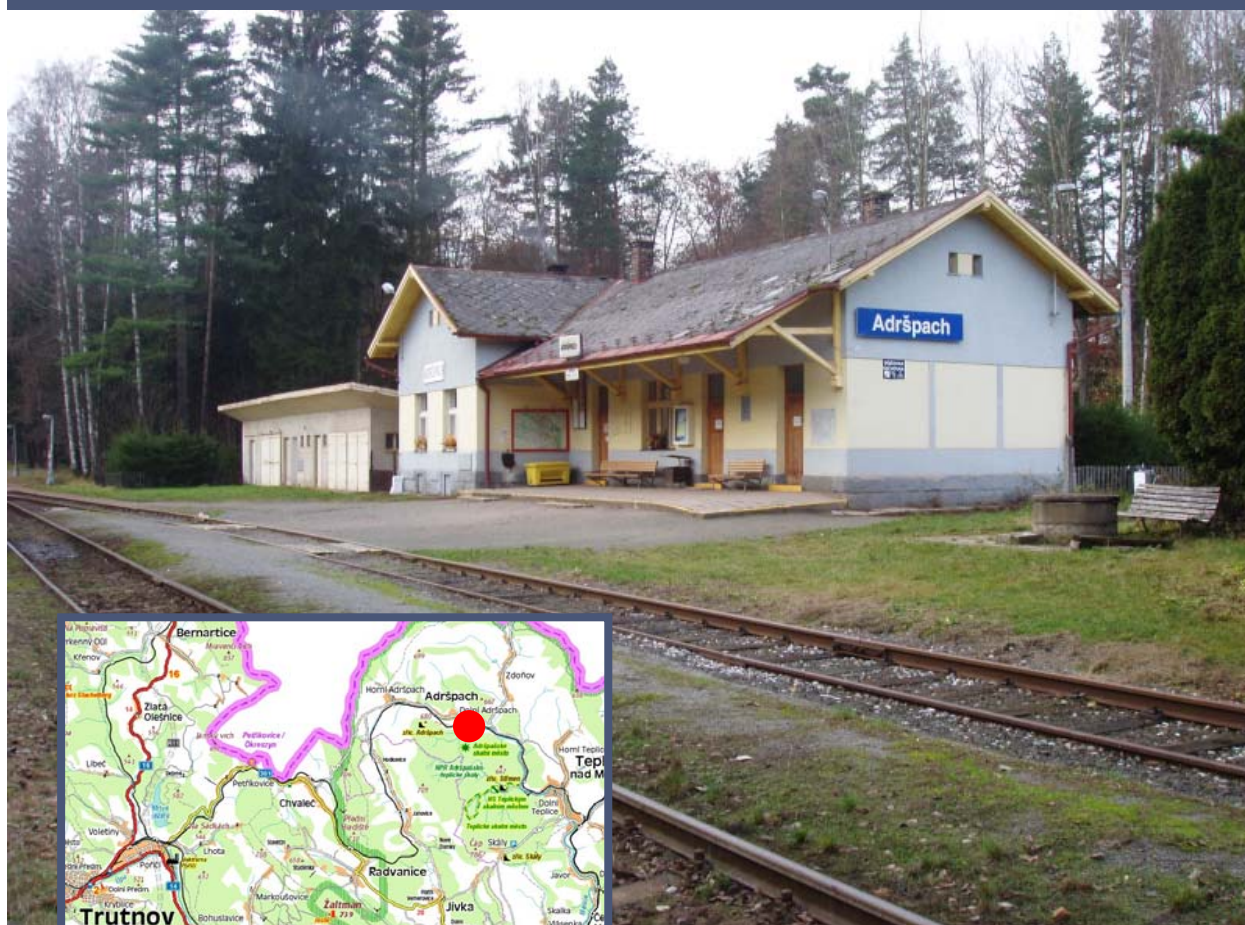


NÁVRHY ÚPRAV UZLŮ

Návrhy úprav uzlů jako konkrétní aplikace navržené metodiky rekonstrukce uzlů VHD jsou zpracovány formou katalogových listů pro každou lokalitu:

I.	ADRŠPACH.....	1
II.	BAKOV NAD JIZEROU	9
III.	BRUNTÁL	17
IV.	ČESKÁ LÍPA HL. N.	27
V.	DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM	41
VI.	JESENÍK.....	50
VII.	JOSEFŮV DŮL.....	59
VIII.	KUTNÁ HORA MĚSTO	67
IX.	LIPOVÁ LÁZNĚ.....	76
X.	POTŠTEJN	85
XI.	ROKYTNICE V ORLICKÝCH HORÁCH	94
XII.	SÁZAVA-ČERNÉ BUDY.....	102
XIII.	SMRŽOVKA	111
XIV.	STARÁ PAKA.....	120
XV.	SVOR.....	134
XVI.	TÝNEC NAD SÁZAVOU	142
XVII.	VRBNO POD PRADĚDEM.....	151



KATALOGOVÝ LIST Č. I

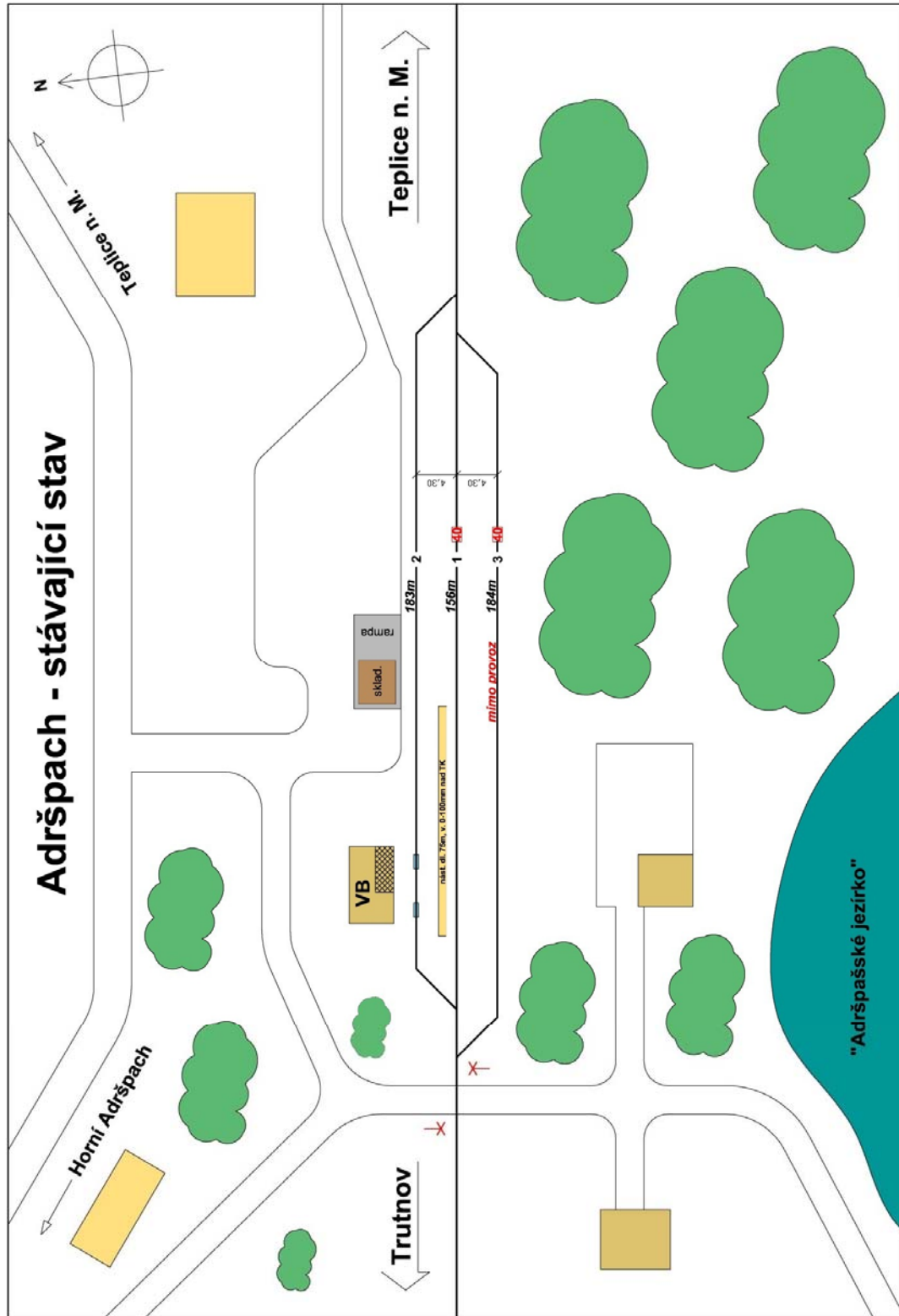
ADRŠPACH

Mezilehlá stanice (dopravná D3)
na železniční trati
Teplice nad Metují – Trutnov hl. n.

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. I				
Adršpach – stávající stav				
poloha:	<i>Královéhradecký kraj, východně od Trutnova</i>			
staničení:	<i>km 24,721 železniční trati č. 509B dle TTP, č. 047 Trutnov – Teplice nad Metují dle KJŘ</i>			
druh:	<i>mezilehlá stanice (dopravná D3)</i>			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - Stanice zajišťující odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava: nemá výpravní oprávnění			
dopravní koleje	<i>2 (z toho kusých: 0, z toho v současnosti vyloučena: 1)</i>			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>1 (z toho kusých: 0)</i>			
nástupiště	obecně: úrovněná sypaná nástupiště s výškou max. 100 mm nad TK a úrovněným přístupem počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 2 I. u kol. 1 ... dl. 75m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK, II. u kol. 3 ... v nepoužitelném stavu <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i>			
přístup na nástupiště	úrovněné přechody ... 2 <i>vzdálenost od přístřešku na nástupiště:</i> I. ... 13 m <i>bezbariérový přístup: na nástupiště ano</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční</i>			
zařízení pro cestující	<i>vnitřní čekárna, přístřešek 12 x 2,5 m</i>			
informační systém	<i>vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	<i>zpevněná plocha, použitelná pro parkování osobních automobilů</i>			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>35 m</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Trutnov</i>	<i>Os: 7</i>	<i>Os: 6</i>	<i>Os: 6</i>
	<i>Teplice n. M.</i>	<i>Os: 7</i>	<i>Os: 6</i>	<i>Os: 7</i>
popisovaný stav k	<i>listopad 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

Ve stanici Adršpach se nachází dvojice sypaných nástupišť bez zpevněné hrany. Jejich výška dosahuje maximálně 100 mm nad TK. Vzhledem k tomu, že dopravní kolej č. 2 je trvale nepoužívaná a v nesjízdném stavu, ani nástupiště č. 2 není použitelné. Případné nouzové křižování tak může probíhat pouze s využitím manipulační koleje č. 3, což ovšem vyžaduje čtyřnásobnou úvrat' (ze širé trati není na manipulační kolej povolen přímý vjezd). Nástupiště u koleje č. 1 má délku přibližně 75 metrů a není z hlediska tvaru ve vyhovujícím stavu.

Přístup pro cestující

Na nástupiště je umožněn příchod dvojicí úroňových přechodů od výpravní budovy, vytvořených ze dřevěných desek mezi kolejnicovými pásy manipulační koleje č. 3. Do výpravní budovy se nelze dostat bezbariérově, neboť již na kraji přístřešku je výškový rozdíl, překonatelný pouze jedním schodem. Přístup na nástupiště bezbariérový je, ovšem nedostatečná výška nástupišť neumožňuje bezbariérový nástup do souprav se sníženou částí.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících dříve slouží jak čekárna uvnitř výpravní budovy, tak přístřešek, jenž je její součástí. Rozměry přístřešku jsou cca 12 x 2,5 m, tedy 30 m².

Přednádraží

V prostoru přednádraží se nachází pouze zpevněná plocha, která může sloužit k parkování osobních vozidel. Do obce (Dolní) Adršpach míří od stanice dvě komunikace – jedna od přejezdu na trutnovském zhlaví, druhá přímo od výpravní budovy a přílehlého skladiště. Přibližně 200 metrů severozápadně od stanice bylo v nedávné době vybudováno parkoviště pro návštěvníky areálu zdejšího skalního města, kde je umožněno parkování osobních automobilů i autobusů.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V těsné blízkosti stanice se nenachází zastávka místní ani linkové autobusové dopravy. Nejbližší možnost přestupu na autobus je až v obci Dolní Adršpach.

Organizace vlakové dopravy

Na trati je zaveden taktový grafikon, osobní vlaky odjíždějí v obou směrech ve dvouhodinovém taktu, přičemž v poledním sedle je interval prodloužen na tři a čtyři hodiny. Osobní vlaky jsou vedeny v relacích Trutnov – Teplice nad Metují, v minimální míře i do Meziměstí a Broumova. V dopravě Adršpach k pravidelnému křižování nedochází.

Zhodnocení zkoumané lokality

Stávající stav stanice je nevyhovující jak po stránce dopravní (neprůjezdná kolej č. 2), tak po stránce služeb pro cestující. Zejména stav sypaného nástupiště neodpovídá požadavkům na moderní regionální dopravu.

FOTODOKUMENTACE:



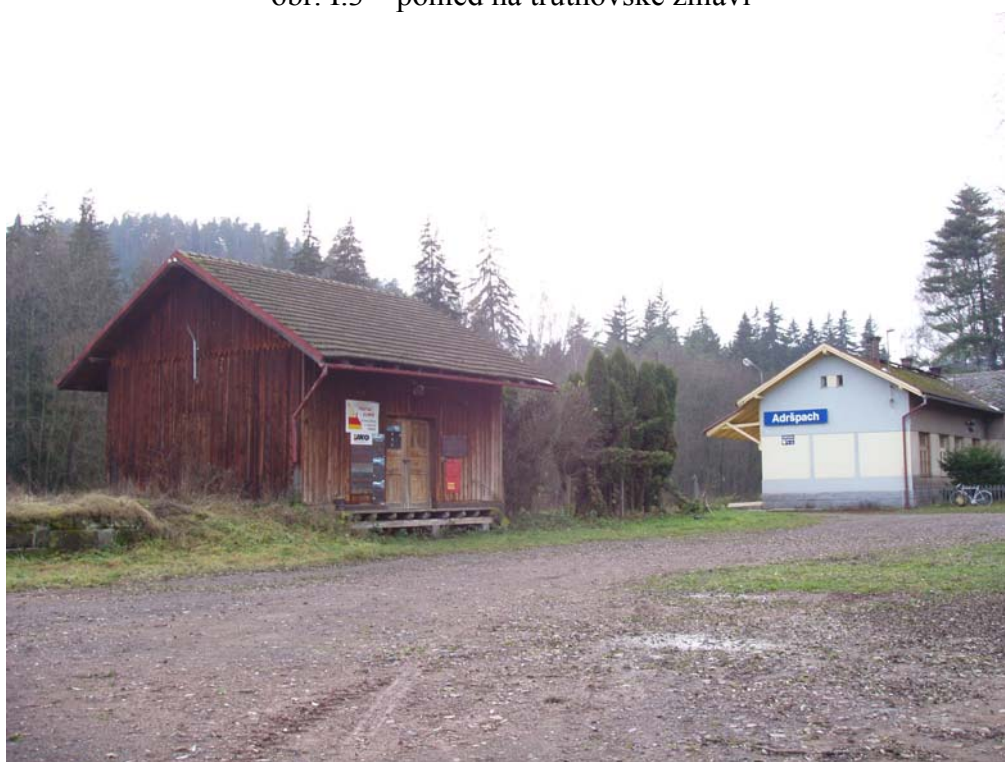
obr. I.1 – celkový pohled



obr. I.2 – pohled z trutnovského zhlaví



obr. I.3 – pohled na trutnovské zhlaví



obr. I.4 – přednádraží

Adršpach – návrh	
dopravní koleje	2 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	1 (z toho kusých: 1)
nástupiště	<p>obecně: vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem, „nouzové“ úrovnové nástupiště se zpevněnou hranou o výšce 200 mm nad TK</p> <p>počet nástupišť: 2</p> <p>počet nástupních hran: 2</p> <p>I. u kol. č. 1, dl. 50 m, šířka 3,5 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK, II. u kol. č. 2, dl. 50 m, šířka 1,45 m, výška nást. hrany 200 mm nad TK – „nouzové“</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupišti č. I</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... I – k nástupišti č. II vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>I. ... 8 m II. ... 50 m</p> <p>bezbariérový přístup: na nástupiště č. I</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Navržena je reaktivace dopravní koleje č. 2 pro případné mimořádné křižování a manipulační kolej č. 3 je zakončena zarážedlem tak, aby mohlo být na jejím místě postaveno vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. To je také jediným nástupištěm pro pravidelný nástup a výstup. Nástupiště č. II je pojato pouze jako nouzové pro případy mimořádného křižování.

Nástupiště

Návrh počítá se zřízením dvou nástupišť. Vnější nástupiště č. I přiléhá ke koleji č. 1. Jeho délka je 50 metrů (možnost zastavení např. jednotky 814.2), šířka 3,5 metru a výška nástupní hrany 550 mm nad TK. Přístup na něj je umožněn jak schody přímo od výpravní budovy, tak bezbariérově rampou od trutnovského zhlaví. Nástupiště č. II mezi kolejemi č. 1 a č. 2 je pojato pouze jako nouzové, pro případ mimořádného křižování vlaků ve stanici. Nástupiště nejsou určena k pobytové funkci a nemusí být tedy vybavena přístřeškem ani lavičkami.

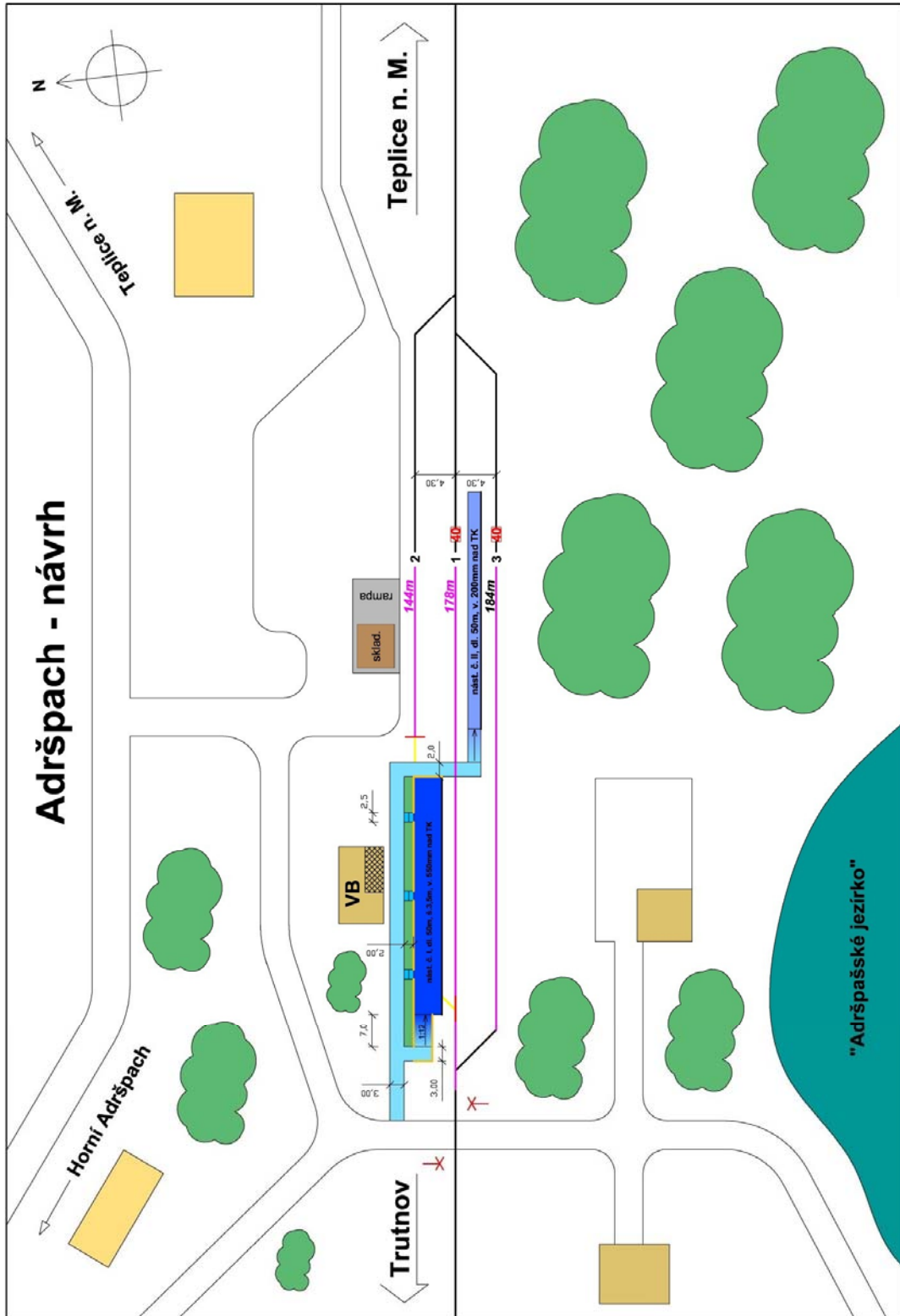
Přestupní vazby

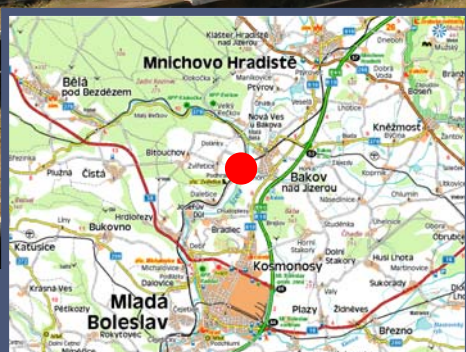
Vzhledem k velké vzdálenosti ostatních prostředků veřejné hromadné dopravy nejsou přestupní vazby předmětem řešení.

Shrnutí úprav

Možné úpravy zahrnují výstavbu nástupiště o výšce 550 mm nad TK, umožňující bezbariérový nástup do vlaků se sníženou výškou podlahy (např. jednotka 814 nebo 814.2). Zároveň výrazně zvyšují pohodlí i pro ostatní cestující, což může přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy v této turisticky atraktivní oblasti.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





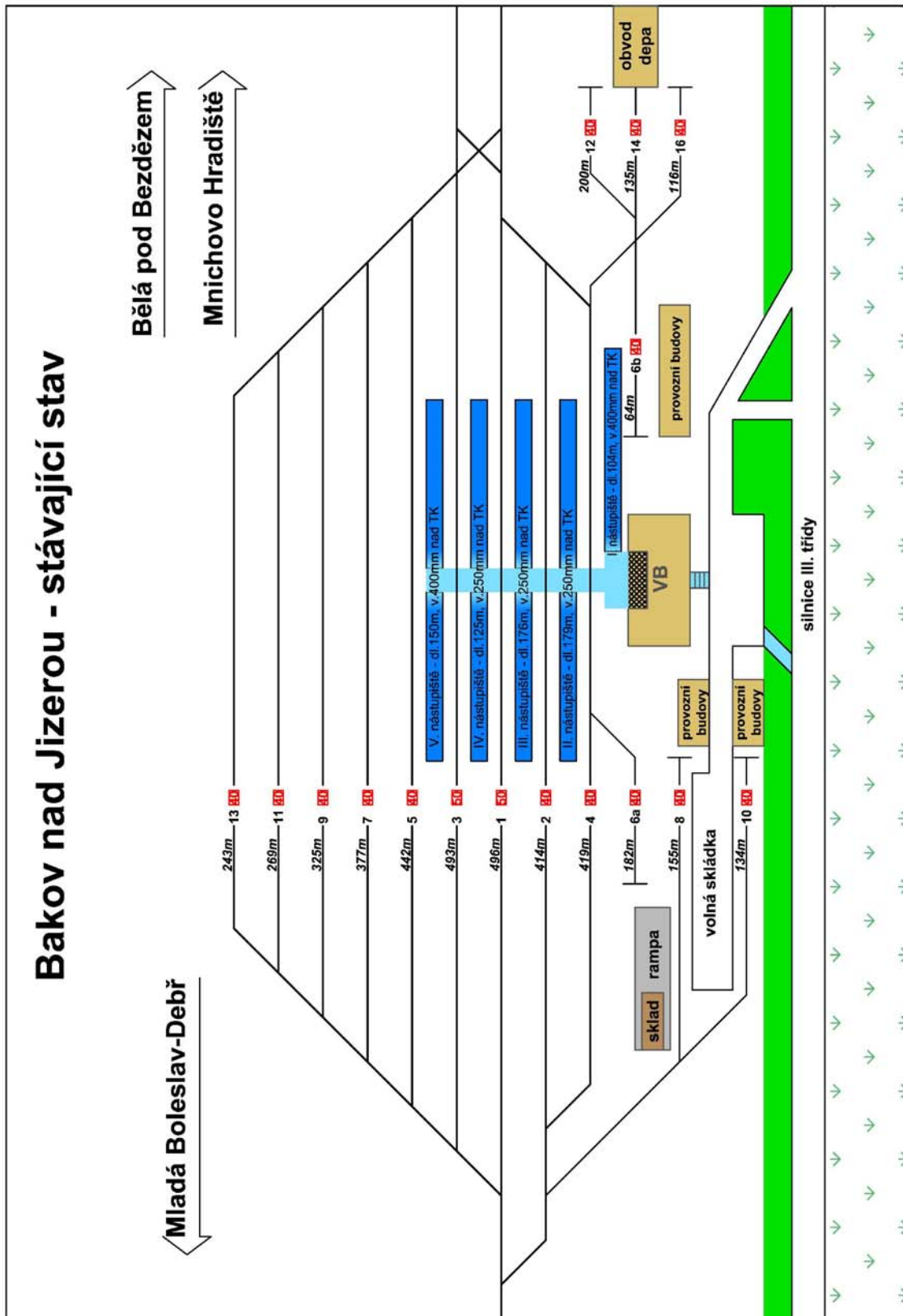
KATALOGOVÝ LIST Č. II

BAKOV NAD JIZEROU

Odbočná stanice
na železničních tratích Praha – Turnov, Bakov nad
Jizerou – Jedlová a Bakov nad Jizerou – Kopidlno

KATALOGOVÝ LIST č. II				
Bakov nad Jizerou – stávající stav				
poloha:	<i>Středočeský kraj, severně od Mladé Boleslavi</i>			
staničení:	<i>km 81,757 železniční trati č. 537 dle TTP, č. 070 Praha – Turnov dle KJŘ a č. 063 Bakov nad Jiz. – Kopidlno km 0,000 železniční trati č. 540 dle TTP, č. 080 Bakov nad Jizerou – Jedlová</i>			
druh:	<i>odbočná stanice</i>			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - Stanice zajišťující odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě			
dopravní koleje	9 (z toho kusých: 0)			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	7 (z toho kusých: 6)			
nástupiště	obecně: úrovnňová nástupiště s pevnou nástupní hranou o výšce 250 mm a 400 mm nad TK přístupná pomocí úrovnňového přechodu počet nástupišť: 5 počet nástupních hran: 5 I. u kol. 4 ... dl. 104 m, výška nást. hrany 400 mm nad TK, II. u kol. 2 ... dl. 179 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, III. u kol. 1 ... dl. 176 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, IV. u kol. 3 ... dl. 125 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, V. u kol. 5 ... dl. 150 m výška nást. hrany 400 mm nad TK <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i>			
přístup na nástupiště	úrovnňové přechody ... I, šířka 5,0 m <i>bezbariérový přístup na nástupiště: ne</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční</i>			
zařízení pro cestující	<i>vnitřní čekárna, krytá veranda</i>			
informační systém	<i>vývěsky s příjezdy a odjezdy, staniční rozhlas</i>			
přednádraží	hlavové uspořádání parkoviště: parkování v okolí komunikace zastávky ostatní VHD: nejsou <i>Přednádraží se nenachází v zastavěné oblasti</i>			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>Stanice je určena zejména pro přestup vlak-vlak a vlak-IAD</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	Ml. Boleslav	<i>Os:12 R:5 Sp:1</i>	<i>Os:13 R:5</i>	<i>Os:11 R:5</i>
	Turnov	<i>Os:15 R:5 Sp:1</i>	<i>Os:10 R:5 Sp:1</i>	<i>Os: 10 R:5 Sp:1</i>
	Česká Lípa	<i>Os:9 R:5</i>	<i>Os:9 R:5</i>	<i>Os:8 R:5</i>
	Dolní Bousov	<i>Os: 5</i>	<i>Os: 2</i>	<i>Os: 2</i>
popisovaný stav k	<i>srpen 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Nástupiště

V železniční stanici Bakov nad Jizerou se nachází pět nástupišť s pěti nástupními hranami. Všechna nástupiště jsou úrovněná se zpevněnou nástupní plochou tvořenou konzolovými deskami. Nástupiště č. I má délku 104 m a výšku nástupní hrany 400 mm nad TK, jedná se o vnější nástupiště zčásti přiléhající k výpravní budově a zčásti se nacházející mezi dopravní kolejí č. 4 a manipulační kolejí č. 6b. Je přístupné z čela verandy, ostatní nástupiště jsou přístupná úrovněným přechodem a jsou jím rozdělená na dvě části. Nástupiště č. II má délku 179 m a výšku nástupní hrany 250 mm nad TK, nachází se mezi kolejemi č. 4 a 2. Nástupiště č. III má délku 176 m a výšku nástupní hrany 250 mm nad TK, nachází se mezi kolejemi č. 2 a 1. Nástupiště č. IV má délku 125 m a výšku nástupní hrany 250 mm nad TK, nachází se mezi kolejemi č. 1 a 3. Nástupiště č. V má délku 150 m a výšku nástupní hrany 400 mm nad TK, nachází se mezi kolejemi č. 3 a 5.

Přístup pro cestující

Přístup cestujících na nástupiště je zajištěn úrovněným přechodem o šířce 5,0 m a následnými šikmými rampami se sklonem 1:12. Nástupiště jsou bezbariérově přístupná pouze z prostoru kryté verandy. Přístup do výpravní budovy je možný pouze po schodišti.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží zejména vnitřní čekárna ve výpravní budově a krytá veranda s rozlohou přibližně 150 m² vybavená lavičkami. V prostoru výpravní budovy se nachází restaurace.

Přednádraží

Prostor hlavového přednádraží je vymezen místní komunikací, která dále přechází ve volnou skládku u manipulačních kolejí. Nejsou zde vyznačena žádná parkovací místa a vozidla parkují na volném prostoru v blízkosti komunikace.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Železniční stanice slouží převážně pro přestup cestujících v rámci železniční dopravy. V prostoru přednádraží se nenachází žádná zastávka jiné VHD.

Organizace vlakové dopravy

Na trati Bakov nad Jizerou – Jedlová a Praha – Turnov je po většinu dne zaveden taktový grafikon s dobou taktu 120 minut jak pro osobní vlaky, tak pro rychlíky. Vlaky jsou k nástupišťům přistavovány s ohledem na bezpečný pohyb cestujících v kolejišti. Vlaky ve směru Dolní Bousov jsou přistavovány na I. nástupiště.

Zhodnocení zkoumané lokality

Nevýhodou stávajícího stavu stanice Bakov nad Jizerou jsou úrovněná nástupiště, která svými parametry (zejména šířka a výška nástupní hrany nad TK) nezajišťují dostatečný komfort při nástupu a výstupu cestujících. Dalším nedostatkem jsou přístupové cesty na nástupiště, zejména neexistence zpevněné cesty k prostoru nástupišť.

FOTODOKUMENTACE



obr. II.1 – úroňňová nástupiště



obr. II.2 – přístup na nástupiště



obr. II.3 – krytá veranda



obr. II.4 – přednádraží stanice

Bakov nad Jizerou – návrh	
dopravní koleje	8 (z toho kusých: 1)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	7 (z toho kusých: 1)
nástupiště	<p>obecně: poloostrovní nástupiště počet nástupišť: 3 počet nástupních hran: 5 I. mezi kol. 2 a 4 ... dl. 60/80 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK, II. u kol. 1 ... dl. 170 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK, III. mezi kol. 3 a 7 ... dl. 170 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p><i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano</i></p>
přístup na nástupiště	<p>centrální přechod... 1, šířka 5 m</p> <p><i>bezbariérový přístup: ano</i></p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU

Koleje

Úpravy kolejiště v železniční stanici Bakov nad Jizerou souvisí s vybudováním nových nástupišť. Potřebný prostor pro nástupiště č. I vznikl odsunem dopravní koleje č. 4 do polohy manipulační koleje č. 6b, zároveň byla kolej opatřena zárazedlem a stala se tak kusou. Nástupiště slouží převážně pro (ve stanici končící) osobní vlaky ze směru Dolní Bousov (kolej č. 4) a Česká Lípa (kolej č. 2). Manipulační kolej č. 6b byla zkrácena a dále plní účel odvrtné koleje. Do osy zbylé části původní koleje č. 4 byla kolejovým „S“ v prostoru přechodu přemístěna kolej č. 2, aby ve vzniklém prostoru mohlo být vybudováno nástupiště č. II přiléhající svojí nástupní hranou ke koleji č. 1. Dále došlo k odstranění koleje č. 5 a vybudování nástupiště č. III. Uspořádání stanice umožňuje přistavit vlaky při křižování k nástupišťům tak, aby před zastavením nepřejížděly úroňový přechod. Vlaky hlavní tratě se křižují na kolejích č. 1 (ze směru Mladá Boleslav-Debř) a 3 (ze směru Mnichovo Hradiště), případné vlaky odbočné tratě jsou vedeny na kolej č. 7.

Nástupiště

Jsou navržena tři nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Poloostrovní oboustranné nástupiště č. I se nachází mezi kolejemi č. 2 a 4, má dvě nástupní hrany dlouhé 60 a 80 metrů. U hlavní koleje č. 1 se nachází jednostranné poloostrovní nástupiště č. II s délkou nástupní hrany 170 m. Poloostrovní oboustranné nástupiště č. III se nachází mezi kolejemi č. 3 a 7 a má délku 170 m. Nástupiště č. II a III jsou přístupná pomocí centrálního úroňového přechodu o šířce 5,0 m, nástupiště č. I je přístupné z čela z prostoru před VB.

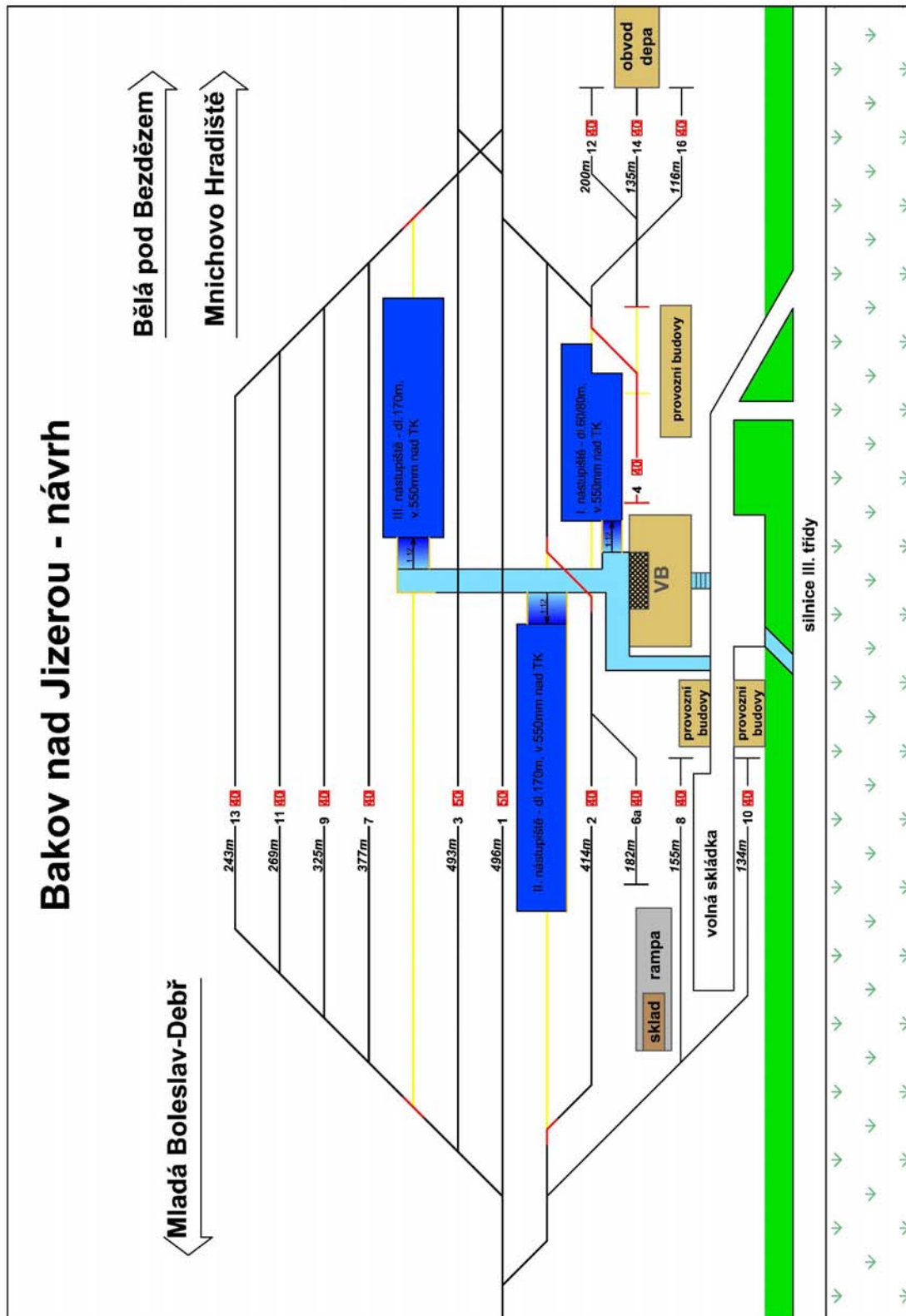
Přestupní vazby

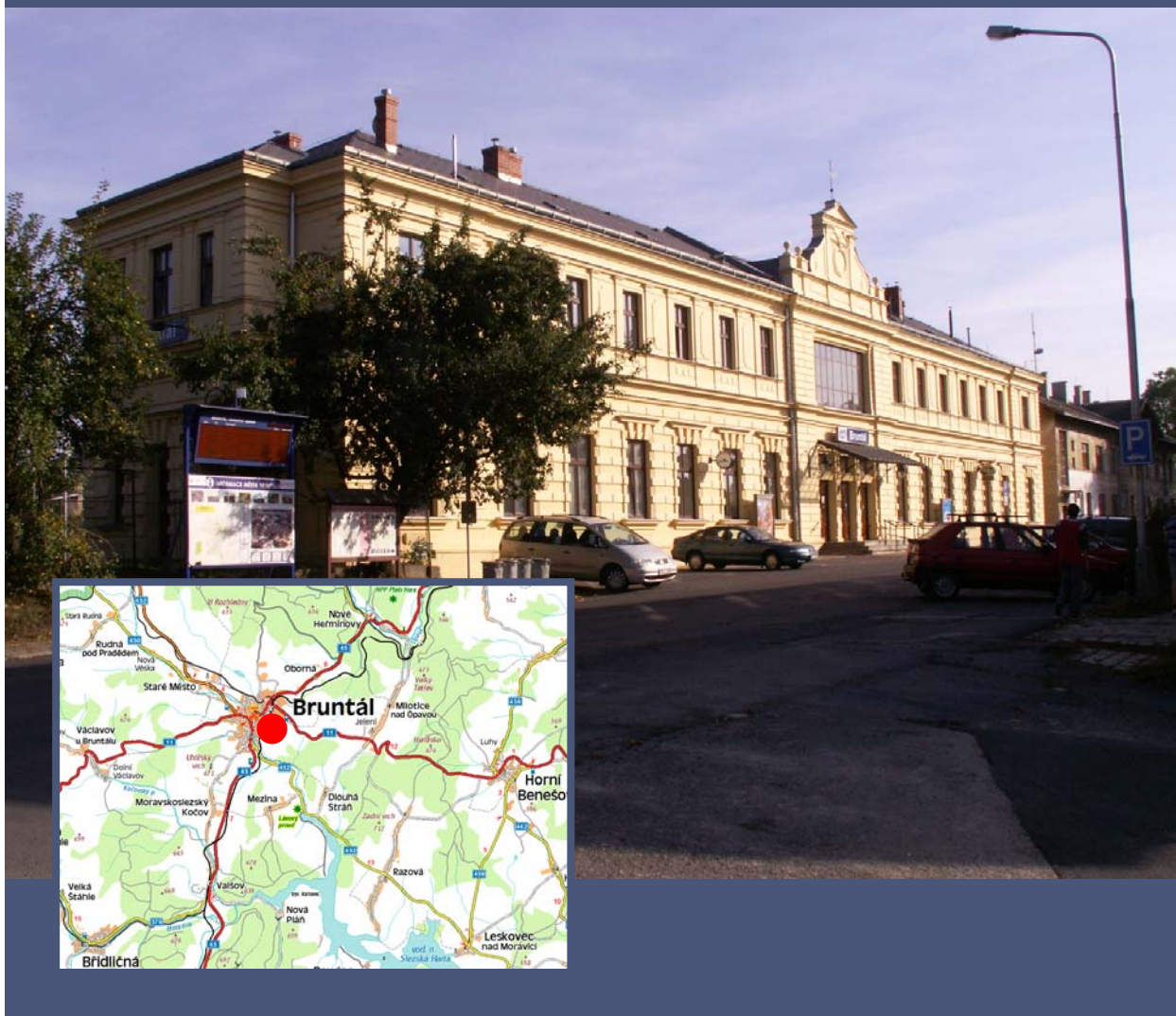
V rámci úprav přednádraží byl navržen chodník se zpevněným povrchem spojující komunikaci přednádraží s prostorem u výpravní budovy na straně kolejiště, čímž je zajištěn bezbariérový přístup na všechna nástupiště.

Shrnutí úprav

V návrhu úprav došlo k vytvoření nových nástupišť s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice a s dostatečnou šířkou nástupní plochy. Je tak zajištěn požadovaný komfort nástupu a výstupu cestujících. Zároveň došlo k odstranění bariérového přístupu k nástupišťům.

SCHEMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVY





KATALOGOVÝ LIST Č. III

BRUNTÁL

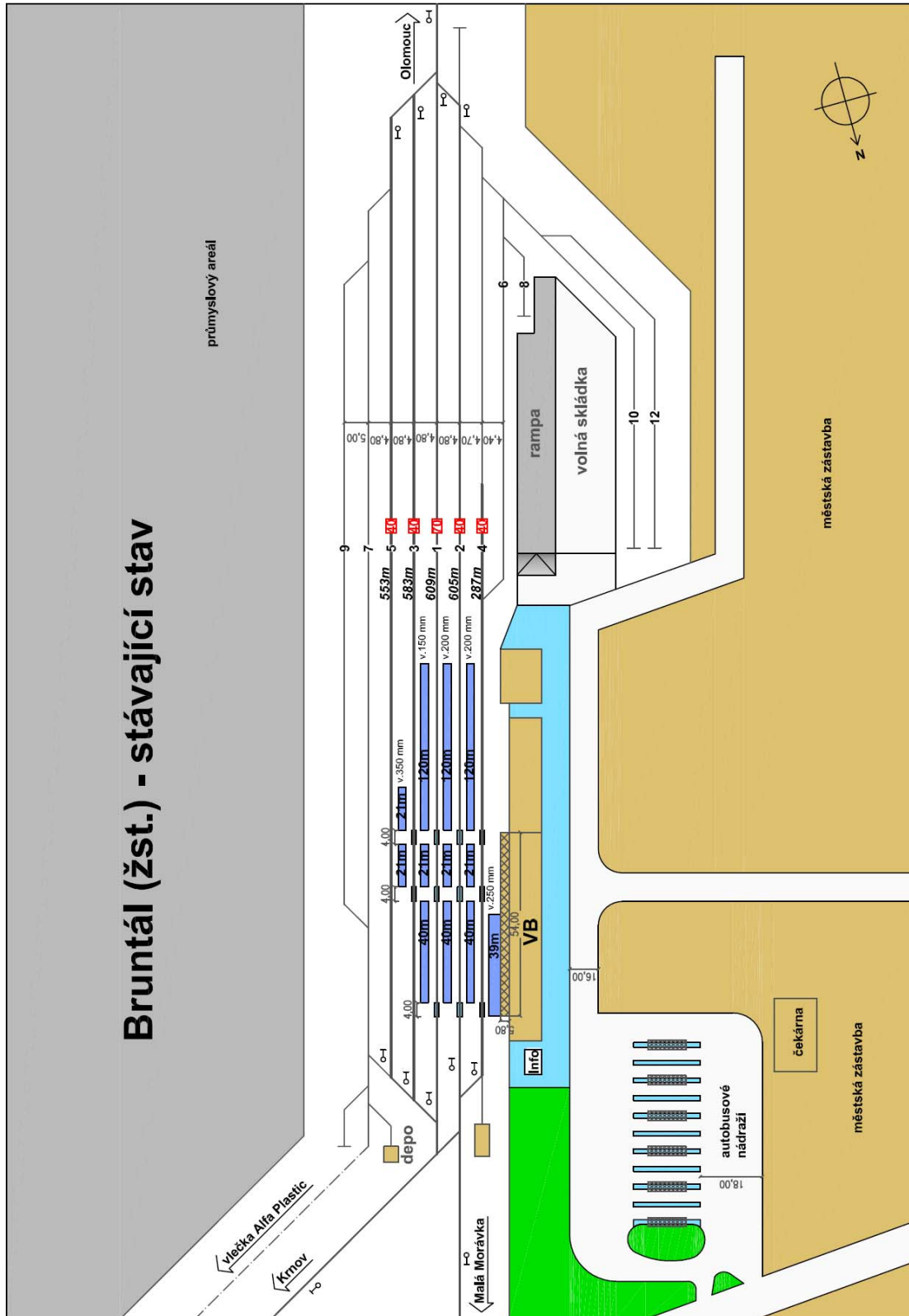
Přípojná železniční stanice (sídlo dispečera D3)
na železničních tratích
Olomouc – Opava východ, Bruntál – Malá Morávka

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. III														
Bruntál – stávající stav														
poloha:	Olomoucký kraj, bývalé okresní město													
staničení:	km 64,301 železniční trati č. 310A dle TTP, č. 310 dle KJŘ km 0,000 železniční trati č. 310C dle TTP, č. 312 dle KJŘ													
druh:	přípojná stanice (dopravná D2 a sídlo dispečera D3 pro přípojnou trať)													
výpravní oprávnění	<p>osobní přeprava: A - Stanice zajišťující odbavení cestujících v mezinárodní přepravě včetně rezervačních dokladů (místenky, lůžka a lehátka), komplexní odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně rezervačních dokladů (místenky, lůžka a lehátka)</p> <p>nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě</p>													
dopravní koleje	5 (z toho kusých: 1 formálně, z toho v současnosti vyloučeno.: 0)													
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	9 (z toho kusých: 6)													
nástupiště	<p>obecně: úroňová nástupiště s výškou 200 mm nad TK počet nástupišť: 5 počet nástupních hran: 5</p> <p>I. u kol. 4 ... dl. 39 m, výška nást. hrany max. 250 mm nad TK, II. u kol. 2 ... dl. 189 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK, III. u kol. 1 ... dl. 189 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK IV. u kol. 3 ... dl. 189 m, výška nást. hrany max. 150 mm nad TK V. u kol. 5 ... dl. 46 m, výška nást. hrany max. 350 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</p>													
přístup na nástupiště	<p>úroňové přechody ... 3, šířka 4,0 m</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;">vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I.</td> <td style="text-align: right;">0 m</td> </tr> <tr> <td>II.</td> <td style="text-align: right;">5 m</td> </tr> <tr> <td>III.</td> <td style="text-align: right;">10 m</td> </tr> <tr> <td>IV.</td> <td style="text-align: right;">15 m</td> </tr> <tr> <td>V.</td> <td style="text-align: right;">20 m</td> </tr> </table> <p>bezbariérový přístup: ano</p>				vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I.	0 m	II.	5 m	III.	10 m	IV.	15 m	V.	20 m
vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I.	0 m													
II.	5 m													
III.	10 m													
IV.	15 m													
V.	20 m													
zařízení pro nákladní přepravu	rampa boční i čelní, volná skládka													
zařízení pro cestující	vnitřní čekárna, přístřešek 54,0 x 5,8 m													
informační systém	elektronický systém v sousedství VB, vývěsky s příjezdy a odjezdy													
přednádraží	parkoviště, autobusové nádraží													
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	15 m													
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	(JŘ 2009/2010)	prac. den	sobota	neděle										
	Olomouc/ Rýmařov	Os:10 Sp:1 R:5	Os:10 Sp:1 R:6	Os:8 Sp:1 R:4										
	Opava východ/ Krnov	Os:12 Sp:1 R:5	Os:10 Sp:1 R:5	Os:8 Sp:1 R:5										

	<i>Malá Morávka</i>	<i>Os: tam 0</i> <i>Os: zpět 0</i>	<i>Os: tam 0</i> <i>Os: zpět 0</i>	<i>Os: tam 0</i> <i>Os: zpět 0</i>
			<i>Pozn: v GVD 2008/2009 5 párů o víkendech v období 1.5. – 28.9.</i>	
popisovaný stav k	<i>září 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

Ve stanici Bruntál se nachází pět úrovnových nástupišť. Nástupiště u dopravní koleje č. 4 (délka 39 m, výška 250 mm nad TK) navazuje přímo na prostor pod přístřeškem výpravní budovy, je zadlážděno a hranu tvoří tvárnice Tischer. Zbylá čtyři nástupiště jsou panelová a přerušena vždy dvojicí úrovnového (rovněž panelového) přechodu šířky 4,00 m, přičemž třetí přechod spojuje výpravní budovu se severními konci těchto nástupišť. Délky hran u kolejí č. 2, 1, 3 jsou 189 m, u koleje č. 5 je to pak 48 m, reálné výšky nad TK se pohybují v rozmezí 150 – 350 mm. Nástupiště i kolejiště stanice jsou ve velmi dobrém technickém stavu, nevyhovující je pouze šířka nástupišť, která v případě zvýšené frekvence cestujících ohrožuje jejich bezpečnost.

Přístup pro cestující

Na nástupiště č. II až IV je umožněn příchod třemi úrovnovými přechody od výpravní budovy, vytvořenými z panelových desek mezi kolejnicovými pásy jednotlivých kolejí. Nástupiště č. I je v podstatě rozšířenou částí prostoru pod přístřeškem výpravní budovy. Do výpravní budovy se lze dostat bezbariérově (z prostoru nástupišť i přednádraží). Přístup na všechna nástupiště je rovněž bezbariérový, ovšem nedostatečná výška nástupišť neumožňuje samostatný bezbariérový nástup do souprav se sníženou částí.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících slouží jak plně vybavená čekárna s pokladnami uvnitř výpravní budovy, tak přístřešek, jenž je její součástí. Rozměry přístřešku jsou cca 54,0 x 5,8 m, tedy 313 m².

Přednádraží

V prostoru přednádraží se nachází parkoviště s vyznačenými parkovacími stáními a autobusové nádraží pro místní i dálkovou veřejnou hromadnou dopravu. Informace o odjezdech vlaků i autobusů poskytuje elektronický informační panel v blízkosti výpravní budovy. Na centrum města je dopravní terminál napojen sítí místních komunikací (ulice Nádražní, V Aleji).

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V těsné blízkosti stanice mezi výpravní budovou a křižovatkou ulic Nádražní a Opavská se nachází autobusové nádraží, sloužící linkám místní i dálkové dopravy.

Organizace vlakové dopravy

Na trati je vidět snaha o zavedení taktového grafikonu v dálkové i regionální dopravě. Na hlavní trati jezdí rychlíky společně s jedním párem spěšných vlaků v dvouhodinovém taktu po celý den v obou směrech. Regionální dopravu zprostředkovává 10 párů Os vlaků v obou směrech (v neděli o dva méně) se snahou o dodržení dvouhodinového taktu po celý den. Na přípojné trati do Malé Morávky byla osobní železniční doprava od počátku platnosti GVD 2009/2010 zastavena, v minulém grafikonu zde bylo v provozu v letním období pět párů Os vlaků, přičemž v jednom byl řazen přímý vůz na relaci Krnov – Malá Morávka a zpět. Ve stanici se ve stávajícím stavu pravidelně nekřížuje.

Zhodnocení zkoumané lokality

Stávající stav technický stanice (výpravní budova, kolejiště, nástupiště) je více než uspokojivý, neuspokojivá je pouze klasická koncepce úrovnových nástupišť přímo mezi kolejemi se standardní osovou vzdáleností (4,75 m), která může v případě zvýšené frekvence činit prostorové problémy cestujícím, a tím tak ohrožovat jejich bezpečnost.

FOTODOKUMENTACE:



obr. III.1 – celkový pohled



obr. III.2 – pohled na severní zhlaví (hlavní trať odbočuje vpravo)



obr. III.3 – pohled na olomoucké zhlaví



obr. III.4 – úrovňová nástupiště

Bruntál – návrh	
dopravní koleje	4-5 (z toho kusých: 1)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	10 (z toho kusých: 8)
nástupiště	<p>obecně: vnější a poloostrovní jednostranná nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 3</p> <p>počet nástupních hran: 3</p> <p>I. u kol. č. 4a, dl. 30 m, šířka 2,50 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>II. u kol. č. 2, dl. 200 m, šířka 3,00 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>III. u kol. č. 1, dl. 200 m, šířka 3,00 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p><i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na všech nástupišťích</i></p>
přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... I – k nástupišťím č. II a III</p> <p>vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>I. ... 5 m</p> <p>II. ... 15 m</p> <p>III. ... 35 m</p> <p><i>bezbariérový přístup: na všechna nástupiště</i></p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Navrženo je zkrácení manipulační koleje č. 4 a její kusé ukončení tak, aby mohlo být na jejím místě postaveno vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Z důvodu zřízení jednoho vnějšího i obou jednostranných poloostrovních nástupišť jsou osy dopravních kolejí č. 4a, 2 posunuty oproti stávajícímu stavu, část dnešní koleje 1 je zrušena a jízda ve směru od Olomouce je kolejovým „S“ s výhybkou odkloněna do současné koleje 3, která je v těchto místech přeznačena kolej č. 1. Rychlost v koleji by měla být zachována (dnes 70 km/h).

Nástupiště

Návrh počítá se zřízením tří nástupišť. Vnější nástupiště č. I přiléhá ke koleji č. 4a. Jeho délka je 30 m (délka soupravy 810+010 či jednotky 814), šířka 2,5 m a výška nástupní hrany 550 mm nad TK. Přístup na něj je umožněn jak schodem přímo od výpravní budovy, tak bezbariérově rampou od přechodu (šířky 6,00 m), který spojuje všechna nástupiště. Jednostranná poloostrovní nástupiště č. II a č. III u kolejí č. 1 a č. 2 slouží všem druhům vlaků, které přijíždí do stanice tak, aby nepřejížděly úrovnový přechod před svým zastavením. Délka těchto nástupišť je 200 m, šířka 3,00 m a výška hrany 550 mm nad TK. Nástupiště nejsou určena k pobytové funkci a nemusí být tedy vybavena přístřeškem ani lavičkami.

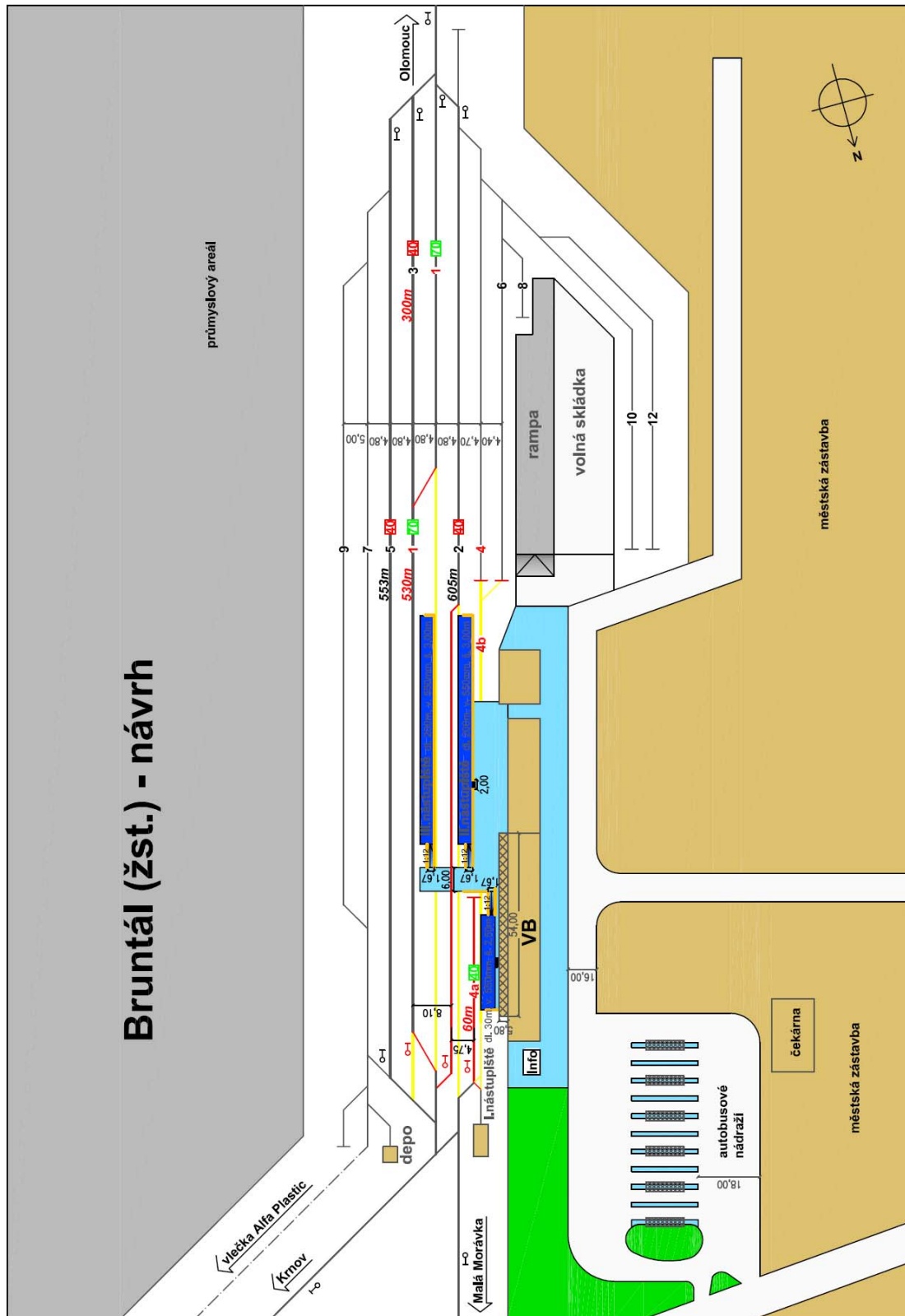
Přestupní vazby

Přestupní vazbu vlak – autobus VHD není možné (ani nutné) bez výrazných stavebních úprav autobusového nádraží zkracovat.

Shrnutí úprav

Možné úpravy spočívají ve výstavbě nástupišť o výškách nástupních hran 550 mm nad TK, umožňujících bezbariérový nástup do vlaků se sníženou výškou podlahy. Zároveň výrazně zvyšují pohodlí i pro ostatní cestující, což může přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy v této turisticky atraktivní oblasti. Navržená úprava železniční stanice je maximalistickou variantou přestavby, počítající s obnovením pravidelné osobní dopravy na přípojně trati a křížováním vlaků na hlavní trati. Uspořádání umožňuje pobyt vlaků ze všech tří směrů současně.

SCHEMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY



Bruntál (žst.) - návrh



KATALOGOVÝ LIST Č. IV

ČESKÁ LÍPA HL. N.

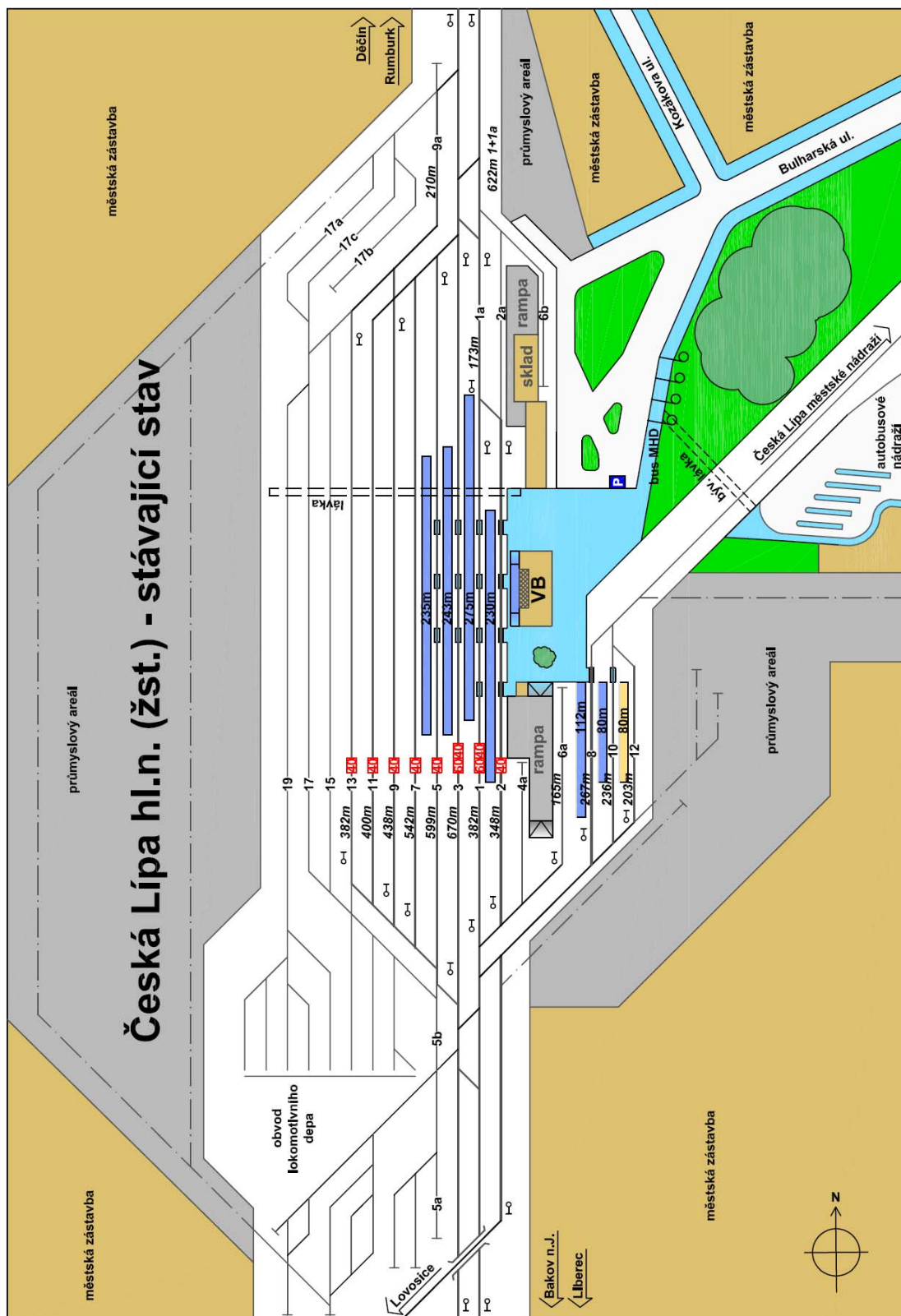
Uzlová železniční stanice
na železničních tratích
Bakov nad Jizerou – Jedlová, Děčín – Česká Lípa,
Liberec – Česká Lípa, Lovosice – Česká Lípa

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. IV				
Česká Lípa hl.n. – stávající stav				
poloha:	Liberecký kraj, bývalé okresní město			
staničení:	km 44,867 železniční trati č. 540A/B dle TTP, č. 080 dle KJŘ km 20,436 železniční trati č. 545A dle TTP, č. 081 dle KJŘ km 84,960 železniční trati č. 539D dle TTP, č. 087 dle KJŘ km 0,000 železniční trati č. 545A dle TTP, č. 086 dle KJŘ			
druh:	uzlová stanice (dopravna D2)			
výpravní oprávnění	<p>osobní přeprava: A – Stanice zajišťující odbavení cestujících v mezinárodní přepravě včetně rezervačních dokladů (místenky, lůžka a lehátka), komplexní odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně rezervačních dokladů (místenky, lůžka a lehátka)</p> <p>nákladní přeprava: M – Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě</p>			
dopravní koleje	12 (z toho kusých: 1+3 formálně)			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	19 (z toho kusých: 6)			
nástupiště	<p>obecně: úroňová nástupiště s výškou 200 mm nad TK počet nástupišť: 7 počet nástupních hran: 7</p> <p>I. u kol. 1 ... dl. 230 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK, II. u kol. 3 ... dl. 275 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK, III. u kol. 5 ... dl. 243 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK IV. u kol. 7 ... dl. 235 m, výška nást. hrany max. 250 mm nad TK, V. u kol. 8 ... dl. 112 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK, VI. u kol. 10 ... dl. 80 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK VII. u kol. 12 ... dl. 80 m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</p>			
přístup na nástupiště	<p>úroňové přechody ... 5, šířka 3,0 – 6,0 m vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. – IV. 8 - 22 m V. – VII. 45 až 55 m</p> <p>bezbariérový přístup: z výpravní budovy, na vybraná nástupiště</p>			
zařízení pro nákladní přepravu	rampa boční i čelní, volná skládka			
zařízení pro cestující	vnitřní čekárna, přístřešek 25,0 x 2,5 m			
informační systém	vývěsky s příjezdy a odjezdy			
přednádraží	parkovací stání pro cca 20 vozů, zastávka autobusu MHD (4 stání), informační panel			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	50 m a více			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	(JŘ 2009/2010)	prac. den	sobota	neděle
	Rumburk	Os:10 Sp:1 R:6	Os:7 Sp:0 R:5	Os:7 Sp:0 R:5
	Bakov nad Jiz.	Os:15 R:5	Os:15 R:5	Os:14 R:5
	Liberec	Os:9 Sp:2 R:7	Os:8 Sp:0 R:7	Os:7 Sp:0 R:7

	<i>Děčín</i>	<i>Os: 11 R: 8</i>	<i>Os: 11 R: 8</i>	<i>Os: 10 R: 7</i>
	<i>Lovosice</i>	<i>Os: tam 9</i> <i>Os: zpět 9</i>	<i>Os: tam 8</i> <i>Os: zpět 8</i>	<i>Os: tam 8</i> <i>Os: zpět 8</i>
popisovaný stav k	<i>srpen 2009</i>			

**SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNÍ
(DISPOZIČNÍ SCHÉMA):**



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

V současném stavu slouží pro nástup a výstup cestujících úroňová nástupiště. V „průjezdne“ části kolejiště jsou čtyři nástupiště s pevnou hranou z tvárníc Tischer a živičným povrchem o výškách hran 200 mm nad TK, resp. 250 mm u nástupiště nejbližšího od VB, a délkách 230 m (kolej č. 1), 275 m (kolej č. 3), 243 m (kolej č. 5) a 235 m (kolej č. 7); v „kusé“ části, která je samostatnou kolejovou skupinou na historické trati tzv. Severočeské transverzálky Teplice – Lovosice – Liberec, jsou dvě obdobná o výšce 200 mm nad TK a délkách 80 a 112 m a jedno sypané o reálné výšce do 100 mm a délce 80 m.

Přístup pro cestující

Na nástupiště je umožněn příchod pěti úroňovými přechody z panelových desek šířky 3,0 m či 6,0 m. Do výpravní budovy se lze dostat bezbariérově, rovněž tak na vybraná nástupiště. Bezbariérový nástup do souprav se sníženou podlahou není vzhledem k výšce nástupních hran nad TK možný.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících slouží jak čekárna ve vestibulu s informační tabulí s odjezdy a příjezdy vlaků a pokladnami uvnitř výpravní budovy, tak venkovní přístřešek. Jeho rozměry jsou cca 25,0 x 2,5 m, celkem tedy 62,5 m².

Přednádraží

Upravený, kapkovitě uspořádaný prostor přednádraží disponuje cca 20 parkovacími místy pro osobní automobily a čtyřmi stanovišti pro autobusy místních linek MHD. Stanice je velmi dobře přístupná z centra obce prostřednictvím příjezdové místní komunikace (Bulharská ulice). Nedaleko stanice se nachází rovněž autobusové nádraží meziměstských linek, které je ovšem oplocené. Přístup na něj v minulosti zajišťovala dřívě lávka přes plot, dnes nejkratší pěší přestup z vlaku na meziměstské autobusové linky zajišťuje pěšina vyšlapaná v hluboké trávě skrz otevřená vrata do areálu autobusového nádraží. Prostor mezi výpravní budovou a oběma kolejovými skupinami je upraven do podoby příjemného venkovního posezení pod vzrostlou zelení (převážně v jarních a letních měsících).

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Vzhledem ke stísněnému prostoru přednádraží činí minimální vzdálenost od nástupišť vlakových k nejbližší zastávce MHD 100 m, do areálu autobusového nádraží je to pak již minimálně dvojnásobek, nemluvě o kvalitě přístupové pěšiny (v podstatě pouze neoficiální zkratky).

Organizace vlakové dopravy

Na všech tratích je zaveden taktový grafikon. Model dopravy v uzlu vypadá tak, že se každou hodinu sjíždí vlaky ze/do všech pěti směrů v přibližně dvacetiminutovém rozpětí podél časové osy 00:30. Relaci (Kolín-) Bakov n. J. – Rumburk a zpět obsluhují v taktu 2/4 hod rychlíky, křížící se ve stanici s toutéž kategorií vlaků relace (Ústí n. L.-) Děčín – Liberec a zpět rovněž ve dvouhodinovém taktu. Mezi tyto vlaky dálkové dopravy jsou vloženy vlaky Os na stejných ramenech převážně v dvouhodinovém taktu, pouze směr do Bakova n. J. (resp. Doks) je ve špičkách letního období posílen na takt hodinový. Dálkovou dopravu ještě doplňují tři spěšné vlaky denně (jeden směr Rumburk, dva směr Liberec). Dnes přípojná trať od Lovosic je obsluhována ve dvouhodinovém taktu vlaky Os v obou směrech po celý den (s navýšením o jeden pár v pracovní dny).

Zhodnocení zkoumané lokality

Dnešní stav dopravního uzlu nevyhovuje především z důvodu výskytu úrovnových nástupišť klasické konstrukce mezi kolejemi se standardní staniční osovou vzdáleností a dále uspořádáním přednádraží (z hlediska délek přestupních vazeb na jiné systémy VHD).

FOTODOKUMENTACE



obr. IV.1 – pohled na výpravní budovu



obr. IV.2 – pohled na severní zhlaví



obr. IV.3 – pohled na tzv. „lovosické“ nástupiště (mimo průjezdnou část kolejiště)



obr. IV.4 – úroňová nástupiště a již nepoužívaná lávka

Česká Lípa hl.n. – návrh (varianta minimální)	
dopravní koleje	8 (z toho kusých: 2)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	22 (z toho kusých: 15)
nástupiště	<p>obecně: vnější a poloostrovní oboustranná nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 3</p> <p>počet nástupních hran: 5 (dvě hrany jsou rozdělené cestovými návěstidly kvůli úrovnovému přechodu či DKS)</p> <p>I. u kol. č. 8 a 12, dl. 80 m, šířka 5,89 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>II. u kol. č. 1, dl. 120 m, šířka 3,00 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>III. u kol. č. 3 a 7, dl. 300 m, šířka 6,16 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na všech nástupištích</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... I – k nástupišti III vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>I. ... 45 m</p> <p>II. ... 5 m</p> <p>III. ... 25 m</p> <p>bezbariérový přístup: na všechna nástupiště</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU

Koleje

Varianta minimální představuje úsporné řešení s minimálním zásahem do konfigurace kolejiště i přednádražního prostoru. Obě zhlaví zůstanou kolejově beze změny. Dopravní koleje č. 2, 5 a 10 budou ve svých středních částech přerušeny z důvodu výstavby jednoho vnějšího a dvou poloostrovních nástupišť.

Nástupiště

Varianta minimálních úprav je obecně založená na zřízení nástupišť s výškou hrany 550 mm nad TK s úrovnovým přístupem. Pro výchozí/končící Os vlaky do/od Liberce a Lovosic slouží poloostrovní nástupiště č. I se dvěma nástupními hranami u kolejí č. 8 a 12 minimální šířky 5,89 m a délky 80 m v prostoru výše zmíněného „kusého“ kolejiště. Pokud bychom se měli striktně držet požadavku SŽDC, který říká, že ústřední přechod by měl být přejížděn pouze vlaky po zastavení, tak další dvě nástupiště v průjezdné části kolejiště budou mít např. následující využití: vnější nástupiště u koleje č. 1 (č. II, délka 120 m, šířka 3,00 m) slouží v obou skupinách končícím/ výchozím vlakům Os od/do Bakova n.J. Poloostrovní nástupiště se dvěma hranami u kolejí č. 3 a 7 (č. III, celková délka 300 m, šířka 6,16 m) je úrovnově napojeno ústředním přechodem o šířce 6,00 m k prostoru u VB. Mezi kolejemi č. 7 a 9 je zřízena dvojité kolejová spojka pro možnost objíždění vlaků zastavujících u jedné nástupní hrany. V liché skupině na kolej č. 3 přijede k jižní části

nástupiště před přečhod vlak R od Kolína, v sudé skupině k severní části vlak R zpět od Rumburka. Na kolej č. 7 v liché skupině k jižní části nejprve za sebou – ovšem pouze v případě zřízení dalších cestových návěstidel – vlaky Os od Jedlové a Děčína (v letní sezoně se hnací vůz řady 810 vlaku od Děčína může rovnou připojit k vlaku Jedlová – Doksy) a následně po objetí těchto vlaků po DKS přijede k severní části nástupiště vlak R od Liberce. Na tutéž kolej v sudé skupině nejprve k jižní části přijede vlak Os z Doks do Jedlové (pouze v letní sezoně, jinak bude stát u nástupiště jako výchozí), zadní vůz se odpojí a společně s dodatečně přistavenými vozy bude pokračovat jako Os do Děčína. K severní části dále přijede vlak R od Ústí n. L., který na svém odjezdu oba tyto vlaky prostřednictvím DKS objede.

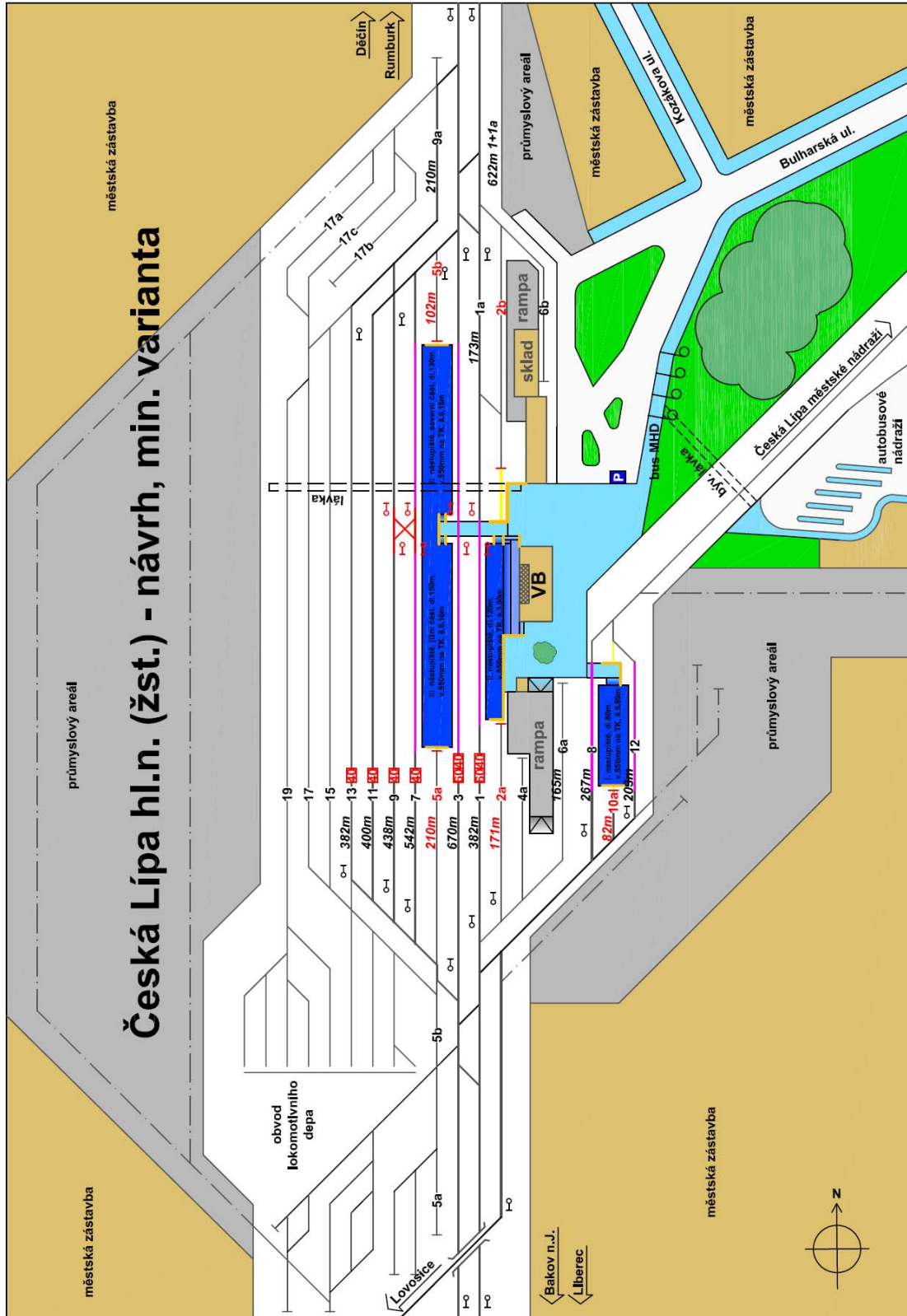
Přestupní vazby

V minimální variantě nedojde ke změnám v délce či kvalitě přestupních vazeb.

Shrnutí úprav

Možné úpravy spočívají ve výstavbě nástupišť o výškách nástupních hran 550 mm nad TK, umožňujících bezbariérový nástup do vlaků se sníženou výškou podlahy. Zároveň výrazně zvyšují pohodlí i pro ostatní cestující, což může přispět k obecnému zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Výhodou varianty je podstatné zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících za cenu poměrně nízkých investičních nákladů, nevýhodou je určitá konzervace stavu pro situaci, kdy by mělo dojít k rozsáhlejším modernizačním pracím s cílem zvýšení rychlosti na jakékoliv trati ústící do uzlu.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (VARIANTA MINIMÁLNÍ):



Česká Lípa hl.n. – návrh (varianta maximální)	
dopravní koleje	8 (z toho kusých: 2)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	20 (z toho kusých: 12)
nástupiště	<p>obecně: vnější a ostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a mimoúrovňovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 2 (+1 záložní)</p> <p>počet nástupních hran: 7</p> <p>0. u kol. č. 10, dl. 120 m, šířka 1,50 m, výška nást. hrany 200 mm nad TK,</p> <p>I. u kol. č. 1 a 4a, dl. 160/30 m, šířka 3,00/6,16 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>II. u kol. č. 3 a 5, dl. 300 m, šířka 6,16 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na všech nástupišťích</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovňové přechody ... pouze k záložnímu nástupišti</p> <p>mimoúrovňový přechod ... k nástupišti č. II</p> <p>vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>0. ... 50 m</p> <p>I. ... 5 m</p> <p>II. ... 40 m (mimoúrovňově)</p> <p>bezbariérový přístup: na všechna nástupiště</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU

Koleje

Varianta maximální předpokládá optimalizaci/modernizaci tratě Děčín východ – Liberec, a znamená tedy radikální přestavbu obou zhlaví stanice, kdy jižní zhlaví technicky umožní průjezd v hlavních kolejích rychlostí 90 km/h a ostatních dopravních pro osobní dopravu 80 km/h a severní zhlaví ve všech kolejích 60 km/h. Základním principem varianty je integrace veškerých zařízení pro nástup cestujících do prostoru průjezdné části kolejiště před VB, čímž dojde k minimalizaci přestupních vzdáleností. Vzhledem k těmto skutečnostem bylo zvoleno řešení s mimoúrovňovým přístupem k jednomu z nástupišť, neboť i v případě formálního omezení rychlosti v hlavních kolejích by u tohoto uspořádání docházelo k pravidelnému přejíždění ústředního přechodu jedním příjíždějícím vlakem v každé skupině.

Nástupiště

Sypané nástupiště označené jako 0. je ponecháno v „kusém“ kolejišti pro případ zálohy, celé toto kolejiště ovšem může být sneseno, pro potřeby osobní dopravy není jeho existence nutná. Ostatní nástupiště již mají moderní konstrukci s výškou hrany 550 mm nad TK. Nástupiště č. I je kombinací vnějšího a poloostrovního oboustranného nástupišť, kdy hrana u koleje 4a (délky 30 m) je určena Os vlakům od/do Lovosic. Zřízení této koleje bude mít za následek ubourání boční rampy, která zůstane ponechána pouze pro kolej 6a. Hrana (délka

160 m, šířka 3,00 m) u koleje 1, rozdělené cestovními návěstidly, slouží společně Os vlakům od/do Bakova n.J. a do/od Liberce, kdy jejich odstavování (a objíždění) umožňuje manipulační kolej 2. Nástupiště č. II (délka 300 m, šířka 6,16 m) je ostrovní s mimoúrovňovým přístupem prostřednictvím podchodu se schodišti a výtahy. Hrana u koleje 3 může být určena pro obě rychlíkové relace (kdy vlaky zastaví za sebou díky cestovým návěstidlům), na koleji 5 pak budou zastavovat vlaky Os Jedlová – Doksy a Děčín – Česká Lípa a zpět, kdy DKS usnadní manipulaci s přepojováním vozů, čímž nezatíží kapacitu zhlaví, případně mohou vlaky R obsazovat obě koleje, kdy provoz na koleji 5 bude sledovat schéma obdobné jako ve variantě minimální. Nástupiště by bylo částečně zastřešeno (v délce 100 m).

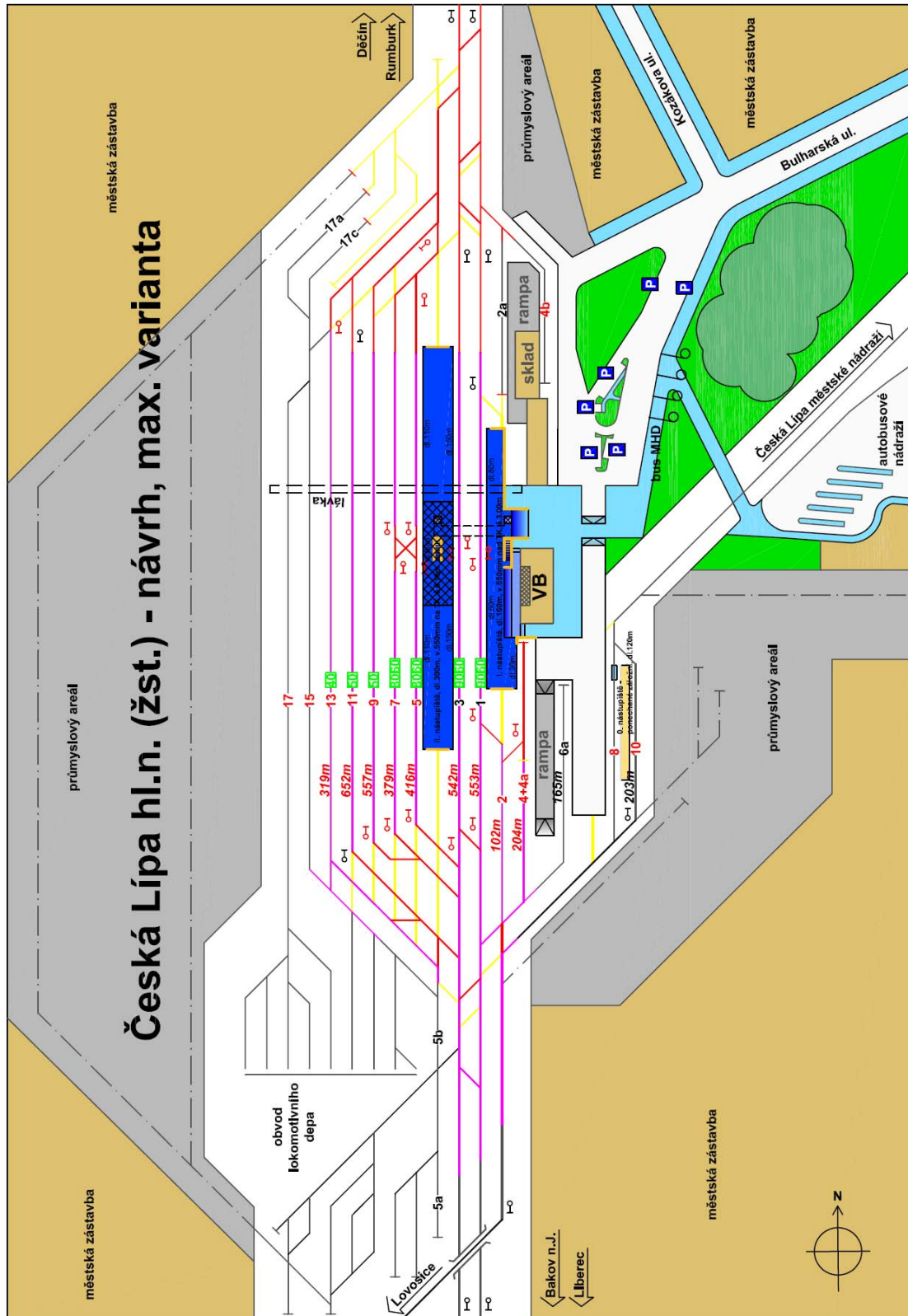
Přestupní vazby

Varianta počítá s přestavbou přednádraží (především z důvodu zvýšení počtu parkovacích míst) a zřízením přístupu autobusovému nádraží. Vzhledem k jeho poloze a vzhledem ke stísněným prostorovým možnostem k výrazným změnám však v délkách přestupních vazeb nedochází, přístup selepší pouze z hlediska přehlednosti a komfortu.

Shrnutí úprav

Možné úpravy spočívají ve výstavbě nástupišť s mimoúrovňovým přístupem o výškách nástupních hran 550 mm nad TK, umožňujících bezbariérový nástup do vlaků se sníženou výškou podlahy. Zároveň výrazně zvyšují pohodlí i pro ostatní cestující, což může přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Nevýhodou této maximální varianty je výše investičních nákladů, naopak z hlediska bezpečnosti cestujících je tato varianta nejlepším řešením stávajícího stavu. Možnost na jejich snížení představuje např. hybridní varianta, která by se nezabývala přestavbou přednádraží.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (VARIANTA MAXIMÁLNÍ):





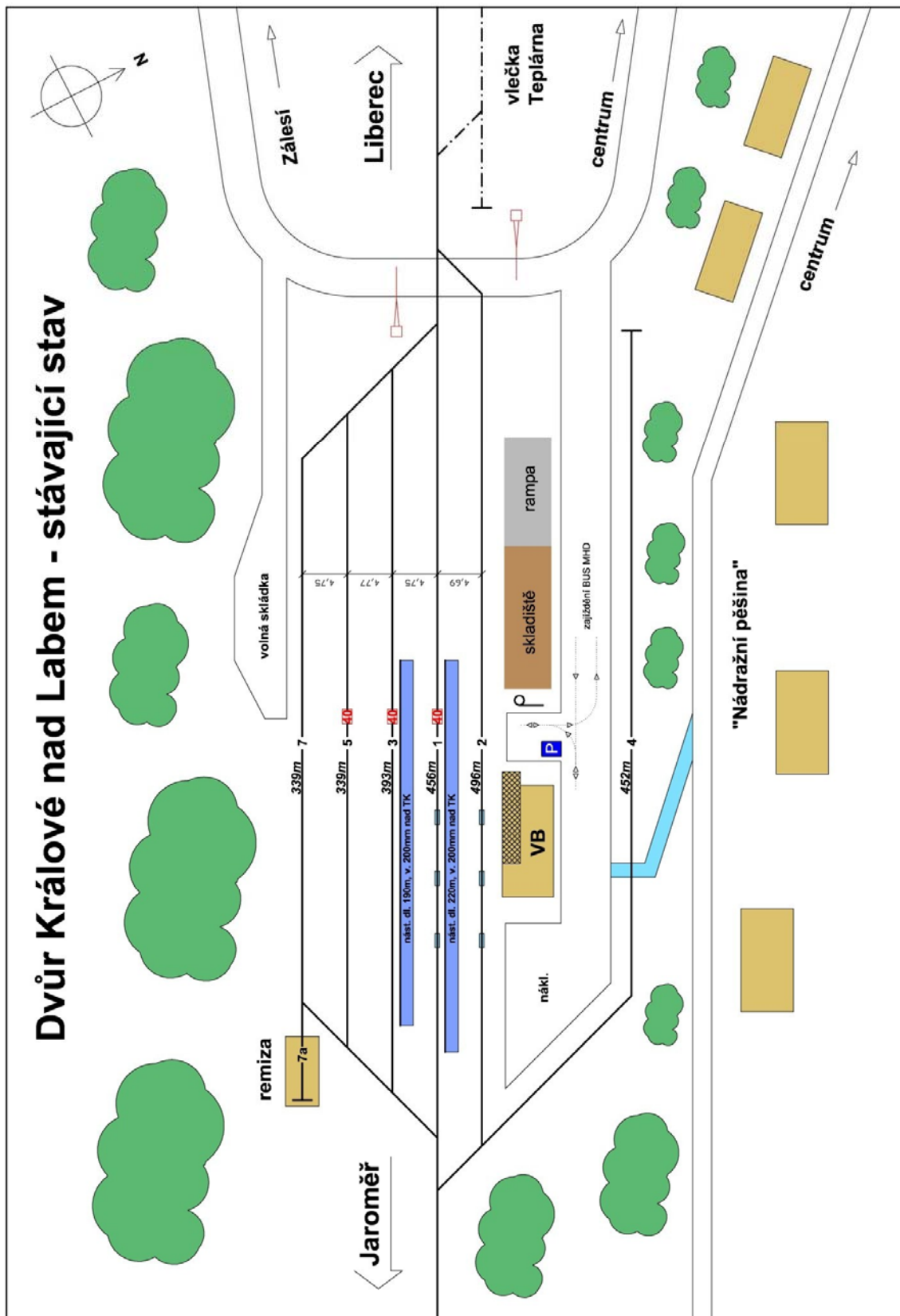
KATALOGOVÝ LIST Č. V

DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM

Mezilehlá stanice
na železniční trati
Jaroměř – Liberec

KATALOGOVÝ LIST č. V				
Dvůr Králové – stávající stav				
poloha:	<i>Královéhradecký kraj, severně od Hradce Králové</i>			
staničení:	<i>km 54,230 železniční trati č. 508 dle TTP, č. 030 Jaroměř – Liberec dle KJŘ</i>			
druh:	<i>mezilehlá stanice</i>			
výpravní oprávnění	<i>osobní přeprava: C - Stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě</i>			
dopravní koleje	<i>3 (z toho kusých: 0)</i>			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>4 (z toho kusých: 2), vlečková kolej Teplárna Dvůr Králové</i>			
nástupiště	<i>obecně: sypaná úrovněová nástupiště se zpevněnou nástupní hranou o výšce cca 200 mm nad TK a úrovněovým přístupem počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 2 <i>I. u kol. 1 ... dl. 220, výška nást. hrany cca 250 mm nad TK, II. u kol. 3 ... dl. 190 m, výška nást. hrany cca 250 mm nad TK, prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i></i>			
přístup na nástupiště	<i>úrovněové přechody ... 3 vzdálenost od přístřešku na nástupiště: <i>I. ... 10m II. ... 15m</i> bezbariérový přístup: ne</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční, dopravník pro vykládku sypkých materiálů</i>			
zařízení pro cestující	<i>osobní pokladna, vnitřní čekárna, přístřešek 43 x 3,5 m</i>			
informační systém	<i>staniční rozhlas, vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	<i>zpevněná plocha mezi výpravní budovou (resp. skladištěm) a kusou kolejí č. 4, jež obchází budovou zezadu, možnost parkování osobních automobilů, zastávka autobusu MHD směr centrum města (cca 3 km vzdálené) a linkové autobusy směr Trutnov</i>			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>65 m</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Jaroměř</i>	<i>Os: 7, R: 9</i>	<i>Os: 4, R: 9</i>	<i>Os: 4, R: 9</i>
	<i>Stará Paka</i>	<i>Os: 7, R: 9</i>	<i>Os: 4, R: 9</i>	<i>Os: 4, R: 9</i>
popisovaný stav k	<i>květen 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

Ve stanici se nacházejí dvě sypaná úrovněová nástupiště se zpevněnou hranou tvořenou tvárnici Tischer ve výšce cca 200 mm nad TK. Povrch obou nástupišť je značně opotřebovaný. Nástupiště přiléhají ke kolejím č. 1 a č. 3 a dosahují délek 220 a 190 metrů.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na obě nástupiště je zajištěn trojicí úrovněových přechodů, jež jsou tvořeny betonovými deskami mezi kolejnicovými pásy kolejí č. 2 a č. 1. Dva přechody jsou umístěny přímo před výpravní budovou, třetí se nachází nalevo od ní. Výpravní budova není bezbariérově přístupná ani s pomocí dopravních zaměstnanců, přístup na nástupiště bezbariérový je, ovšem pouze okolo výpravní budovy. Nástupiště by však vzhledem ke své výšce neumožňovala bezbariérový nástup do snížených částí železničních vozidel.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

U nástupišť se nepočítá s pobytovou funkcí, nejsou proto vybavena přístřeškem a lavičkami. K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží jednak čekárna uvnitř výpravní budovy a také vnější přístřešek o rozměrech cca 43 x 3,5 m, tj. plochy 150,5 m². Uvnitř výpravní budovy se kromě čekárny nachází také osobní pokladna, toalety, občerstvení a úschovna zavazadel a jízdních kol.

Přednádraží

Prostor přednádraží je tvořen zpevněnou plochou ohraničenou samotnou výpravní budovou a sousedním skladištěm na straně jedné, na straně druhé pak kusou manipulační kolejí č. 4, která prostor přednádraží obchází. Na uvedené ploše je umožněno parkování osobních automobilů a je zde též umístěna zastávka autobusů MHD a meziměstské linky do Trutnova. Prostor přednádraží je však natolik stísněný, že autobus musí pro své otočení vykonat úvrat', tedy z příjezdové komunikace zacouvat do prostoru mezi výpravní budovou a skladištěm.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Přestup z vlaku na autobus je poměrně rychlý a snadný, jeho délka nepřekročí mezi výpravní budovou a zastávkou autobusu 40 metrů. Nepohodlný je však samotný nástup do autobusu, neboť v přednádraží není zřízen nástupní ostrůvek a nástup tak probíhá přímo z úrovně vozovky.

Organizace vlakové dopravy

Na trati je zaveden taktový grafikon, osobní vlaky i rychlíky odjíždějí v obou směrech ve dvouhodinovém intervalu. Ve večerních hodinách a o víkendech byla s poslední změnou JŘ část osobních vlaků zrušena. Osobní vlaky jezdí v relaci Jaroměř – Stará Paka a rychlíky v relaci Pardubice – Liberec. Tyto rychlíky se ve stanici Dvůr Králové nad Labem pravidelně křížují. Přiřazování vlaků k nástupišťům musí dbát bezpečnosti cestujících, kteří se pohybují po úrovněových přechodech.

Zhodnocení zkoumané lokality

Současný stav je nevyhovující zejména po stránce nedostatečné výšky nástupních hran a nepohodlného přestupu na autobus, který je (kromě automobilu) jedinou spojnici železniční stanice a tři kilometry vzdáleného středu města.

FOTODOKUMENTACE:



obr. V.1 – celkový pohled



obr. V.2 – nástupiště č. I



obr. V.3 – přístřešek výpravní budovy



obr. V.4 – přednádraží s autobusem MHD

Dvůr Králové nad Labem – návrh	
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	4 (z toho kusých: 3), vlečková kolej Teplárna Dvůr Králové
nástupiště	<p>obecně: oboustranné nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 1</p> <p>počet nástupních hran: 2</p> <p>I. mezi kol. 1 a 5 ... dl. 160 m, šířka 6,2 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupišti i přístupových komunikacích</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... 1 - centrální</p> <p>vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 15m</p> <p>bezbariérový přístup: ano</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU

Koleje

Hlavní změnou kolejového uspořádání stanice je snesení části stávající koleje č. 3 a její odsun do polohy koleje č. 5 pomocí kolejového „S“. Stejně tak je původní kolej č. 5 částečně přeložena do polohy koleje č. 7 a napojena taktéž kolejovým „S“. Tímto odsunutím vzniká mezi kolejemi prostor pro vložení oboustranného nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem. Druhým důsledkem této změny je zkrácení manipulační koleje č. 7 a její zakončení zarážedlem. Pro zajištění bezpečnosti na úrovnovém přechodu je vhodné, aby vlaky na koleji č. 1 jezdily vždy ve směru Liberec a přes přechod se tedy rozjížděly, nikoli zastavovaly.

Nástupiště

Namísto stávajících dvou sypaných nástupišť se zpevněnou hranou je navrženo jedno oboustranné nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem mezi kolejemi č. 1 a č. 5 (stávajícího číslování). Nástupiště disponuje dvěma nástupními hranami o délce 160 metrů, což umožňuje bezproblémové přistavení až šestivozové soupravy vozů konstrukce Y (délka přes nárazníky 24,5 metru). Bezbariérový přístup na nástupiště je umožněn jedním úrovnovým přechodem před výpravní budovou, který je zaústěn pod přístřešek. Nástupiště může být též vybaveno menším přístřeškem a lavičkami.

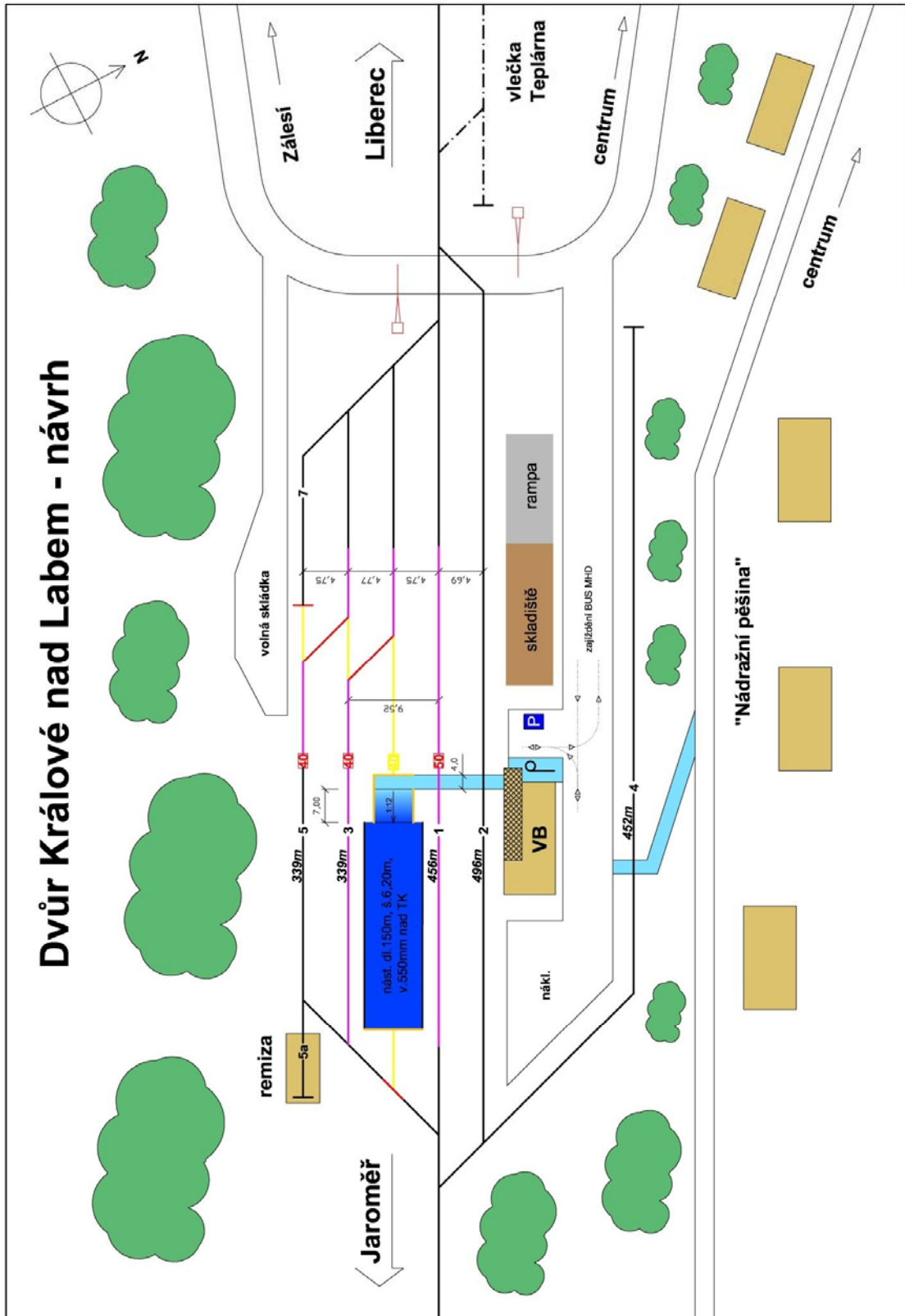
Přestupní vazby

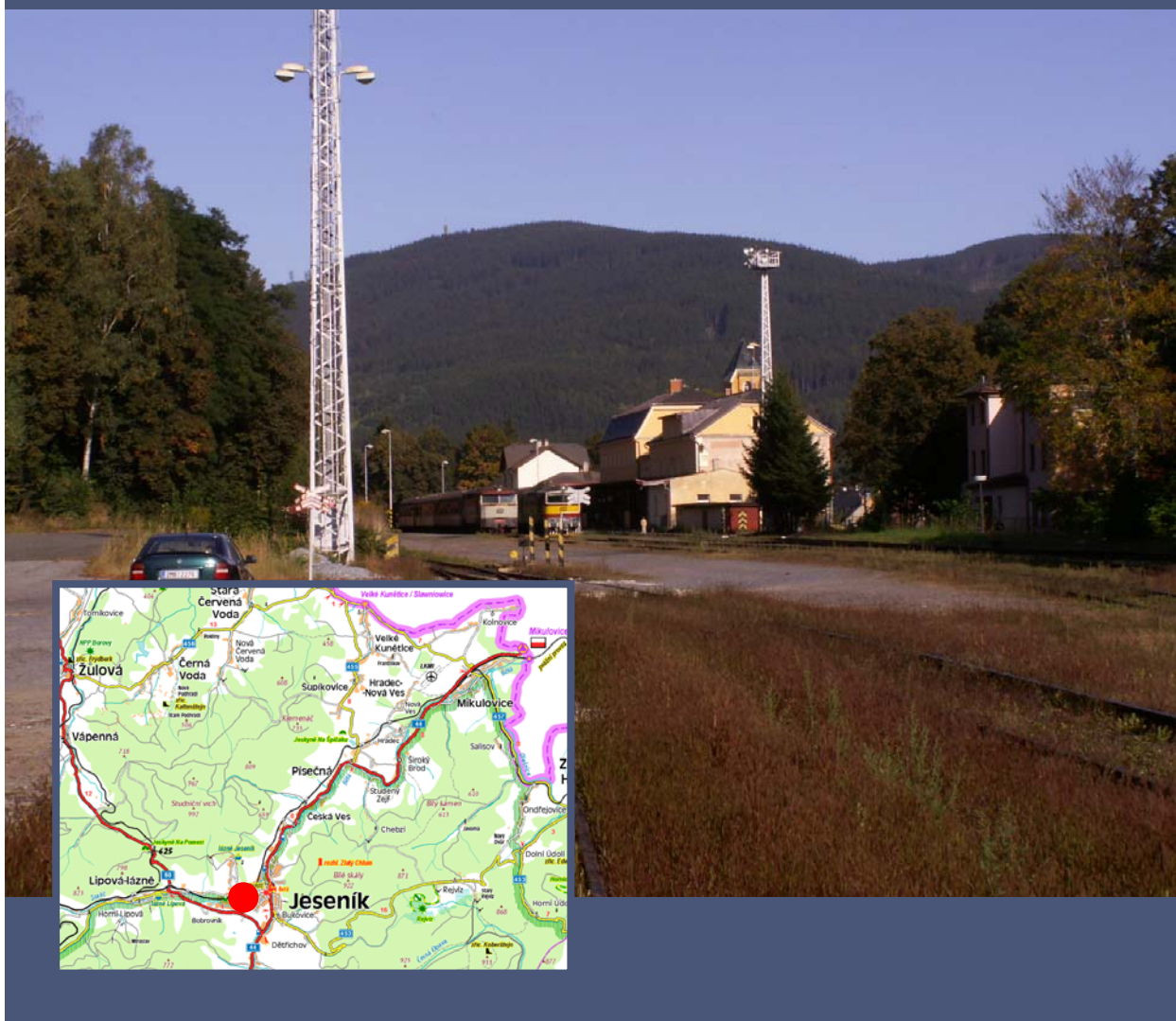
Zlepšení vazby mezi vlakem a autobusem je dosaženo výstavbou autobusového stání po straně výpravní budovy, na něž je přístup stávajícím průchodem mezi přístřeškem a přednádražím. Vzhledem k uspořádání přednádraží není možné odstranit úvratový pohyb autobusů. Touto úpravou dojde ke zkrácení přestupní vazby, přičemž nesmí být opomenuto zajištění její bezbariérovosti (odstranění schodů u průchodu do stanice).

Shrnutí úprav

Pro zvýšení pohodlí a bezpečnosti cestujících, jakož i pro zlepšení přestupní vazeb, bylo namísto dvou úrovněových nástupišť navrženo jedno oboustranné nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovněovým přístupem. Dále byla navržena úprava autobusového stání tak, aby se zkrátila délka přestupu a zároveň usnadnil nástup cestujících do autobusů.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





KATALOGOVÝ LIST Č. VI

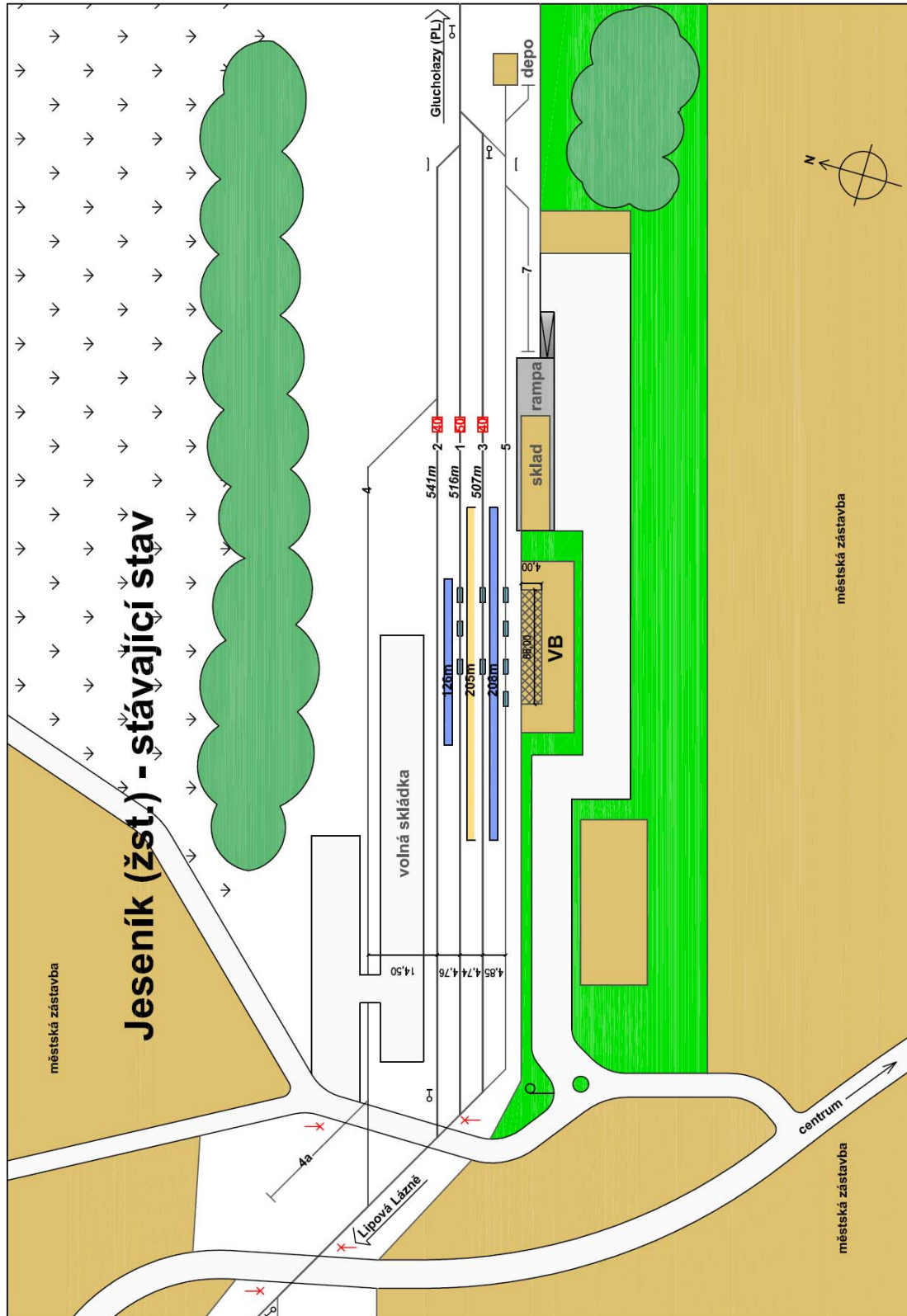
JESENÍK

Mezilehlá železniční stanice
na železniční trati
Šumperk – Krnov

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. VI				
Jeseník – stávající stav				
poloha:	Olomoucký kraj, bývalé okresní město			
staničení:	km 35,746 železniční trati č. 311A dle TTP, č. 292 Šumperk - Krnov dle KJŘ			
druh:	mezilehlá stanice (dopravná D2)			
výpravní oprávnění	<p>osobní přeprava: A - Stanice zajišťující odbavení cestujících v mezinárodní přepravě včetně rezervačních dokladů (místenky, lůžka a lehátka), komplexní odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně rezervačních dokladů (místenky, lůžka a lehátka)</p> <p>nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě</p>			
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	5 (z toho kusých: 3)			
nástupiště	<p>obecně: úrovnňová nástupiště s výškou 200 mm nad TK počet nástupišť: 3 počet nástupních hran: 3 I. u kol. 3 ... dl. 208 m, výška nást. hrany max. 220 mm nad TK, II. u kol. 1 ... dl. 205 m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK, III. u kol. 2 ... dl. 126 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</p>			
přístup na nástupiště	<p>úrovnňové přechody ... 4, šířka 3,0 m vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. 5 m VI. 10 m VII. 15 m</p> <p>bezbariérový přístup: na nástupiště ano, z výpravní budovy ne</p>			
zařízení pro nákladní přepravu	rampa boční i čelní, volná skládka			
zařízení pro cestující	vnitřní čekárna, přístřešek 68,0 x 4,0 m			
informační systém	vývěsky s příjezdy a odjezdy			
přednádraží	zpevněná plocha, použitelná pro parkování osobních automobilů			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	40 m			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	(JŘ 2009/2010)	prac. den	sobota	neděle
	Šumperk	Os:13 Sp:5 R:2	Os:8 Sp:7 R:4	Os:9 Sp:7 R:5
	Krnov	Os: 5 Sp:1 R:3	Os:3 Sp:3 R:3	Os:3 Sp:3 R:3
popisovaný stav k	září 2009			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

Ve stanici Jeseník se nachází trojice úrovnových nástupišť, dvě krajní u dopravních kolejí č. 3 a 2 jsou panelová (o délce 208 a 126 m a výšce nástupní hrany 220 a 200 mm nad TK), jedno střední u koleje č. 1 je sypané s reálnou výškou nástupní hrany do 100 mm a délkou 205 m. Panelová nástupiště jsou technicky ve vyhovujícím stavu, hrana nástupiště u koleje č. 2 je však přerušena úrovnovým přechodem na dvě části o délkách 45 a 70 m, nástupiště u koleje č. 3 dokonce čtyřmi takovými přechody na hranové úseky o délkách 60, 11, 12, 22 a 109 m. Sypané nástupiště u koleje č. 1 vzhledem ke své současné podobě a účelu v žádném případě vyhovující není.

Přístup pro cestující

Na nástupiště je umožněn příchod 2–4 úrovnovými přechody od VB, vytvořenými z panelových desek mezi kolejnicovými pásy jednotlivých kolejí. Do výpravní budovy se nelze dostat bezbariérově, neboť již na kraji přístřešku je výškový rozdíl, překonatelný pouze jedním schodem. Přístup na nástupiště bezbariérový je, ovšem nedostatečná výška nástupišť neumožňuje bezbariérový nástup do souprav se sníženou částí.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících slouží jak čekárna s elektronickým informačním systémem a pokladnami uvnitř výpravní budovy, tak přístřešek, jenž je její součástí. Rozměry přístřešku jsou cca 68,0 x 4,0 m, tedy 272 m².

Přednádraží

V prostoru přednádraží se nachází asfaltová plocha, která může sloužit k parkování osobních vozidel, jednotlivá parkovací stání zde však nejsou svisle ani vodorovně vyznačena. Do centra města a lázeňského areálu vede od stanice místní komunikace (ulice Nádražní) přímo od výpravní budovy a přilehlého skladiště, která je zapojena přímo do spojnice obou cílů. Pěší přístup do města zkracují dvě pěší komunikace, zapojené do Tyršovy ulice, vedoucí rovnoběžně se stanicí ve snížené výškové úrovni.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V blízkosti stanice na křižovatce ulic Nádražní a Puškinova se nachází zastávka místní autobusové dopravy směr centrum města i Priessnitzovy lázně.

Organizace vlakové dopravy

Na trati je vidět snaha o zavedení taktového grafikonu především v dálkové dopravě. Výchozí/končící rychlíky směr Ostrava-Svinov přibližně drží čtyřhodinový takt, to platí i pro výchozí/končící rychlíky či spěšné vlaky směr Hanušovice (a dále Zábřeh na Moravě, Brno, Olomouc či Šumperk). Provozní situaci doplňuje jeden pár víkendových Sp vlaků Opole – Ostružná a zpět a jeden pár Jeseník – Nysa a zpět. Osobní vlaky odjíždějí ve směru Javorník ve Slezsku a zpět po celý den ve dvouhodinovém taktu, ve směru Krnov a zpět tři páry ve čtyřhodinovém taktu, ve směru od Zlatých Hor netaktově dva vlaky v ranních hodinách a jeden ve večerních zpět, od Lipové přijíždí jeden ranní vlak. Výchozí vlaky Os směr Šumperk jedou netaktově šestkrát denně, z toho jeden již z Mikulovic a jeden navíc pouze do Bludova, zpět jede denně rovněž šest Os vlaků, z toho jeden až do Mikulovic. Vyjma tří párů denně není pro žádný z vlaků (všech kategorií) Jeseník stanicí mezilehlou.

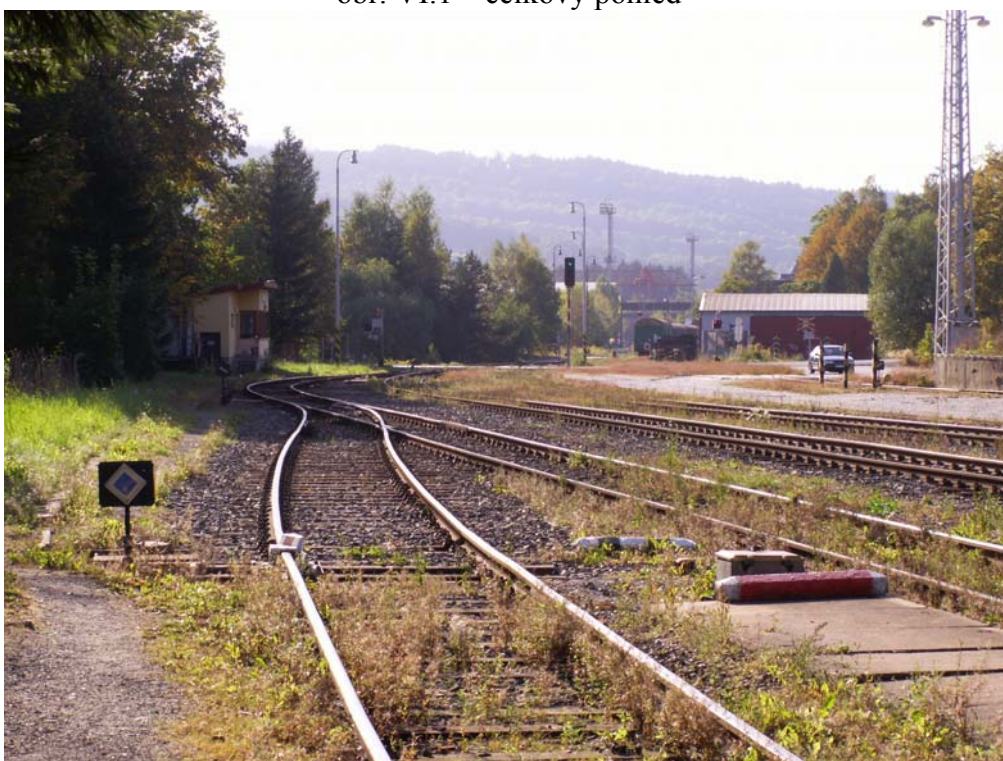
Zhodnocení zkoumané lokality

Stávající stav stanice je nevyhovující po stránce možností přístupu cestujících k vlakům osobní dopravy. Zejména stav sypaného nástupiště neodpovídá požadavkům na moderní regionální dopravu. Interiéry výpravní budovy procházely v době místního šetření rekonstrukcí.

FOTODOKUMENTACE:



obr. VI.1 – celkový pohled



obr. VI.2 – pohled na hanušovické zhlaví



obr. VI.3 – pohled na gluchoťazské zhlaví



obr. VI.4 – úrovňová nástupiště

Jeseník – návrh	
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	5 (z toho kusých: 4)
nástupiště	<p>obecně: vnější a poloostrovní oboustranné nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 2</p> <p>počet nástupních hran: 3 (z toho jedna rozdělená na 2)</p> <p>I. u kol. č. 3, dl. 200 m, šířka 3,0 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>II. u kol. č. 1 a 2, dl. 200 m, šířka 6,16 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na obou nástupišťích</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... I – k nástupišti č. II vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>I. ... 10 m</p> <p>II. ... 20 m</p> <p>bezbariérový přístup: na obě nástupiště</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU

Koleje

Navrženo je zkrácení manipulační koleje č. 5 a její kusé ukončení tak, aby mohlo být na jejím místě postaveno vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Z důvodu zřízení oboustranného poloostrovního nástupiště je dopravní kolej č. 2 kolejovým „S“ odsunuta o jednu osovou vzdálenost 4,75 m severním směrem do prostoru dnešní volné skládky, díky čemuž dojde ke zmenšení její plochy v západní části.

Nástupiště

Návrh počítá se zřízením dvou nástupišť. Vnější nástupiště č. I přiléhá ke koleji č. 3. Jeho délka je 200 m (možnost zastavení až sedmivozové klasické rychlíkové soupravy), šířka 3,0 m a výška nástupní hrany 550 mm nad TK. Přístup na něj je umožněn jak čtyřmi schodišti přímo od chodníčku jižně od kolejiště, tak bezbariérově rampou od přechodu (šířky 6,00 m) od výpravní budovy. Oboustranné poloostrovní nástupiště č. II mezi kolejemi č. 1 a č. 2 slouží jak dlouhým soupravám příjíždějícím ve směru od Ostravy, Krnova a polských měst, tak výchozím/končícím kratším osobním vlakům. Délka hrany u koleje č. 2 je 200 m, délka hrany u koleje č. 1, rozdělené úrovnovým přechodem a cestovými návěstidly, je 100 a 60 m. Nástupiště nejsou určena k pobytové funkci a nemusí být tedy vybavena přístřeškem ani lavičkami.

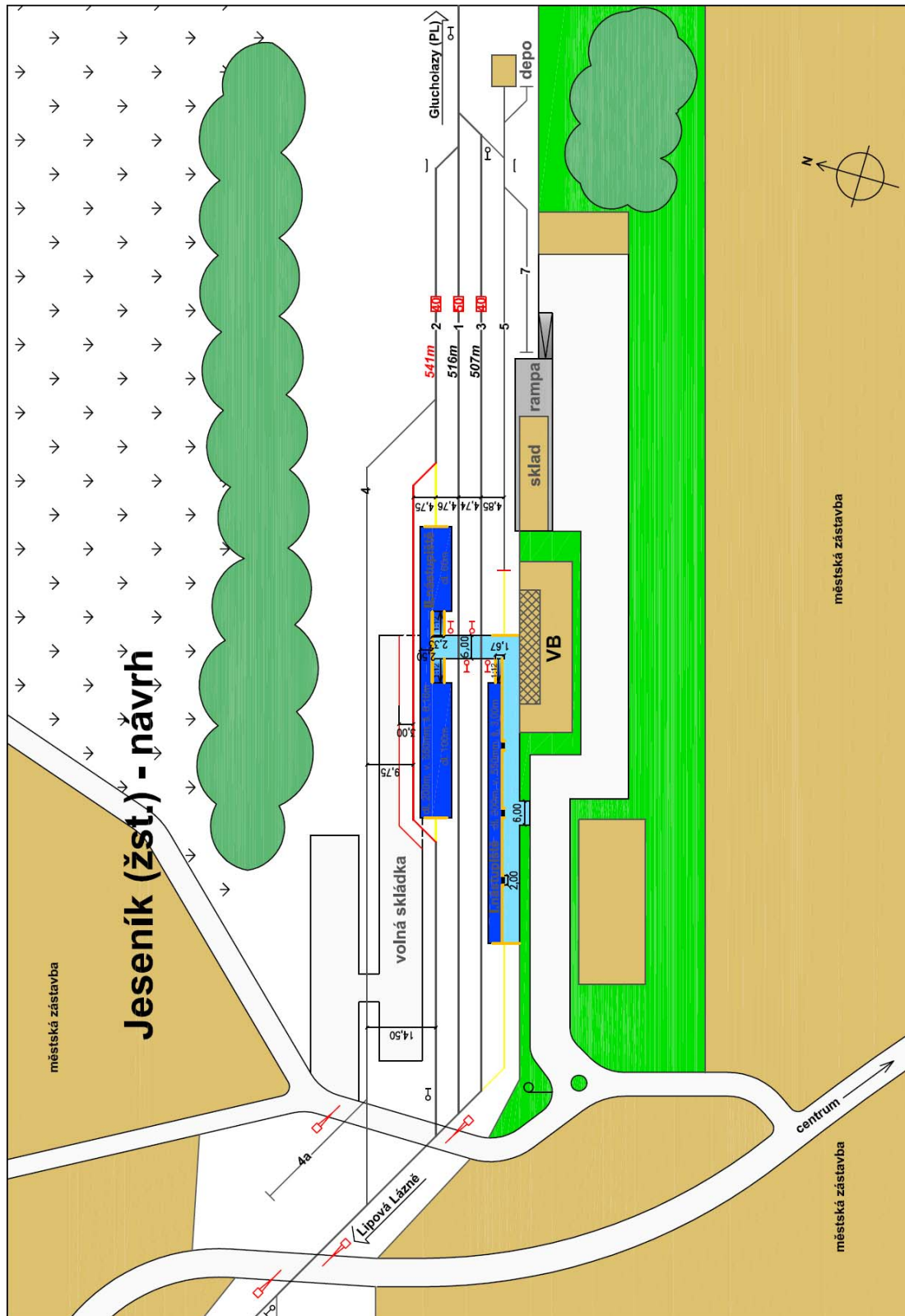
Přestupní vazby

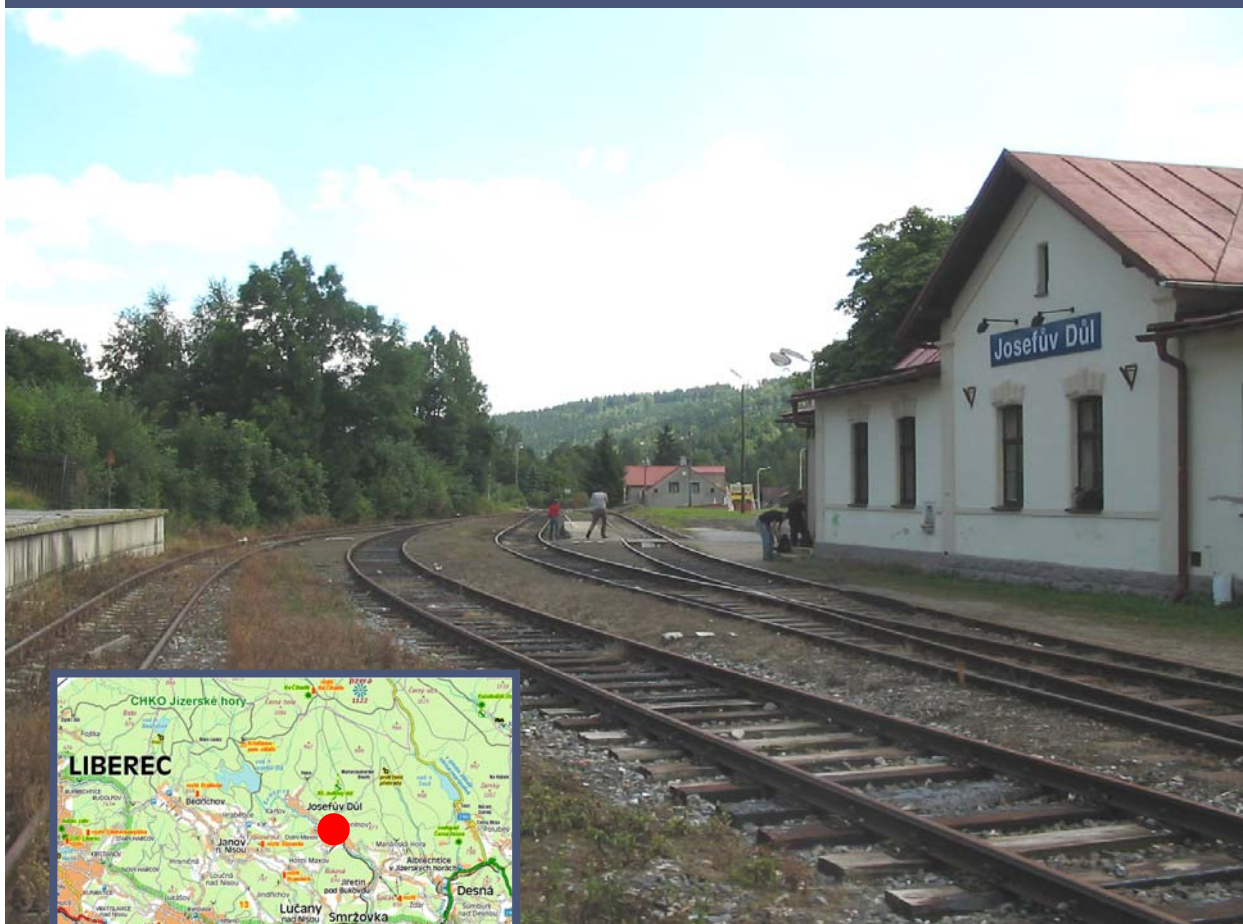
Pro zkrácení přestupní vazby vlak – autobus VHD je navrženo propojení dlážděného chodníčku, rovnoběžného s nástupištěm č. I, s přednádražním prostorem, čímž se zkrátí docházková vzdálenost ke křižovatce ulic Nádražní a Puškinova, kde se nachází autobusová zastávka s přístřeškem.

Shrnutí úprav

Možné úpravy spočívají ve výstavbě nástupišť o výškách nástupních hran 550 mm nad TK, umožňujících bezbariérový nástup do vlaků se sníženou výškou podlahy (např. jednotka 814 nebo 814.2). Zároveň výrazně zvyšují pohodlí i pro ostatní cestující, což může přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy v této turisticky a lázeňsky atraktivní oblasti.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





KATALOGOVÝ LIST Č. VII

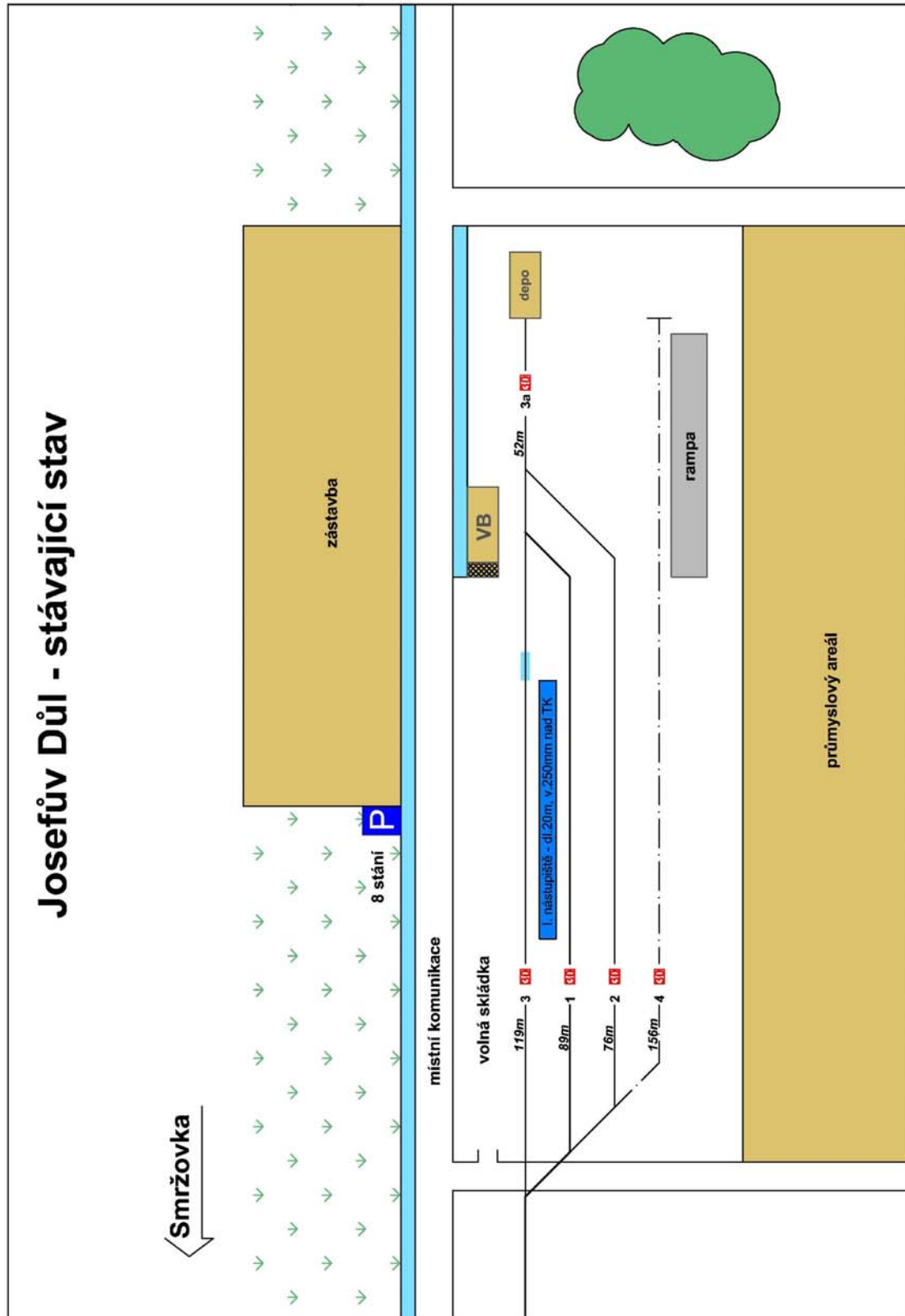
JOSEFŮV DŮL

Nákladíště se zastávkou
na železniční trati
Smržovka – Josefův Důl

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. VII				
Josefův Důl – stávající stav				
poloha:	<i>Liberecký kraj, severovýchodně od Jablonce nad Nisou</i>			
staničení:	<i>km 6,694 železniční trati č. 548 dle TTP, č. 034 Smržovka – Josefův Důl dle KJŘ</i>			
druh:	<i>nákladniště se zastávkou</i>			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: E - Stanice nezajišťuje odbavení cestujících nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě			
dopravní koleje	<i>1 (z toho kusých: 0)</i>			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>4 (z toho kusých: 2), vlečka Lineta</i>			
nástupiště	obecně: úrovněvé nástupiště s pevnou nástupní hranou o výšce 250 mm nad TK přístupná pomocí jednoho úrovněvého přechodu počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 1 <i>I. u kol. 1 ... dl. 20 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK,</i> <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i>			
přístup na nástupiště	úrovněvé přechody ... 1 <i>vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 20m</i> <i>bezbariérový přístup na nástupiště: ano</i> <i>bezbariérový přístup do výpravní budovy: ne</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční</i>			
zařízení pro cestující	<i>vnitřní čekárna (uzamčená), přístřešek</i>			
informační systém	<i>vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	průjezdné uspořádání parkoviště: 8 stání, ve vzdálenosti cca 70 m od VB zastávky ostatní VHD: nejsou			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>Zastávka autobusové VHD (nevyužívaná) se nachází na místní komunikaci v prostoru přednádraží</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>od Smržovky</i>	<i>Os: 24</i>	<i>Os: 21</i>	<i>Os: 20</i>
	<i>do Smržovky</i>	<i>Os: 24</i>	<i>Os: 21</i>	<i>Os: 20</i>
popisovaný stav k	<i>srpen 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

V železničním nákladisti se zastávkou Josefův Důl se nachází jedno nástupiště s jednou nástupní hranou o délce 20 m a výškou 250 mm nad temenem kolejnice. Je umístěno mezi dopravní kolejí č. 1 a manipulační kolejí č. 3. Nástupiště je úroňové se zpevněnou nástupištní plochou.

Přístup pro cestující

Přístup cestujících na čelo nástupiště je zajištěn úroňovým přechodem o šířce 3,0 m a následnou šikmou rampou. Nástupiště je bezbariérově přístupné. Přístup do přístřešku a čekárny je zajištěn pouze schodištěm.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží zejména lavičky v prostoru přednádraží. Za nepříznivého počasí lze též využít krytý přístřešek o rozloze cca 7 m², bohužel bez míst k sezení. Čekárna uvnitř výpravní budovy je trvale uzamčená.

Přednádraží

Prostor průjezdného přednádraží je vymezen místní komunikací. Ve vzdálenosti cca 70 m od výpravní budovy se nachází parkoviště s osmi stáními.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V prostoru přednádraží se sice nachází autobusová zastávka, v současnosti není však využívána žádnými spoji VHD.

Organizace vlakové dopravy

Na trati Smržovka – Josefův Důl je zaveden taktový grafikon. Doba taktu činí 40 minut ve špičce pracovních dnů a 60 minut v ostatních případech. Osobní vlaky jezdí v relaci Smržovka – Josefův Důl.

Zhodnocení zkoumané lokality

Nevýhodou stávajícího stavu je úroňové nástupiště a bariérový přístup k přístřešku a čekárně. Prostor přednádraží navíc nezajišťuje bezpečné vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace a částečně nezpevněný povrch je překážkou pro komfortní pohyb cestujících.

FOTODOKUMENTACE



obr. VII.1 – celkový pohled



obr. VII.2 – úrovňové nástupiště



obr. VII.3 – prostor kolejiště



obr. VII.4 – železniční přejezd v prostoru zhlaví

Josefův Důl – návrh	
dopravní koleje	1 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	4 (z toho kusých: 3), vlečka Lineta
nástupiště	obecně: vnější nástupiště počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 1 I. u kol. 1 ... dl. 50 m, šířka 3,0 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK, prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano
přístup na nástupiště	navazující chodníky ... 2, šířka 2 m bezbariérový přístup: ano

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU

Koleje

Kvůli možnosti zřízení vnějšího nástupiště u dopravní koleje č. 1 byla v návrhu odstraněna část manipulační koleje č. 3 přiléhající k výpravní budově. Došlo ke zrušení výhybky č. 5 a umístění kolejnicového zarážedla před prostor nástupiště. Manipulační kolej č. 3 se touto úpravou stala kusou a možnost nakládky a vykládky u volné skládky zůstala zachována. Protože není možné vybudovat nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK v oblouku s menším poloměrem než 300 m, bylo nutné zvýšit poloměr oblouku v koleji č. 1 u konce nástupiště na tuto minimální hodnotu, čímž došlo k mírnému příčnému posunu osy koleje. Osobní vlaky (sestavené z jednoho motorového vozu) jsou nadále přistavovány na kolej č. 1.

Nástupiště

Je navrženo jedno vnější nástupiště u koleje č. 1 s jednou nástupní hranou o délce 50m a výšce 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn pomocí dvojice chodníků o šířce 2,0 m navazujících ve stejné výškové úrovni na nástupištní plochu. Severní chodník se přimyká k výpravní budově a zajišťuje tak zároveň bezbariérový přístup k přístřešku a čekárně. Jižní chodník je vybaven zábradlím oddělujícím prostor volné skládky od prostoru určeného pro cestující.

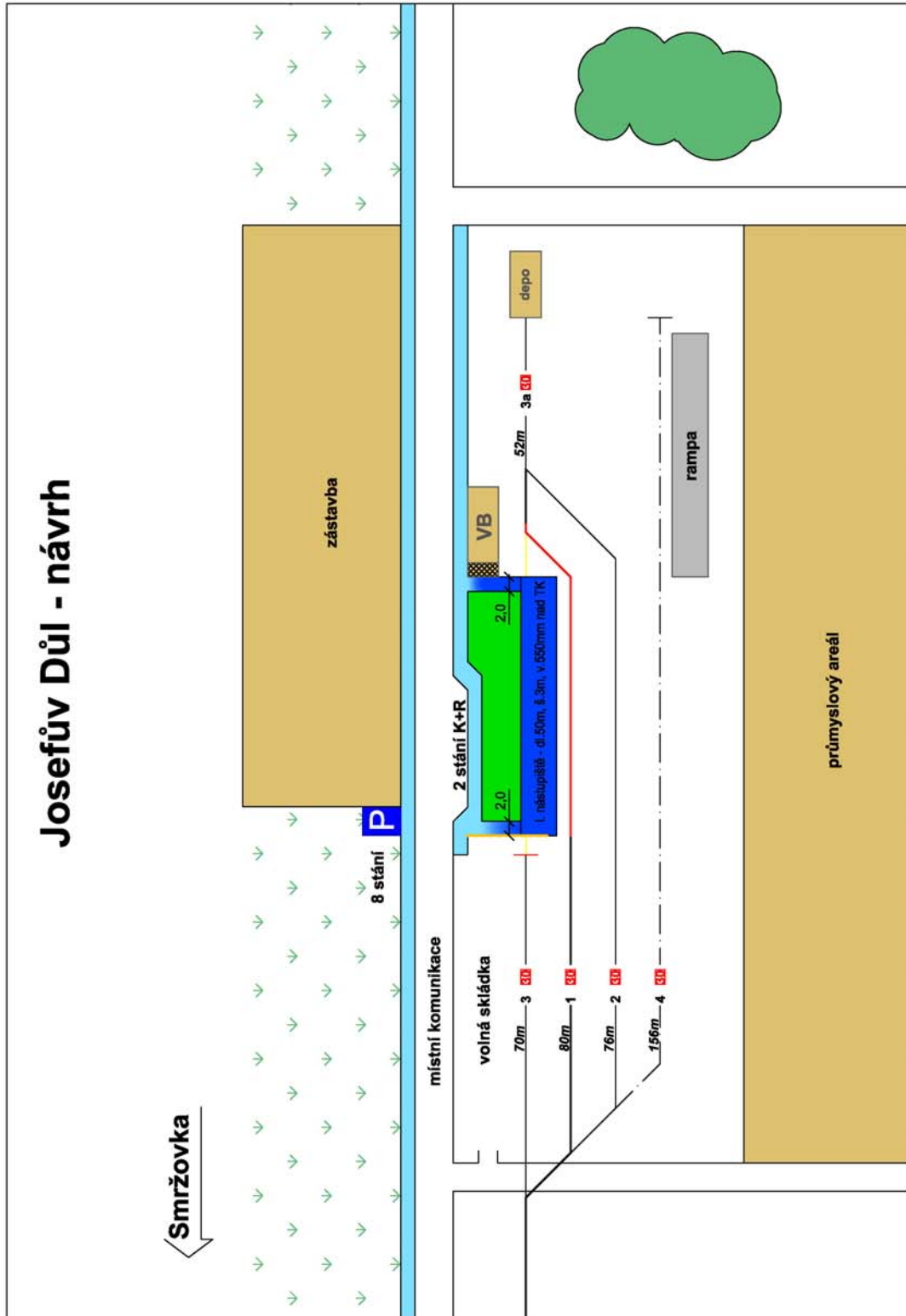
Přestupní vazby

V rámci úprav přednádraží byla navržena na straně místní komunikace přilehlé k výpravní budově dvojice podélných stání systému K&R.

Shrnutí úprav

V návrhu úprav došlo k vytvoření vodících linií a bezbariérových přístupů k nástupišti a přístřešku. Alespoň v zimních měsících by bylo vhodné umožnit cestujícím vstup do čekárny ve výpravní budově. Fyzické oddělení volné skládky od prostoru pro cestující a případné úpravy zeleně v prostoru mezi chodníky a nástupištěm vytvářejí ze stanice plnohodnotnou železniční „vstupní bránu“ do obce Josefův Důl.

SCHEMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY





KATALOGOVÝ LIST Č. VIII

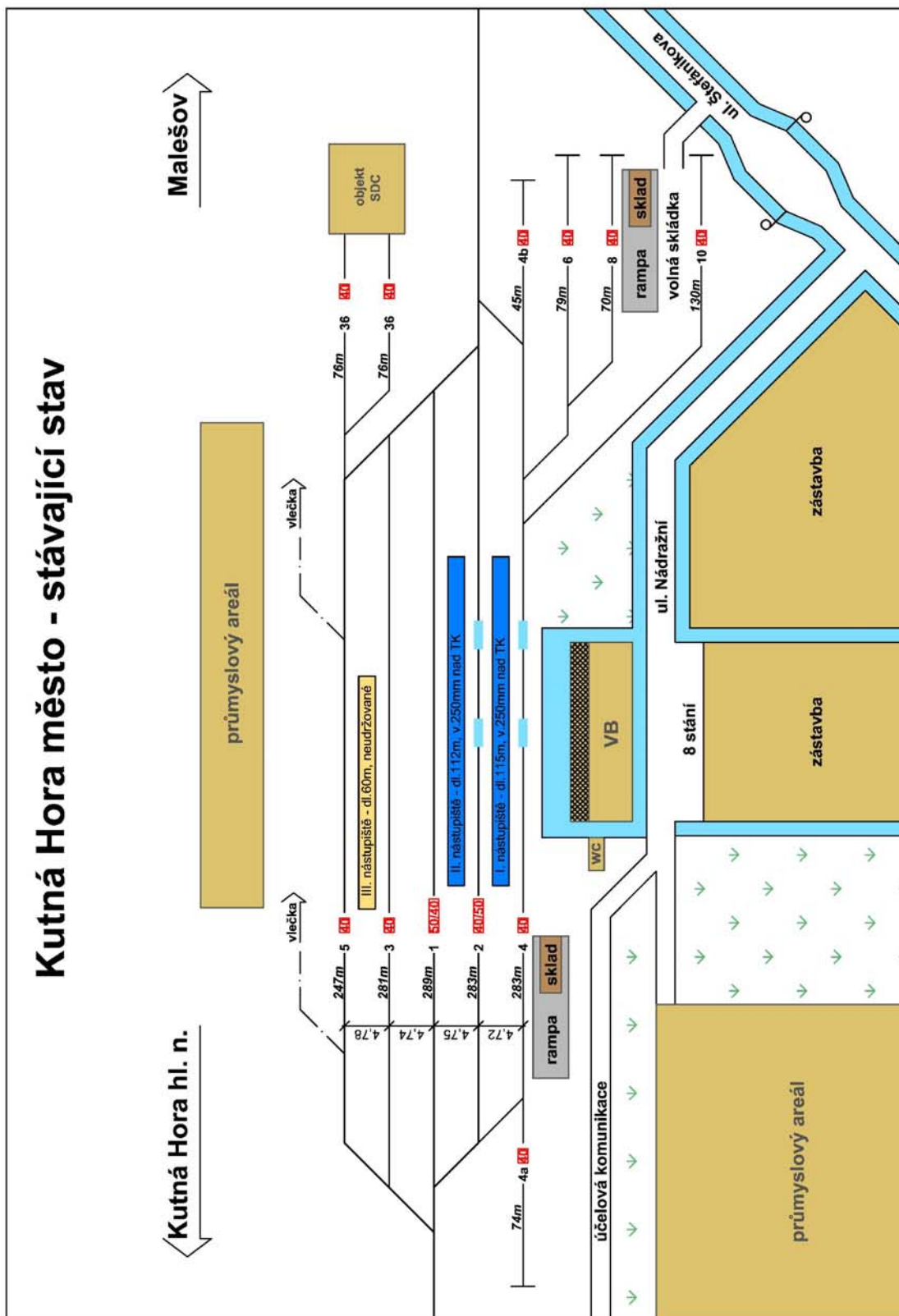
KUTNÁ HORA MĚSTO

Mezilehlá železniční stanice
na železniční trati
Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. VIII				
Kutná hora město – stávající stav				
poloha:	<i>Středočeský kraj, východně od Prahy</i>			
staničení:	<i>km 2,703 železniční trati č. 515 dle TTP, č. 235 Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou dle KJŘ</i>			
druh:	<i>mezilehlá stanice</i>			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - Stanice zajišťující odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě			
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	9 (z toho kusých: 7), zaústění vleček <i>Obila I a Obila II</i>			
nástupiště	obecně: úrovněvé nástupiště s pevnou nástupní hranou o výšce 250 mm nad TK přístupná pomocí dvojice úrovněvých přechodů počet nástupišť: 3 počet nástupních hran: 3 I. u kol. 2 ... dl. 115 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, II. u kol. 1 ... dl. 112 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, III. u kol. 5 ... dl. 60 m, nepoužívané, neudržované <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i>			
přístup na nástupiště	úrovněvé přechody ... 2 vzdálenost od čekárny na nástupiště: I. ... 15m II. ... 17m <i>bezbariérový přístup na nástupiště: ne</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční, obrysnice, kolejová váha</i>			
zařízení pro cestující	<i>vnitřní čekárna, krytá veranda, úschovna zavazadel</i>			
informační systém	<i>vývěsky s příjezdy a odjezdy, staniční rozhlas</i>			
přednádraží	hlavové uspořádání parkoviště: 8 stání, též parkování na komunikaci zastávky ostatní VHD: nejsou			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>Společná zastávka linkové autobusové dopravy a MHD se nachází v ul. Štefánikova, cca 200 m od výpravní budovy</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Kutná Hora hl.n.</i>	<i>Os: 21</i>	<i>Os: 16</i>	<i>Os: 20</i>
	<i>Zruč nad Sázavou</i>	<i>Os: 10</i>	<i>Os: 5</i>	<i>Os: 6</i>
popisovaný stav k	<i>srpen 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

V železniční stanici Kutná Hora město se nacházejí tři nástupiště se třemi nástupními hranami. Nástupiště č. I se nachází u koleje č. 2, má délku 115 m a výšku nástupní hrany 250 mm nad TK. Nástupiště č. II se nachází u koleje č. 1, má délku 112 m a výšku nástupní hrany 250 mm nad TK. Nástupiště jsou sypaná se zpevněnou nástupní hranou. Nástupiště č. III se nachází u koleje č. 5. Má délku 60 m, je však nepoužívané a neudržované a v kolejišti již stěží rozeznatelné.

Přístup pro cestující

Přístup cestujících na nástupiště č. I a II je zajištěn dvojicí úrovnových přechodů o šířce 2,0 m a následnými šikmými rampami s různým sklonem. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná. Přístup do výpravní budovy je možný pouze z prostoru kryté verandy.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží jednak čekárna ve výpravní budově, jednak prostor kryté verandy. Čekárna i veranda jsou vybaveny lavičkami. V samostatném objektu vedle výpravní budovy se nachází toalety.

Přednádraží

Prostor přednádraží je vymezen ulicí Nádražní. Jedná se o hlavové uspořádání, nicméně za výpravní budovou přechází ulice Nádražní ve dvojici účelových komunikací s přístupem k nákladovému obvodu u koleje č. 4 a k průmyslovému areálu. Před výpravní budovou se nachází parkoviště s přibližně 8 stánkami, k parkování dochází též na okrajích komunikace.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Zastávky linkové autobusové dopravy a MHD jsou umístěny v ul. Štefánkova v docházkové vzdálenosti přibližně 200 m.

Organizace vlakové dopravy

Železniční trať Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou lze z hlediska rozsahu dopravy rozdělit na dva úseky. Podstatná část dopravních výkonů se odehrává v úseku Kutná Hora hl. n. – Kutná Hora město. Na trati není zaveden taktový grafikon, vlaky jsou vedeny v časových polohách odpovídajících přípojným vazbám na trati Kolín – Kutná Hora hl. n. – Havlíčkův Brod.

Zhodnocení zkoumané lokality

Nevýhodou stávajícího stavu stanice Kutná Hora město jsou zejména úroňová nástupiště s nevyhovujícími parametry – šířka, výška nástupní hrany, bariérový přístup. Další omezení představuje velká docházková vzdálenost mezi nádražím a autobusovými zastávkami.

FOTODOKUMENTACE:



obr. VIII.1 – úroňnová nástupiště



obr. VIII.2 – prostor kryté verandy



obr. VIII.3 – přednádraží stanice



obr. VIII.4 – nákladový obvod

Kutná Hora město – návrh	
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	3 (z toho kusých: 3), zaústění vleček Obila I a Obila II
nástupiště	<p>obecně: poloostrovní a vnější nástupiště počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 3 I. u kol. 2... dl. 80 m, šířka 3,0 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK, II. mezi kol. 1 a 3 ... dl. 80 m, šířka 6,3 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p><i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano</i></p>
přístup na nástupiště	<p>úrovňový přechod... 1, šířka 6 m I. nástupišti přímo přechází v prostor autobusových zastávek <i>bezbariérový přístup: ano</i></p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Úpravy v železniční stanici Kutná Hora město vycházejí z toho, že nákladní doprava zajišťuje ve stanici jen minimum dopravních výkonů. Je proto možné odstranit podstatnou část infrastruktury. V návrhu je odstraněna manipulační kolej č. 3 nalézající se mezi dopravními kolejemi č. 1 a 3. Ve vzniklém prostoru je nově umístěno poloostrovní nástupiště č. II. Kvůli jeho umístění, je třeba odstranit výhybku č. 7 a z ní odbočující kolej dnes již nepoužívané vlečky Obila II. Dále je odstraněn nákladový obvod na malešovské straně stanice, tj. koleje č. 4b, 6, 8 a 10 a část koleje č. 4, která se tak stala kolejí kusou. Ve vzniklém prostoru je nově umístěno vnější nástupiště č. I, zastávky autobusové dopravy a parkoviště.

Vlaky přijíždějící ze směru Malešov jsou vedeny na kolej č.2, vlaky přijíždějící ze směru Kutná Hora hl. n., které dále pokračují ve směru Malešov, jsou vedeny na kolej č. 1. Takto vlaky zastaví u nástupiště vždy před centrálním přechodem. Pokud vlak ze směru Kutná Hora hl. n. ve stanici končí a zároveň není v blízké době očekáván vlak ze směru Malešov, je možné jej směřovat na kolej č. 2 tak, aby cestující vystupovali na vnější nástupiště bez nutnosti přecházet centrální přechod.

Nástupiště

Ve stanici jsou navržena dvě nástupiště se shodnou délkou 80 m a výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Nástupiště č. I je vnější a nachází se u koleje č. 2. Nástupiště plynule přechází v prostor autobusových zastávek, čímž je umožněn přestup hrana–hrana. Nástupiště č. II je poloostrovní a nachází se mezi kolejemi č. 1 a 3. Přístup na obě nástupiště je zajištěn pomocí centrálního úrovňového přechodu o šířce 6,0 m a následnými šikmými rampami se sklonem 1:12. Nástupiště č. I je navíc přímo přístupné z prostoru autobusových zastávek.

Přestupní vazby

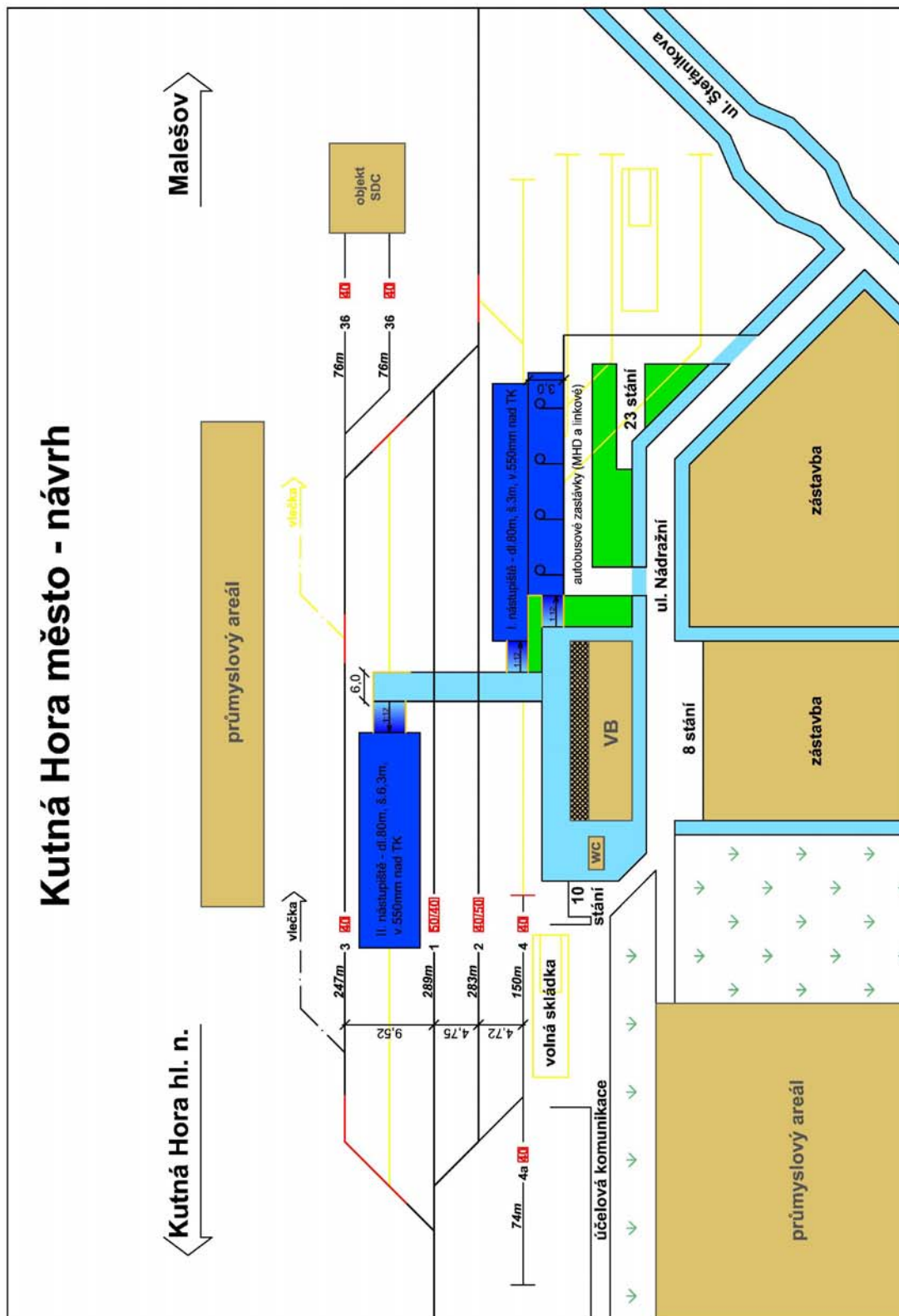
V rámci úprav stanice došlo k přemístění autobusových zastávek nacházejících se v ulici Štefánikova do těsné blízkosti nádraží. V prostoru zrušeného nákladového obvodu je

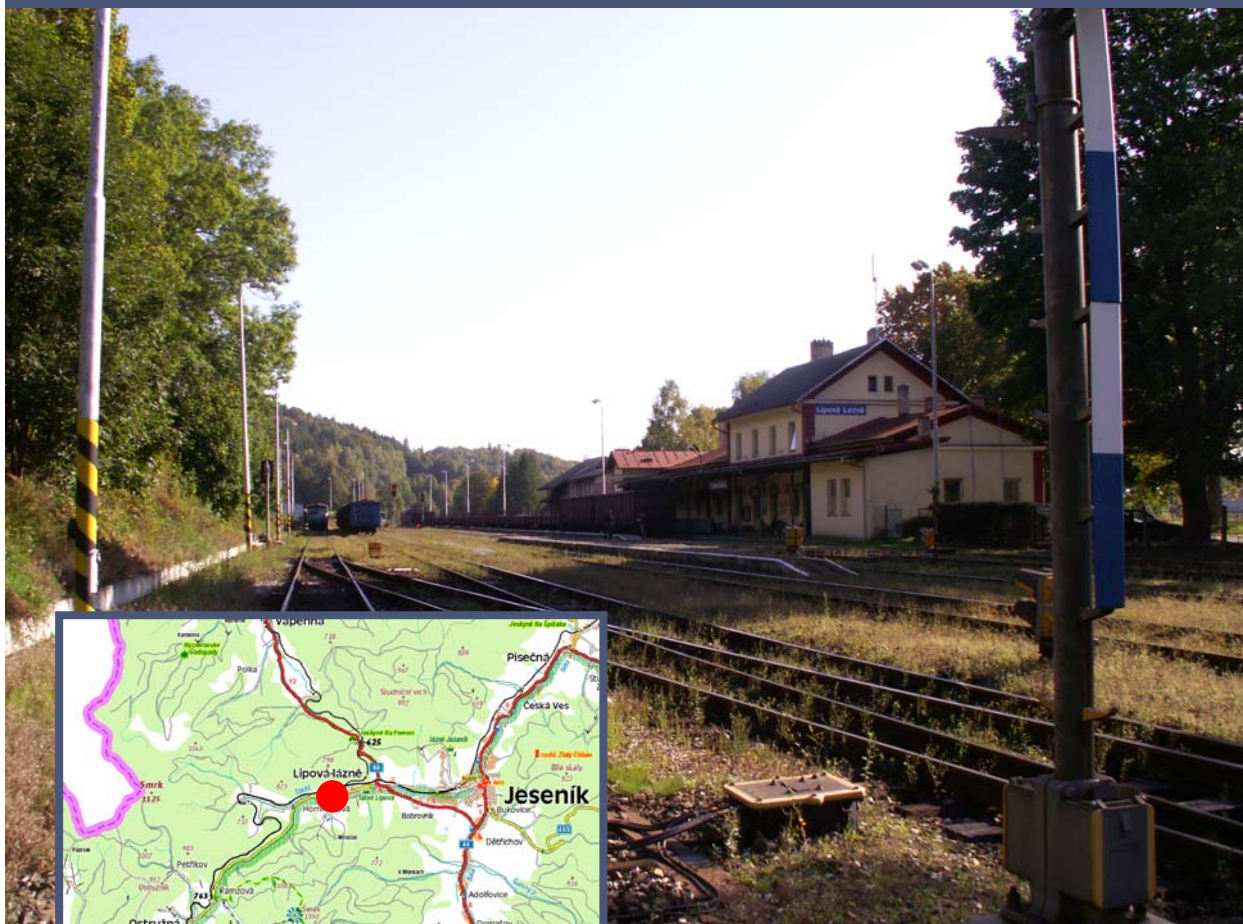
navrženo společné nástupiště železniční a autobusové dopravy umožňující přestup hrana–hrana.

Shrnutí úprav

Nejvýznamnější přínos návrhu představuje vybudování nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a s dostatečně velkou nástupní plochou, čímž došlo ke zvýšení komfortu pohybu cestujících i jejich bezpečnosti (zřízení centrálního přechodu). Zřízením společného nástupiště došlo také ke zlepšení přestupních vazeb mezi železnicí a autobusovou dopravou.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





KATALOGOVÝ LIST Č. IX

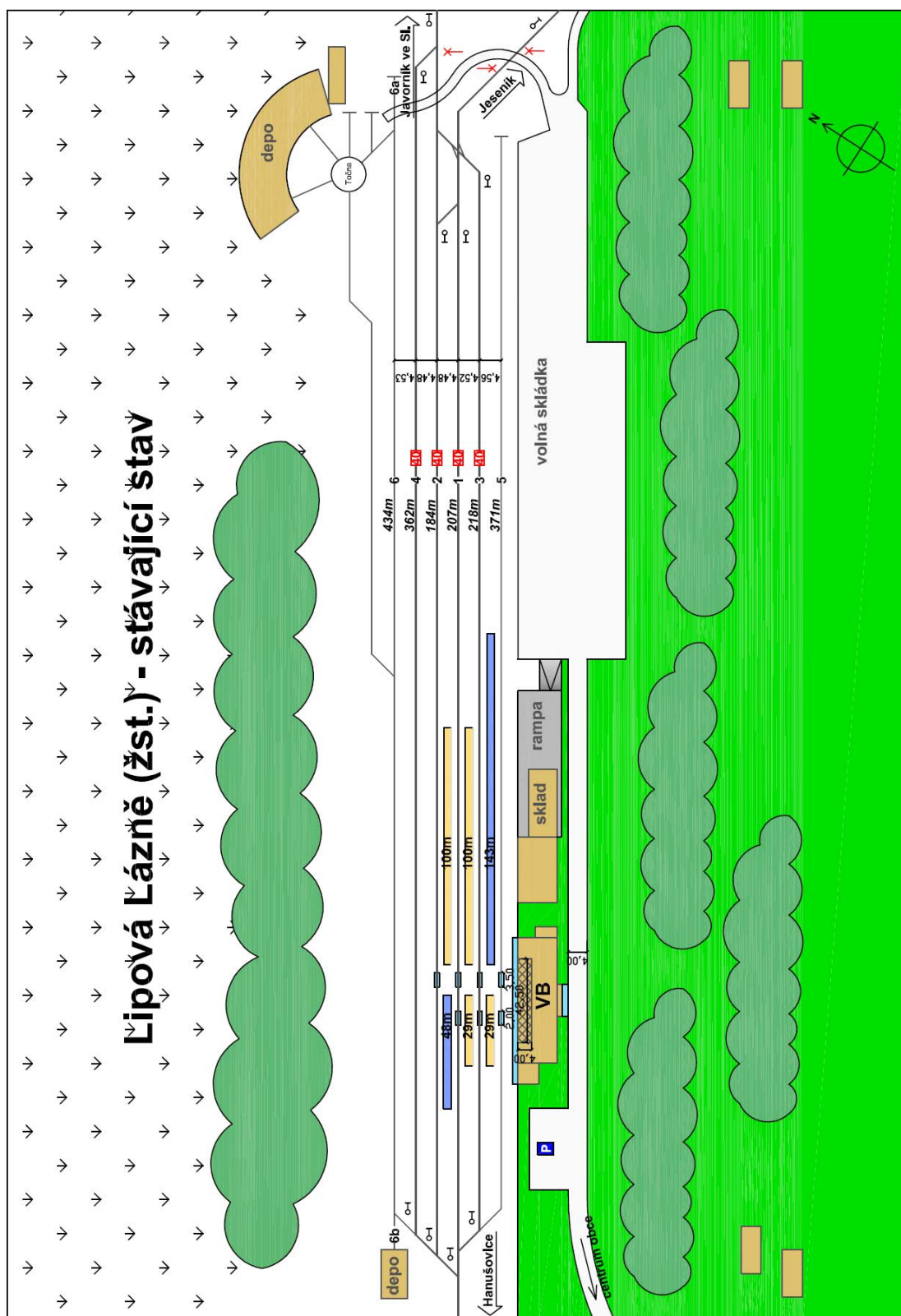
LIPOVÁ LÁZNĚ

Přípojná železniční stanice
na železničních tratích
Šumperk – Krnov, Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. IX				
Lipová Lázně – stávající stav				
poloha:	Olomoucký kraj, 5 km západně od Jeseníku			
staničení:	km 31,082 železniční trati č. 311A dle TTP, č. 292 dle KJŘ, km 0,000 železniční trati č. 312D dle TTP, č. 295 dle KJŘ			
druh:	odbočná stanice (dopravná D2)			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - Stanice zajišťující odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě			
dopravní koleje	4 (z toho kusých: 0)			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	3 (z toho kusých: 3)			
nástupiště	obecně: úrovněná nástupiště s výškou 200 mm nad TK počet nástupišť: 3 počet nástupních hran: 3 I. u kol. 3 ... dl. 176 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK, II. u kol. 1 ... dl. 133 m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK, III. u kol. 2 ... dl. 152 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou			
přístup na nástupiště	úrovněné přechody ... 2, šířka 2,0 m a 3,5 m vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. 5 m VIII. 10 m IX. 15 m bezbariérový přístup: na nástupiště ano, z výpravní budovy ne			
zařízení pro nákladní přepravu	rampa boční, volná skládka			
zařízení pro cestující	vnitřní čekárna, přístřešek 42,5 x 4,0 m			
informační systém	vývěsky s příjezdy a odjezdy			
přednádraží	zpevněná plocha, použitelná pro parkování osobních automobilů			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	20 m			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	(JŘ 2009/2010)	prac. den	sobota	neděle
	Šumperk	Os: 8 Sp:5 R:2	Os: 3 Sp:7 R:4	Os: 3 Sp:7 R:5
	Krnov	Os:14 Sp:5 R:2	Os:10 Sp:5 R:4	Os:11 Sp:5 R:4
	Javorník ve Sl.	Os: tam 12, Os: zpět 11	Os: tam 9, Os: zpět 9	Os: tam 8, Os: zpět 8
popisovaný stav k	září 2009			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

Ve stanici Lipová Lázně se nachází trojice úrovnových nástupišť, nástupiště u dopravní koleje č. 3 je úrovnovým přechodem (šířky 3,50 m) přes kolejiště rozděleno na část panelovou (o délce 143 m a výšce nástupní hrany 200 mm nad TK) a sypanou (délka 29 m, výška nástupní hrany do 100 mm), nástupiště u dopravní koleje č. 1 je celé sypané, ale je rovněž obdobným způsobem rozděleno na dvě části o délkách 29 a 100 m. Reálná výška jeho nástupní hrany je rovněž do 100 mm. Nástupiště u druhé koleje je obdobou prvně jmenovaného, jen poměr panelové a sypané části je jiný (48 ku 100 m). Panelové části nástupišť jsou technicky ve vyhovujícím stavu, šířkové poměry jsou díky nízkým osovým vzdálenostem staničních kolejí (řádově 4,5 m) pro běžného cestujícího ovšem dost stísněné. Sypané části nástupišť již dnes v žádném případě vyhovující nejsou, neboť míra nebezpečí je ve stanici ještě umocněna zmíněnými šířkovými poměry ve stanici.

Přístup pro cestující

Na nástupiště je umožněn příchod dvěma úrovnovými přechody od výpravní budovy, vytvořenými z panelových desek o šířkách 2,0 m a 3,5 m mezi kolejnicovými pásy jednotlivých kolejí. Do výpravní budovy se nelze dostat bezbariérově, neboť již na kraji přístřešku je výškový rozdíl, překonatelný pouze jedním schodem. Přístup na nástupiště bezbariérový je, ovšem nedostatečná výška nástupišť neumožňuje bezbariérový nástup do souprav se sníženou částí.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících slouží jak čekárna s pokladnami uvnitř výpravní budovy, tak přístřešek, jenž je její součástí. Rozměry přístřešku jsou cca 42,5 x 4,0 m, tedy 170 m².

Přednádraží

V prostoru přednádraží se nachází asfaltová místní komunikace a parkoviště s cca pěti parkovacími stáními (nejsou vodorovně značena). Do centra obce vede od stanice zmíněná komunikace, která kromě výpravní budovy napojuje i přilehlé skladiště s rozsáhlou volnou skládkou, kde probíhá především intenzivní nakládka dřeva.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Železniční stanice není napojena na jiný systém veřejné hromadné dopravy.

Organizace vlakové dopravy

Na trati je vidět snaha o zavedení taktového grafikonu. Rychlíky a spěšné vlaky směr Jeseník přibližně drží dvou- až čtyřhodinový takt, to platí i pro tytéž vlaky opačným směrem do Hanušovic (a dále na Zábřeh na Moravě, Brno, Olomouc či Šumperk). Na odbočující relaci Jeseník – Javorník ve Slezsku a zpět je po celý den držen dvouhodinový takt osobních vlaků. Vlaky Os Jeseník – Šumperk jedou netaktově šestkrát denně, z toho jeden již z Mikulovic a jeden navíc pouze do Bludova, zpět jede denně rovněž šest Os vlaků, z toho jeden až do Mikulovic.

Zhodnocení zkoumané lokality

Stávající stav stanice je nevyhovující po stránce možností přístupu cestujících k vlakům osobní dopravy (stísněné prostory, nedostatečná délka nástupních hran pro nejdelší zastavující vlaky, intenzivní chaotický pohyb cestujících při přestupu). Stav sypaných částí nástupišť již v žádném případě neodpovídá požadavkům na moderní regionální dopravu.

FOTODOKUMENTACE:



obr. IX.1 – celkový pohled



obr. IX.2 – pohled na hanušovické zhlaví



obr. IX.3 – pohled na západní zhlaví (vlevo trať směr Javorník, vpravo směr Jeseník)



obr. IX.4 – úrovnňová nástupiště

Lipová Lázně – návrh	
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	5 (z toho kusých: 4)
nástupiště	<p>obecně: vnější a poloostrovní oboustranné nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 2</p> <p>počet nástupních hran: 3</p> <p>I. u kol. č. 3, dl. 30 m, šířka 3,0 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>II. u kol. č. 1 a 2, dl. 200 m, šířka 5,66 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na obou nástupišťích</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... I – k nástupišti č. II vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>I. ... 10 m</p> <p>II. ... 40 m</p> <p>bezbariérový přístup: na obě nástupiště</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Navrženo je zkrácení manipulační koleje č. 5 (bez kusého ukončení) tak, aby mohlo být na jejím místě postaveno vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Z důvodu zřízení oboustranného poloostrovního nástupiště je dopravní kolej č. 2 kompletně zrušena. Dále bude nutno upravit jesenicko-javornické zhlaví z důvodu prostorové náročnosti 150 m dlouhého nástupiště.

Nástupiště

Návrh počítá se zřízením dvou nástupišť. Vnější nástupiště č. I přiléhá ke koleji č. 3. Jeho délka je 30 m (dostatečná pro soupravu 810+010 či jednotku 814), šířka 3,0 m a výška nástupní hrany 550 mm nad TK. Přístup na něj je umožněn jak jedním schodištěm přímo od chodníčku jižně od kolejiště, tak bezbariérově dvěma rampami od výpravní budovy a od přechodu (šířky 6,00 m). Oboustranné poloostrovní nástupiště č. II mezi kolejemi č. 1 a č. 4 (možno nově značit jako č. 2) slouží všem soupravám na hlavní trati (pro delší nástupiště jak pro šest vozů klasické stavby není stanice prostorově dimenzovaná). Délka hrany u obou kolejí je 200 m. Nástupiště nejsou určena k pobytové funkci a nemusí být tedy vybavena přístřeškem ani lavičkami.

Přestupní vazby

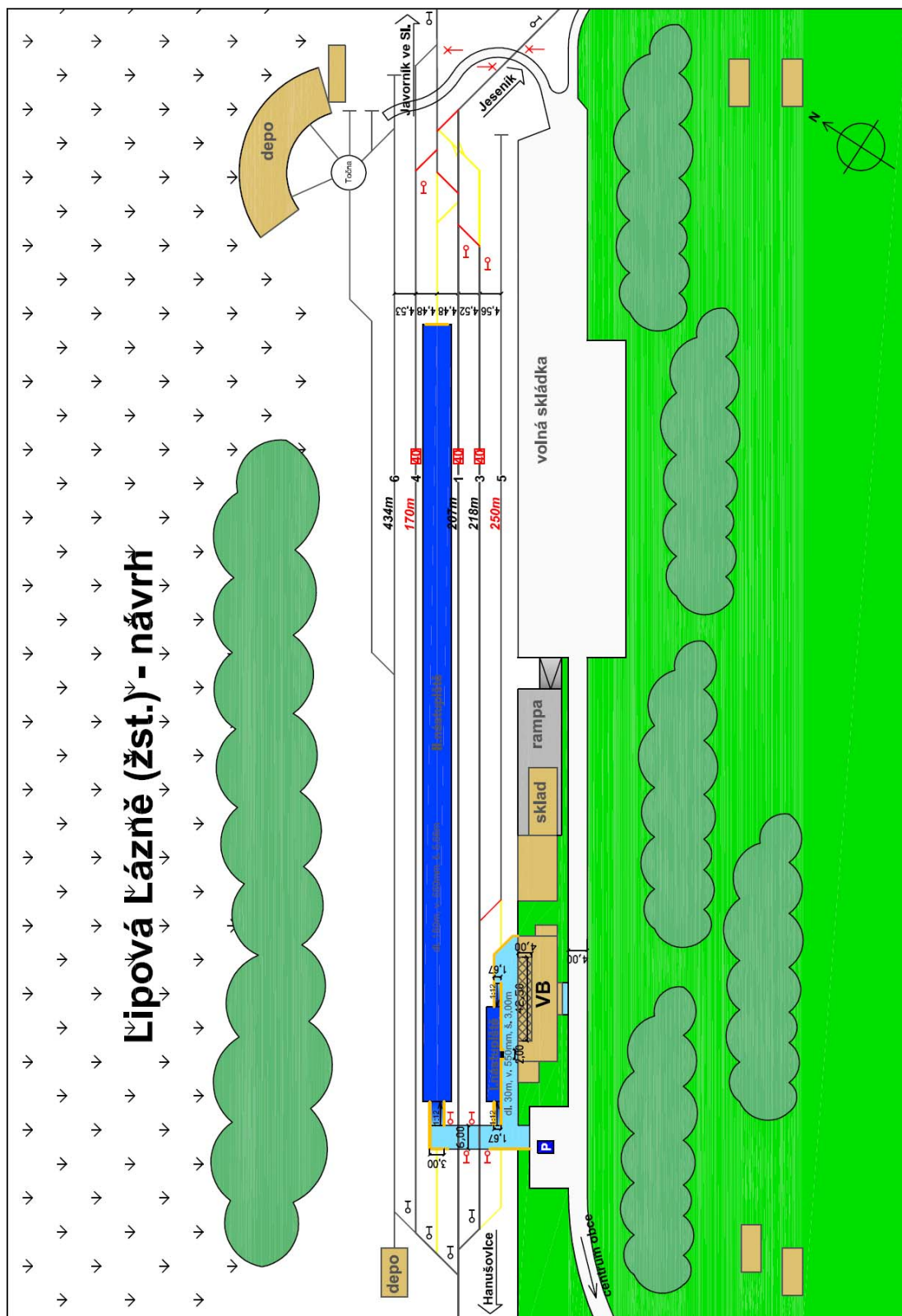
Ve stanici neexistuje návaznost na jiný systém VHD. Úrovnový přechod bude pokračovat jako chodník přímo k prostoru parkoviště.

Shrnutí úprav

Možné úpravy spočívají ve výstavbě nástupišť o výškách nástupních hran 550 mm nad TK, umožňujících bezbariérový nástup do vlaků se sníženou výškou podlahy (např. jednotka 814). Zároveň výrazně zvyšují pohodlí i pro ostatní cestující, což může přispět ke zvýšení

konkurenceschopnosti železniční dopravy v této turisticky a lázeňsky atraktivní oblasti. Nevýhodou je podstatné zkrácení manipulační koleje č. 5 (při zachování stávajícího vybavení pro nakládku a vykládku) a zrušení jedné dopravní koleje, jejíž význam spočíval především v možném předjíždění nákladních vlaků.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





KATALOGOVÝ LIST Č. X

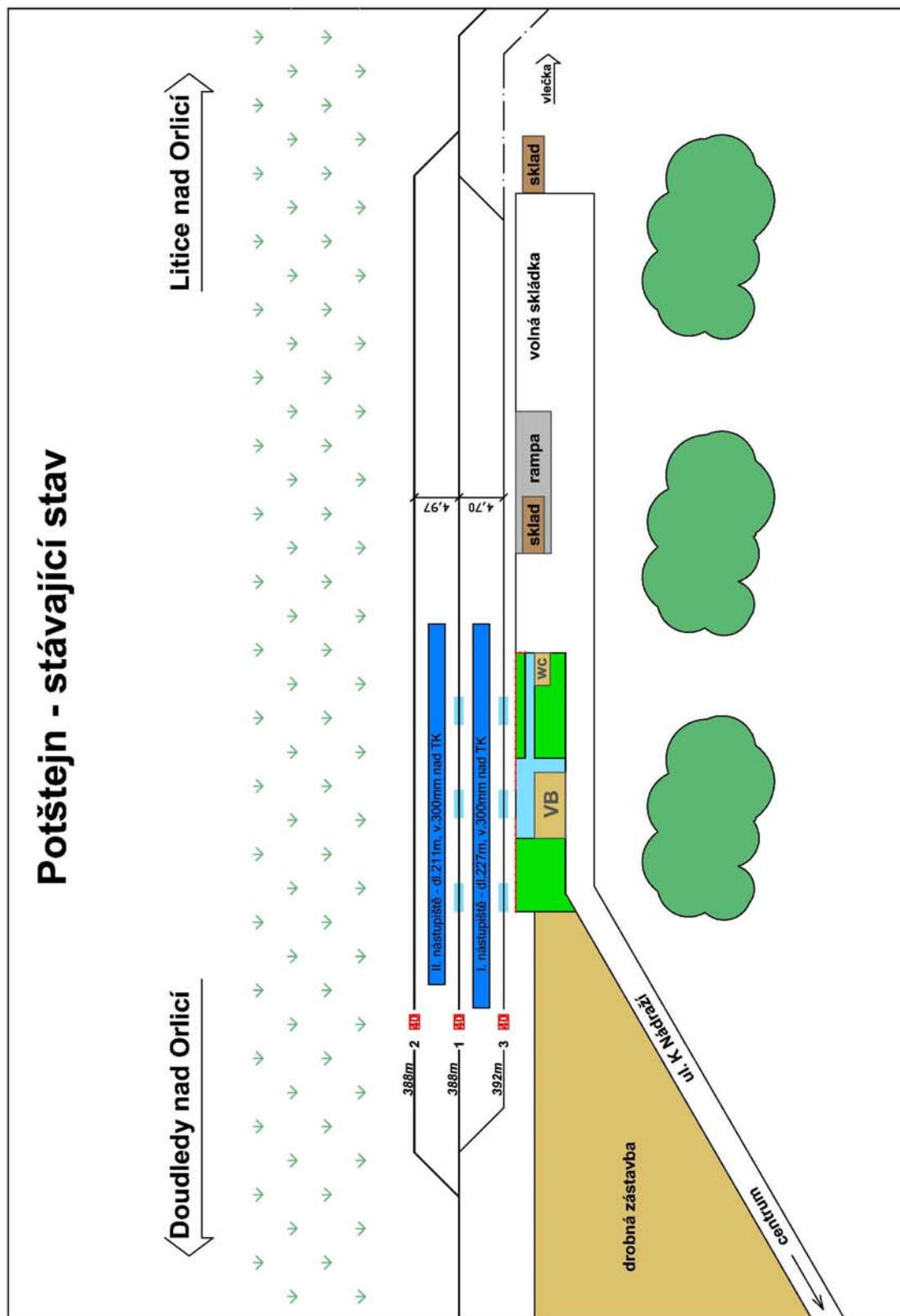
POTŠTEJN

Mezilehlá železniční stanice
na železniční trati
Týniště nad Orlicí – Letohrad

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. X				
Potštejn – stávající stav				
poloha:	<i>Královéhradecký kraj, jižně od Rychnova nad Kněžnou</i>			
staničení:	<i>km 69,741 železniční trati č. 513 dle TTP, č. 021 Týniště nad Orlicí – Letohrad dle KJŘ</i>			
druh:	<i>mezilehlá stanice</i>			
výpravní oprávnění	<i>osobní přeprava: E - Stanice nezajišťuje odbavení, odbavení cestujících a jejich zavazadel se provádí ve vlaku nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě</i>			
dopravní koleje	<i>2 (z toho kusých: 0)</i>			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>1 (z toho kusých: 0), zaústění vlečky Diafrikt, s. r. o. (mimo provoz)</i>			
nástupiště	<i>obecně: úroňová nástupiště s pevnou nástupní hranou o výšce 250 mm nad TK přístupná pomocí trojice úroňových přechodů počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 2 I. u kol. 1 ... dl. 227 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, II. u kol. 2 ... dl. 211 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i></i>			
přístup na nástupiště	<i>úroňové přechody ... 3 vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště: I. ... 10m II. ... 15m <i>bezbariérový přístup: není zajištěn</i></i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční</i>			
zařízení pro cestující	<i>osobní pokladna, vnitřní čekárna</i>			
informační systém	<i>staniční rozhlas, vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	<i>hlavové uspořádání s pokračováním k volné skládce parkoviště: podélné stání vozidel na komunikaci zastávky ostatní VHD: nejsou</i>			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>Nejbližší zastávka autobusové VHD se nachází na silnici č. I/14 v centru obce, vzdálená pěší chůzí cca 500 m</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Letohrad</i>	<i>Os: 11 R: 1</i>	<i>Os: 9 R: 1</i>	<i>Os: 9 R: 1</i>
	<i>Doudleý n. O.</i>	<i>Os: 10 R: 1</i>	<i>Os: 8 R: 1</i>	<i>Os: 8 R: 1</i>
popisovaný stav k	<i>srpen 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

V železniční stanici Potštejn se nacházejí dvě nástupiště se čtyřmi nástupištními hranami. Nástupiště č. I o délce 227 m je umístěno mezi dopravní kolejí č. 1 a manipulační kolejí č. 3, nástupiště č. II o délce 211 m je umístěno mezi dopravními kolejemi č. 1 a 2. Obě nástupiště jsou úroňová sypaná se zpevněnými nástupištními hranami tvořenými tvárnicemi Fischer. Výška nástupních hran je 250 mm nad temenem kolejnice.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na obě nástupiště je zajištěn trojicí úroňových přechodů s šířkou 3,5 m a následnými šikmými rampy o proměnlivém sklonu. Přístupové cesty ani prostor u výpravní budovy není tvořen zpevněnými plochami. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží zejména čekárna uvnitř výpravní budovy. Za příznivého počasí je cestujícími využíván také prostor s lavičkami před výpravní budovou. V samostatném objektu se nacházejí toalety.

Přednádraží

Prostor hlavového přednádraží je vymezen ulicí K Nádraží, která ve směru od obce přechází v úroňovou skládku. Před výpravní budovou nejsou vyznačena žádná parkovací stání, motoristé využívají k parkování vozidel prostor ulice.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Nejbližší zastávka autobusové VHD se nachází v centru obce v blízkosti křižovatky ulice K Nádraží s hlavní komunikací obce (průtah silnice č. I/14). Docházková vzdálenost od výpravní budovy k zastávce činí přibližně 500 m.

Organizace vlakové dopravy

Na trati Týniště nad Orlicí – Letohrad není zaveden taktový grafikon. Ve stanici dochází během dne ke křižování vlaků a přiřazování vlaků k nástupním hranám je odvozeno od zajištění bezpečného pohybu cestujících v kolejišti.

Zhodnocení zkoumané lokality

Hlavní nevýhodou stávajícího stavu železniční stanice Potštejn jsou úroňová nástupiště. Jejich konstrukce nezajišťuje dostatečný komfort pro cestující ani bezbariérový přístup. Nedostatečný komfort a kapacita nástupišť se projevuje zejména v rekreačním období, kdy dochází nejen ke zvýšení počtu samotných cestujících, ale též cestujících s jízdními koly. Také prostor přednádraží nesplňuje požadavky bezpečnosti, problémem jsou zejména parkující automobily a pohyb osob mezi nimi.

FOTODOKUMENTACE:



obr. X.1 – celkový pohled



obr. X.2 – úroňový přechod, v pozadí boční rampa se skladem



obr. X.3 – volná skládka u manipulační koleje



obr. X.4 – prostor před výpravní budovou

Potštejn – návrh	
dopravní koleje	2 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	1 (z toho kusých: 1), zaústění vlečky Diafrikt, s. r. o. (mimo provoz)
nástupiště	<p>obecně: poloostrovní nástupiště počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 2 I. mezi kol. 1 a 5a ... dl. 170 m, šířka 6,3 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovňové přechody ... 1 – centrální, š. 3,5 m vzdálenost od čekárny k nástupišti: I. ... 30m</p> <p>bezbariérový přístup: ano</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Návrh úprav kolejiště železniční stanice Potštejn souvisí s vybudováním poloostrovního nástupiště. Potřebný prostor pro jeho umístění vznikne odstraněním části hlavní koleje č. 1. Aby nedošlo k propadu traťové rychlosti při průjezdu vlaku stanicí, je hlavní kolej nově odsunuta do osy původní koleje č. 3, a to pomocí kolejového S na doudelebském zhlaví a zkrácením oblouku (se současným prodloužením přechodnice) na zhlaví litickém. Projíždějící vlaky jsou pak vedeny mimo úrovňový přechod a nedochází ke konfliktu s pohybem cestujících. Druhá dopravní kolej je umístěna zčásti do osy původní manipulační koleje (nově kolej č. 5a) a zčásti do osy hlavní koleje (nově kolej č. 3). Návrhový stav zachovává část manipulační koleje s volnou skládkou i napojení vlečky. Manipulační kolej č. 5b odbočuje z předjízdne koleje č. 5a novou výhybkou umístěnou v blízkosti úrovňového přechodu, naopak její napojení na litickém zhlaví je v návrhu zrušeno, kolej se tak stává kusou. Při křížování jsou vlaky ze směru Doudeleby vedeny na kolej č. 5a, vlaky opačného směru na kolej č. 1, nedochází tak k ohrožení cestujících na centrálním přechodu.

Nástupiště

Ve stanici je navrženo jedno poloostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami. Nástupiště je umístěno mezi kolejemi č. 1 a 5a. Délka nástupních hran činí 170 m a výška činí 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn pomocí jednoho úrovňového přechodu o šířce 3,5 m a šikmou rampou se sklonem 1:12. Přechod se nachází v místě původního přechodu.

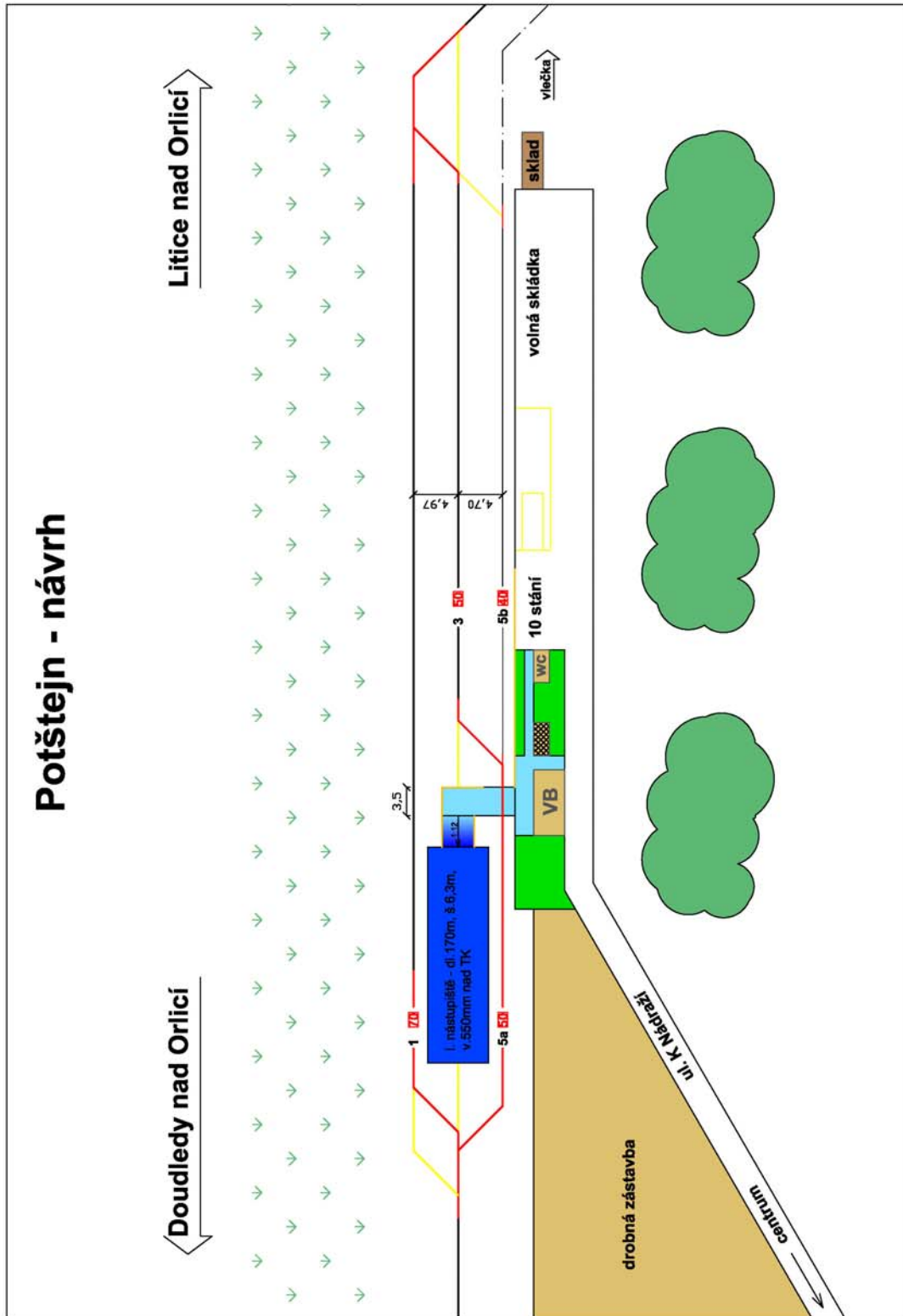
Přestupní vazby

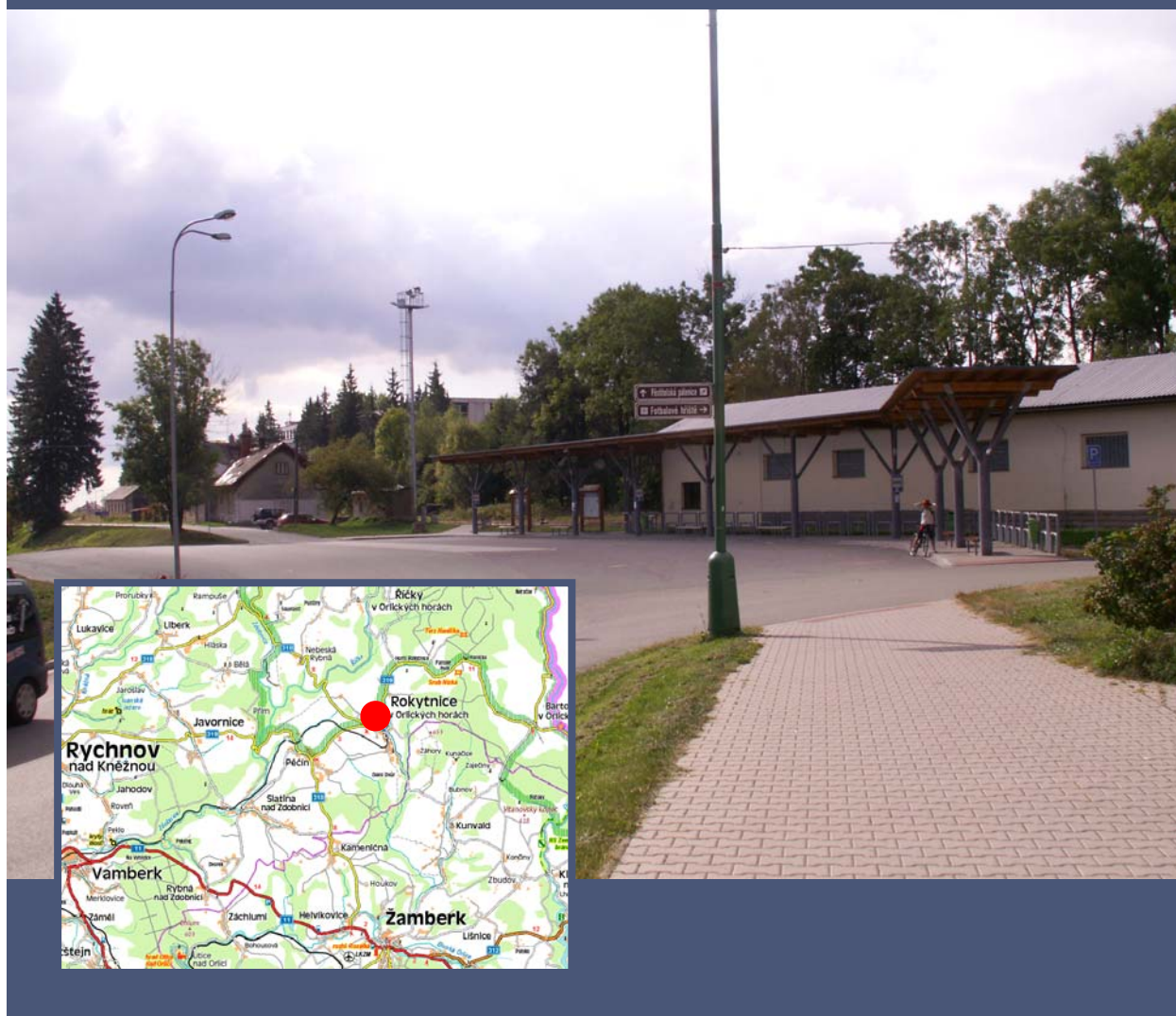
Součástí návrhu úprav stanice je též prostor přednádraží. V místě zrušeného skladu a boční rampy je navrženo parkoviště s kapacitou 10 parkovacích stání (včetně 1 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu). Veškeré přístupové komunikace pro pěší jsou navrženy se zpevněným povrchem. Součástí návrhu je také vybudování přístřešku s lavičkami a stojany pro jízdní kola.

Shrnutí úprav

Nejvýznamnější přínos návrhu představuje vybudování poloostrovního nástupiště a tím zvýšeného komfortu (zvýšení nástupní hrany, zvětšení plochy nástupišť) i bezpečnosti (zřízení centrálního přechodu a zpevněných přístupových ploch). Dochází také ke zkvalitnění prostoru přednádraží jednak vybudováním přístřešku, jednak zřízením parkovacích ploch.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





KATALOGOVÝ LIST Č. XI

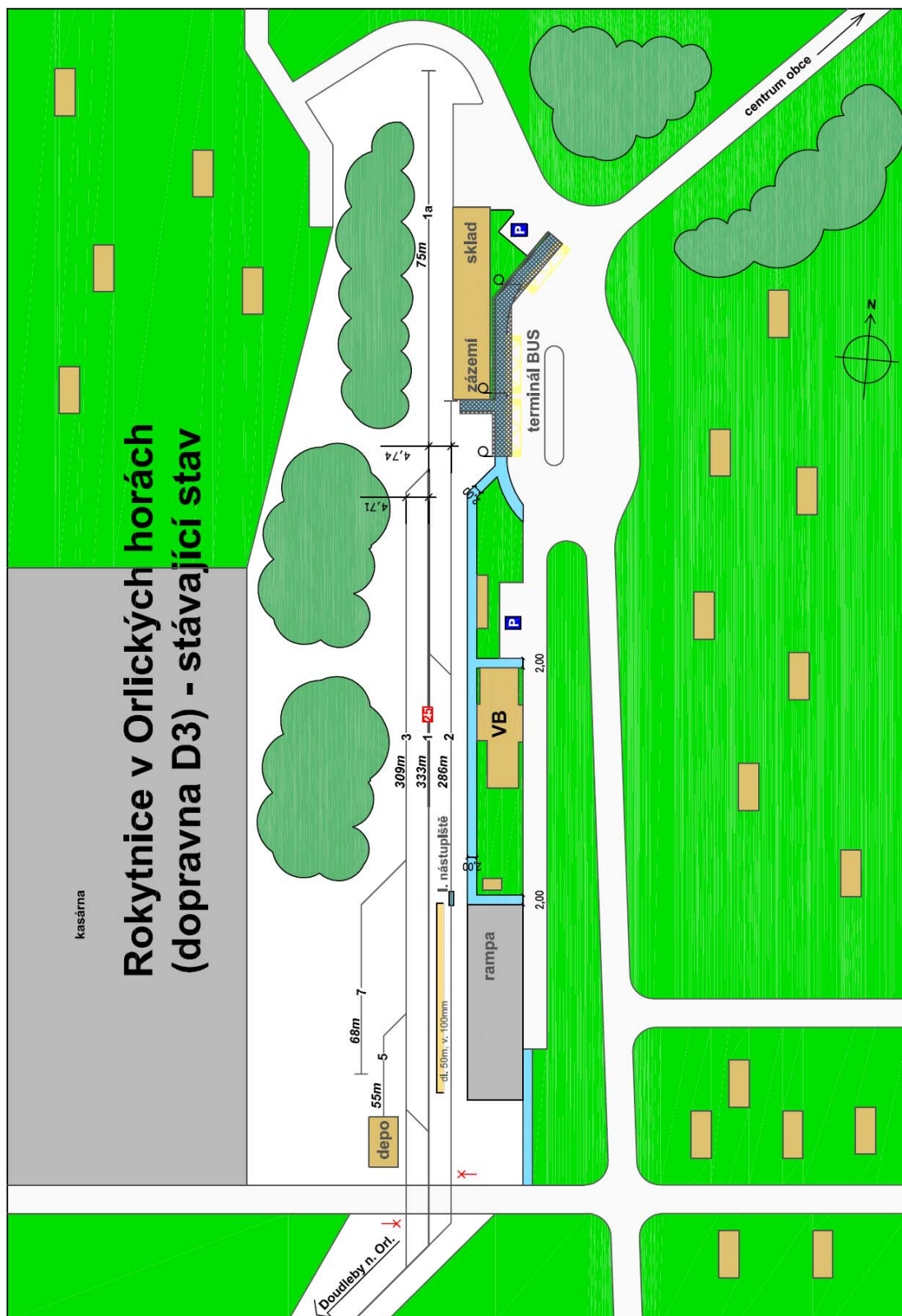
ROKYTNICE V ORLICKÝCH HORÁCH

Koncová stanice (dopravná D3)
na železniční trati
Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. XI				
Rokytnice v Orlických horách – stávající stav				
poloha:	<i>Královéhradecký kraj, Orlické hory</i>			
staničení:	<i>km 19,542 železniční trati č. 513B dle TTP, č. 023 Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách dle KJŘ</i>			
druh:	<i>koncová stanice (dopravná D3)</i>			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - Stanice zajišťující odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě			
dopravní koleje	<i>1 (z toho kusých: 1 formálně)</i>			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>5 (z toho kusých: 4)</i>			
nástupiště	obecně: úrovněvé nástupiště s výškou 200 mm nad TK počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 1 <i>I. u kol. 1 ... dl. 50 m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK,</i> <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i>			
přístup na nástupiště	úrovněvé přechody ... 1, šířka 2,0 m <i>vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. 10 m</i> <i>bezbariérový přístup: ne</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční i čelní</i>			
zařízení pro cestující	<i>vnitřní čekárna, přístřešek 10,0 x 3,0 m</i>			
informační systém	<i>informační panel u autobusového terminálu, vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	<i>parkoviště, autobusové nádraží (linky do středisek Orlických hor)</i>			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>15 m (terminál 50 m)</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Doudleby nad Orlicí</i>	<i>Os: tam 7 Os: zpět 6</i>	<i>Os: tam 7 Os: zpět 7</i>	<i>Os: tam 6 Os: zpět 6</i>
popisovaný stav k	<i>září 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

V dopavně je jediná dopravní kolej, která přechází v kusou kolej manipulační, a dále čtyři manipulační koleje. K dopravní koleji přiléhá jedno sypané nástupiště délky 50 metrů, která je vzhledem k charakteru dopravní a běžně používaným soupravám (samostatný motorový vůz řady 810) zcela vyhovující. Nevyhovuje však jeho další parametr, a tím je výška nástupní hrany na TK, která reálně sotva dosahuje 100 mm.

Přístup pro cestující

Na nástupiště je umožněn příchod jedním úrovnovým přechodem od výpravní budovy, tvořeným dvěma železničními pražci s dosypanou střední částí. Do zastřešeného prostoru výpravní budovy se kvůli schodu nelze dostat bezbariérově a rovněž pohyb v kolejišti se nedá za bezbariérový označit.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání přístřešek s rozměry cca 10,0 x 3,0 m, tedy 30 m².

Přednádraží

V prostoru přednádraží se nachází dvě samostatná parkoviště s vyznačenými parkovacími stáními pro 10 automobilů a dále nový autobusový terminál pro veřejnou hromadnou dopravu do okolních obcí, turistických a sportovních středisek Orlických hor. Součástí terminálu jsou tři autobusová stání, WC a informační panel. Celé přednádraží bylo upraveno v roce 2006 v rámci projektu „Rokytnice – vstupní brána Orlických hor“. Na centrum obce je dopravní terminál napojen sítí místních komunikací.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Přístup k autobusovému terminálu i na opačnou část přednádraží je umožněn prostřednictvím nového, 2,00 m širokého, dlážděného chodníku. Přestup vlak – bus je dlouhý přibližně 50 m, což v případě nepříznivých povětrnostních podmínek není úplně ideální stav.

Organizace vlakové dopravy

Na trati je vidět snaha o zavedení taktového grafikonu, kdy většina párů osobních vlaků jezdí v dvouhodinovém taktu. Vyjma dvou vlaků (z Rokytnice do Náchoda a Týniště nad Orlicí) končí všechny spoje ve stanici Doudleby nad Orlicí.

Zhodnocení zkoumané lokality

Stávající technický stav stanice (výpravní budova, kolejiště, nástupiště) není na rozdíl od sousedního terminálu autobusové dopravy uspokojivý, přístup k vlaku prostřednictvím stávajícího sypaného nástupiště je extrémně bariérový, nekomfortní a nebezpečný.

FOTODOKUMENTACE:



obr. XI.1 – celkový pohled (v pozadí nový autobusový terminál)



obr. XI.2 – pohled od kusých kolejí severního zhlaví



obr. XI.3 – pohled na doulebské zhlaví



obr. XI.4 – úroňové nástupiště

Rokytnice v Orlických horách – návrh	
dopravní koleje	1 (z toho kusých: 1 formálně)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	5 (z toho kusých: 4)
nástupiště	<p>obecně: vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 1</p> <p>počet nástupních hran: 1</p> <p>I. u kol. č. 1, dl. 30 m, šířka 3,00 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... 0</p> <p>vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>I. ... 10 m</p> <p>bezbariérový přístup: ano</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Navrženo je zrušení spojky mezi výhybkami 6 a 8 bude a zkrácení koleje 2 s kusým ukončením v úrovni konce boční rampy, čímž se získá prostor pro vnější nástupiště. Toto je možné variantně ještě přisunout blíže k autobusovému terminálu, ovšem za cenu likvidace výhybky č. 9 a možnosti objíždění stojícího vlaku osobní dopravy. Kompromisem (ovšem technicky i investičně nejnáročnějším) by byl posun výhybky severněji cca o 25 m a tím pádem prodloužení koleje č. 3.

Nástupiště

Návrh počítá se zřízením jednoho vnějšího nástupiště (č. I), přiléhajícímu k jediné dopravní koleji (č. 1). Jeho délka je 30 m (případně lze prodloužit na 50 m při předpokládaném provozu delších vlaků, tvořených např. moderními nízkopodlažními jednotkami české či zahraniční provenience), šířka 3,00 m a výška nástupní hrany 550 mm nad TK. Přístup na něj může být umožněn např. bezbariérově šikmou rampou od výpravní budovy (buď kolmá libovolné šířky, teoreticky až na délku nástupiště, případně užší rovnoběžná). Nástupiště není určeno k pobytové funkci a nemusí být tedy zastřešeno ani vybaveno lavičkami (mobiiliář se nalézá v blízkém přístřešku budovy).

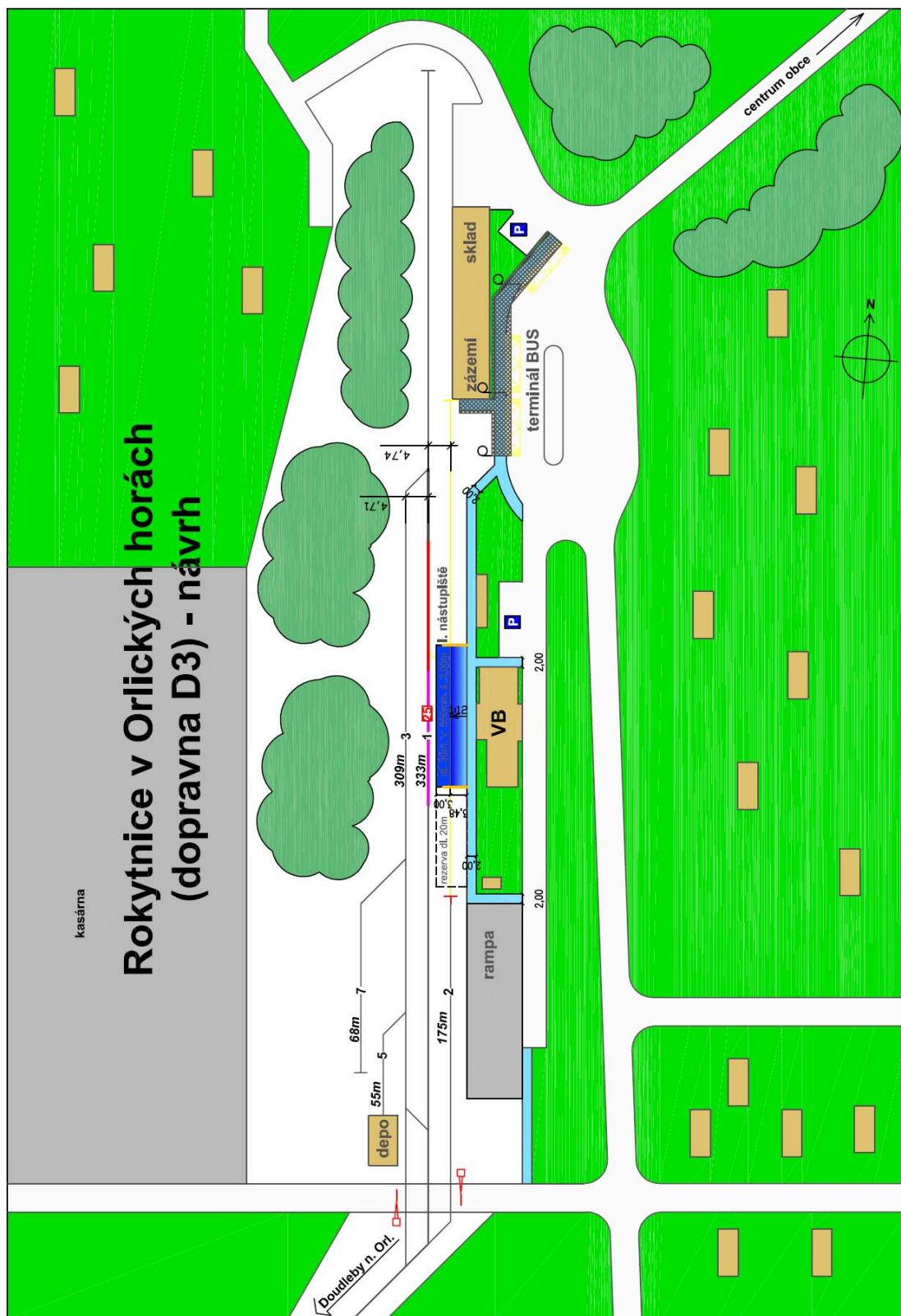
Přestupní vazby

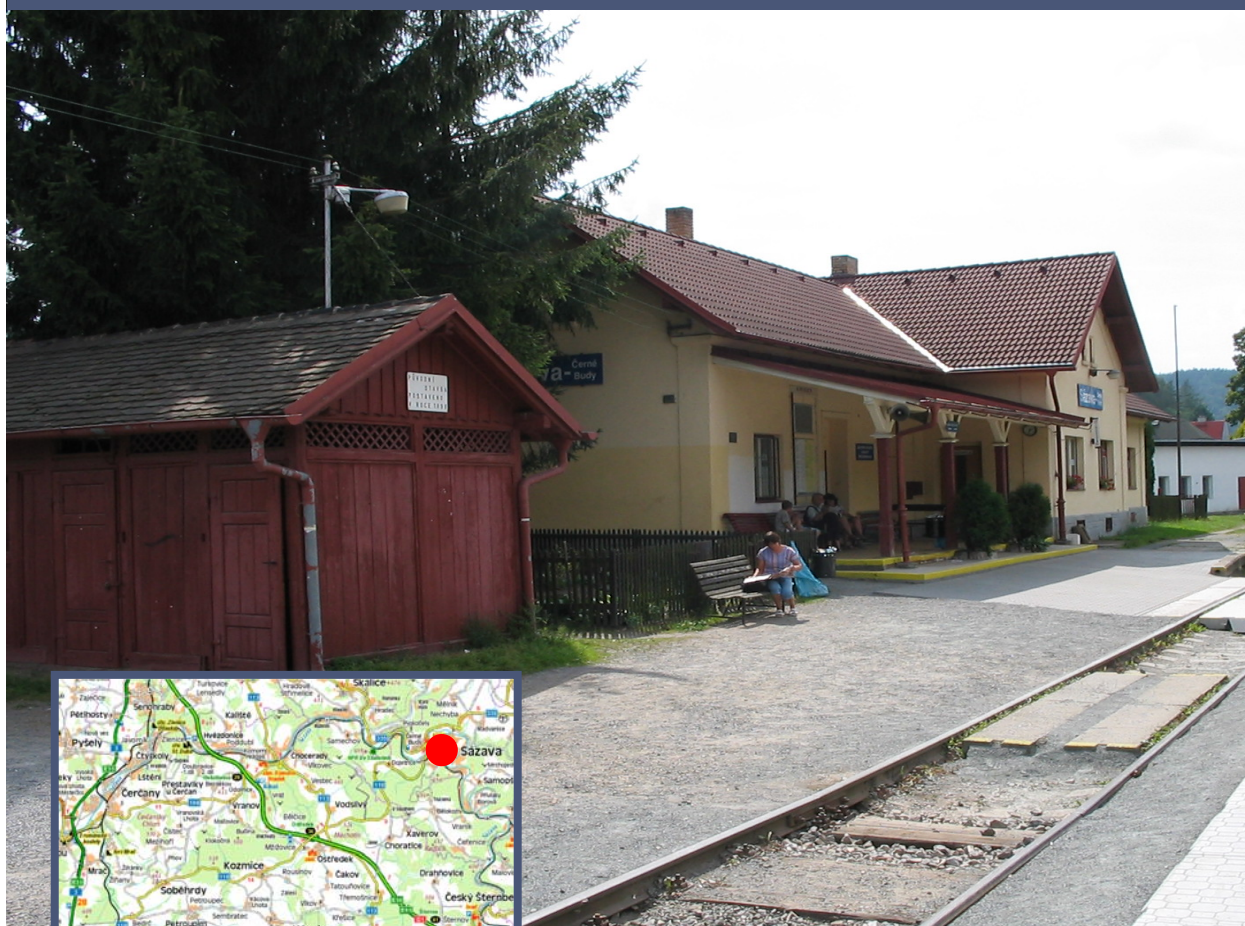
Přestupní vazbu vlak – autobus VHD je možné buď ponechat (výhodou jsou minimální zásahy do kolejiště), nebo zkrátit posunem nového vnějšího nástupiště severněji (teoreticky až na úroveň autobusového terminálu, čímž by se přestup zkrátit na komfortních 10 m, které by bylo možné a žádoucí při dostatku finančních prostředků zastřešit).

Shrnutí úprav

Možné úpravy spočívají ve výstavbě jednoho nástupiště o výšce nástupní hrany 550 mm nad TK, umožňujícího bezbariérový nástup do vlaků se sníženou výškou podlahy. Zároveň výrazně zvyšují pohodlí i pro ostatní cestující, což může přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy v této turisticky atraktivní oblasti s velkým potenciálem.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





KATALOGOVÝ LIST Č. XII

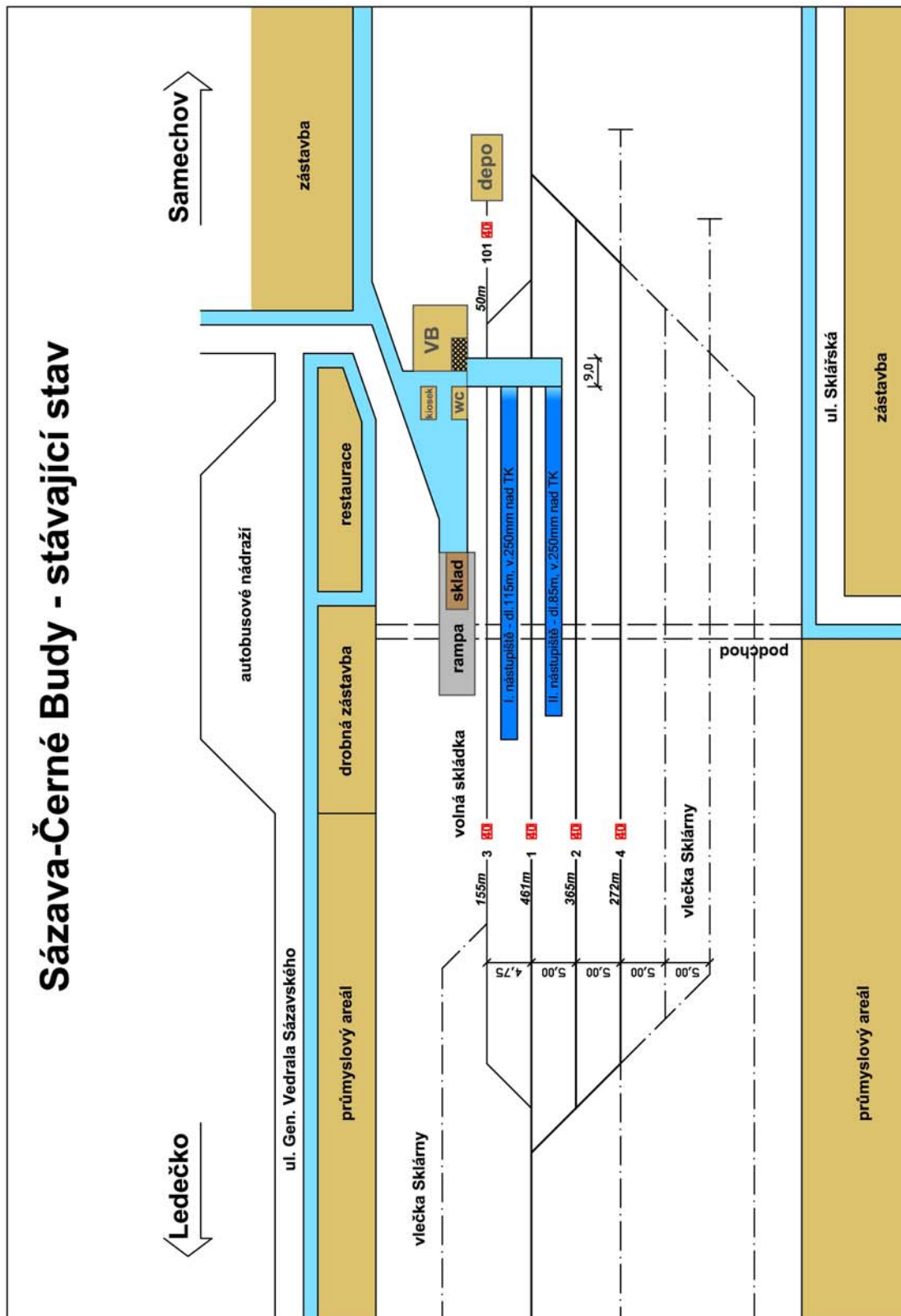
SÁZAVA-ČERNÉ BUDY

Mezilehlá stanice
na železniční trati
Čerčany – Světlá nad Sázavou

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. XII				
Sázava-Černé Budy – stávající stav				
poloha:	<i>Středočeský kraj, severovýchodně od Benešova</i>			
staničení:	<i>km 45,000 železniční trati č. 516 dle TTP, č. 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou dle KJŘ</i>			
druh:	<i>mezilehlá stanice</i>			
výpravní oprávnění	<i>osobní přeprava: C - Stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě</i>			
dopravní koleje	<i>3 (z toho kusých: 0)</i>			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>2 (z toho kusých: 1) a dále kolejiště a zaústění vlečky Sklárný</i>			
nástupiště	<i>obecně: úroňová nástupiště s pevnou nástupní hranou a plochou o výšce 250 mm nad TK přístupná pomocí úroňového přechodu počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 2 <i>I. u kol. 1 ... dl. 115 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, II. u kol. 2 ... dl. 85 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i></i>			
přístup na nástupiště	<i>úroňové přechody ... I vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště: <i>I. ... 20m II. ... 25m</i> bezbariérový přístup: je zajištěn</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční</i>			
zařízení pro cestující	<i>osobní pokladna, vnitřní čekárna</i>			
informační systém	<i>staniční rozhlas, vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	<i>hlavové uspořádání s pokračováním k volné skládce parkoviště: stání vozidel na okraji komunikace a volné skládky zastávky ostatní VHD: autobusové nádraží</i>			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>Autobusové nádraží se nachází v ulici Gen. Vedrala Sázavského ve vzdálenosti přibližně 100 m od výpravní budovy</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Čerčany</i>	<i>Os: 14</i>	<i>Os: 10 Sp: 1</i>	<i>Os: 9 Sp: 1</i>
	<i>Světlá nad Sáz.</i>	<i>Os: 13</i>	<i>Os: 12</i>	<i>Os: 11</i>
popisovaný stav k	<i>srpen 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

V železniční stanici Sázava-Černé Budy se nacházejí dvě nástupiště se dvěma nástupními hranami. Nástupiště č. I o délce 115 m je umístěno u koleje č. 1, nástupiště č. II o délce 85 m je umístěno u koleje č. 2. Obě nástupiště jsou úrovněná se zpevněnými nástupištními hranami a nástupní plochou. Výška nástupních hran je 250 mm nad temenem kolejnice.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na obě nástupiště je zajištěn centrálním úrovněným přechodem s šířkou 9,0 m a následnými šikmými čelními rampy o sklonu 1:12. Nástupiště jsou bezbariérově přístupná, prostor výpravní budovy nikoli.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží zejména čekárna uvnitř výpravní budovy a krytá veranda o rozloze přibližně 30 m².

Přednádraží

Prostor hlavového přednádraží je vymezen ulicí Nádražní, která přechází ve volnou skládku. Před výpravní budovou nejsou vyznačena žádná parkovací stání, motoristé využívají k parkování vozidel prostor ulice i okolí boční rampy.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V docházkové vzdálenosti přibližně 100 m od výpravní budovy se nachází v ulici Gen. Vedrala Sázavského autobusové nádraží. Vzhledem k současnému rozsahu autobusové dopravy je nádraží podstatně naddimenzováno.

Organizace vlakové dopravy

Na trati Čerčany – Světlá nad Sázavou není zaveden taktový grafikon. Přiřazování vlaků k nástupním hranám je odvozeno od zajištění bezpečného pohybu cestujících v kolejišti. Během letního období jsou na trati vedeny mimořádné (turistické) spěšné vlaky.

Zhodnocení zkoumané lokality

Hlavní nevýhodou stávajícího stavu železniční stanice Sázava-Černé Budy jsou úrovněná nástupiště. Jejich konstrukce sice zajišťuje bezbariérový přístup, nicméně výškou nástupní hrany neumožňují bezbariérový přístup do nízkopodlažních vozidel. Značné omezení představuje malá nástupní plocha a s tím související nízká kapacita nástupiště, která je zejména v době zvýšené nástupní a výstupní frekvence v letním období důvodem nekomfortního pohybu cestujících.

FOTODOKUMENTACE:



obr. XII.1 – úrovňová nástupiště



obr. XII.2 – úrovňový přechod, v pozadí objekt SDC



obr. XII.3 – prostor přednádraží a volné skládky



obr. XII.4 – autobusové nádraží

Sázava-Černé Budy – návrh	
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	1 (z toho kusých: 1) a dále kolejiště a zaústění vlečky Sklářny
nástupiště	<i>obecně: poloostrovní nástupiště</i> <i>počet nástupišť: 1</i> <i>počet nástupních hran: 2</i> <i>I. mezi kol. 1 a 3 ... dl. 115 m, šířka 6,3 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</i> <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano</i>
přístup na nástupiště	<i>úrovňové přechody ... 1 – centrální, š. 9,0 m</i> <i>vzdálenost od čekárny k nástupišti:</i> <i>I. ... 25m</i> <i>bezbariérový přístup: ano</i>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU

Koleje

Návrh úprav kolejiště železniční stanice Sázava-Černé Budy souvisí s vybudováním poloostrovního nástupiště. Potřebný prostor pro jeho umístění vznikne odstraněním výhybek č. 3 a 6 a části koleje č. 1 mezi těmito výhybkami. V místě výhybek je položena nová kolej ve směrovém oblouku s poloměrem $R = 300$ m navazující na stávající stav. Nástupiště je pak nově umístěno mezi kolejemi č. 1 (č. 2 ve stávajícím značení) a č. 3, která je změněna z koleje manipulační na kolej dopravní. Neboť výhybka č. 5 přiléhá k nástupní hraně poloostrovního nástupiště, je nutné ji vyměnit za výhybku s poloměrem v odbočné větvi 300 m. V případě prokázané nadbytečnosti vlečky Sklářna odbočující touto výhybkou lze uvažovat o jejím zrušení. Vlaky, které stanicí projíždějí, budou vedeny na kolej č. 1, nedojde tak k omezení traťové rychlosti ani k ohrožení cestujících na úrovňovém přechodu. Při křižování jsou vlaky ze směru Ledčecko vedeny na kolej č. 3, vlaky opačného směru na kolej č. 1, pak opět nedojde k ohrožení cestujících, protože vlaky před zastavením nepřejíždějí úrovňový přechod. V návrhu dochází také ke zrušení boční rampy se skladištěm. Případná nakládká a vykládká (příliš nepravděpodobná) se může uskutečnit i z dopravní koleje v místě dnešní volné skládky.

Nástupiště

Ve stanici je navrženo jedno poloostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami. Nástupiště je umístěno mezi kolejemi č. 1 a 3. Délka nástupních hran činí 115 m a výška 550 mm nad TK. Přístup na nástupiště je zajištěn pomocí jednoho úrovňového přechodu o šířce 9,0 m a šikmou rampou se sklonem 1:12. Přechod se nachází v místě původního přechodu.

Přestupní vazby

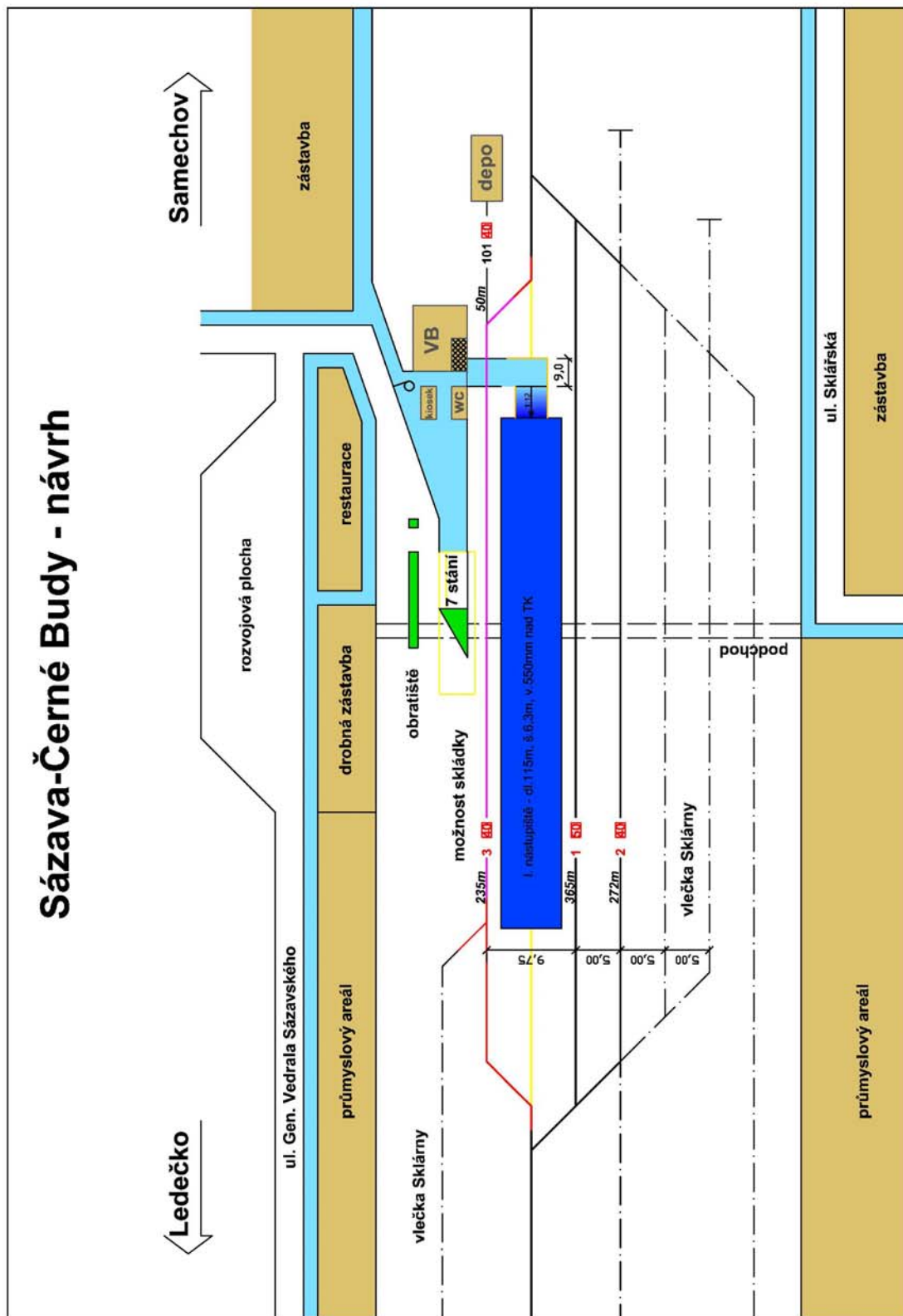
Součástí návrhu úprav stanice je též prostor přednádraží. V místě zrušeného skladu a boční rampy je navrženo parkoviště s kapacitou 7 parkovacích stání (včetně 1 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu) a obratiště autobusu. V prostoru přednádraží je navržena jedna autobusová zastávka, náhradou za autobusové nádraží, jehož plochy se uvolňují k dalšímu

využití. Veškeré přístupové komunikace pro pěší v prostoru nádraží jsou navrženy se zpevněným povrchem.

Shrnutí úprav

Nejvýznamnější přínos návrhu představuje vybudování poloostrovního nástupiště a tím zvýšeného komfortu i bezpečnosti pohybu cestujících. Dochází také ke zkvalitnění prostoru přednádraží a přestupních vazeb.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





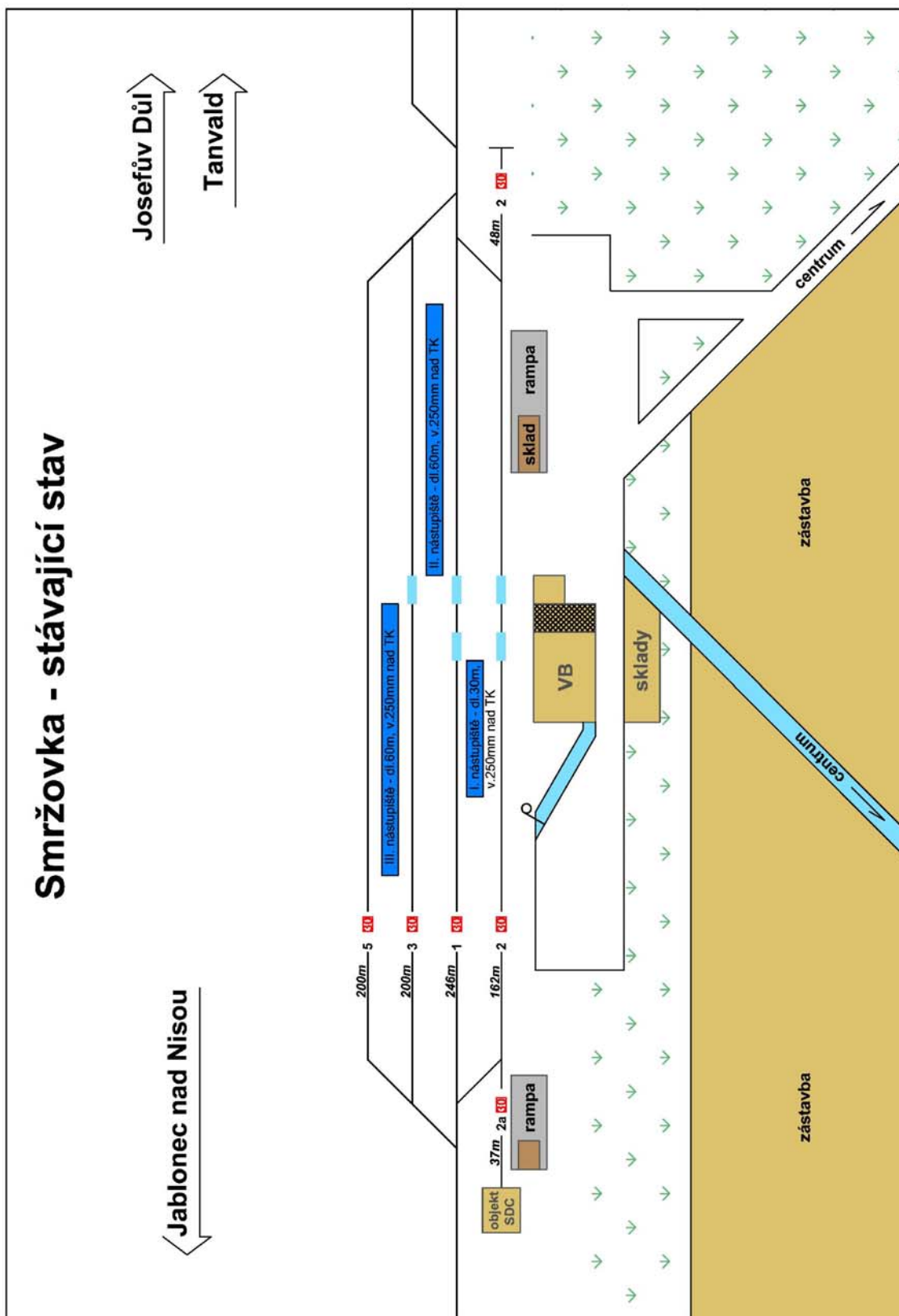
KATALOGOVÝ LIST Č. XIII

SMRŽOVKA

Přípojná stanice
na železničních tratích
Liberec – Harrachov a Smržovka – Josefův Důl

KATALOGOVÝ LIST č. XIII				
Smržovka – stávající stav				
poloha:	<i>Liberecký kraj, severovýchodně od Jablonce nad Nisou</i>			
staničení:	<i>km 20,689 železniční trati č. 548 dle TTP, č. 036 Liberec – Harrachov dle KJŘ a km 0,000 železniční trati č. 548 dle TTP, č. 034 Smržovka – Josefův Důl dle KJŘ</i>			
druh:	<i>přípojná stanice</i>			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - Stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě			
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	3 (z toho kusých: 2)			
nástupiště	obecně: úrovněná nástupiště s pevnou nástupní hranou o výšce 250 mm nad TK přístupná pomocí úrovněného přechodu počet nástupišť: 3 počet nástupních hran: 3 I. u kol. 1 ... dl. 30 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, II. u kol. 3 ... dl. 60 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, III. u kol. 5 ... dl. 60 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i>			
přístup na nástupiště	úrovněné přechody ... 1 vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště: I. ... 20m II. ... 25m III. ... 30m <i>bezbariérový přístup: není zajištěn</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční</i>			
zařízení pro cestující	<i>osobní pokladna, vnitřní čekárna, bufet</i>			
informační systém	<i>staniční rozhlas, vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	hlavové uspořádání parkoviště: stání vozidel na okraji komunikace zastávky ostatní VHD: autobusová zastávka v prostoru přednádraží			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>Autobusové zastávka se nachází v těsné blízkosti výpravní budovy</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Liberec</i>	<i>Os: 25</i>	<i>Os: 21 Sp: 2</i>	<i>Os: 20 Sp: 2</i>
	<i>Tanvald</i>	<i>Os: 26</i>	<i>Os: 23 Sp: 2</i>	<i>Os: 23 Sp: 2</i>
	<i>Josefův Důl</i>	<i>Os: 24</i>	<i>Os: 21</i>	<i>Os: 20</i>
popisovaný stav k	<i>prosinec 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

V železniční stanici Smržovka se nacházejí tři nástupiště se třemi nástupními hranami. Nástupiště č. I o délce 30 m je umístěno u koleje č. 1, nástupiště č. II o délce 60 m je umístěno u koleje č. 3 a nástupiště č. III o délce 60 m je umístěno u koleje č. 5. Všechna nástupiště jsou úrovněná se zpevněnou nástupní hranou ve výšce 250 mm nad temenem kolejnice.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště je zajištěn dvojicí úrovněným přechodů s šířkou 3,0 m a následnými šikmými čelními rampy o sklonu 1:12. Nástupiště nejsou bezbariérově přístupná.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží zejména čekárna uvnitř výpravní budovy a krytá veranda o rozloze přibližně 50 m². Ve stanici se nachází též kiosky.

Přednádraží

Prostor hlavového přednádraží je vymezen ulicí Nádražní. Před výpravní budovou nejsou vyznačena žádná parkovací stání, motoristé využívají k parkování vozidel prostor ulice i okolí boční rampy.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V těsné blízkosti výpravní budovy se nachází zastávka autobusové dopravy včetně obratiště pro autobusy. Další zastávka se nachází v centru obce ve vzdálenosti přibližně 140 m od výpravní budovy.

Organizace vlakové dopravy

Na trati Liberec – Tanvald i Smržovka – Josefův Důl je po většinu dne zaveden taktový grafikon s dobou taktu 40 minut. Ve stanici Smržovka dochází ke křížování vlaků na hlavní trati a k zajištění přípojného vlaku směr Josefův Důl. Přiřazování vlaků k nástupním hranám je odvozeno od zajištění bezpečného pohybu cestujících v kolejišti.

Zhodnocení zkoumané lokality

Hlavní nevýhodou stávajícího stavu železniční stanice Smržovka jsou úrovněná nástupiště, která svými parametry neumožňují bezbariérový přístup. Značné omezení představuje malá nástupní plocha a s tím související nízká kapacita nástupiště, která je zejména v době zvýšené nástupní a výstupní frekvence důvodem nekomfortního pohybu cestujících.

FOTODOKUMENTACE:



obr. XIII.1 – úrovňová nástupiště



obr. XIII.2 – pohyb cestujících v kolejišti



obr. XIII.3 – prostor přednádraží, boční rampa se skladem



obr. XIII.4 – autobusová zastávka v blízkosti nádraží

Smržovka – návrh	
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 1)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	2 (z toho kusých: 2)
nástupiště	<p>obecně: poloostrovní a vnější nástupiště počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 3 I. u kol. 2b ... dl. 50 m, šířka 3,0 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK, II. mezi kol. 1 a 3 ... dl. 60 m, šířka 5,2 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p><i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano</i></p>
přístup na nástupiště	<p>úrovňové přechody ... I – centrální, š. 5,0 m vzdálenost od čekárny k nástupišti: I. ... 30m II. ... 35m</p> <p><i>bezbariérový přístup: ano</i></p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Návrh úprav kolejiště železniční stanice Smržovka souvisí s vybudováním poloostrovního nástupiště. Potřebný prostor pro jeho umístění vznikne odstraněním koleje č. 3 včetně navazujících výhybek. Nástupiště je pak nově umístěno mezi kolejemi č. 1 a 3. Další úprava odstraňuje stávající manipulační kolej č. 2b a rozděluje manipulační kolej č. 2 na dvě kusé koleje s novým značením č. 2 a 2b. Kolej č. 2 zůstává manipulační kolejí a slouží zejména pro napojení manipulační koleje č. 2a. Kolej č. 2b se stává nově dopravní kolejí a je u ní zřízeno nástupiště č. I. Návrhová rychlost všech kolejí zůstává 30 km/h, zejména z důvodu zabezpečovacího zařízení. V případě instalace nového zabezpečovacího zařízení, popř. zvýšení traťové rychlosti v přilehlých úsecích lze výměnou výhybek zvýšit návrhovou rychlost ve staničních kolejích. V návrhu dochází ke zrušení boční rampy se skladištěm.

Nástupiště

Ve stanici je navrženo jedno vnější a jedno poloostrovní nástupiště. Vnější nástupiště č. I o délce 50 m se nachází u koleje č. 2b a je určeno pro vlaky ze směru Josefův Důl. Poloostrovní nástupiště č. II s dvěma nástupními hranami o délce 60 m se nachází mezi kolejemi č. 1 a 3, přičemž vlaky ze směru Jablonec nad Nisou jsou vedeny na kolej č. 1 a vlaky ze směru Tanvald jsou vedeny na kolej č. 3, nedojde tak k ohrožení cestujících na centrálním přechodu. Výška nástupních hran činí 550 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště je zajištěn pomocí šikmých čelních ramp se sklonem 1:12, pro přechod koleje č. 1 slouží úrovňový centrální přechod se šířkou 6,0 m.

Přestupní vazby

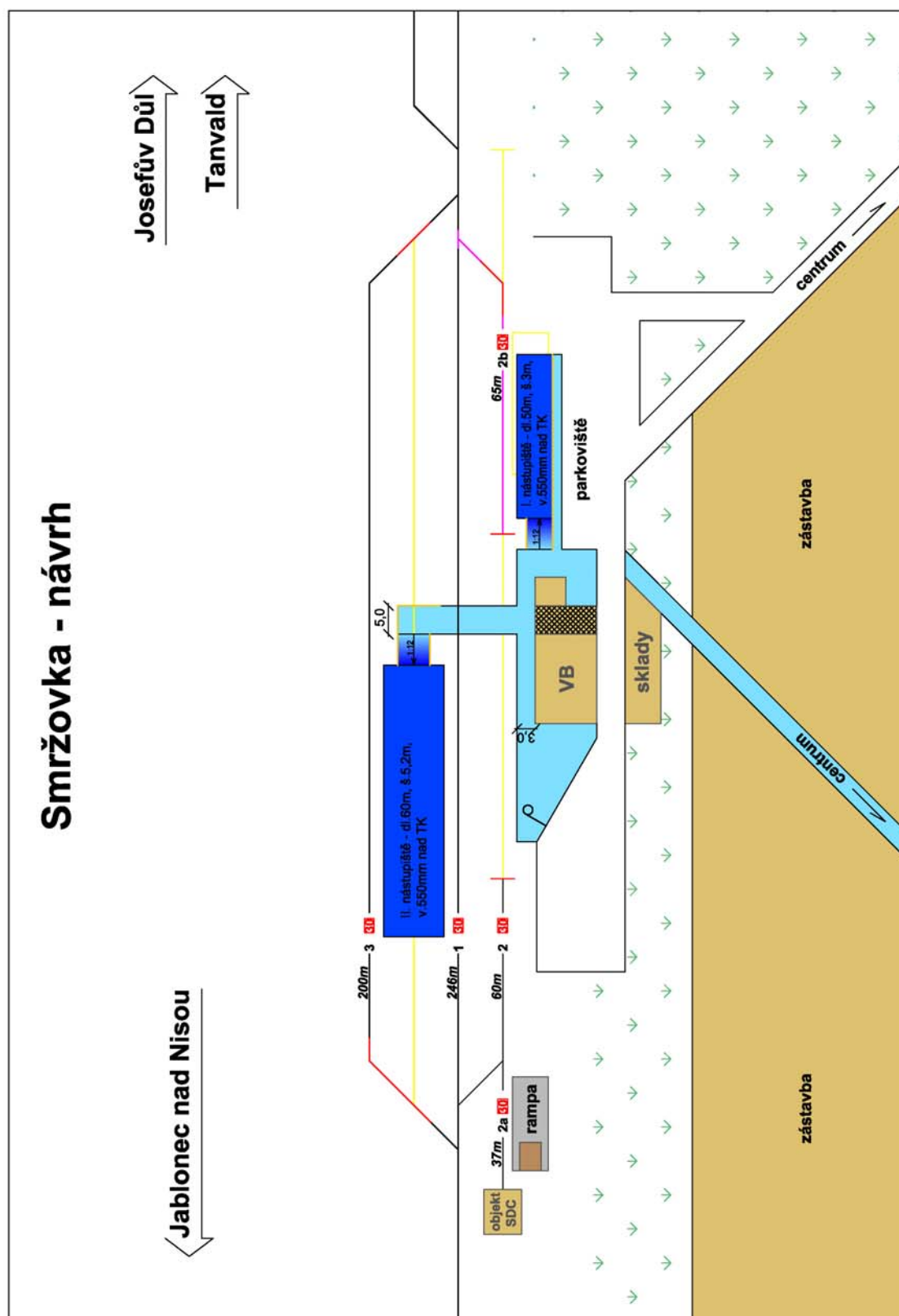
Součástí návrhu úprav stanice je též prostor přednádraží. V místě zrušeného skladu a boční rampy je navrženo parkoviště s kapacitou přibližně 10 parkovacích stání. Autobusová

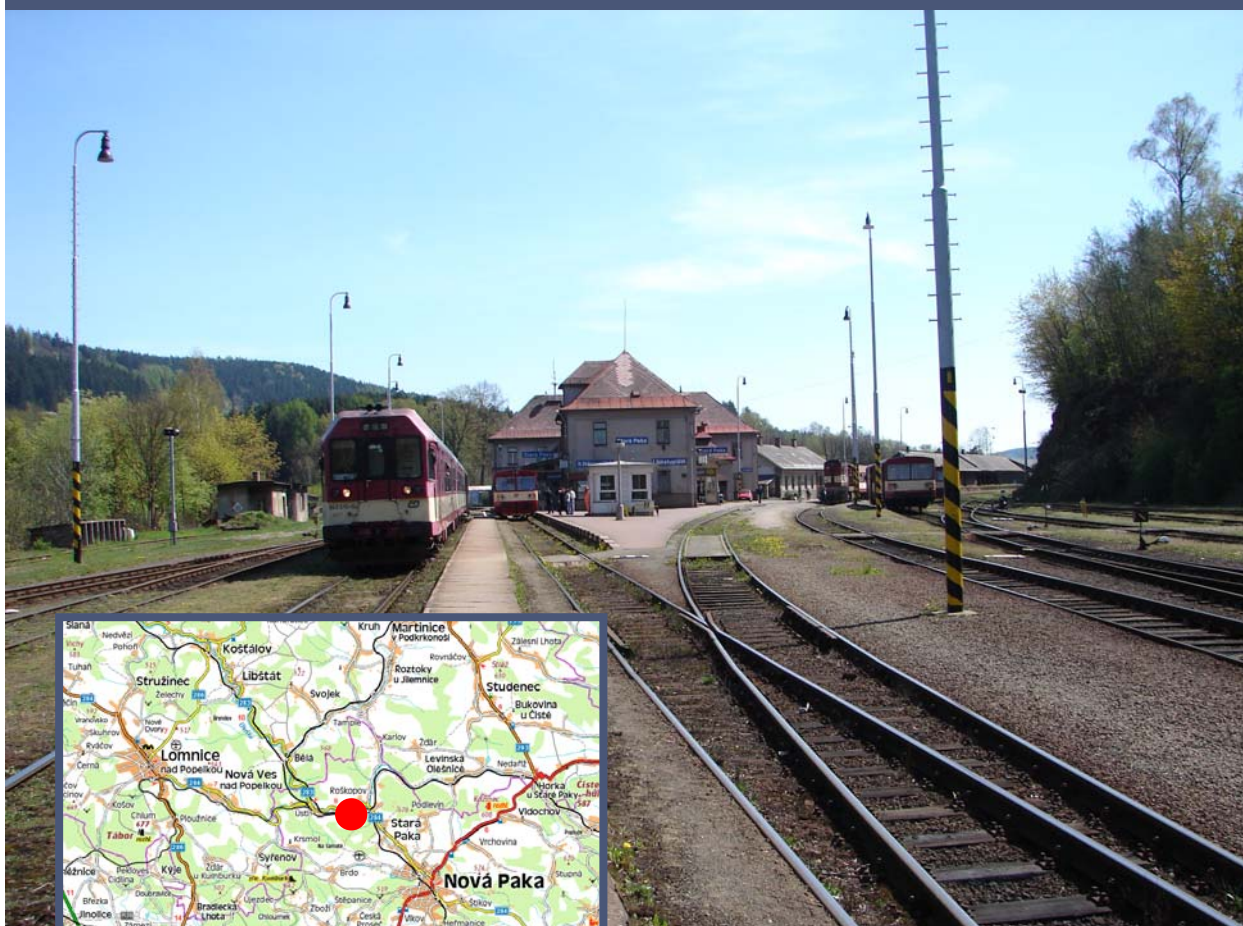
zastávka a obratiště autobusu zůstávají ve stávající poloze. Veškeré přístupové komunikace pro pěší v prostoru nádraží jsou navrženy se zpevněným povrchem.

Shrnutí úprav

Nejvýznamnější přínos návrhu představuje vybudování poloostrovního a vnějšího nástupiště a tím zvýšeného komfortu i bezpečnosti pohybu cestujících. Dochází také ke zkvalitnění přístupových komunikací a vybudování parkoviště v prostoru přednádraží.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





KATALOGOVÝ LIST Č. XIV

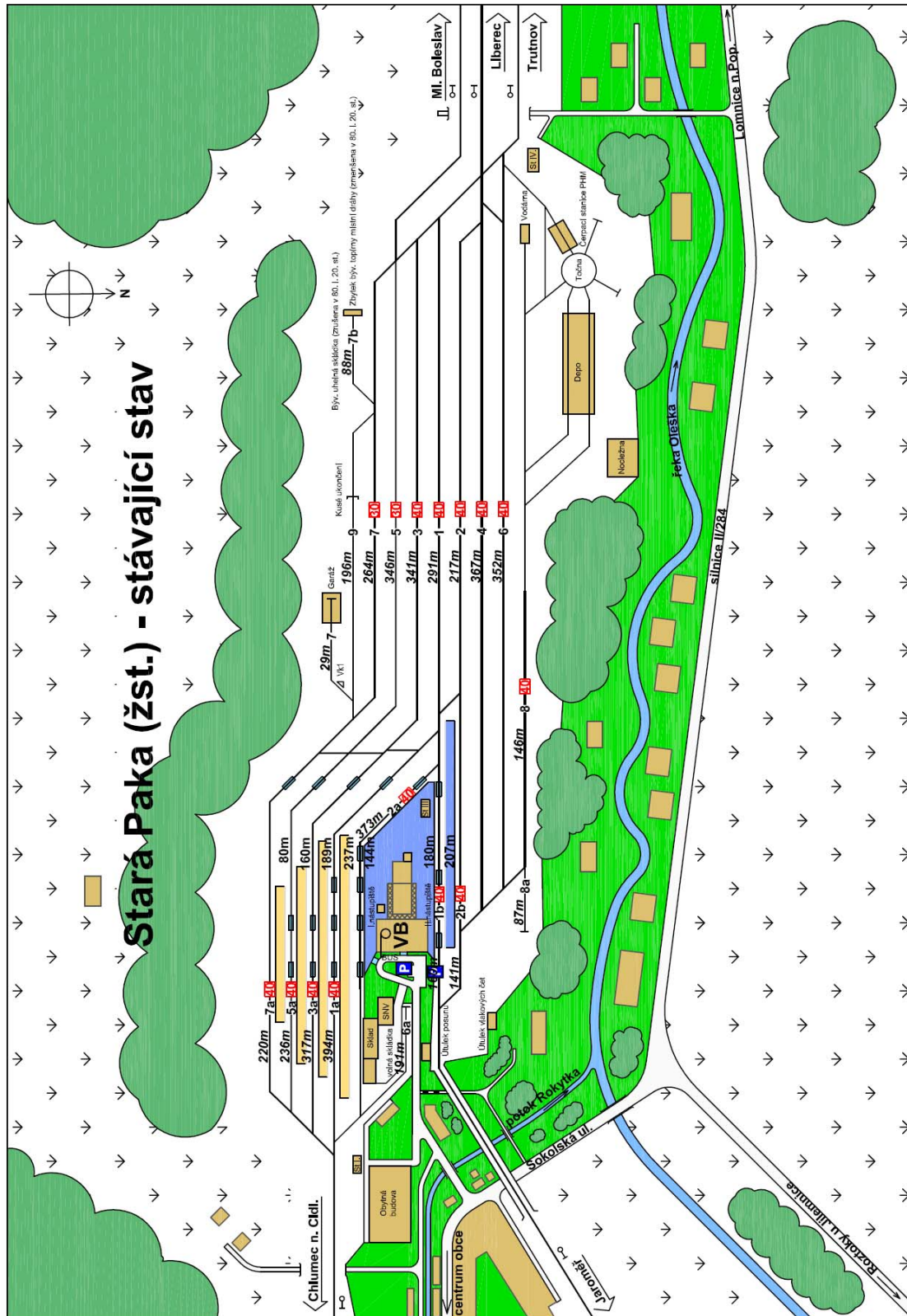
STARÁ PAKA

Uzlová stanice
na železničních tratích
Jaroměř – Liberec, Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov,
Mladá Boleslav – Stará Paka

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. XIV				
Stará Paka – stávající stav				
poloha:	<i>Královéhradecký kraj, Podkrkonoší</i>			
staničení:	<i>km 84,891 železniční trati č. 508 dle TTP, č. 030 dle KJŘ km 74,008 železniční trati č. 510A dle TTP, č. 040 dle KJŘ km 73,779 železniční trati č. 542A dle TTP, č. 064 dle KJŘ</i>			
druh:	<i>uzlová stanice (dopravná D2)</i>			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: A – Stanice zajišťující odbavení cestujících v mezinárodní přepravě včetně rezervačních dokladů (místenky, lůžka a lehátka), komplexní odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně rezervačních dokladů (místenky, lůžka a lehátka) nákladní přeprava: M – Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě			
dopravní koleje	10 (z toho kusých: 2)			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	6 (z toho kusých: 5)			
nástupiště	obecně: úrovněná nástupiště s výškou 200 mm nad TK počet nástupišť: 6 počet nástupních hran: 7 Ia. u kol. 2a ... dl. 144 m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK, Ib. u kol. 1a ... dl. 237 m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK, Ic. u kol. 3a ... dl. 189 m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK Id. u kol. 5a ... dl. 160 m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK, Ie. u kol. 7a ... dl. 80 m, výška nást. hrany max. 100 mm nad TK, IIa. u kol. 1b ... dl. 180 m, výška nást. hrany max. 250 mm nad TK IIb. u kol. 2b ... dl. 207 m, výška nást. hrany max. 200 mm nad TK <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i>			
přístup na nástupiště	úrovněné přechody ... 8, šířka 2,0 m vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. 10 až 26 m X. 2 až 7 m bezbariérový přístup: pouze z výpravní budovy na nástupištní klín			
zařízení pro nákl. přepr.	rampa boční, volná skládka			
zařízení pro cestující	vnitřní čekárna, dva přístřešky po 35,0 x 3,5 m			
informační systém	vývěsky s příjezdy a odjezdy			
přednádraží	parkovací stání pro 11 vozů, zastávkový označnick, informační panel			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	30 m a více			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	(JŘ 2008/2009)	prac. den	sobota	neděle
	Liberec	Os: 9 R: 9	Os: 9 R: 9	Os: 9 R: 9
	Jaroměř	Os: 8 R: 9	Os: 8 R: 9	Os: 8 R: 9
	Trutnov	Os: 4 Sp: 8	Os: 1 Sp: 8	Os: 1 Sp: 8
	Chlumec n.C.	Os: 17 Sp: 8	Os: 17 Sp: 8	Os: 17 Sp: 8
	Mladá Boleslav	Os: tam 12 Os: zpět 13	Os: tam 9 Os: zpět 10	Os: tam 9 Os: zpět 10
popisovaný stav k	červen 2009			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

Stanice Stará Paka je vybavena specifickým nástupištěm klínem, který odděluje kolejiště stanice tak, že nástupní prostor pro lichou kolejovou skupinu je formálně značen jako I. nástupiště (pro vlaky směr Chlumecko – Trutnov a zpět a směr od/do Mladé Boleslavi), kdežto nástupní prostor pro sudou kolejovou skupinu jako II. nástupiště (pro vlaky směr Jaroměř – Liberec a zpět). Stanice je ve stávajícím stavu vybavena pouze úrovnovými nástupišti, v liché skupině čtyřmi sypanými s nezpevněnou hranou o reálné výšce do 100 mm a délkách 237 m (u koleje 1a), 189 m (kolej 3a), 160 m (kolej 5a) a 80 m (kolej 7a), v sudé skupině jedním deskovým u koleje 2b o délce 164 m a výšce 200 mm (nastaveným ještě sypaným v délce 43 m). Společný nástupiště klín je zadlážděn a slouží dvěma příslušným dopravním kolejím z obou skupin (koleji 1b v délce 180 m a koleji 2a v délce 150 m), jeho výška kolísá mezi 100 mm nad TK (hrana u koleje 2a) a 250 mm nad TK (hrana u koleje 1b).

Přístup pro cestující

Na nástupiště je umožněn příchod osmi úrovnovými přechody od nástupiště klínu, vytvořenými z panelových desek či sypaným materiálem mezi kolejnicovými pásy jednotlivých kolejí. Do výpravní budovy se lze dostat bezbariérově, na nástupiště však pouze s velkými obtížemi a cizí pomocí. Bezbariérový nástup do souprav se sníženou částí není vzhledem k výšce nástupních hran nad TK možný.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

K vyčkávání cestujících slouží jak čekárna ve vestibulu s informační tabulí s odjezdy a příjezdy vlaků a pokladnami uvnitř výpravní budovy, tak venkovní přístřešky z obou stran budovy. Jejich rozměry jsou shodně cca 35,0 x 3,5 m, celkem tedy 245 m².

Přednádraží

Upravený, kapkovitě uspořádaný prostor přednádraží disponuje 11 parkovacími místy pro osobní automobily a zastávkovým označником pro autobusy místních linek z/do okolních obcí. Stanice je velmi dobře přístupná z centra obce prostřednictvím příjezdové místní komunikace (Nádražní ulice) a schodiště. To z toho důvodu, že se nachází zhruba dvacet výškových metrů nad úrovní obce.

Přestup VLAKE – VHD (vazby, přestupní cesta)

Zastávka autobusu je přímo u vchodu do vestibulu výpravní budovy stanice (cca 5 m), což v praxi znamená nejkratší vzdálenost od prvních dveří nejbližšího stojícího vlaku minimálně 30 m. Přednádraží je s budovou a nástupištěm klínem propojeno dvěma chodníky a cestou.

Organizace vlakové dopravy

Na všech tratích je zaveden taktový grafikon. Model dopravy v uzlu vypadá tak, že se každou hodinu sjíždí vlaky ze/do všech pěti směrů v přibližně dvacetiminutovém rozpětí podél časové osy 00:30. Relaci (Pardubice-) Jaroměř – Liberec a zpět obsluhují v dvouhodinovém taktu vlaky kategorie R, křížící ve stanici vlaky Sp, obsluhující relaci (Kolín-) Chlumecko n. C. – Trutnov a zpět rovněž ve dvouhodinovém taktu. Mezi tyto vlaky dálkové dopravy jsou vloženy vlaky Os, které se již od GVD 2006/2007 navzájem nekříží, nýbrž styčně obsluhují relace Nová Paka – Turnov, resp. Jaroměř – Martinice v Krkonoších. Provozní situaci kompletují výchozí/končící vlaky do/od Lomnice nad Popelkou.

Zhodnocení zkoumané lokality

Stávající stav stanice je nevyhovující hned z několika důvodů.

Ve stanici je zabezpečovací zařízení 1. kategorie (ruční přestavování výhybek, jejich zamykání klíči, věšení klíčů na tabule; vjezdová návěstidla nejsou závislá s polohou všech výměn, odjezdová návěstidla ve stanici nejsou; nejsou vyloučeny současně zakázané vlakové cesty; optická kontrola bezpečnosti pohybu vlaku v prostoru provádí personální obsluha s podporou písemně vedené evidence a telefonického sdělování; povolení jízdy je bez kontroly na základě rozhodnutí obslužného personálu), které je pro uzlovou žst. nevhodné z důvodu vysoké fyzické i časové náročnosti obsluhy. To má vliv na zvyšování staničních provozních intervalů, čímž se snižuje teoretická propustnost stanice při dodržení bezpečnosti práce obsluhou zařízení.

Nevhodné kolejové uspořádání roškopovského zhlaví (absence zdvojených vlakových cest a z toho vyplývajících současných vjezdů) klade vysoké nároky na přetíženou křižovatkovou výhybku č. 38, přes kterou jsou dnes nuceny jezdit všechny vlaky trati 030 a 040 bez ohledu na to, jestli se vzájemně křížují, nebo styčně přejíždí mezi oběma tratěmi. Umístění výhybky samotné se tak rovněž stává limitujícím faktorem pro propustnost stanice. Současné vjezdy jsou dnes povoleny od Mladé Boleslavi na koleje č. 5, 7 a od Liberce či Trutnova na koleje 1, 2, 4. Trasy dálkových vlaků (R Pardubice – Liberec a zpět a Sp Chlumec nad Cidlinou – Trutnov a zpět) se musí tak jako tak překřížit, takže v jejich případě zdvojené vlakové cesty zvýšení propustnosti neřeší (zde je jediným plnohodnotným řešením případné mimoúrovňové křížení tratí 030 a 040). V případě vlaků Os, které od GVD 2006/2007 v žst. Stará Paka přejíždí mezi tratěmi 030 a 040, by však umožnění současných vjezdů z Trutnova a Liberce (a Mladé Boleslavi) snížilo intervaly postupných vjezdů.

Křižovatkové výhybky obecně (na novopackém zhlaví č. 12 a na roškopovském zhlaví č. 31 a 38) činí jízdu vlaku nepohodlnou a méně bezpečnou a zvyšují náročnost řádné údržby železničního svršku, čímž se při jejich velice frekventovaném užívání v žst. Stará Paka podílejí na zhoršené kvalitě staničního kolejiště. Jejich dnešní technický stav je možno označit za velmi špatný.

Nevyhovující technický stav částí kolejiště – z technických důvodů zůstávají permanentně uzamčeny výhybky č. 26, 32, 36, takže spojka mezi výhybkami 32 a 36 je vyloučena z provozu (z trati 030 tedy neexistuje přímý vjezd na kolej č. 6), na koleje č. 9 a 11 existuje přístup pouze z novopackého zhlaví přes výhybku č. 10.

Nevyhovující stav ostatního železničního svršku – velká část zapuštěného šterkového kolejového lože je dnes zbahnělá.

Nevyhovující stav železničního spodku – únosnost a stav podloží nedosahují předepsaných hodnot dle předpisu ČD S4. V celé stanici není provedeno odvodnění železničního spodku.

Stanice má (i díky nevhodně umístěným spojkám mezi výhybkami 9–12–15, 16–1–19, 22–23) krátké užitečné délky kolejí, což činí (resp. činilo zejména v minulosti při hojném využívání železniční nákladní dopravy) problémy při křižování, předjíždění a odstavování dlouhých nákladních vlaků.

Nástupiště ve stanici svojí délkou sice bez problémů odpovídají délkám dnes zastavujících vlaků osobní dopravy, nicméně většinou nejsou ve vyhovujícím technickém stavu. Sypaná nástupiště u kolejí č. 1a, 3a, 5a, 7a přestávají díky své malé výšce nad TK (která již nedosahuje více jak 100 mm) plnit svoji funkci. Podobná situace existuje u dlážděného nástupiště (od VB) u koleje 2a, které leží téměř v úrovni TK. Výšky 200 mm nad TK pohodlně dosahuje dlážděné nástupiště (z druhé strany VB) u koleje 1b a deskové nástupiště s obrubníkem Tischer u koleje 2b. Nekontrolovaný pohyb osob, především mezi jednotlivými kolejemi tzv. I. nástupiště, probíhá přímo kolejištěm mezi těžce identifikovatelnými nástupištními hranami, případně po nezabezpečených úrovňových přechodech pro cestující. V okamžiku „hromadného“ příjezdu vlaků ze všech směrů je

možno jej označit za neuspořádaný až „velmi chaotický“ s vysokou mírou nebezpečí pro cestující.

Rychlost ve stanici je, především díky stupni zabezpečení a nevhodným směrovým poměrům (ale technický stav nevyjímaje), omezena na 40 (30) km/h, což při současném významu a úloze žst. Stará Paka není problémem, neboť všechny vlaky osobní dopravy zde zastavují, takže stejně snižují rychlost. V blízkém časovém horizontu není potřeba uvažovat o podstatném zvyšování rychlosti v dopravních kolejích, neboť Stará Paka pravděpodobně zůstane důležitým regionálním přestupním uzlem. V dalekém horizontu se bude zase pravděpodobně významná rychlíková doprava mezi krajskými městy (Pardubice – Hradec Králové – Liberec) Staré Pace vyhýbat, takže nebude potřeba do budoucna zásadně zvyšovat rychlost v kolejišti stanice. Mírné zvýšení rychlosti na 50 km/h význam má, a to především v kolejišti směrem k rožkopovskému zhlaví, kde je vzdálenost od VB již značná (663 m pro trať 030, 699 m pro trať 040 a 492 m pro trať 064), což může mít pozitivní vliv na plynulost zvyšování rychlostí vlaků až na úroveň rychlosti traťové (až 70 km/h).

FOTODOKUMENTACE:



obr. XIV.1 – pohled na výpravní budovu a nástupištní klín



obr. XIV.2 – pohled na tzv. „střední“ zhlaví



obr. XIV.3 – pohled od jaroměřského zhlaví



obr. XIV.4 – úroňová nástupiště

Stará Paka – návrh (varianta 1)	
dopravní koleje	8 (z toho kusých: 1)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	7 (z toho kusých: 6)
nástupiště	<p>obecně: poloostrovní nástupiště (jednostranné, oboustranné, kombinované) s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úroňovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 3</p> <p>počet nástupních hran: 5</p> <p>I. u kol. č. 5 a 9, dl. 60 m, šířka 6,16 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>II. u kol. č. 1 a 3, dl. 120 m, šířka 6,16/3,00 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>III. u kol. č. 2, dl. 120 m, šířka 3,00 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na všech nástupištích</p>
přístup na nástupiště	<p>úroňové přechody ... 1 – k nástupištím č. I a III vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>I. ... 60 m</p> <p>II. ... 55 m</p> <p>III. ... 55 m</p> <p>bezbariérový přístup: na všechna nástupiště</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Navržena je výrazná rekonfigurace kolejiště stanice, kdy nejzásadnější změnou je přestavba rožkopovského zhlaví stanice, úplné vytržení dopravních kolejí č. 2 a 3a a posun osy koleje č. 1 severním směrem z důvodu vložení „kombinovaného“ nástupiště mezi koleje č. 1 a 3.

Nástupiště

Návrh spočívá ve zřízení jednoho poloostrovního oboustranného nástupiště (č. I, délka 60 m, šířka 6,16 m; hrana blíže k VB u koleje č. 5 pro vlaky od Nové Paky a vzdálenější hrana u koleje č. 9 od/do Mladé Boleslavi), jednoho poloostrovního jednostranného (č. III, délka 120 m, šířka 3,00 m; pro všechny vlaky od Jaroměře na koleji č. 2) a jednoho kombinovaného (č. II, délka 120/80 m, šířka 6,16/3,00 m; s delší hranou pro všechny vlaky do Jaroměře na koleji č. 1 a kratší hranou pro vlaky směr Nová Paka na koleji č. 3). Všechna nástupiště budou propojena úroňovým přechodem (o šířce 6,00 m) s prostorem u výpravní budovy, bývalým tzv. nástupištním klínem. Nástupiště nejsou určena k pobytové funkci a nemusí být tedy vybavena přístřeškem ani lavičkami.

Přestupní vazby

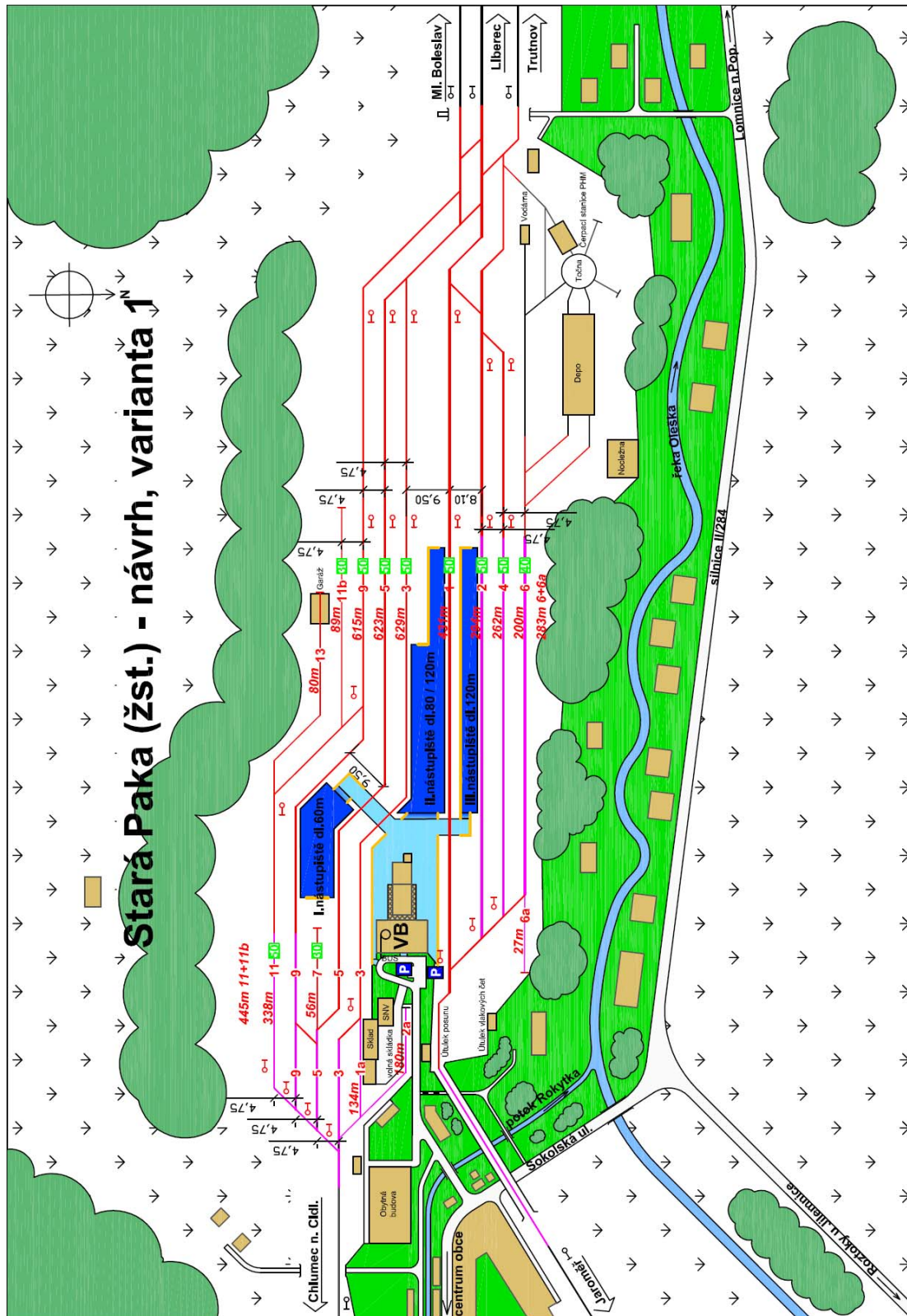
Rekonstrukcí kolejiště stanice a nástupišť nedojde ke zkrácení přestupní vazby vlak – autobus VHD. Naopak, tím, že vlastník železniční infrastruktury doporučuje zřízení vždy

pouze jednoho centrálního úrovnového přechodu, dojde k výraznému prodloužení některých vazeb.

Shrnutí úprav

Možné úpravy spočívají ve výstavbě nástupišť o výškách nástupních hran 550 mm nad TK, umožňujících bezbariérový nástup do vlaků se sníženou výškou podlahy. Zároveň výrazně zvyšují pohodlí i pro ostatní cestující, což může přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy v této turisticky čí dál tím atraktivnější oblasti. Zřízení takových nástupišť ovšem vyžaduje, speciálně v této stanici, rozsáhlé zásahy do kolejiště. Je nutno ještě podotknout, že jakékoliv stavební úpravy by měly být provázané s instalací nového SZZ 3. kategorie, které výrazným způsobem zvýší propustnost stanice.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (VARIANTA 1):



Stará Paka – návrh (varianta 2)	
dopravní koleje	9 (z toho kusých: 3)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	7 (z toho kusých: 6)
nástupiště	<p>obecně: vnější a poloostrovní nástupiště (jednostranná, oboustranné) s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úroňovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 4</p> <p>počet nástupních hran: 6</p> <p>I. u kol. č. 3a, dl. 55 m, šířka 3,00 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>II. u kol. č. 9, dl. 90 m, šířka 3,00 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>III. u kol. č. 1, 3b a 5, dl. 145 m, šířka 10,91/6,16 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>IV. u kol. č. 2, dl. 120 m, šířka 3,00 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na všech nástupišťích</p>
přístup na nástupiště	<p>úroňové přechody ... 1 – k nástupišťím č. II a IV vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>I. ... 5 m</p> <p>II. ... 35 m</p> <p>III. ... 30 m</p> <p>IV. ... 65 m</p> <p>bezbariérový přístup: na všechna nástupiště</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Navržena je výrazná rekonfigurace kolejiště stanice, kdy nejzásadnější změnou je přestavba roškopovského zhlaví stanice, úplné vytržení dopravních kolejí č. 2 a 3a, zřízení dvou nových kusých kolejí 3a a 3b a posun osy koleje č. 1 severním směrem z důvodu vložení oboustranného nástupiště se třemi hranami mezi koleje č. 1 a 3.

Nástupiště

Návrh dle této varianty spočívá dokonce ve výstavbě šesti nástupních hran, kdy vnější nástupiště č. I (délka 55 m, šířka 3,00 m) u kusé koleje č. 3a přiléhá přímo k VB a slouží pro vlaky začínající/končící svou jízdu v žst. Stará Paka ve směru do/od Nové Paky. Poloostrovní nástupiště s jednou nástupní hranou (č. II, délka 90 m, šířka 3,00 m) je určeno vlakům ve směru od Nové Paky na koleji č. 9. Kombinované nástupiště č. III (délka 100/40/145 m, šířka 6,16/10,91 m) bude dle této varianty sloužit vlakům ve směru do Nové Paky (hrana u koleje č. 5), do Jaroměře (hrana u koleje č. 1) a končícím/začínajícím vlakům směr Mladá Boleslav (resp. Lomnice nad Popelkou), které budou obsazovat kusou kolej 3b. Poloostrovního jednostranné nástupiště (č. IV, délka 120 m, šířka 3,00 m) je určeno pro všechny vlaky od Jaroměře na koleji č. 2. Všechna nástupiště budou propojena úroňovým

přechodem (o šířce 6,00 m) s prostorem u výpravní budovy, bývalým tzv. nástupištěním klínem. Nástupiště nejsou určena k pobytové funkci a nemusí být tedy vybavena přístřeškem ani lavičkami.

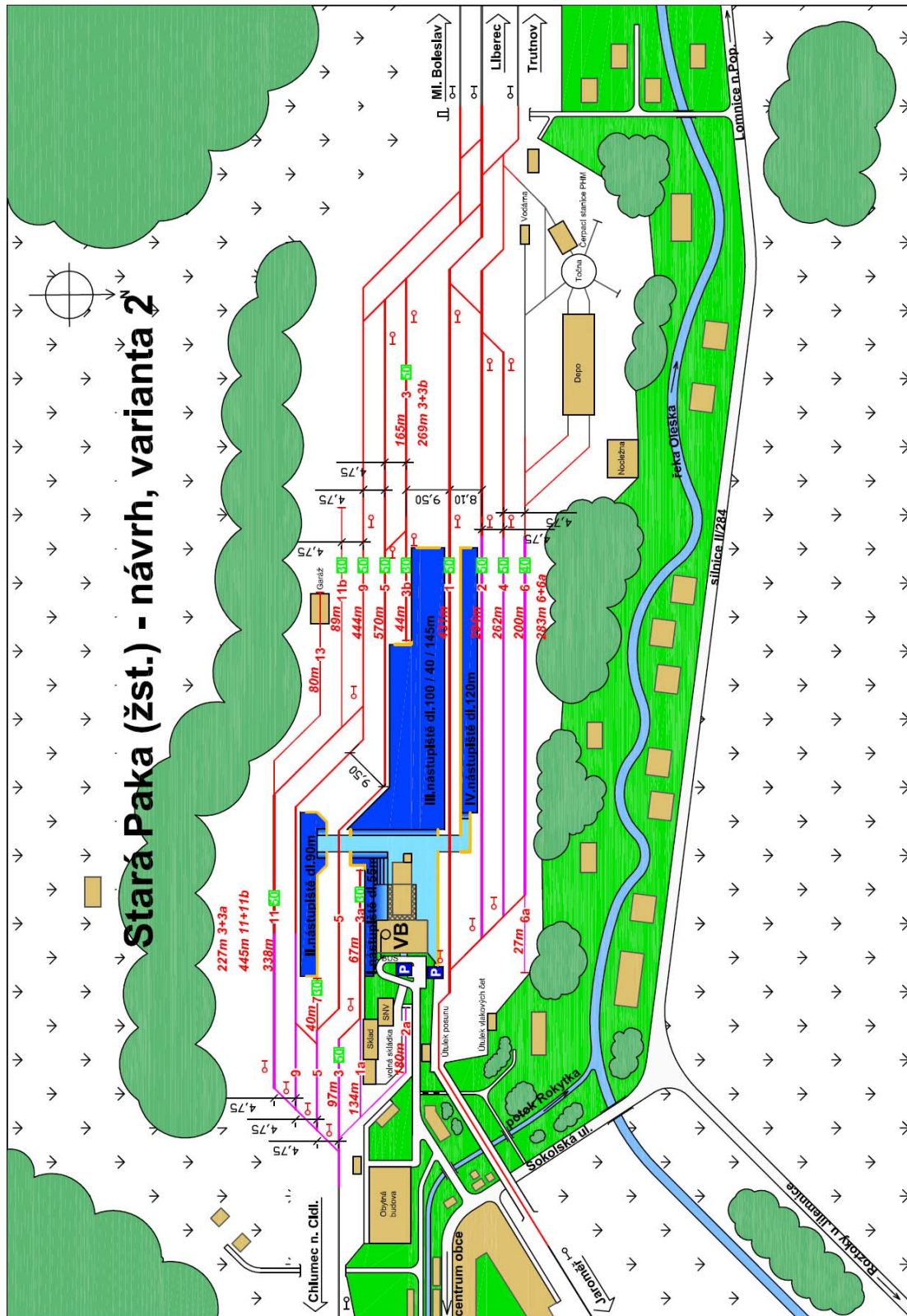
Přestupní vazby

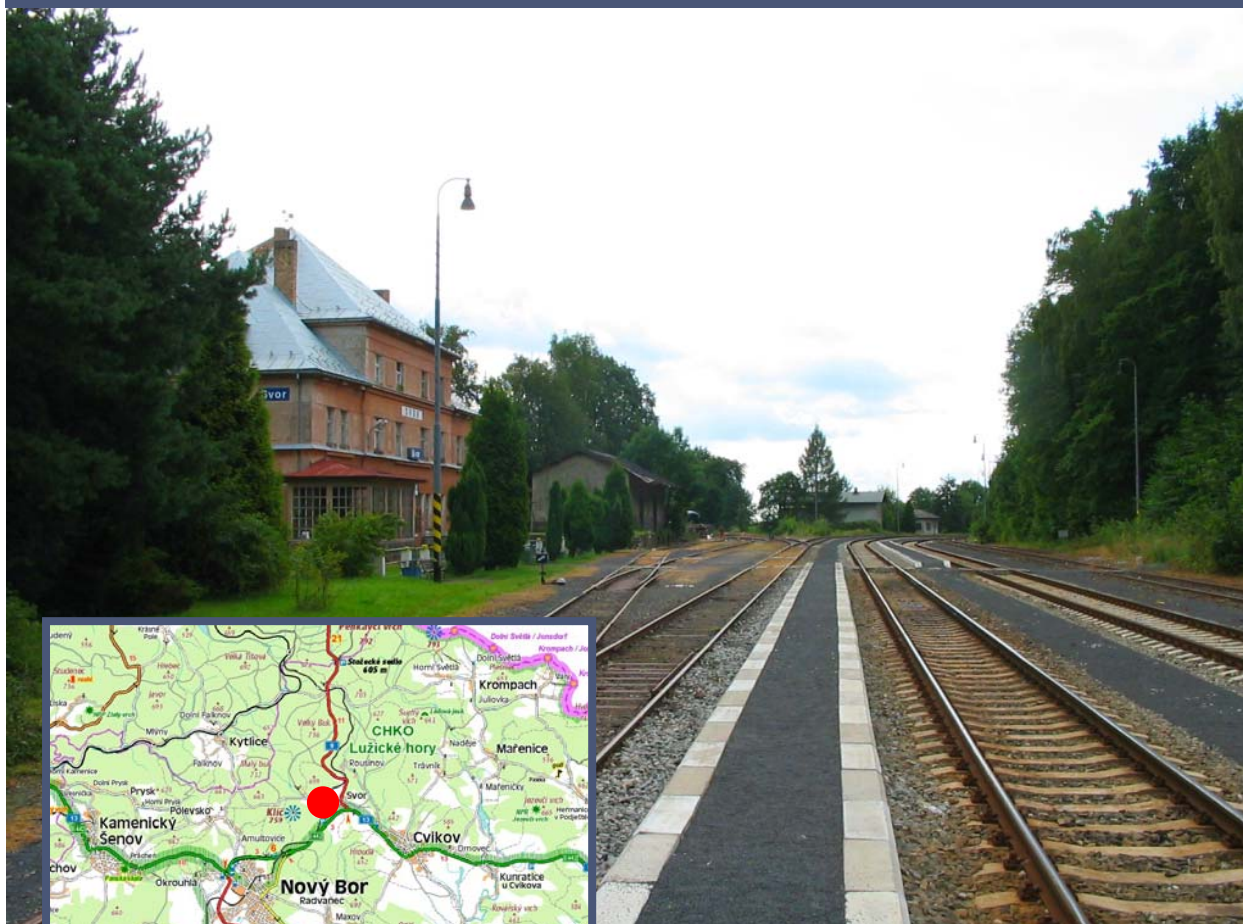
Rekonstrukcí kolejiště stanice a nástupišť nedojde ke zkrácení přestupní vazby vlak – autobus VHD, ale v této variantě ani k jejímu podstatnému prodloužení.

Shrnutí úprav

Možné úpravy spočívají ve výstavbě nástupišť o výškách nástupních hran 550 mm nad TK, umožňujících bezbariérový nástup do vlaků se sníženou výškou podlahy. Zároveň výrazně zvyšují pohodlí i pro ostatní cestující, což může přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy v této turisticky či dál tím atraktivnější oblasti. Zřízení takových nástupišť ovšem vyžaduje, speciálně v této stanici, rozsáhlé zásahy do kolejiště. Je nutno ještě podotknout, že jakékoliv stavební úpravy by měly být provázané s instalací nového SZZ 3. kategorie, které výrazným způsobem zvýší propustnost stanice.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNÍ (VARIANTA 2):





KATALOGOVÝ LIST Č. XV

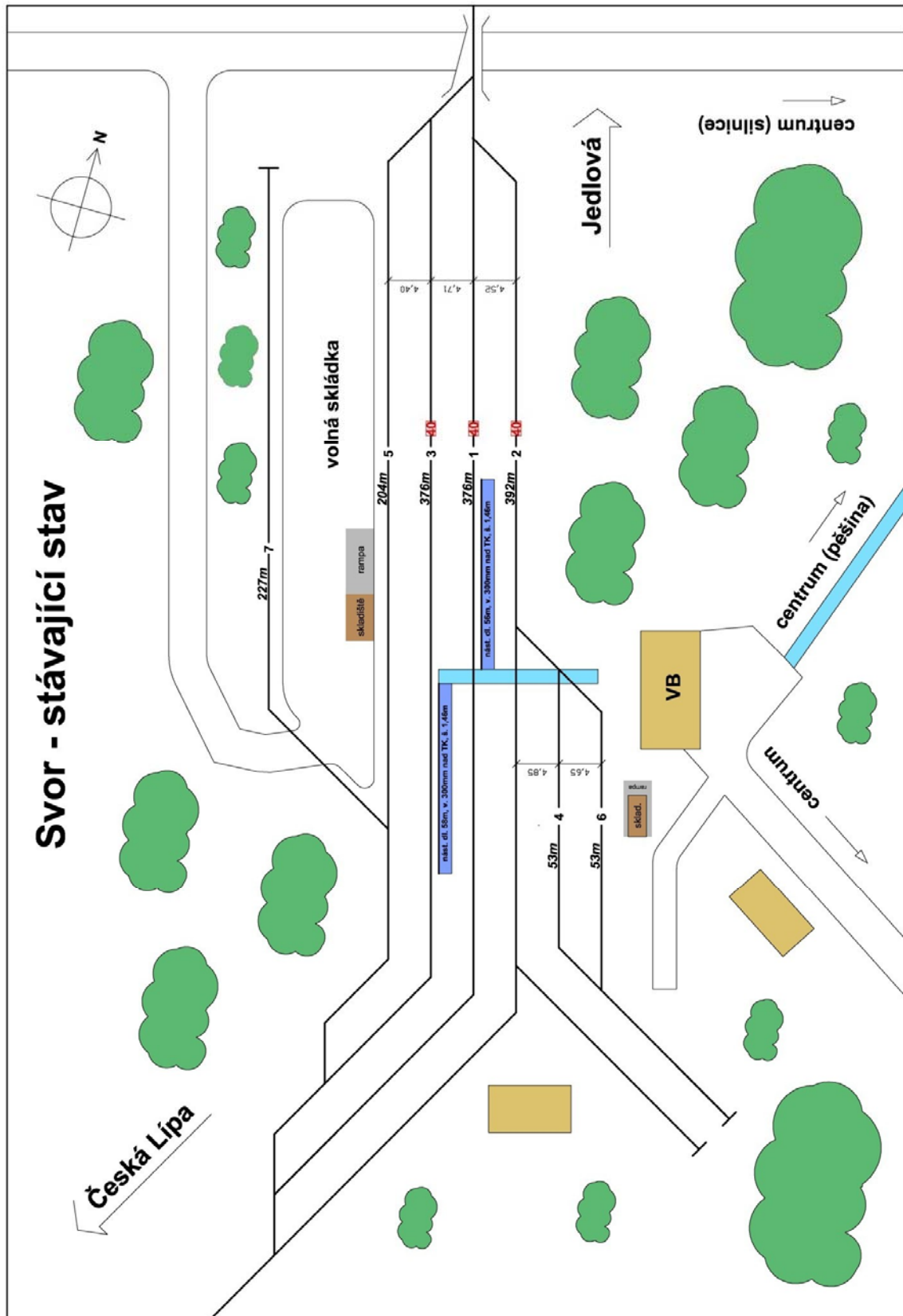
SVOR

Mezilehlá stanice
na železniční trati
Česká Lípa hl.n. – Rumburk

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. XV				
Svor – stávající stav				
poloha:	<i>Liberecký kraj, západně od Liberce</i>			
staničení:	<i>km 62,192 železniční trati č. 540 dle TTP, č. 080 Bakov nad Jizerou – Jedlová dle KJŘ</i>			
druh:	<i>mezilehlá stanice</i>			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: E - Stanice nezajišťuje odbavení, odbavení cestujících a jejich zavazadel se provádí ve vlaku nákladní přeprava: nemá výpravní oprávnění			
dopravní koleje	<i>3 (z toho kusých: 0)</i>			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>5 (z toho kusých: 2), vč. zbytku koleje do Jablonného v Podještědí</i>			
nástupiště	obecně: úrovněná nástupiště se zpevněnou nástupní hranou o výšce 300 mm nad TK a úrovněným přístupem počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 2 <i>I. u kol. 1 ... dl. 56, šířka 1,46 m, výška nást. hrany 300 mm nad TK, II. u kol. 3 ... dl. 58 m, šířka 1,46 m, výška nást. hrany 300 mm nad TK,</i> <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i>			
přístup na nástupiště	úrovněné přechody ... 1 <i>vzdálenost od přístřešku na nástupiště:</i> <i>I. ... 18 m</i> <i>II. ... 23 m</i> <i>bezbariérový přístup: na všechna nástupiště</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>2x rampa boční</i>			
zařízení pro cestující	<i>vnitřní čekárna (zamčená), přístřešek není</i>			
informační systém	<i>vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	<i>zpevněná plocha, použitelná pro parkování osobních automobilů</i>			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>50 m</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Jedlová</i>	<i>Os: 7, R: 4</i>	<i>Os: 5, R: 5</i>	<i>Os: 5, R: 5</i>
	<i>Česká Lípa</i>	<i>Os: 8, Sp: 1, R: 5</i>	<i>Os: 7, R: 5</i>	<i>Os: 7, R: 5</i>
popisovaný stav k	<i>srpen 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

Ve stanici se nacházejí dvě úroňová nástupiště se sypaným jádrem a zpevněnými hranami. Obě nástupiště dosahují délky necelých 60 metrů, což postačuje pro aktuální nejdelší soupravy, jimiž jsou rychlíky relace Kolín – Rumburk, vedené motorovými vozy řady 854 s řídicím vozem řady 954. Nástupiště jsou umístěna ke kolejím č. 1 a č. 3 na obě strany od jejich společného úroňového přechodu. Obě mají šířku 1,46 m a výšku nástupní hrany 300 mm nad temenem kolejnice. Dle jejich technického stavu (a dostupných údajů o stanici) je patrné, že byla vybudována teprve nedávno.

Přístup pro cestující

Na obě nástupiště se lze dostat úroňovým přechodem od výpravní budovy, od něž jsou nástupiště umístěna střídavě na obě strany (nástupiště ke koleji č. 1 je vpravo, nástupiště ke koleji č. 3 je vlevo). Přechod je zřízen z betonových desek umístěných mezi kolejnicovými pásy, resp. mezi kolejemi. Při cestě od výpravní budovy k nástupišťům je nutné překonat i koleje manipulačního obvodu, jenž je pozůstatkem zrušené železniční trati Svor – Cvikov – Jablonné v Podještědí. Přístup na nástupiště je bezbariérový, ovšem nedostatečná výška nástupní hrany neumožňuje bezbariérový nástup do souprav se sníženou částí.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

U nástupišť se nepočítá s pobytovou funkcí, nejsou proto vybavena přístřeškem a lavičkami. K vyčkávání cestujících dříve sloužila čekárna uvnitř výpravní budovy, která byla v době místního šetření ovšem uzamčena. Protože stanice nedisponuje vhodným přístřeškem, může být čekání na vlak v nepříznivém počasí velmi nepohodlné.

Přednádraží

V prostoru přednádraží se nachází pouze zpevněná plocha, jež může sloužit k parkování osobních vozidel. Do středu obce Svor míří dvě komunikace, z nichž jedna je určena pouze pěším. Zastávka autobusů se v blízkosti stanice nenalézá.

Přestup VLAKE – VHD (vazby, přestupní cesta)

V blízkosti stanice se nenachází zastávka místní ani linkové autobusové dopravy. Nejbližší možnost přestupu na autobus je až v centru obce Svor (zastávka „Otočka“), vzdáleném přibližně 550 metrů. Autobusy odsud odjíždějí ve směrech Praha, Varnsdorf, Rumburk, Jablonec nad Nisou, Děčín a dalších. Menší část spojů zastavuje pouze na okraji obce na silnici č. I/9 (zastávka „Hlavní silnice“).

Organizace vlakové dopravy

Na trati je zaveden taktový grafikon, osobní vlaky i rychlíky odjíždějí v obou směrech ve dvouhodinovém taktu, přičemž v sedle je jeden pár rychlíků Kolín – Rumburk vynechán a jeden zakončen již v Novém Boru. Osobní vlaky jezdí především v relacích Jedlová – Česká Lípa a Jedlová – Doksy a ve stanici Svor se pravidelně křížují. Na zhlavích stanice jsou instalované výhybky se samovratnými přestavníky a křížování vlaků je vždy pravostranné, což vzhledem k poloze nástupišť není nejbezpečnější způsob (vlak od České Lípy přejíždí úroňový přechod při zastavování, nikoli při rozjezdu).

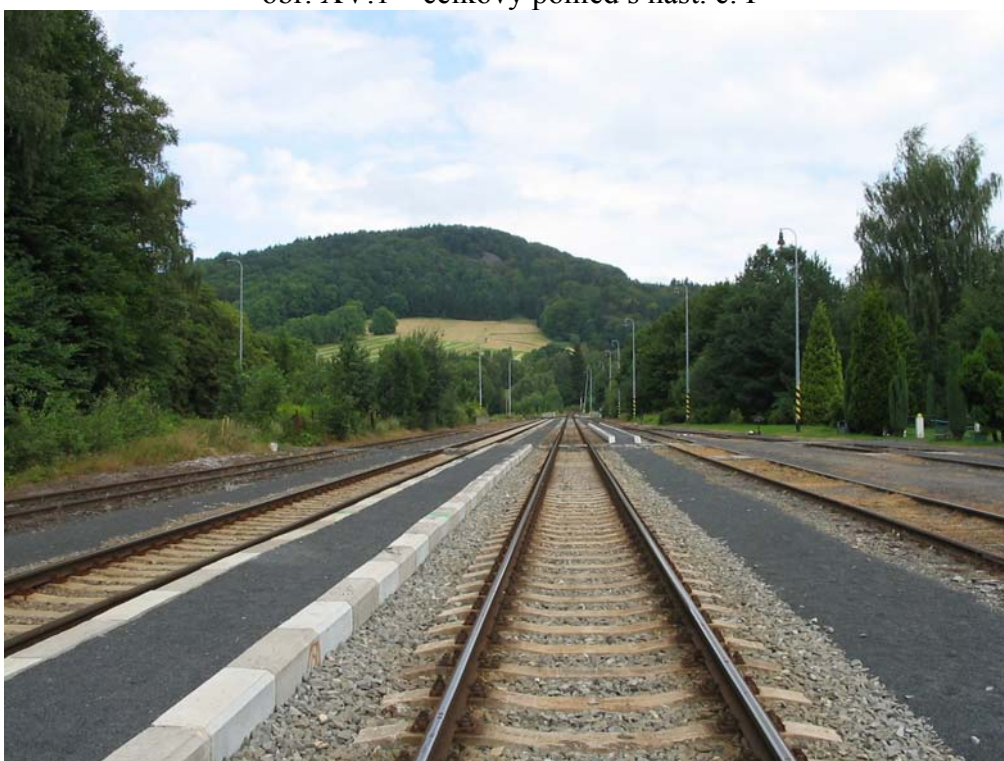
Zhodnocení zkoumané lokality

Železniční stanice Svor prošla v nedávné době rekonstrukcí nástupišť i části železničního svršku, díky čemuž došlo ke zlepšení komfortu při nástupu do vlaků. Stalo se tak při minimálních nákladech a při zachování rozsahu kolejíště. Kvůli tomu ovšem není možné plně využít výhody vlaků s nízkopodlažní částí a nástup tedy nelze provést bezbariérově.

FOTODOKUMENTACE:



obr. XV.1 – celkový pohled s nást. č. I



obr. XV.2 – nástupiště č. II



obr. XV.3 – nákladový obvod u výpravní budovy



obr. XV.4 – přednádraží

Svor – návrh	
dopravní koleje	2 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	2 (z toho kusých: 1),
nástupiště	<p>obecně: nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 2</p> <p>počet nástupních hran: 2</p> <p>I. u kol. č. 2, dl. 80 m, šířka 3,5 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>II. u kol. č. 3, dl. 80 m, šířka 3,5 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupišti i přístupových komunikacích</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... I - centrální vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště:</p> <p>I. ... 16m</p> <p>II. ... 26m</p> <p>bezbariérový přístup: ano</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

Návrhový stav počítá s vytržením koleje č. 1 a zároveň se snesením pozůstatků zrušené trati Svor – Cvikov – Jablonné v Podještědí včetně boční rampy a skladiště vlevo od výpravní budovy. Vznikne tak prostor pro vložení nástupiště mezi koleje č. 2 a č. 3 a zároveň možnost umístit nástupiště č. I přímo před výpravní budovu ke koleji č. 2. Se snesením výše zmíněných kolejí dojde i k odstranění příslušných výhybek. Kolej č. 2 se nově do traťové koleje na jedlovském zhlaví napojí místo výhybky kolejovým „S“ a přečísluje se nově na kolej č. 1. Pro zajištění bezpečnosti na úrovnovém přechodu je vhodné, aby k nástupišti č. I přijížděly pouze vlaky ve směru Česká Lípa, které se přechod rozjíždějí.

Nástupiště

Navržena jsou dvě jednostranná nástupiště s výškou 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem. První se nachází přímo u výpravní budovy a přiléhá ke koleji č. 2, druhé přiléhá ke koleji č. 3 (stáv. značení). Délky obou nástupišť jsou 80 m, což umožní přístavení třívozové soupravy (např. 854+054+954), šířka je 3,5 m. Na rozdíl od stávající podoby vystřídání jsou obě nástupiště umístěna vedle sebe. Přístup na ně je umožněn jedním hl. úrovnovým přechodem šířky 3,0 m. Nástupiště budou vybavena přístřeškem a lavičkami.

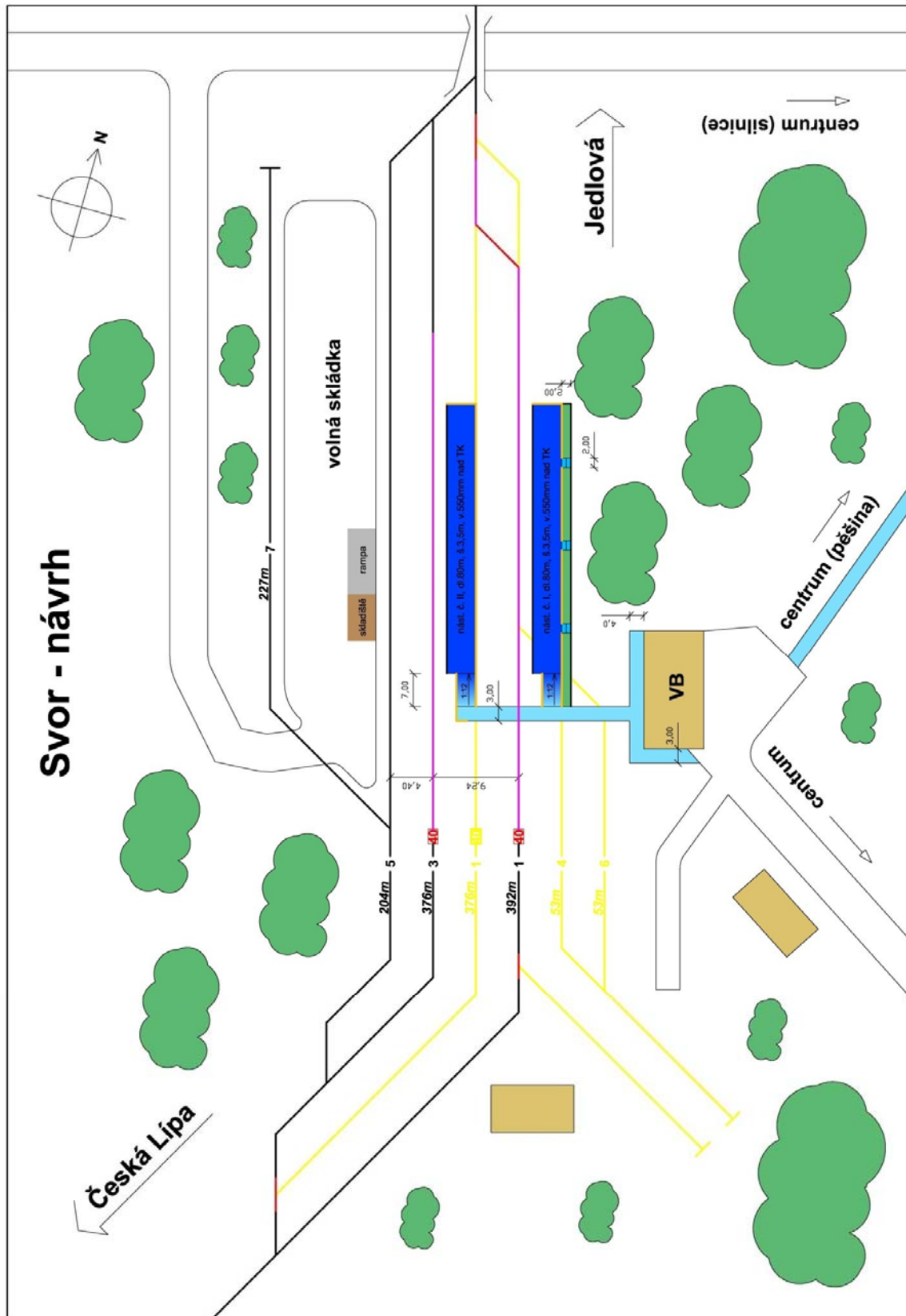
Přestupní vazby

Uspořádání přednádraží neumožňuje účelné zavedení autobusové dopravy ke stanici ani vytvoření většího počtu parkovacích stání.

Shrnutí úprav

Stávající stav byl shledán na poměry podobně významných stanic přijatelným. Současné parametry však neumožňují plně využít výhod nízkopodlažních vozidel, jejichž zavádění je celoevropským trendem. Návrhový stav tento problém řeší výstavbou nástupišť s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a zároveň redukuje rozsah kolejiště, na potřebnou úroveň.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





KATALOGOVÝ LIST Č. XVI

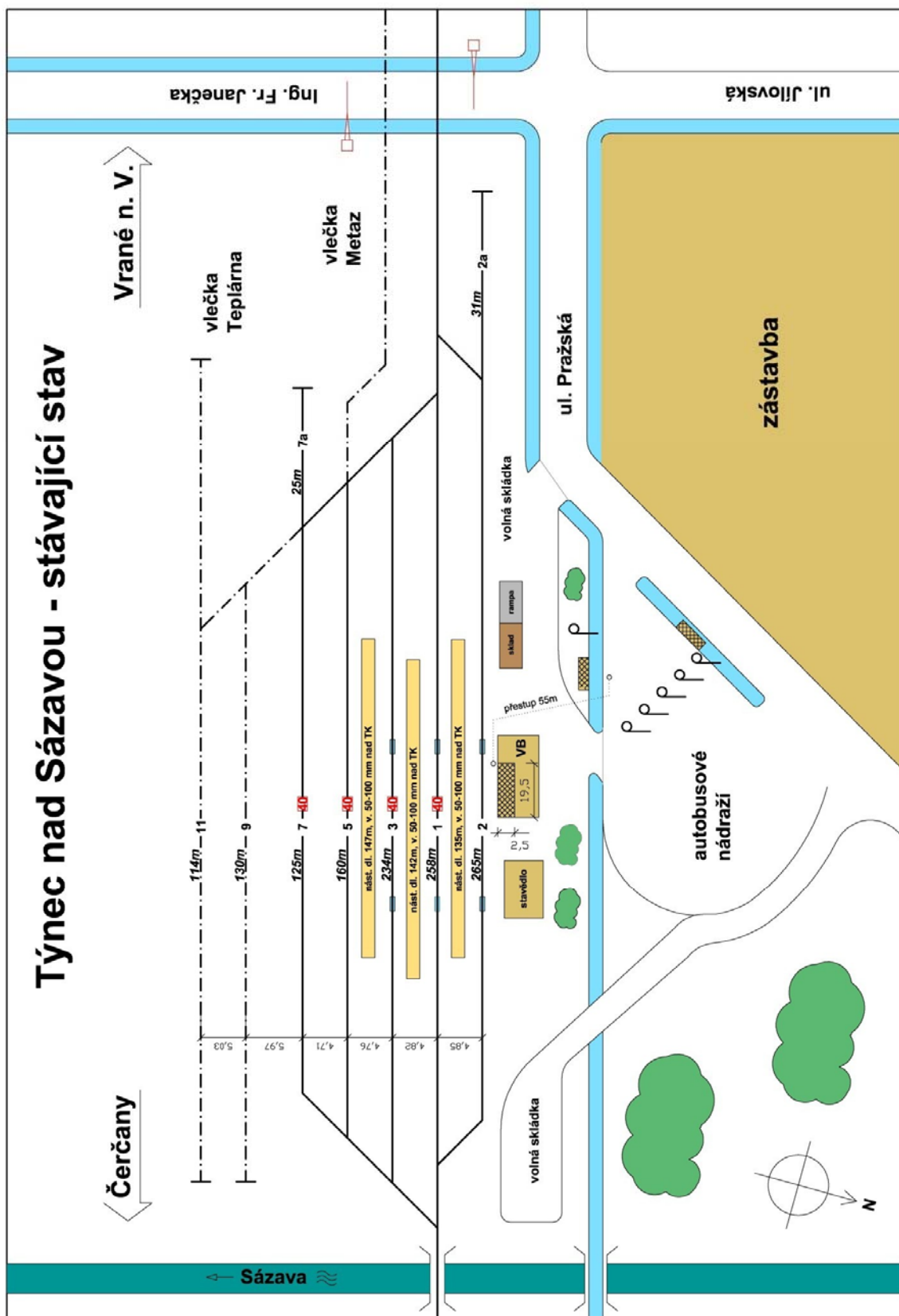
TÝNEC NAD SÁZAVOU

Mezilehlá stanice
na železniční trati
Čerčany – Praha-Braník

Projekt výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A/029/190

KATALOGOVÝ LIST č. XVI				
Týnec nad Sázavou – stávající stav				
poloha:	<i>Středočeský kraj, jižně od Prahy</i>			
staničení:	<i>km 9,823 železniční trati č. 523A dle TTP, č. 210 Praha – Čerčany dle KJŘ</i>			
druh:	<i>mezilehlá stanice</i>			
výpravní oprávnění	<i>osobní přeprava: C - Stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava: M - Stanice s výpravním oprávněním pro vozové zásilky ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě</i>			
dopravní koleje	<i>4 (z toho kusých: 0)</i>			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>3 (z toho kusých: 2), vlečkové koleje Teplárna, METAZ, JAWA</i>			
nástupiště	<i>obecně: sypaná úroňová nástupiště s výškou nástupní hrany cca 100 mm nad TK a úroňovým přístupem počet nástupišť: 3 počet nástupních hran: 3 I. u kol. 1 ... dl. 135, výška nást. hrany cca 100 mm nad TK, II. u kol. 3 ... dl. 142 m, výška nást. hrany cca 100 mm nad TK, III. u kol. 5 ... dl. 147 m, výška nást. hrany cca 100 mm nad TK <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i></i>			
přístup na nástupiště	<i>úroňové přechody ... 2 vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 7m II. ... 11,5m III. ... 16m <i>bezbariérový přístup: na všechna nástupiště</i></i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční</i>			
zařízení pro cestující	<i>osobní pokladna, vnitřní čekárna, přístřešek 19,5 x 2,5 m</i>			
informační systém	<i>staniční rozhlas, vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	<i>autobusové nádraží v kombinaci průjezdného a koncového (pro směr od centra obce) uspořádání, omezený vjezd parkoviště: <i>není</i> zastávky ostatní VHD: linkové autobusy ve směrech Praha, Benešov, Jílové u Prahy, Krhanice, Netvořice</i>			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>55 m</i>			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Praha</i>	<i>Os: 13</i>	<i>Os: 11</i>	<i>Os: 9</i>
	<i>Čerčany</i>	<i>Os: 14</i>	<i>Os: 11</i>	<i>Os: 9</i>
popisovaný stav k	<i>srpen 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

Ve stanici se nacházejí tři sypaná úrovněová nástupiště v naprosto nevyhovujícím stavu, kdy jejich výška jen nepatrně přesahuje úroveň temen kolejnic. Nástupiště přiléhají ke kolejím č. 1, č. 3 a č. 5 a dosahují délek 135, 142 a 147 metrů, přičemž vzhledem k jejich podobě jsou obtížně rozeznatelné jejich šířky, stejně jako začátky a konce. Na nástupišti č. I je navíc umístěna řada poklopů (patrně od drátovodu), jejichž konstrukce jsou již odkryty natolik, že mohou ohrožovat bezpečný pohyb cestujících při snížené viditelnosti.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na všechna nástupiště je umožněn dvojicí úrovněových přechodů, jež jsou tvořeny betonovými, resp. dřevěnými, deskami mezi kolejnicovými pásy jednotlivých kolejí. První přechod je umístěn přímo před VB, druhý pak vlevo od něj zhruba před provozními budovami stanice. Přístup do stanice je bezbariérový, stejně jako přístup na nástupiště samotná. Výškový rozdíl nástupiště – vlak je však kvůli zanedbanému stavu nástupišť víceméně roven rozdílu výšky nástupního prostoru soupravy a temene kolejnice.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

U nástupišť se nepočítá s pobytovou funkcí, nejsou proto vybavena přístřeškem a lavičkami. K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží jednak čekárna uvnitř výpravní budovy a také vnější přístřešek o rozměrech 19,5 x 2,5 m, tj. plochy 48,75 m². Uvnitř VB se kromě čekárny nachází také osobní pokladna. Toalety jsou umístěny ve vedlejší budově.

Přednádraží

Prostor přednádraží je tvořen autobusovým nádražím s průjezdně-koncovým uspořádáním. Je zde tedy možný jak průjezd, tak zakončení autobusových linek, a to ve směru od centra Týnce nad Sázavou. Celá plocha má kapkovitý tvar a je tvořena souvislou zpevněnou plochou. Na autobusovém nádraží se nachází 10 stání, přičemž jedno z nich je umístěno na kraji plochy souběžně s kolejištěm stanice a ostatní jsou umístěna uprostřed. Stání svými rozměry a technickým stavem nevyhovují potřebám bezpečné a pohodlné veřejné dopravy. Vjezd na autobusové nádraží je omezen značkou „zákaz vjezdu“. Stanice nedisponuje parkovištěm, přesto však nevyužívané plochy v blízkosti stanice slouží k parkování a odstavování osobních i (těžkých!) nákladních vozidel.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Při přestupu z vlaku na autobus i při pěší cestě ze stanice musí cestující překonat krátký úsek mezi výpravní budovou a autobusovým nádražím tvořený zhutněnou zeminou a šterkem, zpevněná komunikace pro pěší není zřízena. Samotná přestupní vazba mezi nástupišti a nejbližší zastávkou autobusu je cca 55 metrů, v případě ostrovních nástupišť autobusů je to přibližně o dvacet metrů více. Z autobusového nádraží odjíždějí v nepravidelných intervalech linky do Prahy, Benešova, Jílového u Prahy, Netvořic a Krhanic.

Organizace vlakové dopravy

Na trati není zaveden taktový grafikon, vlaky odjíždějí v obou směrech přibližně po dvou hodinách, ve špičce zhruba po hodině. Přiřazování vlaků k nástupišťům musí dbát bezpečnosti cestujících, kteří se pohybují po úrovněových přechodech.

Zhodnocení zkoumané lokality

Stávající stav železniční stanice Týnec nad Sázavou je z hlediska komfortu pro cestující zcela nevyhovující. Přijatelný není jak samotný stav nástupišť, tak ani přístupová komunikace k výpravní budově a přestupní vazba na autobus.

FOTODOKUMENTACE:



obr. XVI.1 – celkový pohled



obr. XVI.2 – pohled na nástupiště



obr. XVI.3 – příchod od výpravní budovy k přednádraží



obr. XVI.4 – přednádraží s autobusovým nádražím

Týnec nad Sázavou – návrh	
dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	3 (z toho kusých: 2), vlečkové koleje Teplárna, METAZ, JAWA
nástupiště	<p>obecně: oboustranné nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem</p> <p>počet nástupišť: 1</p> <p>počet nástupních hran: 2</p> <p>I. mezi kol. 1 a 5 ... dl. 135 m, šířka 6,25 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK,</p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupišti i přístupových komunikacích</p>
přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... 1 - centrální</p> <p>vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 15m</p> <p>bezbariérový přístup: ano</p>

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje:

Parametry kolejiště se v návrhovém stavu nemění s výjimkou vytržení koleje č. 3 z důvodu nutnosti uvolnit prostor pro výstavbu nového oboustranného nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem. S vytržením dotyčné koleje souvisí zrušení výhybek č. 4 a č. 13. Povaha všech nedotčených kolejí zůstává neměnná. Pro části kolejí č. 1, č. 2 a č. 5. jsou navrženy úpravy svršku ve stávajících osách.

Nástupiště

Namísto stávajících tří sypaných nástupišť je navrženo jedno nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem mezi kolejemi č. 1 a č. 5. Nástupiště disponuje dvěma nástupními hranami o délce 135 metrů, což umožňuje bezproblémové přistavení až pětivozové soupravy vozů konstrukce Y (délka přes nárazníky 24,5 metru). Přístup na něj je umožněn jedním úrovnovým přechodem před výpravní budovou. Nástupiště může být vybaveno přístřeškem a lavičkami. Pro zajištění bezpečnosti je nutné, aby přes úrovnový přechod nedocházelo k příjezdu, ale pouze odjezdu vlaků. Zároveň je třeba bezpečnosti a dobrému rozhledu cestujících přizpůsobit provoz a odstavování vozidel na manipulační koleji č.2.

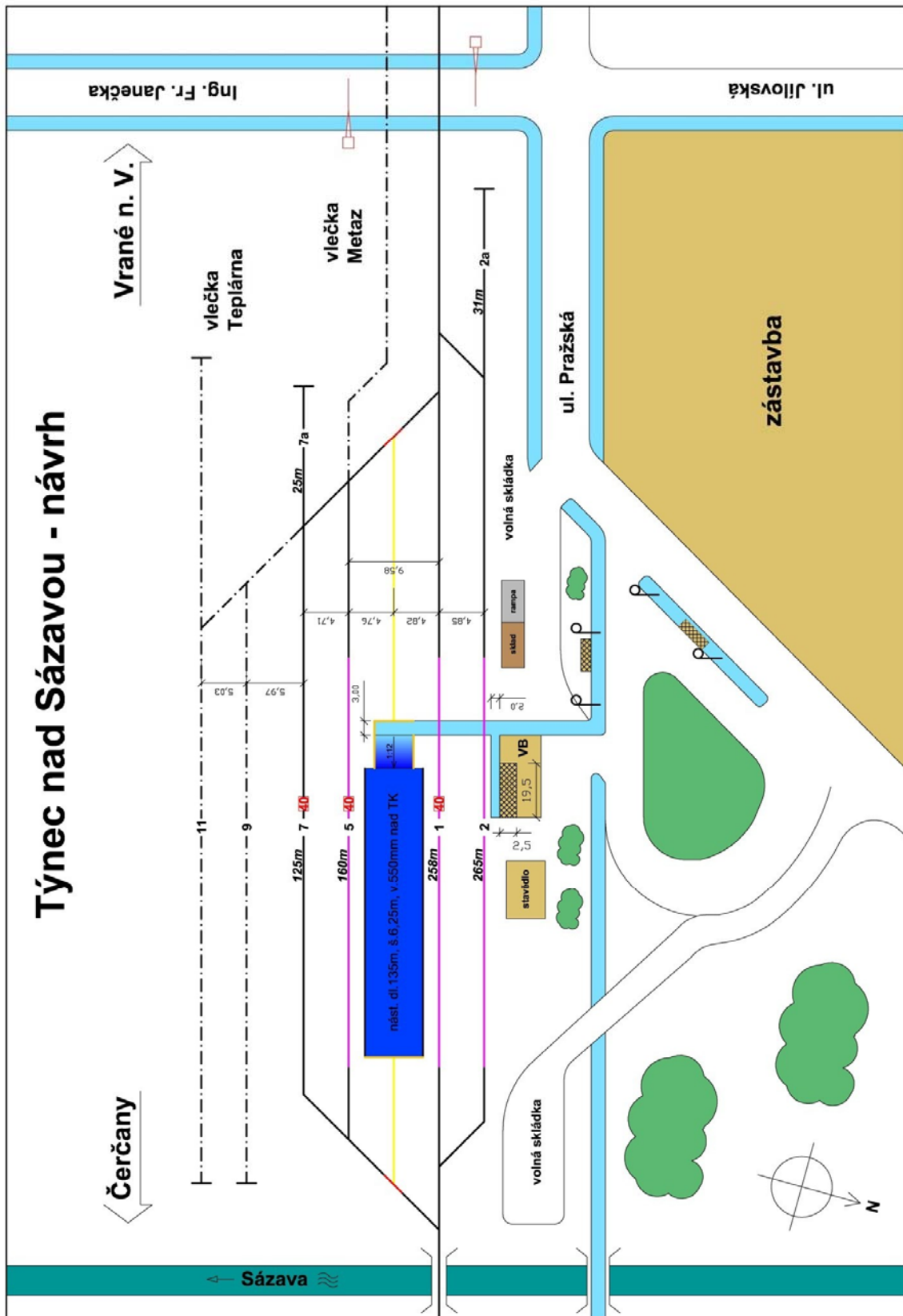
Přestupní vazby:

Pro zlepšení přestupní vazby vlak-autobus je navržena rozsáhlá úprava přednádraží a jeho napojení na železniční stanici. Oba dopravní systémy jsou spojeny stezkou pro pěší a umožňují bezbariérový přesun. Na autobusovém nádraží byl místo stávající rozsáhlé asfaltové plochy navržen průjezdně-koncový terminál se čtyřmi stáními pro nástup a výstup cestujících a jedním stáním odstavným. Terminál v maximální možné míře využívá původního uspořádání a zachovává příznivé vzdálenosti přestupů.

Shrnutí úprav

Na základě průzkumu stávajícího stavu, jenž byl shledán zcela nevyhovujícím, bylo navrženo nahradit tři sypaná úroňová nástupiště jedním poloostrovním nástupištěm s nástupními hranami výšky 550 mm nad temenem kolejnice a úroňovým přístupem. Tím by došlo ke zvýšení bezpečnosti (jeden centrální přechod) i pohodlí cestujících (bezbariérový nástup do vozidel s nízkopodlažní částí). Navržené úpravy zahrnují i rekonstrukci přilehlého autobusového nádraží a vytvářejí ze stanice Týnec nad Sázavou moderní přestupní uzel.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:





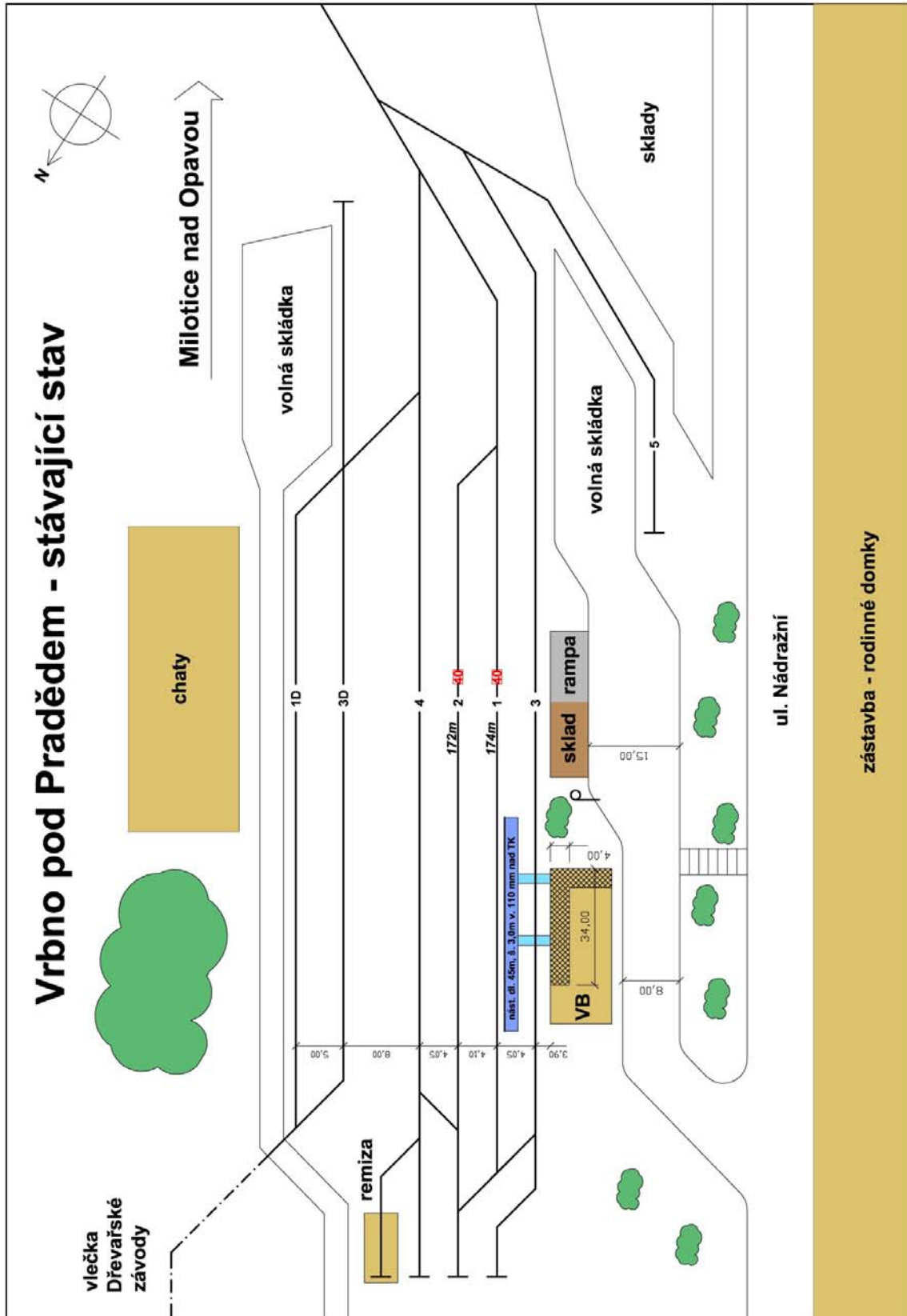
KATALOGOVÝ LIST Č. XXI

VRBNO POD PRADĚDEM

Koncová stanice
na železniční trati
Milovice nad Opavou – Vrčno pod Pradědem

KATALOGOVÝ LIST č. XVII				
Vrbno pod Pradědem – stávající stav				
poloha:	<i>Moravskoslezský kraj, severozápadně od Bruntálu</i>			
staničení:	<i>km 20,466 železniční trati č. 310B dle TTP, č. 313 Milotice n. O. – Vrbno pod Pradědem dle KJŘ (dopravce: OKD Doprava, a. s.)</i>			
druh:	<i>koncová stanice</i>			
výpravní oprávnění	osobní přeprava: D - Stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě v omezeném rozsahu			
dopravní koleje	2 (z toho kusých: 0)			
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	5 (z toho kusých: 3), vlečkové koleje Dřevařských závodů			
nástupiště	obecně: úrovněvé nástupiště se zpevněným povrchem a hranou o výšce 110 mm nad TK a úrovněným přístupem počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 1 <i>I. u kol. 1 ... dl. 45m, šířka 3,00 m, výška nást. hrany 110 mm nad TK</i> <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou</i>			
přístup na nástupiště	úrovněvé přechody ... 2 <i>vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 9 m</i> <i>bezbariérový přístup: není</i>			
zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční</i>			
zařízení pro cestující	<i>vnitřní čekárna, přístřešek 34 x 4 m</i>			
informační systém	<i>vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>			
přednádraží	<i>zpevněná plocha s autobusovou zastávkou a komunikací ke skladišti, linky ve směrech Bruntál, Jeseník, Karlova Studánka a dalších</i>			
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	20 m			
počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>(JŘ 2009/2010)</i>	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
	<i>Milotice n. O.</i>	<i>Os: 9</i>	<i>Os: 9</i>	<i>Os: 8</i>
popisovaný stav k	<i>září 2009</i>			

SCHÉMA STÁVAJÍCÍHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY (DISPOZIČNÍ SCHÉMA):



PODROBNÝ POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU:

Nástupiště

Ve stanici Vrbno pod Pradědem se nachází jedno úrovněvé nástupiště se zpevněným povrchem a výškou nástupní hrany cca 110 mm nad TK. Dosahuje délky 45 metrů a jeho šířka je 3,0 metru. Je tvořeno prefabrikovanými deskami položenými na nasypávaném materiálu. Délka nástupiště je dostatečná pro zdejší soupravy, jež jsou v převážné většině vedeny samostatným vozem řady 810. Na nástupišti nejsou lavičky ani přístřešek pro cestující.

Přístup pro cestující

Na nástupiště se lze dostat pomocí dvou úrovněvých přechodů od výpravní budovy. Přechod je zřízen z dřevěných desek umístěných mezi kolejnicovými pásy. Přístup není bezbariérový – na kraji přístřešku je třeba překonat jeden schod. I kdyby byl odstraněn, nedostatečná výška nástupní hrany neumožňuje bezbariérový nástup do železničních vozidel se sníženou částí.

Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

U nástupišť se nepočítá s pobytovou funkcí, nejsou proto vybavena přístřeškem a lavičkami. K vyčkávání cestujících slouží čekárna uvnitř výpravní budovy, případně přístřešek v rámci výpravní budovy o rozměrech 34 x 4 metry, tedy 136 m².

Přednádraží

V prostoru přednádraží se nachází místní komunikace (paralelní k blízké silnici č. II/451), sloužící jak pro obsluhu stanice samotné, tak pro přístup k přilehlému skladišti a volné skládce. Na této komunikaci se rovněž nachází zastávka autobusu v průjezdném uspořádání.

Přestup VLAKE – VHD (vazby, přestupní cesta)

V přednádraží se nachází zastávka autobusů veřejné hromadné dopravy. Délka přestupu je přibližně 25 metrů. Autobusy z přednádraží odjíždí ve směrech Bruntál, Jeseník, Karlova Studánka, Přerov a dalších. Na přestupní cestě není kromě schodu do přístřešku stanice žádná bariéra, avšak nástup do autobusů se děje přímo z úrovně vozovky.

Organizace vlakové dopravy

Na trati je zaveden taktový grafikon, osobní vlaky odjíždí do Milotic nad Opavou každé dvě hodiny. Ve všedních dnech v ranní špičce odjíždějí některé vlaky odlišně od pravidelného taktového času. Vlaky pravidelně zastavují pouze na koleji č. 1, která je jako jediná vybavena nástupištěm.

Zhodnocení zkoumané lokality

Stanice Vrbno pod Pradědem neuspokojuje potřeby moderní veřejné dopravy především z hlediska výšky nástupiště, bezbariérovosti a přestupní vazby na ostatní druhy dopravy. Vzhledem k její koncové poloze a pravidelnému využívání pouze jedné koleje pro osobní dopravu by se přitom při relativně nízké investici mohla změnit na perspektivní dopravní terminál pro oblast okolí hory Praděd.

FOTODOKUMENTACE:



obr. XVII.1 – celkový pohled



obr. XVII.2 – nástupiště č. 1



obr. XVII.3 – přístřešek u výpravní budovy



obr. XVII.4 – přednádraží s autobusovou zastávkou

Vrbno pod Pradědem – návrh	
dopravní koleje	2 (z toho kusých: 0)
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	4 (z toho kusých: 3),
nástupiště	obecně: vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 1 I. u kol. č. 1, dl. 50 m, šířka 3,3 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK, prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupišti i přístupových komunikacích
přístup na nástupiště	úrovňové přechody ... 0 vzdálenost od výpravní budovy na nástupiště: I. ... 9 m bezbariérový přístup: ano

PODROBNÝ POPIS NÁVRHOVÉHO STAVU:

Koleje

V návrhu je uvažováno se zkrácením manipulační koleje č. 3 před výpravní budovou tak, aby bylo možné ke koleji č. 1 umístit vnější nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. V souvislosti se zkrácením manipulační koleje bude upravena i část kolejiště na koncovém zhlaví; zbytek kolejiště nebude změnou zasažen.

Nástupiště

Navrženo je jedno vnější nástupiště s výškou 550 mm nad TK. Nachází přímo u výpravní budovy a přiléhá ke koleji č. 1. Jeho délka je 50 metrů, což umožňuje například přistavení třívozové verze jednotky 814 (814.2), šířka nástupiště je 3,3 metru. Vzhledem k dnešní poloze výpravní budovy mírně nad kolejištěm by neměl být problém zajistit bezbariérový přístup a přímou bezbariérovou vazbu do přednádraží stávajícím krytým příchozem navazujícím na přístřešek. Nástupiště není třeba vybavovat přístřeškem ani lavičkami.

Přestupní vazby

V přednádraží jde bez větších investic docílit přesunu autobusové zastávky tak, aby byla od nástupiště vlaku přístupná bezbariérově, a pokud možno systémem hrana-hrana (byť poněkud delším). Celková délka přestupu se zkrátí o několik metrů.

Shrnutí úprav

Stávající stav dostatečně nevyužívá potenciálu železniční stanice, především její těsné vazby na zastávku linkových autobusů. Návrh nového nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK zohledňuje budoucí širší využití vozidel se sníženou částí a zlepšuje kvalitu železniční dopravy v této turisticky přitažlivé lokalitě.

SCHÉMA NÁVRHOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY:

