej situácii, bezpečnostný odstup od vozovky, šírka chodníka, ...

- Zastávkový stĺpik s informačnou vitrínou umiestniť tak, aby nezasahoval do ochranného pásma vozidiel MHD min. 0,6 m od nástupnej hrany.



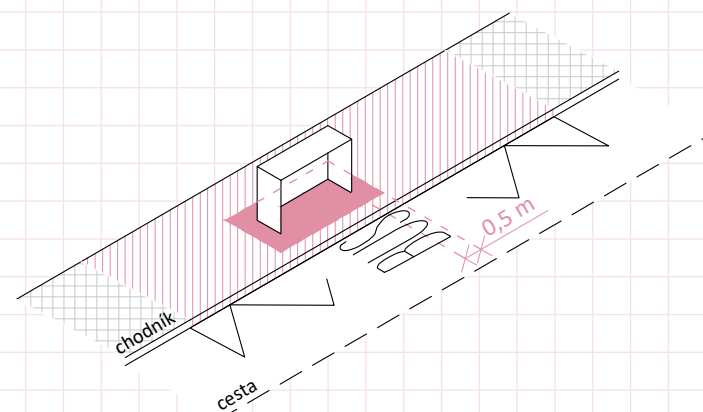
- Štandardne umiestňovať formáty A4 naležato nad seba max. 4 x A4.



Oprava, údržba a prístup k výmene existujúcich prístreškov

V rámci výmeny prístrešku na existujúcej zastávke je vhodné vymeniť a zrekonštruovať celú plochu zastávky vrátane celej šírky chodníka a nástupnej hrany. Detailné riešenie povrchov na zastávke vrátane riešenia povrchov pre zdravotne znevýhodnených (pozri → Princípy a štandardy povrchov).

Kvôli údržbe prístrešku je vždy dôležité v okolí stien/stĺpov ponechať voľný pás 0,5 metra (pre konkrétne priestorové situácie pozri → kapitola Modelové situácie).



Údržba prístreškov zahŕňa:

- čistenie povrchov (čistenie sklenených povrchov, odstraňovanie polepov a grafitov, čistenie podhládov),
- opravu a výmenu poškodených častí (výmena poškodených sklenených častí, poškodené časti konštrukcie),
- údržbu striech (kontrola priechodnosti žlabov a odtokov vody).

Údržba vegetačných rozchodníkových striech prebieha 2x ročne (na jar a na jeseň), v rámci ktorej je potrebné:

- odstrániť všetky rastliny, ktoré neboli pôvodne vysadené, príp. doplniť prázdne miesta,
- skontrolovať priechodnosť odtokov vody,
- vizuálne skontrolovať funkčnosť hydroizolácie.

18 Príklad integrácie prvkov – osadenia označníka a elektronickej informačnej tabule na jeden stĺp z ocele s antracitovou povrchovou úpravou. Zároveň ide o príklad umiestnenia citylightov vo vhodnej polohe v rámci prístreškov – na opačnej strane ako prichádzajú vozidlá MHD. zastávka Americká námestie, Bratislava



19 Príklad uplatnenia princípu maximálnej integrácie prvkov do multifunkčného panelu prístrešku. V rámci neho je integrovaná: informačná vitrína, automat na lístky, citylight, lavičky, smetný kôš, osvetlenie, RIS aj označenie zastávky. Elektronická informačná tabuľa je ukotvená na bočnej stene prístrešku. Ak je citylight v rámci multifunkčného panelu, je možné ho umiestniť aj na zadnej stene. Svajčiarsko



20 Príklad integrovaného osvetlenia prístrešku umiestneného paralelne s dlhšou stranou prístrešku. Tiež ide o dobrý príklad integrácie elektronickej informačnej tabule priamo do konštrukcie prístrešku. Praha



21 Farebná a dizajnová zjednotená prvky zastávky pôsobia esteticky. Ide o príklad vhodného dizajnu a rozmiestnenia lavičiek – sú priamo konštrukčnou súčasťou prístrešku, v drevenom prevedení so zaoblenou prednou hranou. Smetné koše sú vhodne umiestnené mimo prístrešku. zastávka Nám. sv. Františka, Bratislava



22 Nevhodný príklad citylightu, ktorý nie je konštrukčnou súčasťou prístrešku a nie je s ním farebne zjednotený. zastávka Bakošova, Bratislava



23 Príklad citylightu nevhodne umiestneného v rámci zadnej steny prístrešku. Umiestňovať samostatne stojacu lavičku v rámci prístrešku sa neodporúča, pretože kvôli jej kotveniu je nutné zbytočne narušovať povrchovú úpravu nástupišťa. Kovový materiál sedacej časti sa neodporúča. zastávka Farského, Bratislava



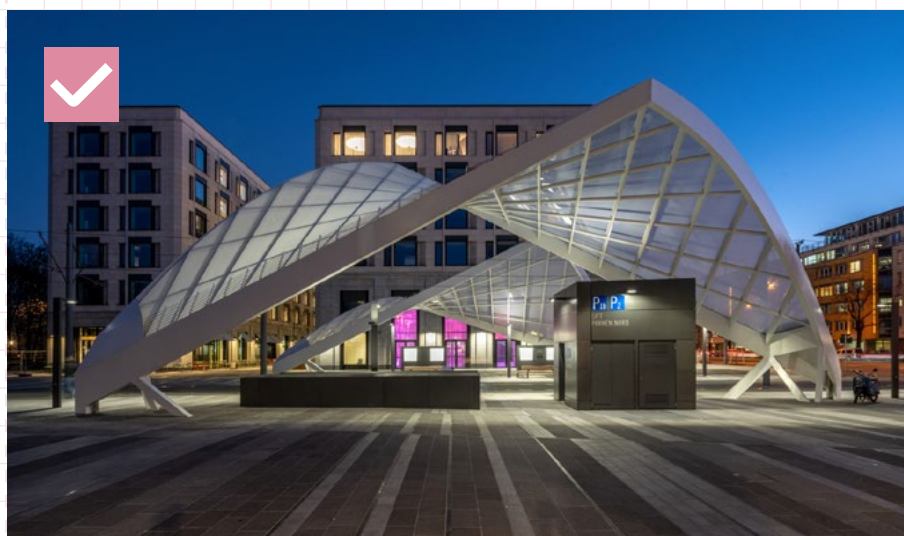
Atypické riešenia prekrytia nástupíšť

Na niektorých miestach je požadované alebo možné zvoliť individuálny prístup a pripustiť špecifické architektonické riešenie s prihliadnutím na charakter miesta, tzv. atypické riešenie (napr. rôzne druhy prestrešenia). Ide o originálne riešenie ušité na mieru danému miestu. Akékoľvek atypické riešenie však musí obsahovať všetky prvky, ktoré sú určené príslušnou kategóriou zastávky. Tiež musí svojim dizajnom umožňovať začlenenie štandardizovaných prvkov (označník, automat na lístky, elektronická informačná tabuľa) tak, aby výsledkom bola požadovaná estetická kvalita priestoru.

Použitie atypického riešenia podľa kategórií zastávok:

- **kategória A** – požadované vždy,
- **kategória B** – možné v prípade významných zastávok a zastávok vo významných verejných priestoroch,
- **kategória C1** – výnimočne možné v prípade významných zastávok a zastávok vo významných verejných priestoroch,
- **kategória C2** – veľmi výnimočne možné v prípade významných zastávok a zastávok vo významných verejných priestoroch,
- **kategória D** – nikdy.

V prípade atypického riešenia je možné farbu, tvar a materiály voliť ľubovoľne vzhľadom na individuálny architektonický koncept zastávky. Každá netradičná forma stvárnenia krytého priestoru pre čakajúcich cestujúcich by však mala vziť z návrhu architektov, urbanistov a dizajnérov, a zohľadňovať charakter a kvality daného priestoru. Takáto architektúra nemusí priestor nenápadne dopĺňať, ale môže byť aj jeho akcentom, príp. dominantou.



24 Atypicky tvarovaná konštrukcia prestrešenia zastávky akcentuje a vhodne dotvára priestor. Každá atypická forma stvárnenia by mala vziť z návrhu architekta, urbanistu a dizajnéra, aby bol dosiahnutý čo najlepší výsledok zohľadňujúci kvalitu daného priestoru. Nemecko, Mnichov

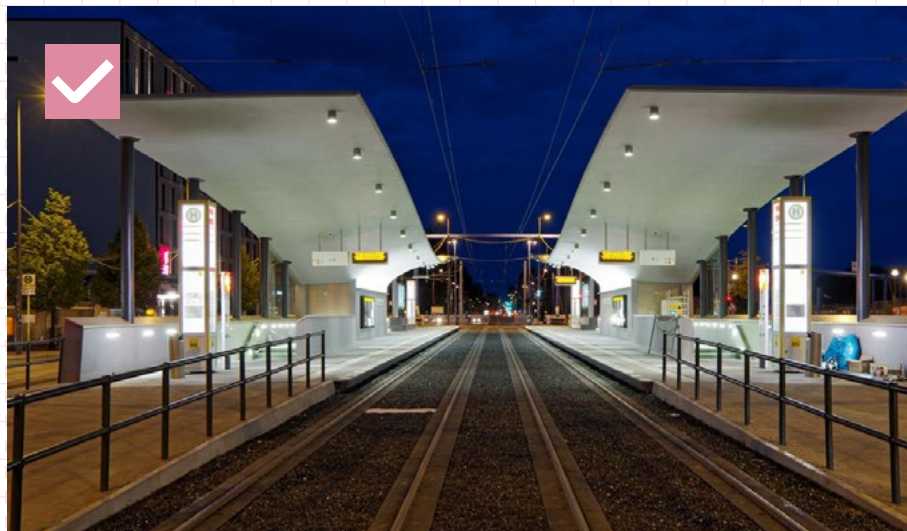
Špeciálnu kategóriu tvoria prístrešky, ktoré sú umiestňované **v prírodnom prostredí, v historickom prostredí, v blízkosti národných kultúrnych pamiatok a ich ochranných pásmach, a tiež v blízkosti významných a architektonicky hodnotných budov a priestorov**. V týchto prípadoch je potrebné vždy zvážiť individuálny citlivý prístup k návrhu – použitie atypu, s prihliadnutím na špecifický kontext bez ohľadu na to, do ktorej kategórie daná zastávka patrí. Pri existujúcich historických prístreškoch je zároveň vhodné zvážiť ich zachovanie a prípadnú obnovu.

V niektorých prípadoch nie je vhodné v priestore umiestňovať akýkoľvek samostatný prvok architektúry (prístrešok, prestrešenie) vôbec, ale oveľa vhodnejšie je využiť prirodzené možnosti vytvorenia krytého miesta na čakanie cestujúcich, pokiaľ v danom priestore existujú. Napr. podluby budov, kolonády, podchody, prestrešenia verejného priestoru, ktoré prirodzene vytvára hmota existujúcej architektúry, atď. Voliť tieto alternatívne riešenia je dôležité najmä v blízkosti hodnotnej architektúry, v priestoroch, kde by sa štandardný prístrešok nezmestil, v priestoroch, kde by štandardný prístrešok narúšal kompozíciu alebo prirodzenú kvalitu verejného priestoru, a pod.

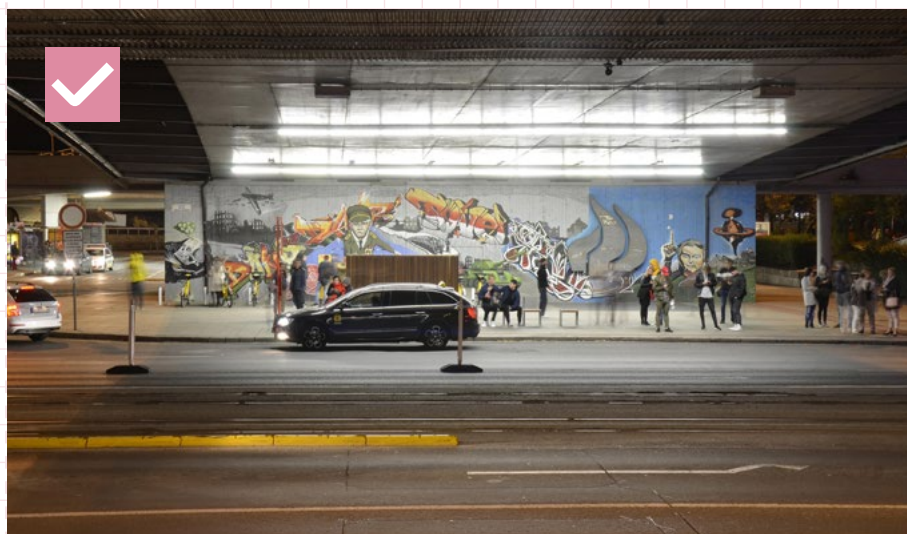


25 Originálne riešenie prekrytia priestoru pre čakajúcich v prírodnom prostredí v blízkosti kampusu vhodne zapadá do prostredia. Prestrešenie poskytuje dostatočný komfort čakajúcim, má integrovaných viac možností posedenia, automat na lístky, ale tiež informačnú vitrínu. Použitie materiály: drevená podlaha a posedenie, kovová konštrukcia a betónová konštrukcia vegetačnej strechy. Pochôdzna strecha pokrytá trávou vytvára ďalšie možnosti nielen na čakanie, ale aj na posedenie a relax. Taiwan, Hsinchu

26 Individuálny prístup k stvárneniu prekrytia prestupného uzla v meste Berlín. Prestrešenie tvoria dve ľahké elegantne zakrivené škrupinové strechy z betónu. Všetky prvky vybavenia zastávky sú prirodzene zakomponované do hmoty architektúry. Atypické riešenie tvorí akcent verejného priestoru. Nemecko, Berlín



27 Prekrytie priestoru zastávky tvorí samotná konštrukcia mostu. Bratislava, zastávka Most SNP



28 V prípade zastávky Hodžovo námestie sa už pri tvarovaní architektúry myslelo na priestor zastávky, čím vznikol originálny koncept, ktorý hmotou architektúry prekryl a zároveň vytvoril dostatočný priestor pre cestujúcich, a tiež nadväzuje na širšie urbanistické väzby – pešie tahy a pod. V tomto prípade by vzhľadom na úzky chodník a kompozíciu priestoru bolo úplne nevhodné umiestňovať akýkoľvek prístrešok. Bratislava, zastávka Hodžovo námestie



29 Jeden z príkladov individuálneho prístupu k stvárneniu prekrytia nástupišťa pre čakajúcich na MHD je zastávka Patrónka, ktorú tvorí kompaktná betónová architektúra organických tvarov. Bratislava, zastávka Patrónka



30 Prestrešenie prestupného bodu medzi autobusovou a električkovou dopravou sa stalo miestnym stretávacím miestom. Vznikol plnohodnotný verejný priestor, ktorý plní viac než dopravnú funkciu zastávky. Architektúra tvarovaním strechy vychádza z kontextu verejného priestoru, ktorému sa prispôsobila (existujúce stromy, stĺpy). Samotný princíp konštrukcie strechy umiestnenej na stĺpoch v bielej farbe je veľmi jednoduchý. Nemecko, Freiburg im Breisgau



31 Atypické riešenie novotvaru prístrešku je uplatniteľné aj v historickom prostredí. Novotvar prístrešku svojim jednoduchým dizajnom v antracitovom prevedení a takmer celoplošným presklením nepúta pozornosť a v priestore nepôsobí rušivo. Dizajn zachováva princíp transparentnosti, čím umožňuje pohľady na okolité historické budovy. Nemecko, Frankfurt

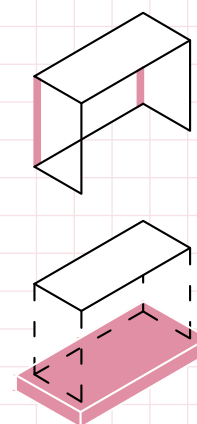
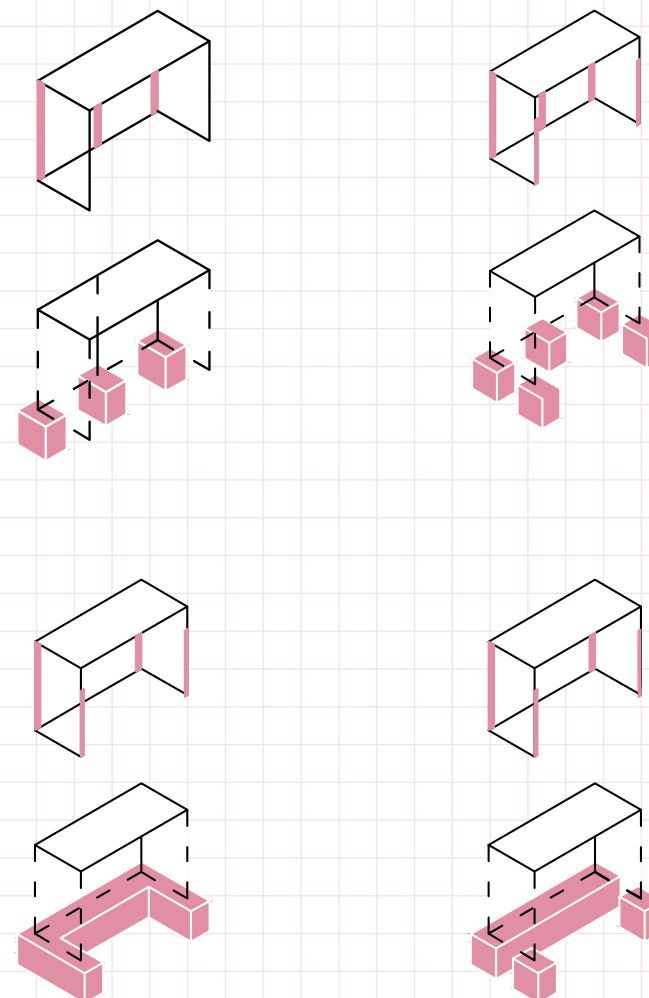
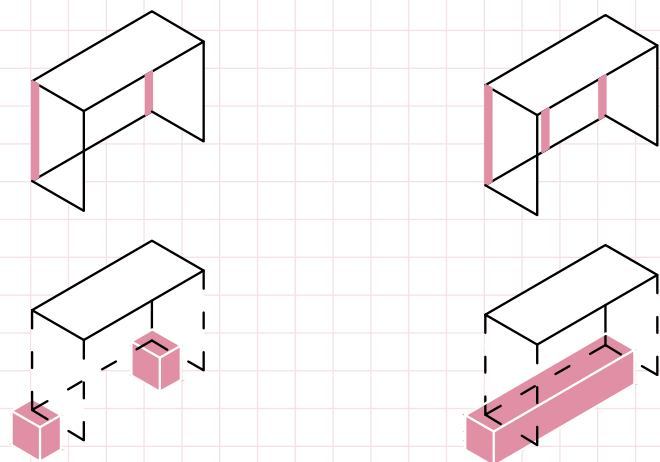


Základy a kotvenie

Schémy riešenia základov/prístrešok

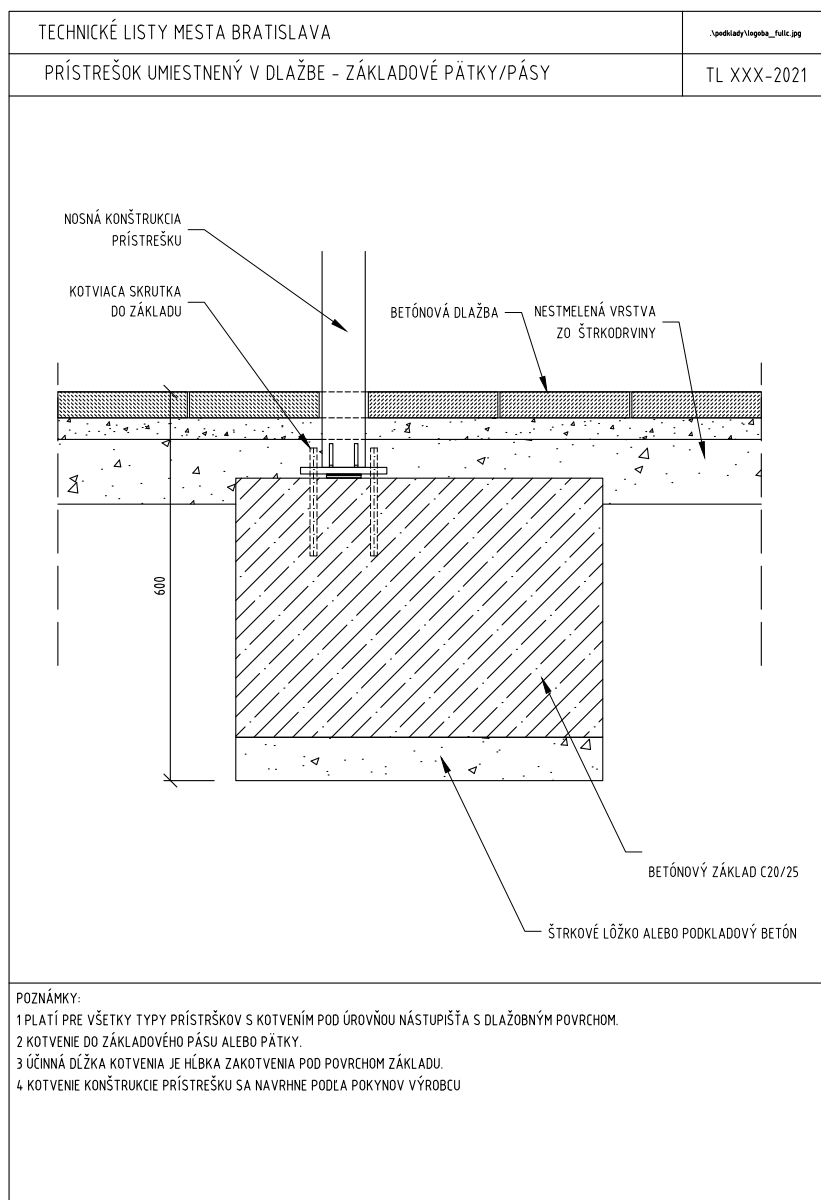
- Prístrešok má mať základy dostatočnej únosnosti vyhotovené s prihliadnutím na konkrétnu lokalitu a jej špecifiká.
- Kotvenie prístrešku do základu musí byť riešené pod úrovňou povrchu zastávky.
- Základy prístrešku pri vzrastlej drevine nesmú ohrozovať a nijako poškodzovať drevinu, jej kmeň a jej koreňový systém
- Základy pod prístrešok sa osádzajú až po vytýčení inžinierskych sietí.
- Možné spôsoby zakladania :
 - do základového pásu ,
 - do základových pätičiek ,
 - do betónovej dosky.
- Základy tvorené základovými pásmi alebo základovými pätkami sú z materiálu prostý betón. Pod základovú pätku alebo pás je nutné vyhotoviť 100 mm vrstvu štrkopiesku. Celková hĺbka založenia sa v tomto prípade odporúča 600 mm (min. 400 mm).
- Základy tvorené betónovou platňou musia byť dostatočnej hrúbky a únosnosti so štrkopieskovým lôžkom. Hrúbka základovej platne a tiež hĺbka založenia závisí od konkrétneho výrobku prístrešku a určí ju dodávateľ.

Schémy riešenia základov*

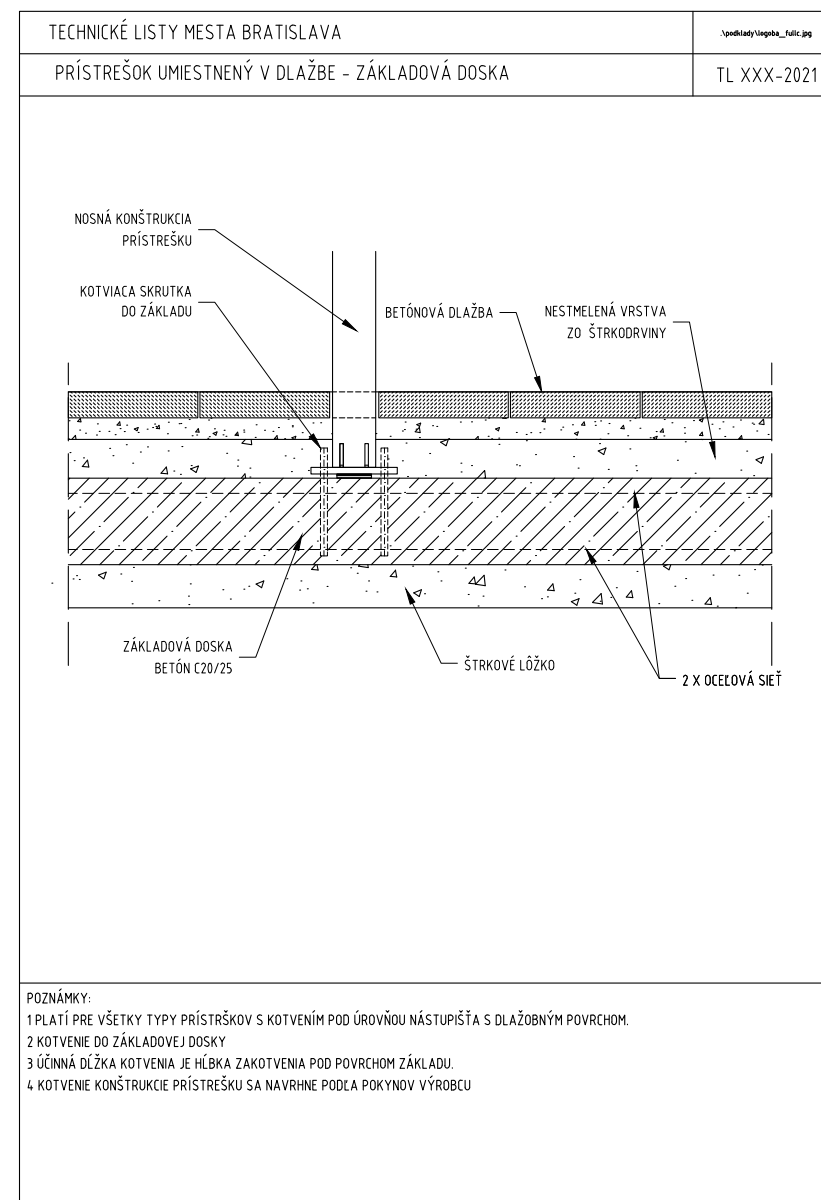


* Schémy zobrazujú len vybrané možnosti riešenia – prípustné sú aj iné formy, ktoré spĺňajú vyššie uvedené pravidlá a príslušné normy a zákony.

Detail kotvenia prístrešku do základových päťiek/pásov s povrchom z dlažby



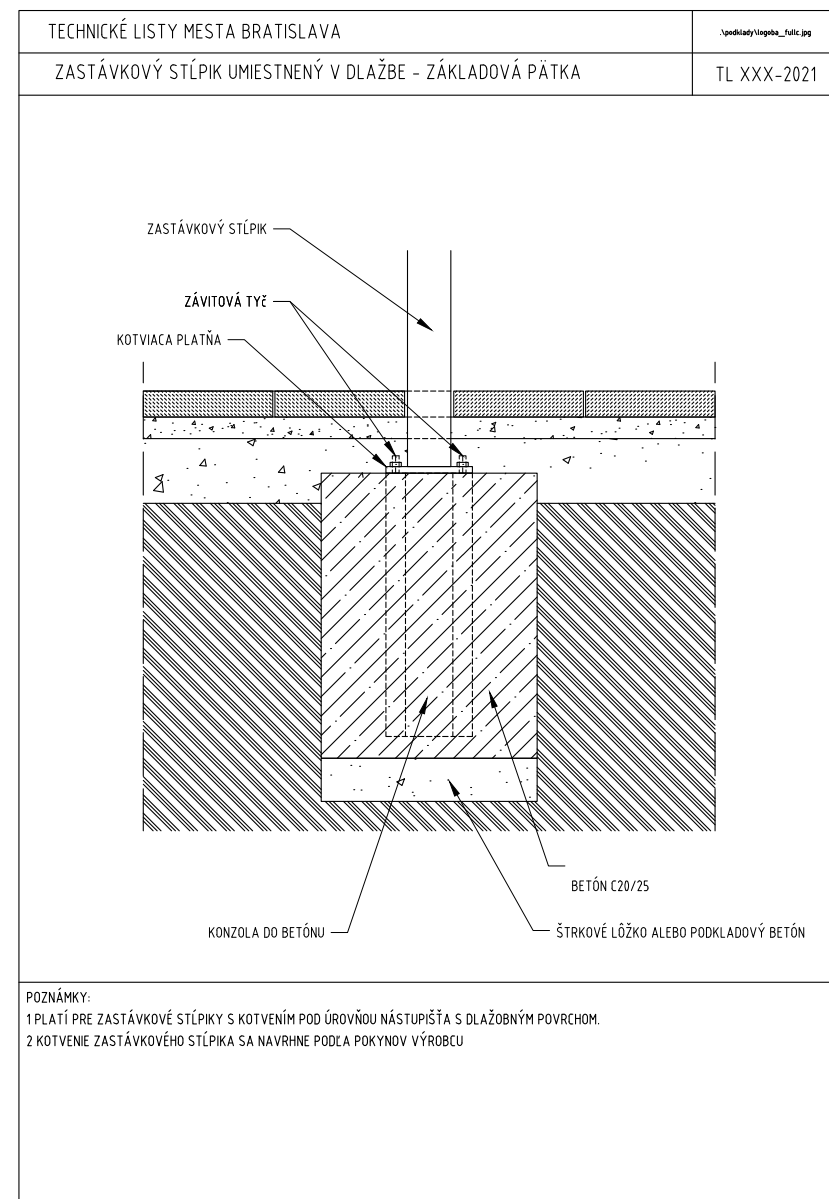
Detail kotvenia prístrešku do základovej platne s povrchom z dlažby



Riešenia základov/ zastávkový stĺpik

- Stĺpik má mať základy dostatočnej únosnosti vyhotovené s prihliadnutím na konkrétnu lokalitu a jej špecifiká.
- Kotvenie stĺpika do základu musí byť riešené pod úrovňou povrchu nástupišťa.
- Základy stĺpika pri vzrastlej drevine nesmú ohrozovať a nijako poškodzovať drevinu, jej kmeň a jej koreňový systém.
- Základy pod stĺpik sa osádzajú až po vytýčení inžinierskych sietí.
- Možné spôsoby zakladania:
 - do základových pätiiek,
 - do pomocnej konzoly.
- Základy tvorené základovými pásmi alebo základovými pätkami sú z materiálu prostý betón. Pod základovú pätku alebo pás je nutné vyhotoviť 100 mm vrstvu štrkopiesku. Celková hĺbka založenia sa v tomto prípade odporúča 600 mm (min. 400 mm).
- Rozmery základovej pätky a tiež hĺbka založenia závisia od konkrétneho výrobku zastávkového stĺpika a určí ju dodávateľ.
- Stĺpik k betónovým základom je vhodné kotviť pomocou chemických kotiev a závitových tyčí.

Detail kotvenia zastávkového pomocou konzoly s povrchom z dlažby

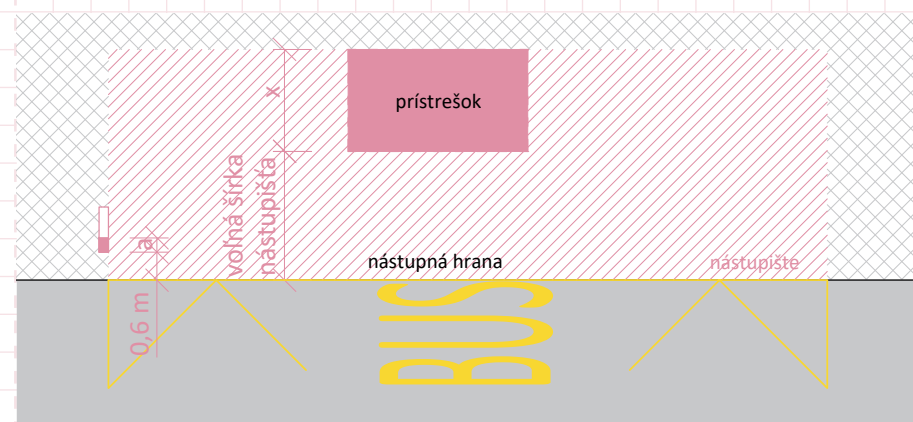


Modelové situácie

Modelové situácie boli identifikované ako priestorové situácie, ktoré sa v rámci mesta často opakujú, vďaka čomu je možné na nich aplikovať rovnaké princípy. Môžu slúžiť ako základný návod pre projektantov. Najčastejšie ide o umiestnenie prístrešku na chodníku. Vznikajú dve základné situácie – chodník ohraničený z jednej strany cestou a z druhej strany pevnou prekážkou (múrom, budovou, a pod.) a chodník ohraničený z jednej strany cestou a z druhej je voľné priestranstvo (štrk, zeleň, a pod.). Ďalšie identifikované situácie sú prístrešky v blízkosti zelene, prístrešky v blízkosti vstupov a prístrešky na samostatnom nástupišti, ktoré plnia len funkciu nástupišťa (nie chodníka ako situácie v úvode). Situácie, ktoré nie je možné zaradiť do niektorej z modelovej situácie, je potrebné riešiť individuálne, pričom ako návod majú slúžiť všeobecné princípy.

Vysvetlenie k schémam

všeobecná schéma modelových situácií:

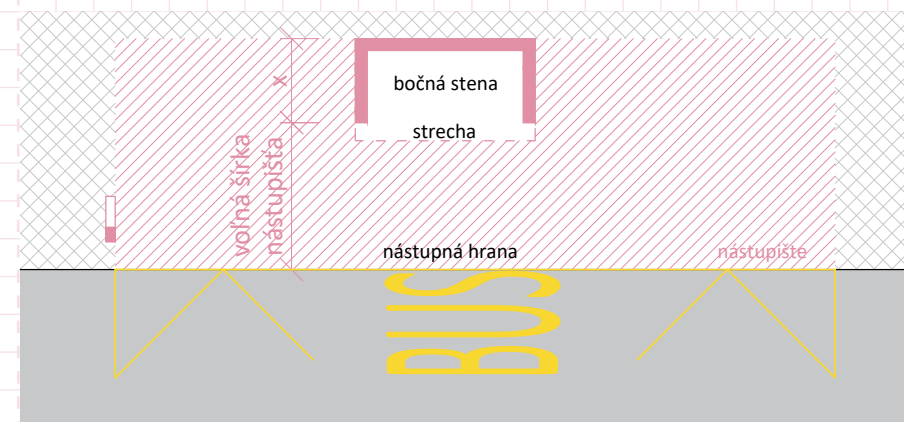


voľná šírka nástupišta = minimálna voľná šírka, ktorá musí byť zachovaná v každom mieste nástupišta. Myslí sa od nástupnej hrany po najbližšiu pevnú časť prístrešku.

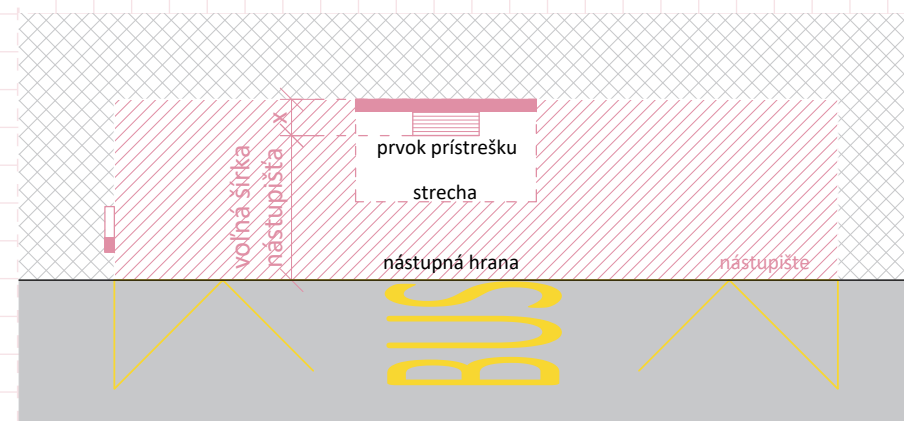
a = šírka zastávkového stĺpika

x = v závislosti od tvaru prístrešku môže byť:

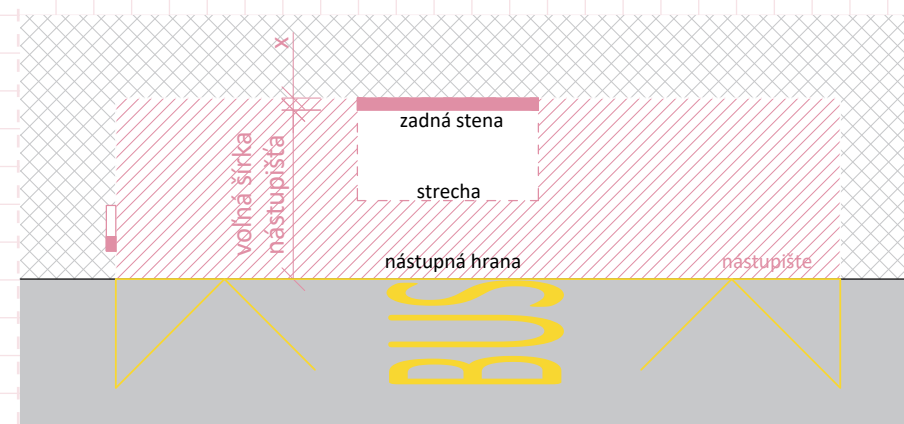
1. šírka bočnej steny



2. šírka zadnej steny po vonkajšiu hranu prvku vybavenia prístrešku (lavička, automat na lístky, a pod.), ak prístrešok nemá bočné steny



3. hrúbka najširšej časti zadnej steny prístrešku, ak prístrešok nemá bočné steny

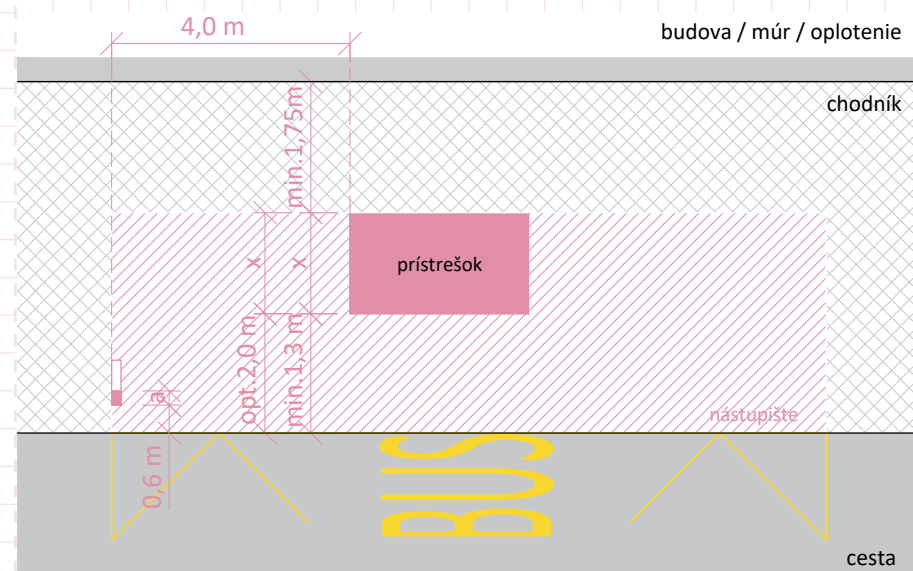


Prístrešok na chodníku

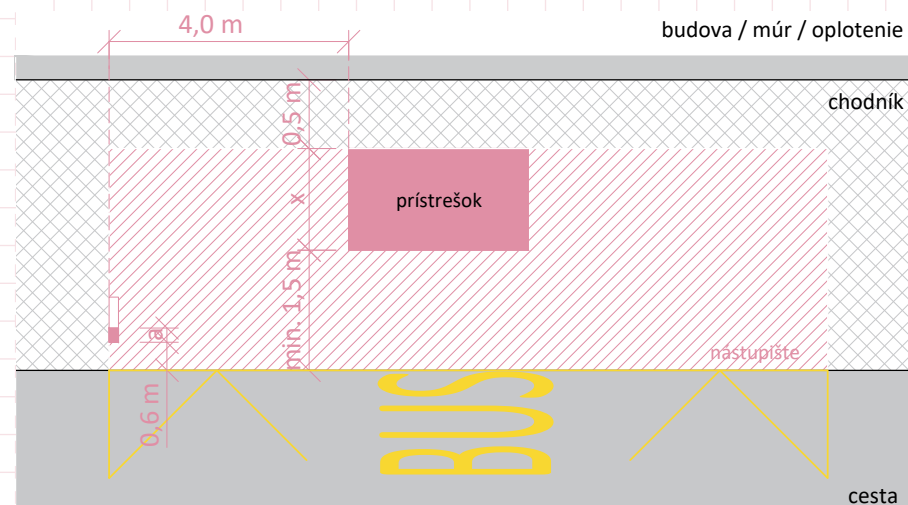
Chodník pri pevnej prekážke

a. Prístrešok umiestňovať štandardne tak, aby bola zachovaná **voľná šírka nástupišťa min. 2 m** (v stiesnených podmienkach min. 1,3 m). Voľná šírka nástupišťa sa počíta od nástupnej hrany po najbližšiu pevnú prekážku podľa typu prístrešku, napr. po bočnú stenu prístrešku, zadnú stenu prístrešku, po prvky vybavenia prístrešku, a pod. (viac pozri v schémach → Terminológia/Voľná šírka nástupišťa).

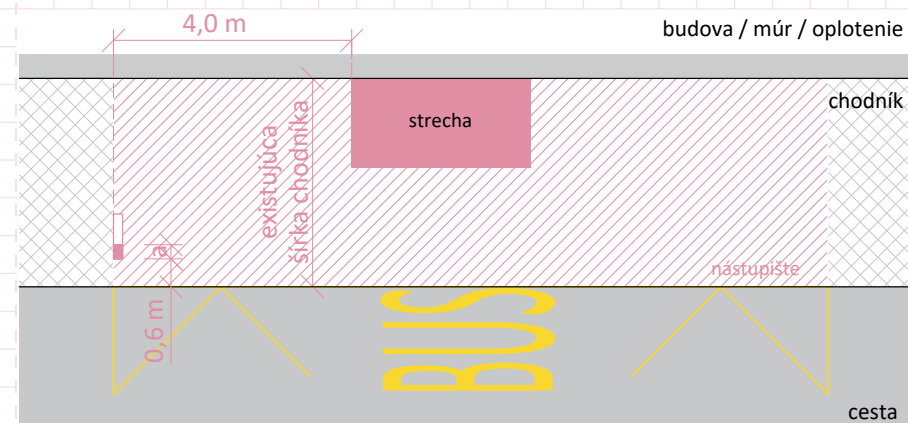
Zároveň za prístreškom má ostať zachovaný funkčný chodník s priechodnou šírkou optimálne 2,5 m (min. 1,75 m).



b. Ak za prístreškom ostáva menej ako 1,75 metra priechodnej šírky chodníka, treba prístrešok posunúť max. dozadu k pevnej prekážke tak, aby ostal **pás široký 0,5 m** (z dôvodu vykonávania údržby prístrešku, fasády, múru, a pod.).



c. Ak neostáva pri fasáde ani pás široký 0,5 m je treba zvážiť **kotvenie prestrešenia na fasádu**. Uvedené riešenie je potrebné používať veľmi výnimočne, len pokiaľ je umiestnenie prestrešenia nutné a vždy treba zvážiť vhodnosť takéhoto riešenia – nosnosť múru, kompozíciu fasády a estetickú úroveň takéhoto riešenia.

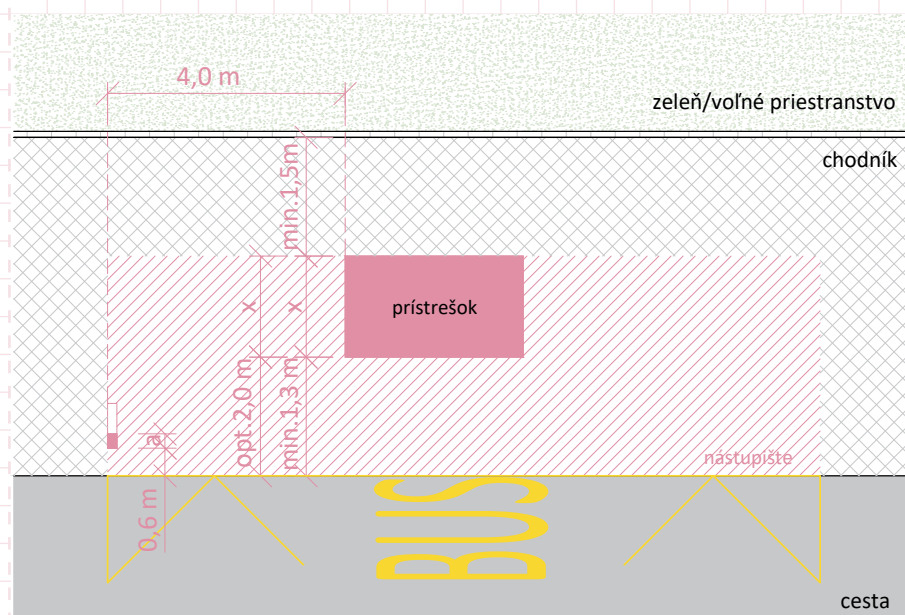


d. Ak je šírka chodníka menšia ako $2,0 + x$, prístrešok na chodníku neumiestňovať, prípadne zvážiť iné individuálne riešenie.

Chodník pri voľnom priestranstve

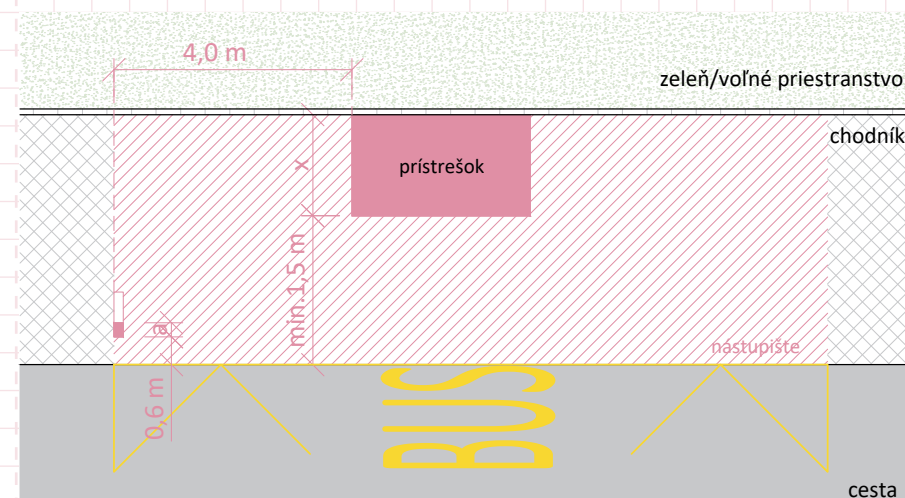
a. Prístrešok umiestňovať štandardne tak, aby bola zachovaná **voľná šírka nástupištia min. 2 metre** (v stiesnených podmienkach min. 1,3 metra). Voľná šírka nástupištia sa počíta od nástupnej hrany po najbližšiu pevnú prekážku podľa typu prístrešku (napr. po bočnú stenu prístrešku, zadnú stenu prístrešku, po prvky vybavenia prístrešku apod. (viac pozri v schémach → Terminológia/Voľná šírka nástupištia).

Zároveň má za prístreškom ostať zachovaný funkčný chodník s priechodnou šírkou optimálne 2,25 m (min. 1,5 m).



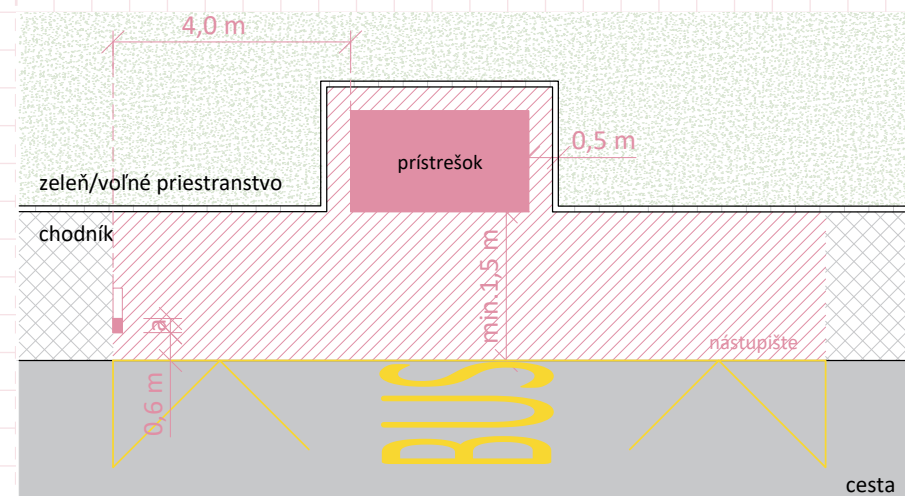
b. Ak za prístreškom ostáva **menej ako 1,5 metra priechodnej šírky chodníka**, treba prístrešok posunúť max. dozadu k obrubníku resp. rozhraniu chodník/zeleň.

- V prípade, že sú za prístreškom umiestnené kriky, záhony alebo stromy za prístreškom (pozri → schémy na s. 70 – 71).



c. Ak nie je možné aplikovať predošlé riešenia, treba zvážiť **rozšírenie chodníka – vytvoriť niku v zeleňi**.

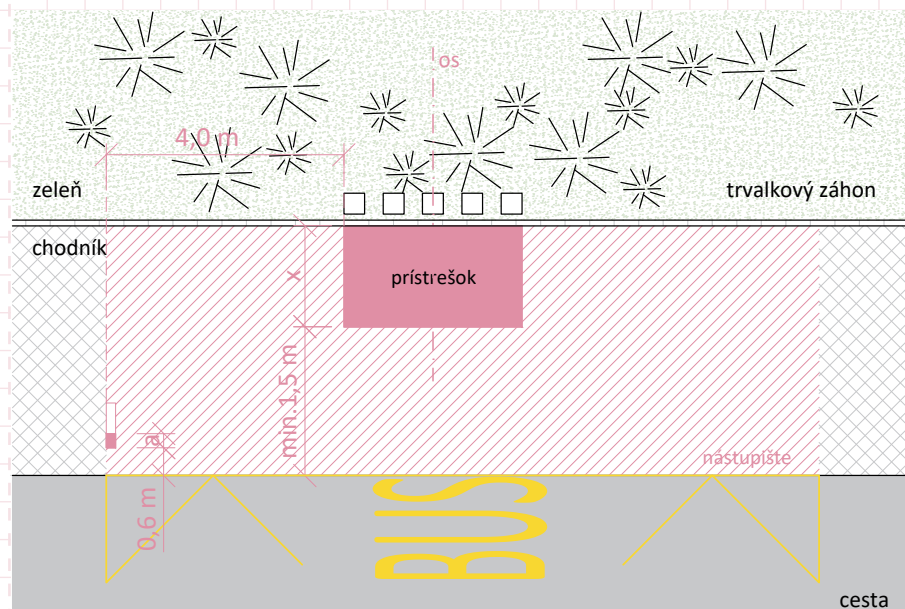
- Plocha niky má byť v každom smere širšia oproti prístrešku o 0,5 m (umožnenie údržby prístrešku).
- Ak sa za plochou zastávky nachádza vzrastlá zeleň a nie je možné vytvoriť niku, tak aby ju nepoškodila (pozri → schému Prístrešok pri vzrastlej zeleňi), prístrešok neosádzať do plochy zelene.



d. Ak je šírka chodníka menšia ako $1,5 + x$, prípadne zvážiť iné individuálne riešenie.

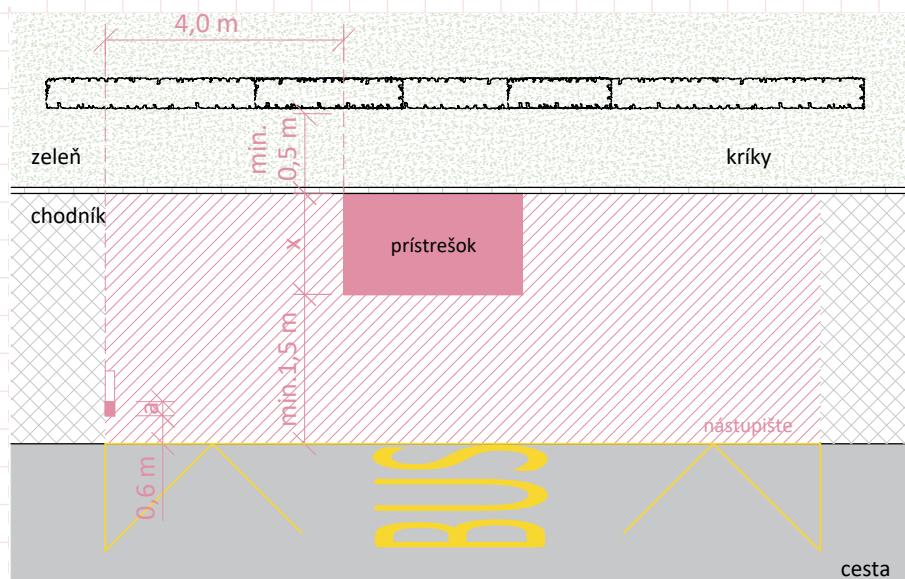
Prístrešok pri trvalkových záhonoch

- V prípade výsadby záhonov za prístreškom je potrebné uvažovať s pár kusmi dlažby kvôli ochrane záhonov pre prípad údržby prístrešku.
- Dlažbu je vždy potrebné osádzať symetricky na os prístrešku a tak, aby nebola veľmi viditeľná.



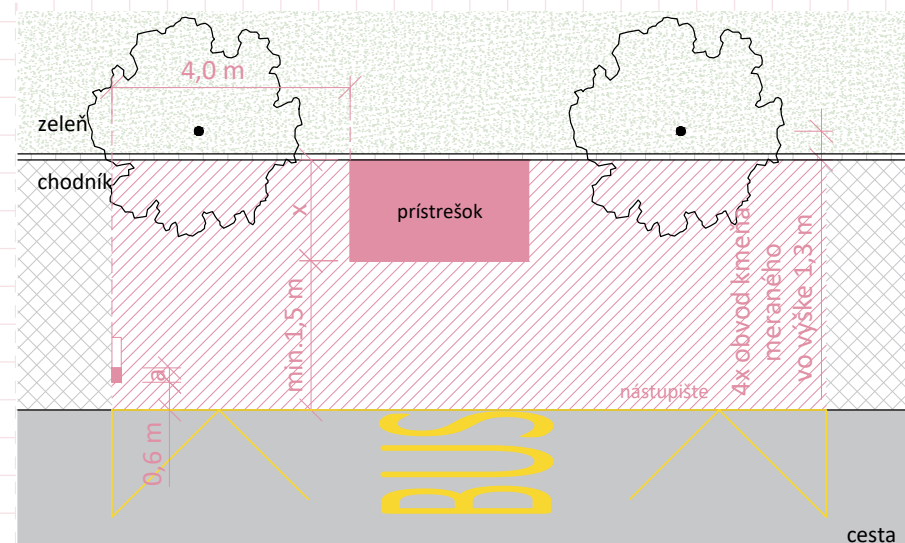
Prístrešok pri kríkoch

- V prípade výsadby kríkov **za prístreškom** je potrebné nechať **voľný pás min. 0,5 m** z dôvodu údržby prístrešku.



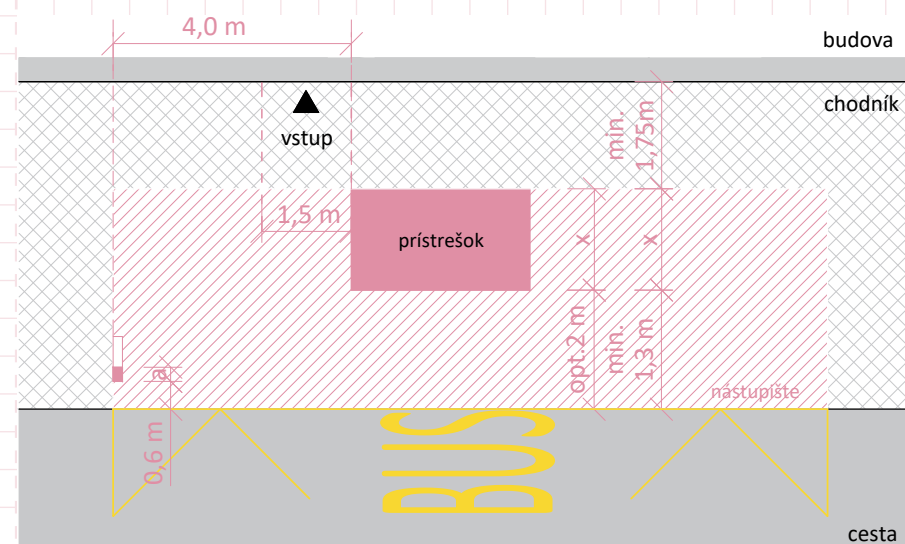
Prístrešok pri vzrastlej drevine

- Prístrešok umiestnený pri vzrastlej drevine nesmie poškodzovať drevinu, jej kmeň a jej koreňový systém.
- Od stromov by mal byť prístrešok umiestnený v min. vzdialenosti – **4 x obvod kmeňa meraného vo výške 1,3 metra od povrchu kmeňa**. Ak je v odôvodnených prípadoch nutné umiestniť prístrešok bližšie, je potrebné dodržať opatrenia uvedené v *Princípoch a štandardoch ochrany zelene*.



Prístrešok pri vstupe do objektu

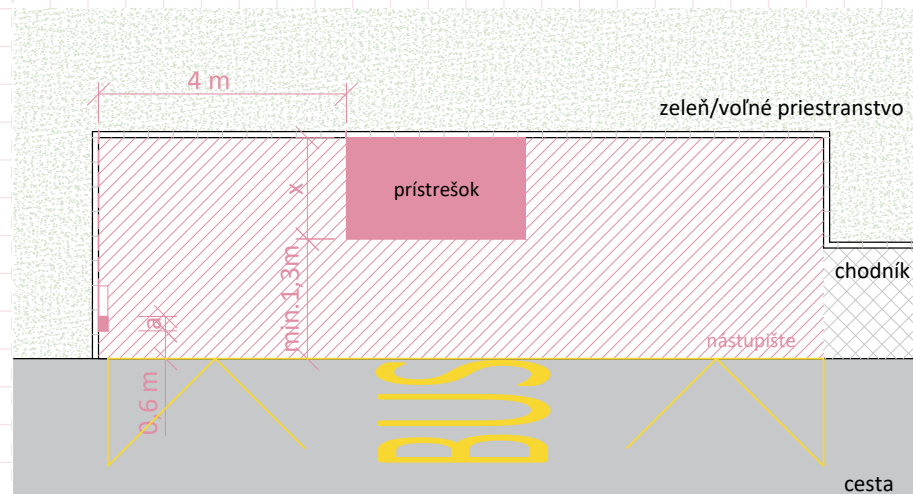
- Ak sa prístrešok nachádza **v blízkosti vstupu do budovy**, je potrebné zachovať **priechodný koridor 1,5 m pred vstupom**.



Prístrešok na samostatnom nástupišti

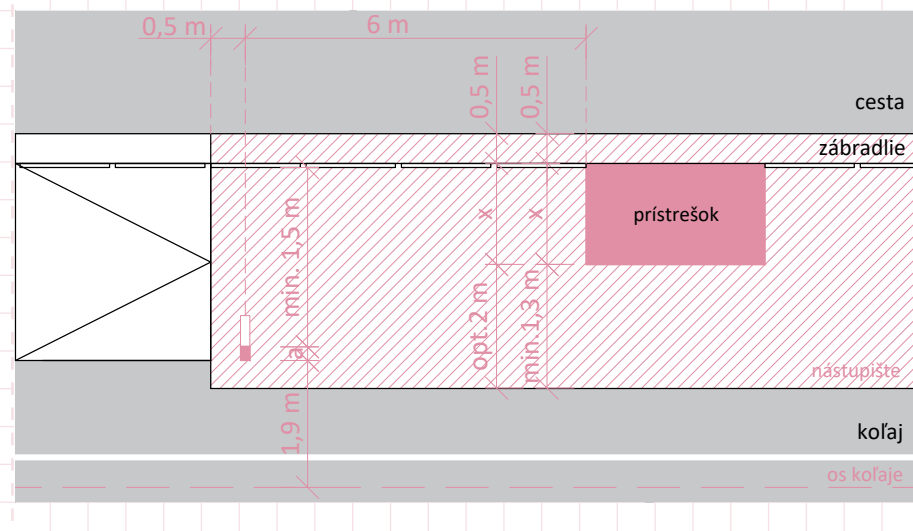
Autobusové nástupište

- Prístrešok umiestňovať štandardne tak, aby bola zachovaná **voľná šírka nástupišta min. 1,5 m** (v stiesnených podmienkach min. 1,3 m).



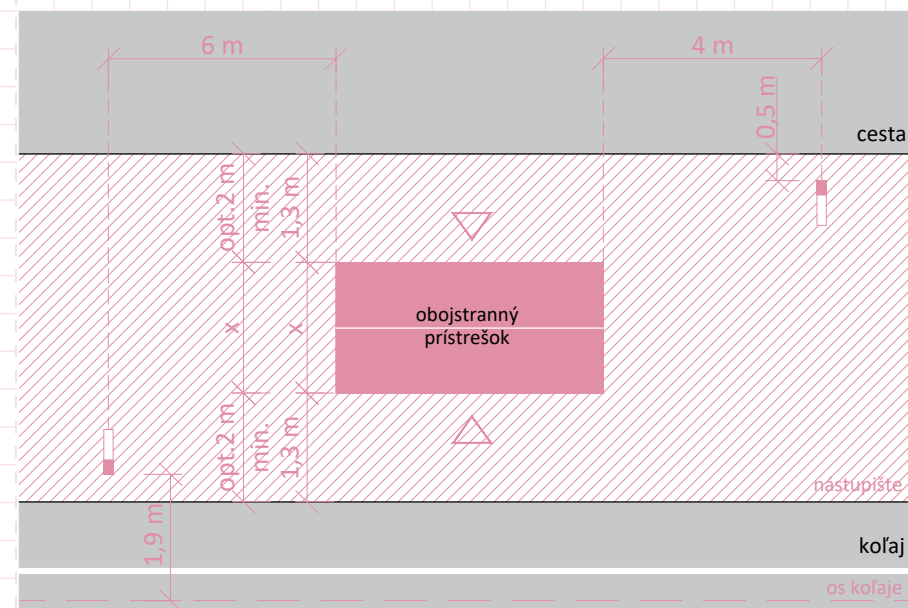
Električkové nástupište – ostrovček

- Prístrešok umiestňovať štandardne tak, aby bola zachovaná **voľná šírka nástupišta min. 2 m** (v stiesnených podmienkach min. 1,3 m).
- Prístrešok je potrebné osádzať **min. 0,5 m od zadnej hrany nástupišta**.

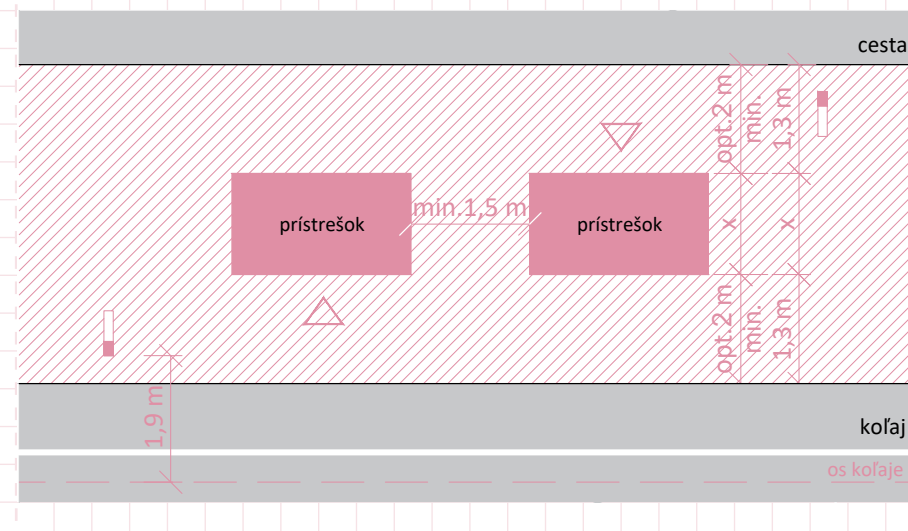


Obojstranné nástupište – ostrovček

- Prístrešok umiestňovať štandardne tak, aby bola zachovaná **voľná šírka nástupišta min. 2 m** (v stiesnených podmienkach min. 1,3 m) na každej strane nástupišta.
- Na združenom obojstrannom nástupišti je najvhodnejšie riešenie umiestnenie **obojsstranného prístrešku**.



- V stiesnených priestorových podmienkach je možné osadiť aj **jednostranné prístrešky**, pričom vždy má byť **min. jeden prístrešok otočený smerom k jednej strane a jeden k druhej strane nástupišta**.



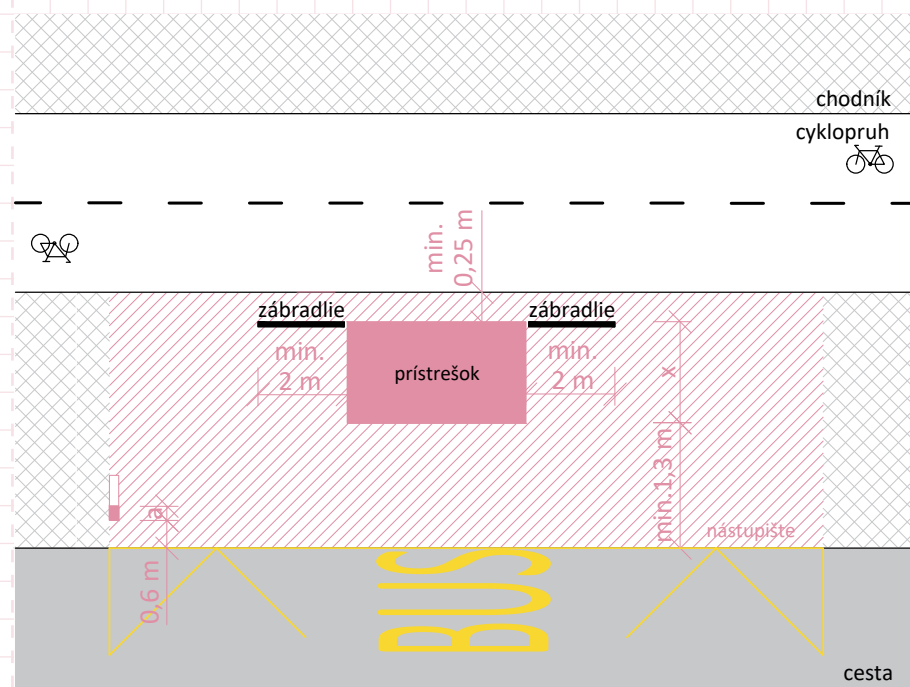
Prístrešok pri cyklistickom pruhu

Prístrešok pri cyklistickom pruhu

- Ak sa na zastávke nachádza prístrešok, priestor zastávky je potrebné fyzicky odeliť od cyklistického pruhu:

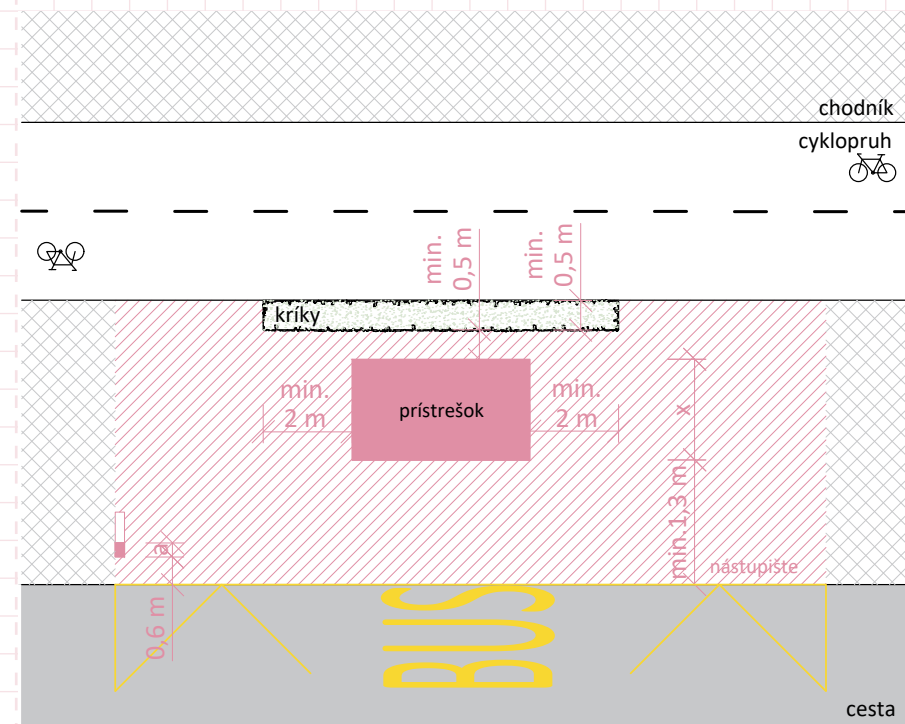
a. Zábradlím za týchto podmienok:

- Zábradlie je potrebné viesť v tej istej línii ako zadná stena prístrešku **v min. dĺžke 2 m po oboch stranách prístrešku.**
- Medzi zadnou stenou prístrešku a cyklistickým pruhom treba nechať **min 0,25 m, opt. 0,5 m.**



b. Živým plotom za týchto podmienok:

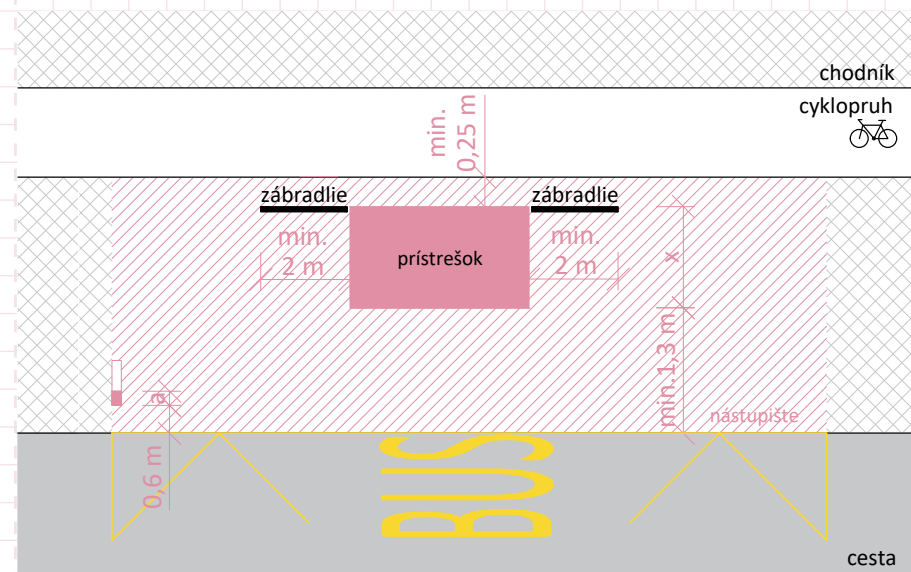
- **Min. šírka zeleného pásu so živým plotom je 0,5 m.**
- Výška živého plotu by mala byť **1,0 m.**
- Medzi živým plotom a prístreškom treba nechať **voľný pás šírky 0,5 m z dôvodu možnosti vykonávania údržby prístrešku a zelene.**



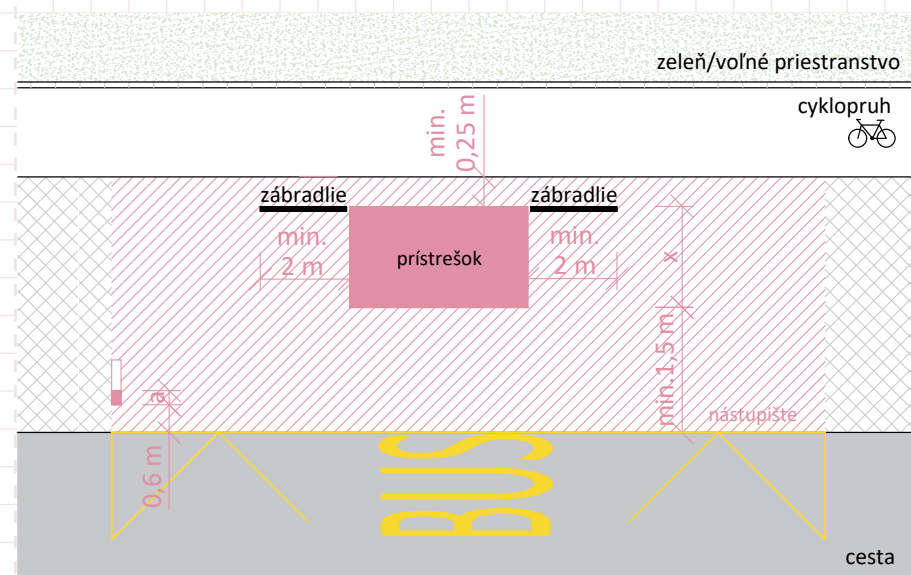
- Ak za prístreškom nachádza zdieľaný chodník pre cyklistov a chodcov, nie je nutné ju fyzicky oddeľovať od priestoru zastávky a treba uplatňovať pravidlá ako pri umiestňovaní prístrešku na chodníku.

Cyklistický pruh vedený za prístreškom

a. Ak sa za cyklistickým pruhom nachádza chodník, prístrešok treba umiestniť štandardne tak, aby bola zachovaná **voľná šírka nástupištia min. 1,3 metra**. Voľná šírka nástupištia sa počíta od nástupnej hrany po najbližšiu pevnú prekážku podľa typu prístrešku (viac pozri v → schémy → vysvetlenie k schémam Modelové situácie)

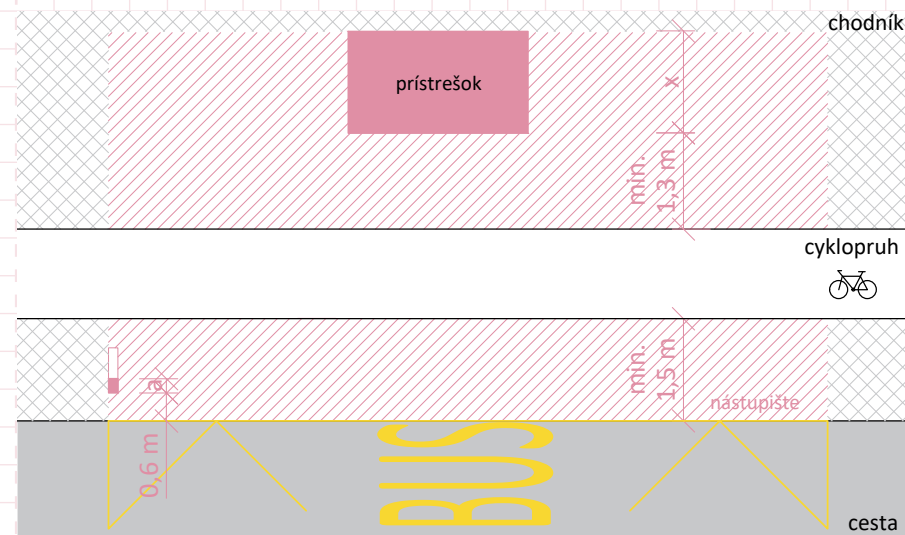


b. Ak sa za cyklistickým pruhom nenachádza funkčný chodník, prístrešok treba umiestniť štandardne tak, aby bola zachovaná voľná šírka nástupištia **opt. 2,25 m (min. 1,5 m)**.

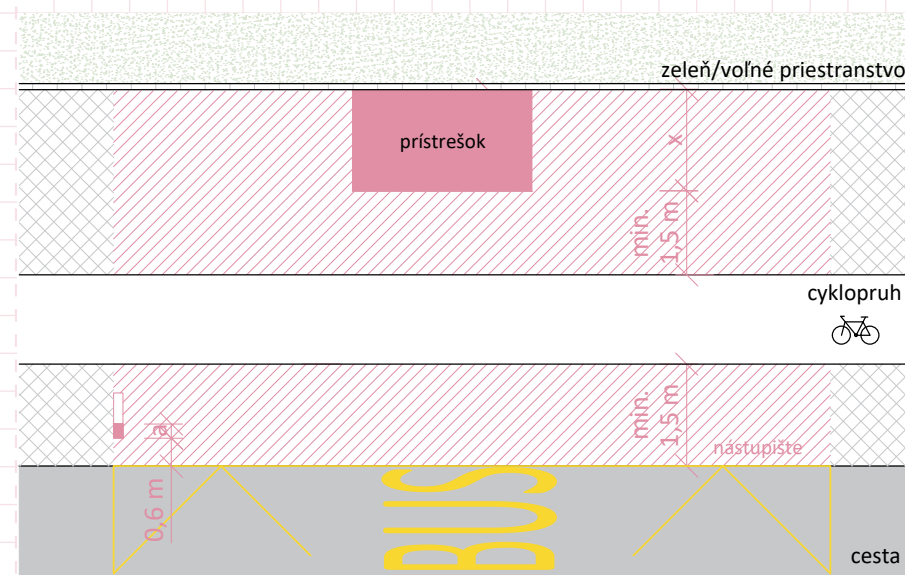


Cyklistický pruh vedený pred prístreškom

- Ak sa za zástavkou nachádza chodník, prístrešok treba umiestniť štandardne tak, aby bola zachovaná **voľná šírka medzi prístreškom a cyklistickým pruhom min. 1,3 metra a zároveň aby vyčkávacia časť nástupištia medzi komunikáciou a cyklistickým pruhom mala šírku min. 1,5 m**

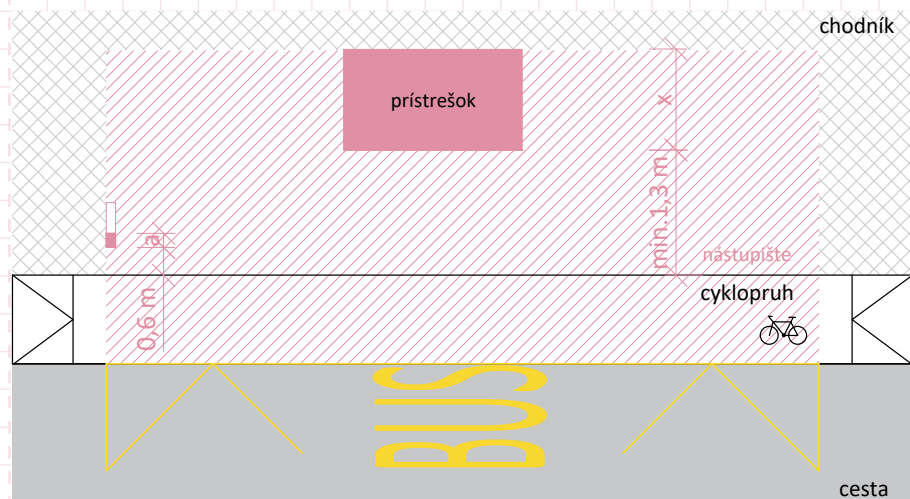


- Ak sa za zástavkou nenachádza chodník, prístrešok treba umiestniť štandardne tak, aby bola zachovaná voľná **šírka medzi prístreškom a cyklistickým pruhom opt. 2,25 metra (min. 1,5 m)** a zároveň aby **vyčkávacia časť nástupištia** medzi komunikáciou a cyklistickým pruhom mala **šírku min. 1,5 m**.

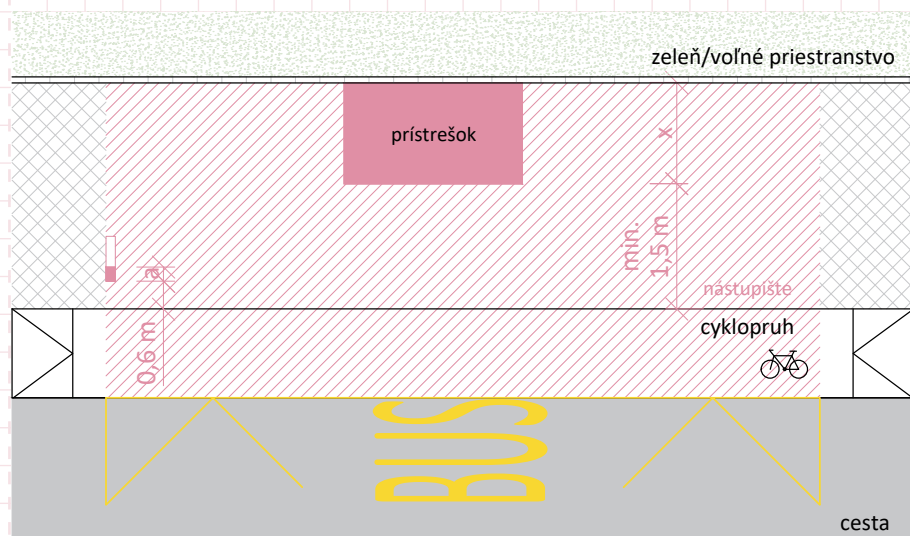


Cyklistický pruh vedený pred prístreškom v mieste nástupnej hrany

- **Nástup** cestujúcich sa odohráva **cez plochu cyklistického pruhu**, ktorá je **zvýšená na úroveň nástupnej hrany**.
- Zvýšená **plocha** cyklistického pruhu musí byť **jasne rozlíšená od plochy nástupišťa**.
- Ak sa za zástavkou nachádza **chodník**, prístrešok umiestniť štandardne tak, aby bola zachovaná **voľná šírka medzi prístreškom a cyklistickým pruhom min. 1,3 metra**.



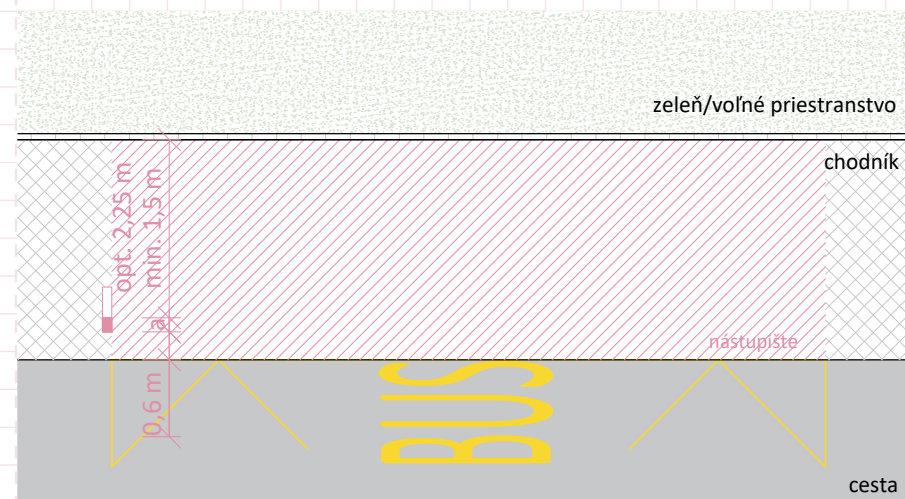
- Ak sa za zástavkou nenachádza chodník, prístrešok umiestniť štandardne tak, aby bola zachovaná **voľná šírka medzi prístreškom a cyklistickým pruhom min. 1,5 metra**.



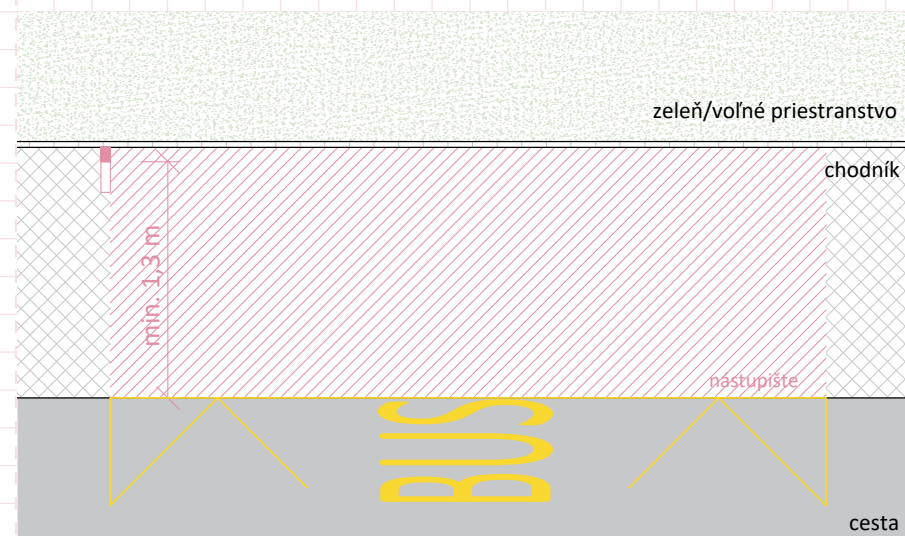
Označník na zastávke bez prístrešku

Chodník pri voľnom priestranstve

a. Označník štandardne umiestňovať, tak aby bola zachovaná **voľná šírka v mieste označníka min. 1,5 m (opt. 2,25 m)** a zároveň aby nezasahoval do **ochranného pásma vozidiel MHD 0,6 m od nástupnej hrany**. Do ochranného pásma nesmie zasahovať zastávkový stĺpik ani emblémy označníka.*

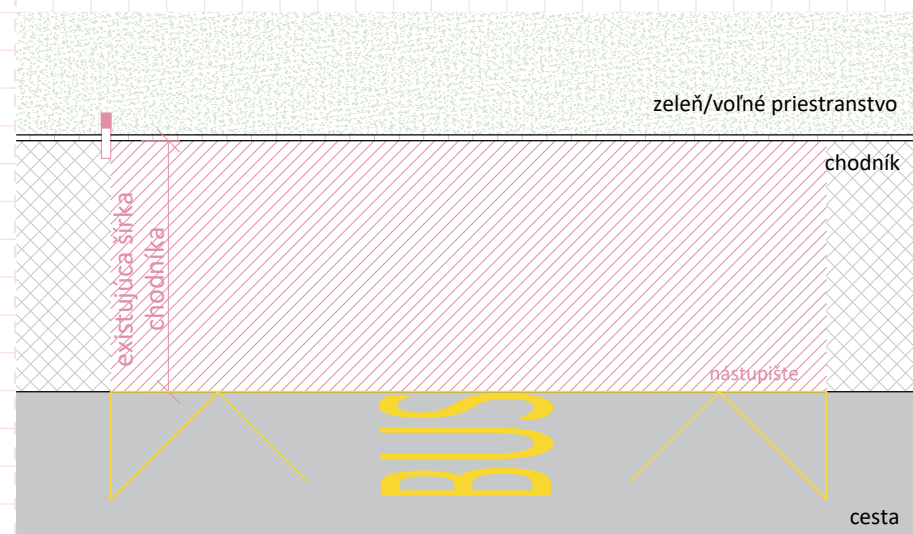


b. **Vo výnimočných situáciách**, ak v mieste označníkom ostáva **menej ako 1,3 metra** voľnej šírky chodníka, treba označník posunúť **max. k obrubníku, resp. rozhraniu chodník/zeleň**.*



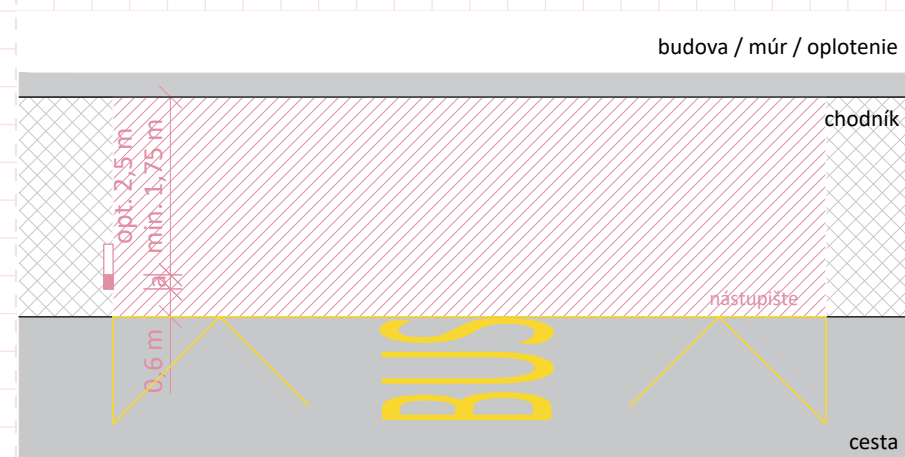
* Moduly označníka nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

c. **Vo veľmi výnimočných situáciách**, ak sa zastávka nachádza **na chodníku šírky menej ako 1,3 metra**, treba označník osadiť za hranicu chodníka do zelene/na voľné priestranstvo. Označník umiestnený pri vzrastlej drevine nesmie poškodzovať drevinu, jej kmeň a jej koreňový systém.*

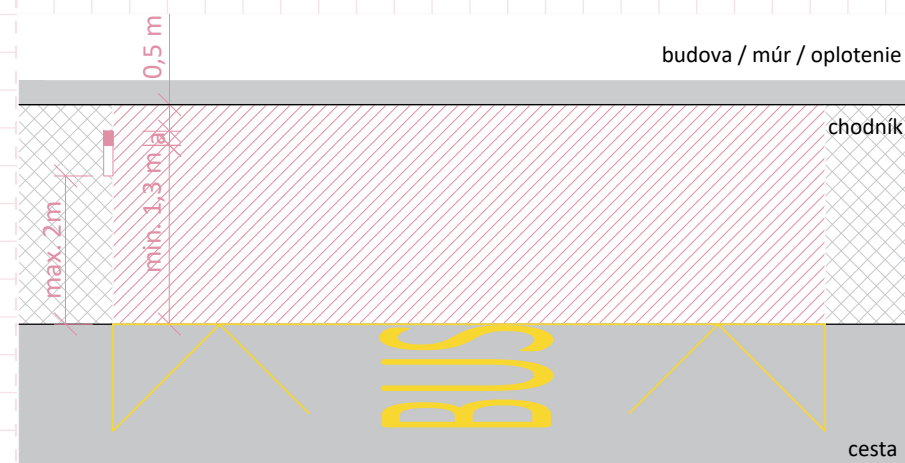


Chodník pri pevnej prekážke

a. Označník štandardne umiestňovať, tak aby bola zachovaná **voľná šírka v mieste označníka min. 1,75 (opt. 2,5 m)** a zároveň **aby nezasahoval do ochranného pásma vozidiel MHD 0,6 m od nástupnej hrany**. Do ochranného pásma nesmie zasahovať zastávkový stĺpik ani emblémy označníka.*



b. **Vo veľmi výnimočných situáciách**, ak v mieste označníka ostáva **menej ako 1,3 metra** voľnej šírky chodníka, treba označník posunúť max. dozadu k pevnej prekážke tak, aby ostal pás široký 0,5 m (z dôvodu vykonávania údržby fasády, múru a pod.). Zároveň vzdialenosť od okraja označníka (bližší okraj k nástupnej hrane) by mala byť max. 2 m od nástupnej hrany.



* Moduly označníka nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

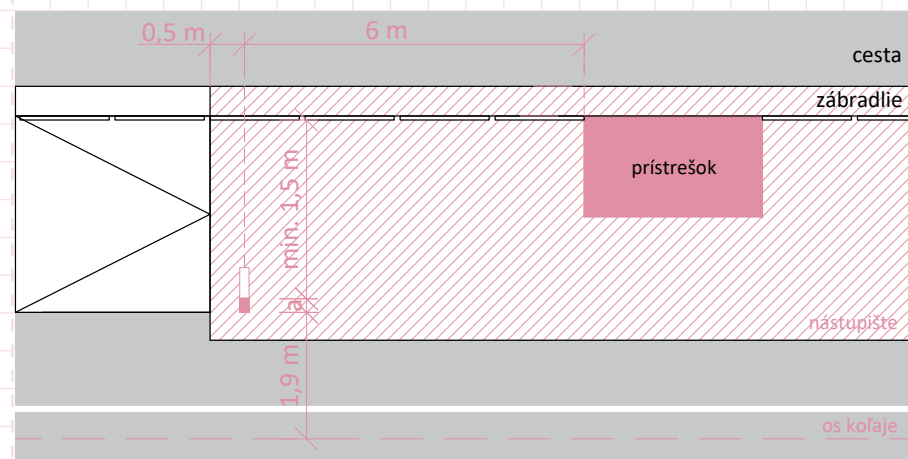
* Moduly označníka nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

Označník na samostatnom nástupišti

Električkový zastávkový ostrovček

a. Označník štandardne umiestňovať, tak aby bola zachovaná **voľná šírka v mieste označníka min. 1,5 m** (vo výnimočných situáciách 1,3 m) a zároveň aby **nezasahoval do priechodného pásma električkovej trate 1,9 m od osi koľaje**. Do ochranného pásma nesmie zasahovať zastávkový stĺpik ani emblémy označníka.*

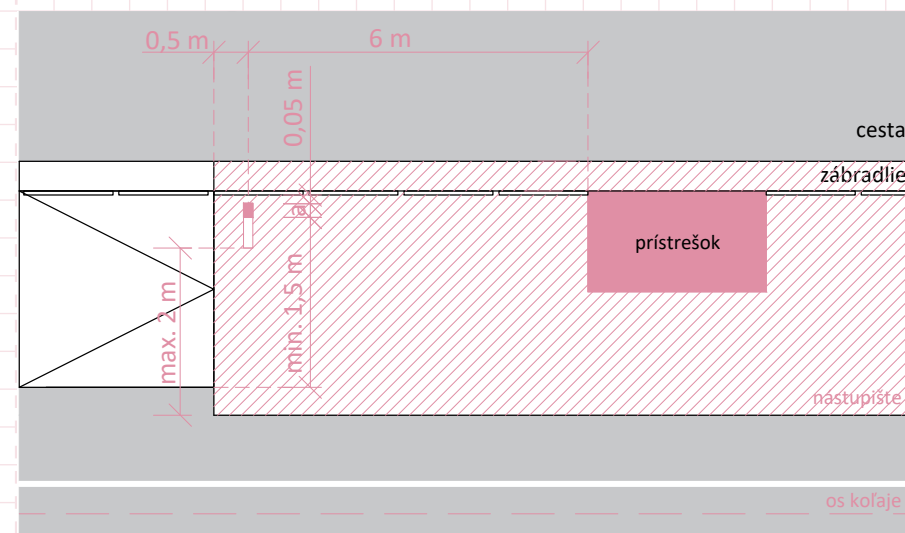
Označník štandardne osádzať **0,5 m od rozhrania rampy a nástupišta**.



* Moduly označníka nezasahujú do voľnej šírky nástupišta.

b. Ak je šírka nástupišta menšia ako 2,5 m, treba označník posunúť max. dozadu k zábradliu, tak aby ostal **pás široký 0,05 m** (z dôvodu vykonávania údržby označníka, zastávkového stĺpika) a zároveň aby bola zachovaná **voľná šírka nástupišta 1,5 m** (vo výnimočných situáciách 1,3 m).*

Označník štandardne osádzať **0,5 m od rozhrania rampy a nástupišta**.

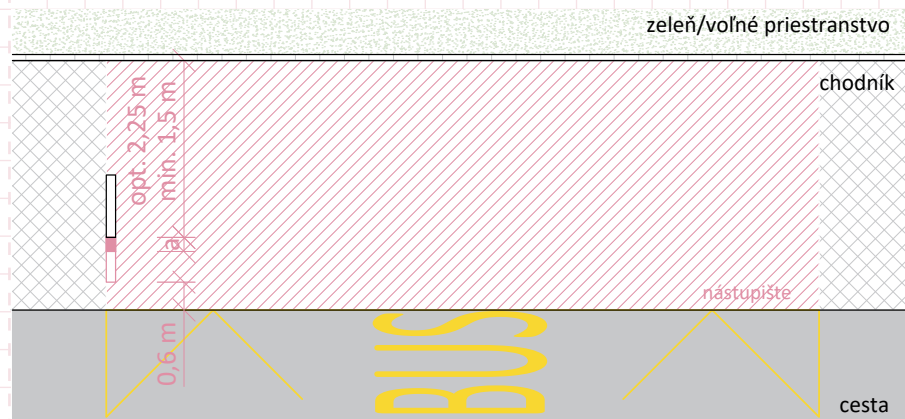


* Moduly označníka nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

Označník integrovaný s EIT

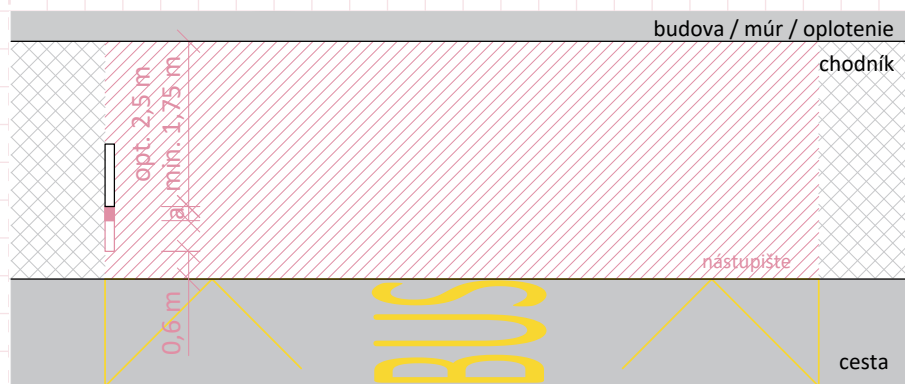
Chodník pri voľnom priestranstve

- Označník s EIT štandardne umiestňovať, tak aby bola zachovaná **voľná šírka v mieste označníka min. 1,5 m (opt. 2,25 m)** a zároveň **aby nezasahoval do ochranného pásma vozidiel MHD 0,6 m od nástupnej hrany**. Do ochranného pásma nesmie zasahovať zastávkový stĺpik ani emblémy označníka.
- Moduly označníka smerujú k nástupnej hrane a EIT je umiestnená na opačnej strane zastávkového stĺpika.*



Chodník pri pevnej prekážke

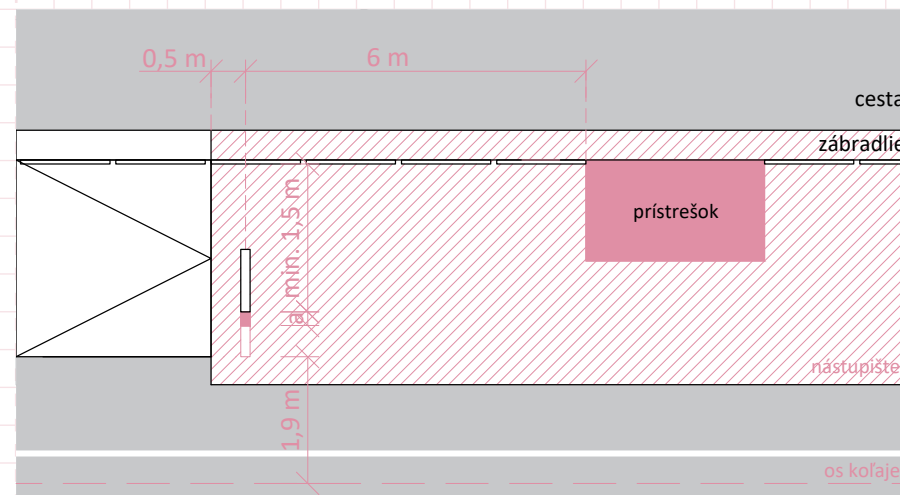
- Označník s EIT štandardne umiestňovať, tak aby bola zachovaná **voľná šírka v mieste označníka min. 1,75 m (opt. 2,5 m)** a zároveň **aby nezasahoval do ochranného pásma vozidiel MHD 0,6 m od nástupnej hrany**. Do ochranného pásma nesmie zasahovať zastávkový stĺpik ani emblémy označníka.
- Moduly označníka smerujú k nástupnej hrane a EIT je umiestnená na opačnej strane zastávkového stĺpika.



* Moduly označníka a EIT nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

Označník na električkovom zastávkovom ostrovčeku

- Označník štandardne umiestňovať tak, aby bola zachovaná **voľná šírka nástupištia v mieste označníka min. 1,5 m** a zároveň **aby nezasahoval do priechodného pásma električkovej trate 1,9 m od osi koľaje**. Do ochranného pásma nesmie zasahovať zastávkový stĺpik ani emblémy označníka.*
- Označník štandardne osádzať **0,5 m od rozhrania rampy a nástupištia**.
- Moduly označníka smerujú k nástupnej hrane a EIT je umiestnená na opačnej strane zastávkového stĺpika.

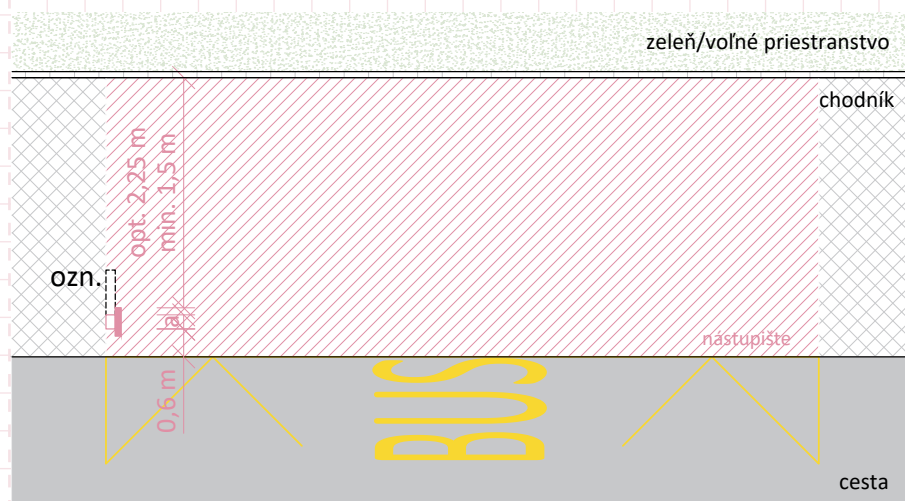


* Moduly označníka a EIT nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

Informačná vitrína na zastávkovom stĺpiku

Chodník pri voľnom priestranstve

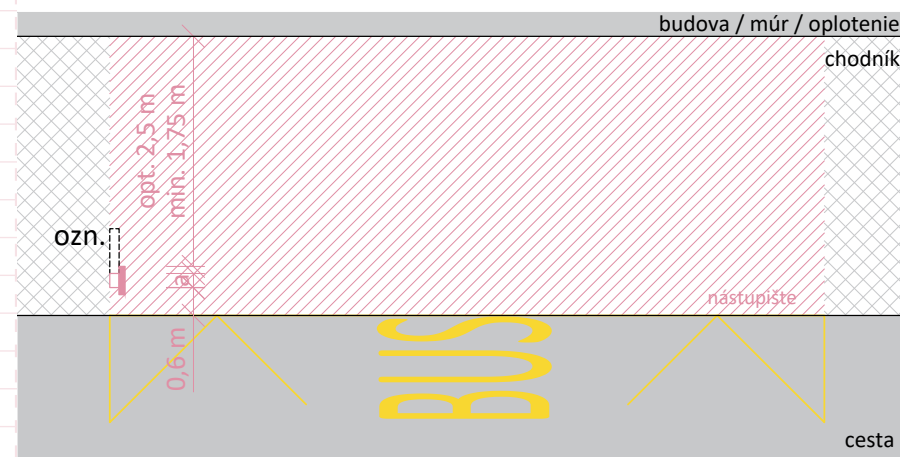
- Označník s vitrínou štandardne umiestňovať, tak aby bola zachovaná **voľná šírka v mieste označníka s vitrínou min. 1,5 m (opt. 2,25 m)** a zároveň aby **nezasahoval do ochranného pásma vozidiel MHD 0,6 m od nástupnej hrany**. Do ochranného pásma nesmie zasahovať zastávkový stĺpik, emblémy označníka ani informačná vitrína.*



* Moduly označníka nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

Chodník pri pevnej prekážke

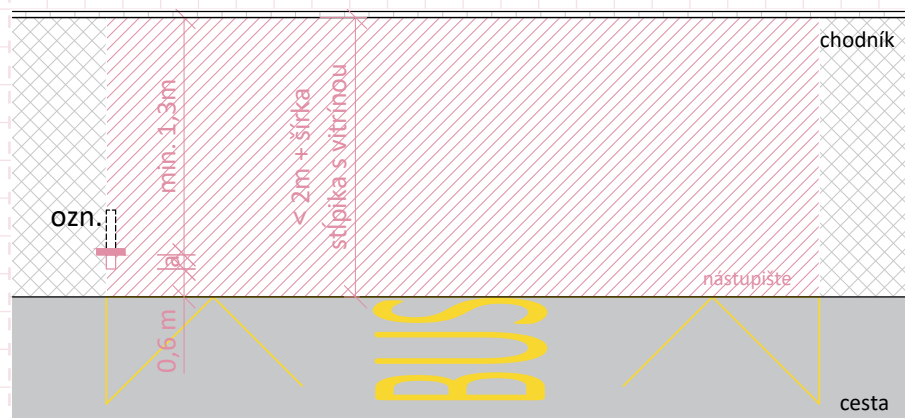
- Označník s vitrínou štandardne umiestňovať, tak aby bola zachovaná **voľná šírka v mieste označníka s vitrínou min. 1,75 m (opt. 2,5 m)** a zároveň aby **nezasahoval do ochranného pásma vozidiel MHD 0,6 m od nástupnej hrany**. Do ochranného pásma nesmie zasahovať zastávkový stĺpik, emblémy označníka ani informačná vitrína.*



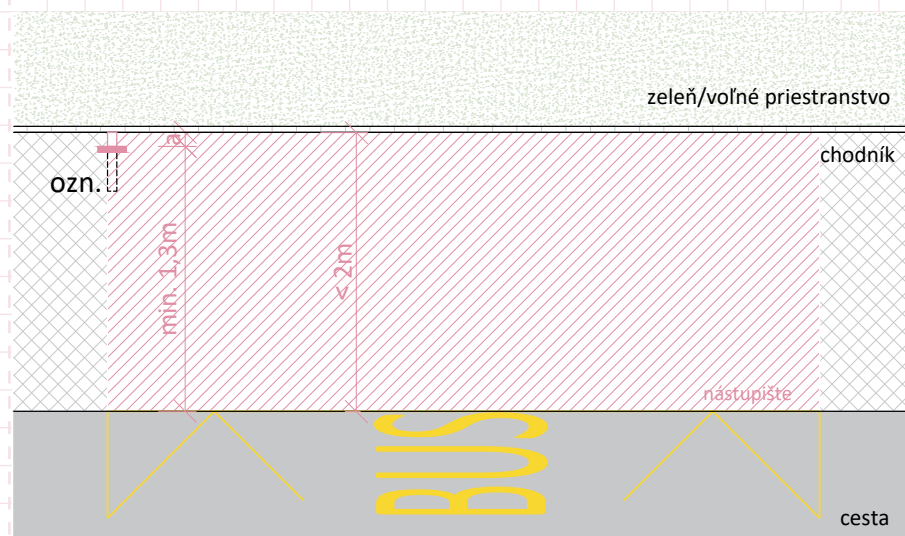
* Moduly označníka nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

Úzky Chodník

a. Ak sa zastávka nachádza na chodníku, ktorého **šírka je menšia ako 2 m + šírka vitríny**, vitrínu **otočiť súbežne s nástupnou hranou** tak, aby nezasahovala do voľnej šírky chodníka a zároveň **nezasahovala do ochranného pásma vozidiel MHD 0,6 m od nástupnej hrany**. Do ochranného pásma nesmie zasahovať zastávkový stĺpik, emblémy označníka ani informačná vitrina.*

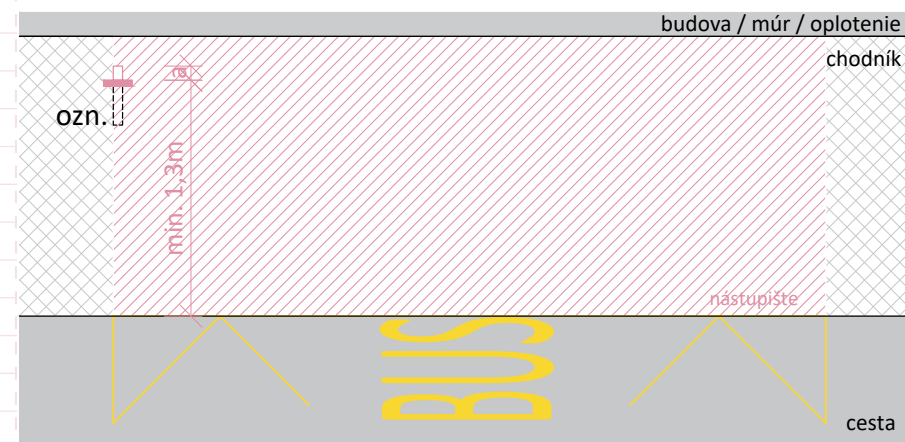


b. Ak sa zastávka nachádza na **chodníku pri zeleň/voľnom priestranstve**, ktorého **šírka je menšia ako 2 m**, vitrínu **otočiť súbežne s nástupnou hranou** tak, aby nezasahovala do voľnej šírky chodníka a zároveň zastávkový **stĺpik posunúť max. dozadu k obrubníku, resp. rozhraniu zelene/voľného priestranstva**.



* Moduly označníka nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

c. Ak sa zastávka nachádza **na chodníku pri pevnej prekážke**, ktorého **šírka je menšia ako 2 m**, vitrínu na označník umiestniť tak, aby nezasahovala do voľnej šírky chodníka a zároveň zastávkový **stĺpik posunúť max. dozadu k pevnej prekážke tak, aby ostal pás na údržbu**. (z dôvodu vykonávania údržby prístrešku, fasády, múru a pod.)*



* Moduly označníka nezasahujú do voľnej šírky chodníka.

32 Príklad vhodne umiestneného prístrešku na širokom chodníku ohraničenom pevnou prekážkou. Za prístreškom ostala dostatočná priechodná šírka chodníka a pred ním je dostatočná voľná šírka nástupišťa.

Bratislava, zastávka Autobusová stanica



33 Príklad umiestnenia prístrešku na úzkom chodníku ohraničenom pevnou prekážkou. Šírka chodníka nedovoľuje osadiť prístrešok tak, aby za ním ostala dostatočná priechodná šírka chodníka. Prístrešok bolo v tomto prípade nevyhnutné osadiť čo najbližšie k pevnej prekážke tak, aby ostala zachovaná min. medzera 0,5 m na údržbu prístrešku.

Bratislava, zastávka Saleziáni



34 Príklad nevhodného umiestnenia prístrešku pri pevnej prekážke na úzkom chodníku. Prístrešok osadený tesne k plotu. Toto riešenie neumožňuje vykonať údržbu, príp. opravu prístrešku ako aj plotu.

Bratislava, zastávka Cintorín Vračuňa



35 Prestrešenie ukotvené na inej konštrukcii (v tomto prípade protiľuková stena na moste) je vhodný príklad riešenia prekrytia nástupišťa na veľmi úzkom chodníku. Dôležité je, že prestrešenie dizajnovovo tvorí jeden celok s konštrukciou, na ktorú je ukotvené.

Bratislava, zastávka Most Apollo



36 Príklad umiestnenia prístrešku na chodníku, ktorý hraničí s plochou zelenou, v tomto prípade tvorenou kríkmi. Dôležité je, že medzi prístreškom a kríkmi je zachovaný min. odstup 0,5 m kvôli údržbe zelene a tiež prístrešku.

Bratislava, zastávka Šafárikovo námestie



37 Príklad umiestnenia prístrešku v tesnej blízkosti kríkov. Toto umiestnenie nezachováva dostatočný priestor na údržbu zelene a tiež prístrešku.

Bratislava, zastávka Blumentál



38 Príklad prístrešku umiestneného vo vhodne vybudovanej nike v zeleni. Nika je vhodne vytvorená mimo chodníka, čím prístrešok netvorí bariéru v pohybe chodcov po chodníku. Zároveň je okolo niky vhodne vytvorená spevnená plocha v šírke približne 0,5 metra z dôvodu pohodlného vykonávania údržby prístrešku.
Bratislava, zastávka Pharos



39 Nevhodný príklad prístrešku umiestneného v zeleni s chýbajúcou vybudovanou nikou. Prístrešok síce zachováva minimálnu voľnú šírku nástupištia ale chýba vybudovaná nika dostatočných rozmerov so spevnenou plochou pod prístreškom.
Bratislava, zastávka Jasovská



40 Príklad umiestnenia prístrešku na samostatnom autobusovom nástupišti. Samostatné nástupišťe nie je zároveň chodníkom, čím je možné budovať ho ujšie ako v prípade spojenia funkcie s chodníkom.
Bratislava, zastávka Vrančovičova



41 Príklad umiestnenia prístrešku na jednostrannom električkovom nástupišti. Riešenie zachováva dostatočnú minimálnu šírku nástupištia a zároveň minimálny odstup od zadnej hrany nástupištia 0,5 metra.
Bratislava, zastávka Nám. sv. Františka



42 Príklad umiestnenia obojstranného prístrešku na obojstrannom nástupišti. Riešenie zachováva dostatočnú minimálnu šírku nástupištia. Zároveň je vhodné, že obojstranný prístrešok má niektoré polia bez zasklenia, čím umožňuje priechy pohyb.
Veľká Británia, zastávka Bull Street



43 Prijateľný príklad umiestnenia prístreškov na obojstrannom združenom nástupišti. Jeden prístrešok je otočený smerom k zastávke električkovej dopravy a jeden prístrešok je otočený smerom k zastávke autobusovej dopravy, pričom je zachovaná minimálna šírka nástupištia na oboch stranách. Z hľadiska funkčnosti a kompozície priestoru by bolo vhodnejšie riešenie umiestnenie obojstranného prístrešku.
Bratislava, zastávka Autobusová stanica



Bibliografia

Zahraničné manuály

Standard zastávek PiD, Standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje, Regionální organizátor Pražské integrované dopravy Rytřská 10, Praha 1, Integrovaná doprava Středočeské kraje, Rytřská 10, Praha 1, první vydání 07/2017

BCN designmanual

Accessible bus stop design guidance, Bus Priority Team technical advice note BP1/06, Londýn 2006

Iné materiály

DIZAJNMANUÁL NS MHD 2.ETAPA Bosáková_Janíkov dvor, Požiadavky hlavného mesta SR Bratislavy, Príloha k Dokumentácii pre výber zhotoviteľa, Útvar hlavnej architektky HMSR BA, 2019, revízia 2020

Technické a prevádzkové štandardy IDS BS, Integrovaný dopravný systém v Bratislavskom kraji, Bratislavská integrovaná doprava, a.s., Sabinovská 16,820 05 Bratislava, 2020 verzia I/2020
Príručka atraktívnej verejnej dopravy na území Bratislavského kraja, Bratislavská integrovaná doprava, a.s., Sabinovská 16,820 05 Bratislava, 2020

Územný generel dopravy hl. mesta SR Bratislavy, Analytická časť a Návrhová časť – zhrnutie, Zhotoviteľ Centrum dopravného výskumu, v.v.i., 2015

Koncepcia / Manuál architektonického riešenia električkových tratí v Bratislave, Útvar hlavnej architektky HMSR BA, 12/2018

Technické normy

STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií

STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách

STN 73 6425 Stavby pre dopravu – Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky

TP 048 Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách

VZN č. 5/2018 o o starostlivosti o verejnú zeleň a ochrane drevín, ktoré sú súčasťou verejnej zelene na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

Spracovateľský kolektív

Autorský tím (MIB)

Kristína Olesová, Petra Šingerová

Autorská spolupráca

Roman Žitňanský, Samuel Achberger, Michal Marcinov, Ján Urban

Odborní konzultanti

Viera Bánovská, Daniel Bartoň, František Brliť, Ivan Bútora, Michal Dekánek, Michal Halomi, Jana Hlavová, Dušan Jarolín, Valér Jurčák, Andrej Kovárik, Lenka Maslíková, Peter Netri, Tomáš Peciar, Anna Pivková, Roman Svrček, Ivan Štassel, Tomáš Vašek

Grafická identita

Martin Bajaník

Grafická úprava

Barbora Gavláková, Vojtech Ruman

Zdroje fotografií

Petra Šingerová: 06, 14,

Kristína Olesová: 11, 12, 15, 16, 23, 28, 32, 33, 36, 37, 39, 43

imhd.sk/Henrich Kleiner: 02, 18

imhd.sk/Lukáš Cisárik: 05, 22

imhd.sk: 07, 17, 21, 29, 38, 41

imhd.sk/Kami: 27

imhd.sk/Solider: 40

DPB: 08, 09, 10, 34, 35

01: zdroj: článok Pavilion on Europaplatz / J. Mayer H, 20.9.2019, zdrojová stránka: https://www.archdaily.com/928702/pavilion-on-europaplatz-j-mayer-h?ad_medium=gallery

03: zdroj: článok New Green Roof Bus Stops in Utrecht Cater to Commuting Bees, 23.7.2019, zdrojová stránka: <https://www.thisiscolossal.com/2019/07/bee-bus-stops/>

04: zdrojová stránka: <https://www.architonic.com/en/product/burri-tram-stop-infrastructure/1155695>

13: zdrojová stránka: <https://www.mmcite.com/sk/aureo>

korun, 10.2.2020, zdrojová stránka: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/praha-zastavky-mobilier-mhd_2002101305_ada

19: zdrojová stránka: <https://www.architonic.com/en/product/burri-tram-stop-infrastructure/1155695>

20: zdroj: článok Praha si pořídí přístřešky na MHD sama, mobiliář ji přijde asi na 400 milionů korun, 10.2.2020, zdrojová stránka: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/praha-zastavky-mobilier-mhd_2002101305_ada

24: zdroj: článok Tram Station Schwabinger Tor / Felix Fischer Architekten, 29.3.2020, zdrojová stránka: https://www.archdaily.com/936253/tram-station-schwabinger-tor-felix-fischer-architekten?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects

25: zdroj: článok The Bus Stop of NCTU | CHU STUDIO, zdrojová stránka: <https://www.arch20.com/the-bus-stop-of-nctu-chu-studio/>

26: zdroj: článok Tram Stop at Europaplatz, Berlin, zdrojová stránka: <https://structurae.net/en/structures/hauptbahnhof-tramway-station>

30: zdroj: článok Pavilion on Europaplatz / J. Mayer H, 20.9.2019, zdrojová stránka: https://www.archdaily.com/928702/pavilion-on-europaplatz-j-mayer-h?ad_medium=gallery

31: zdroj: článok LIGHT RAIL STATION U5 MUSTERSCHULE, 8.4.2017, zdrojová stránka: <https://divisare.com/projects/341906-kolling-architekten-moritz-bernoully-light-rail-station-u5-musterschule>

42: zdroj: článok Centro Tram Stops, Birmingham City Centre, zdrojová stránka: <https://www.broxap.com/case-studies/centro-birmingham-tram-stops/>

Manuál verejných priestorov

Princípy a štandardy zastávok MHD

Metropolitný inštitút Bratislavy

Sekcia verejných priestorov

Primaciálne námestie 1

814 99 Bratislava

© Metropolitný inštitút Bratislavy, Bratislava 2021

Manuál verejných priestorov/Princípy a štandardy zastávok MHD

V Bratislave v roku 2021 vydal Metropolitný inštitút Bratislavy.

Akékoľvek modifikácie publikácie sú možné len

so súhlasom vydavateľa. Publikácia je k dispozícii voľne na

stiahnutie. Šírenie je možné len s uvedením zdroja.



Verzia 1.01

www.manual.mib.sk