

Vhodné příklady řešení železničních stanic a zastávek z pohledu cestujícího

Martin Jacura, Radim Kohutka, Lukáš Týfa

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů

e-mail: jacura@fd.cvut.cz

Abstrakt

In this paper is presented some lay out appropriate examples of the railway station and the train stops reconstruction (eventually new work) on the tracks out of the European railway system from the passenger view in the Czech Republic, Germany and Austria. We want to show that the safety and comfort for passengers can be high-rise and changing times can be shorten by little costs of investments. Main ideas rest on elimination of the level platforms and build new platforms with the edge 550 mm above the top of rail.

1. Úvod

Modernizační činnost na železniční síti České republiky v posledních 15 letech cíleně směřuje především na národní tranzitní železniční koridory, případně na další trati tzv. vybrané železniční sítě. Zbytek tratí, zejména pak regionální dráhy, zůstává povětšinou stranou zájmu investičních akcí. A to i přes to, že s poměrně nízkými vynaloženými prostředky je možné odstranit lokální propady rychlosti, nevyhovující dopravně-technologické parametry železničních stanic a zvýšit komfort pro cestující. Právě poslední bod, tedy kvalitativní posun v zařízeních pro přepravu osob, je dle mínění autorů příspěvkem stěžejní, avšak zřídka zohledněný. Příkladem jsou racionalizační projekty na celostátních drahách mimo vybranou železniční síť, které se zaměřují výhradně na snížení personálu pro provozování dráhy a úpravy v dopravných spočívají nejvýše v odstranění zbytné infrastruktury.

Vychází-li se z předpokladu, že do těchto traťových úseků nebudou v nejbližších desetiletích směřovat další investice, pak opomenutí úprav zařízení pro osobní přepravu je doslova promarněnou šancí. Je zapotřebí si uvědomit, že nástupiště jsou nejcitlivěji vnímanou součástí železničního svršku i spodku z pohledu veřejnosti. Řadového cestujícího vůbec nezajímá, jaký typ upevnění je použit, jaké pražce tvoří podporu kolejnicovým pásům nebo zda se mezi zemní plání a šterkovým ložem nalézá konstrukční vrstva. Cestující se chce rychle a pohodlně přepravit z výchozího do cílového bodu své cesty. A právě k vyššímu komfortu přepravy, stejně tak jako k bezpečnosti provozu, přispívají vhodně zvolená a umístěná nástupiště.

2. Parametry nově budovaných nástupišť na železniční síti v ČR

Koncepce úprav železničních stanic a zastávek je rozdílná podle kategorie trati. Na *koridorových tratích* a tratích zařazených do transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN) musí být všechna nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice (dále TK), bezbariérovým přístupem a vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace. Realizují se tak dvě varianty, buď plná peronizace, nebo předsunutá nástupiště, tj. vysunutí nástupišť před zhlaví

stanice. Na tratích celostátních, ale *nezařazených do evropského železničního systému*, jsou požadovány totožné parametry jako u předchozí kategorie, ovšem s tím rozdílem, že ve stanicích na jednokolejných tratích lze zřídit oboustranná, jednostranná nebo vnější nástupiště s úrovnovým přístupem přes koleje, jež nejsou pojížďeny vyšší rychlostí než 50 km/h. Na *regionálních drahách* je povoleno zřídit oboustranná, jednostranná nebo vnější nástupiště s výškou 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem přes koleje, ve stísněných poměrech, příp. není-li možno redukovat rozsah kolejiště, mohou být zachována stávající nástupiště úrovnová.

Na základě provedených úprav několika železničních stanic a přestupních terminálů hromadné dopravy se jako varianta s nejvyšší mírou užítku pro trati mimo evropský žel. systém při minimalizaci nákladů osvědčila nástupiště oboustranná a jednostranná s úrovnovým přechodem. Pro tuto metodu se lze setkat i s označením „nástupiště vzor Turnov“ podle lokality, kde byla poprvé ve větší míře s úspěchem použita.

3. Příklady vhodných úprav

Na ČVUT FD probíhají studijní práce na projektu Ministerstva dopravy, jehož cílem je vydání metodických zásad pro zařízení pro přepravu osob na tratích mimo evropský žel. systém. Toho času vrcholí první etapa, v níž dochází k mapování vybraných v poslední době upravených zastávek, stanic a přestupních uzlů. Důraz se klade zvláště na parametry nástupišť (výška nást. hrany, šířka, přístup), zařízení pro vyčkávání a poskytované služby. Pro každou zkoumanou lokalitu je vytvořen katalogový list sestávající z tabulky se základními informacemi, dispozičního schématu, popisu úprav a fotodokumentace. Příklad katalogového listu se nachází na konci příspěvku. Dále je uveden namátkový výběr několika z mnoha zkoumaných lokalit.

Černý Kříž – dopravna D3, ze stavebně provozního hlediska odbočná stanice. Vyznačuje se silnou rekreační frekvencí v letním období vč. přepravy jízdních kol. Po odstranění manipulační koleje mohla být původní tři úrovnová nástupiště nahrazena jedním jednostranným a jedním oboustranným nástupištěm s ústředním přechodem přes koleje. Přínosem pro cestující je bezbariérový přístup přes rampu 1:12, výška nástupní hrany 550 mm nad TK a 3,1 m široký přístup, který je zaústěn na okraji verandy výpravní budovy. Dnes již nevyužívané služební prostory jsou komerčně využity pro občerstvení. Úpravy stanice bohužel nebyly doplněny vizuálním informačním systémem, zejména pro zahraniční cestující se hlášení rozhlasu při sjezdu skupiny vlaků ukazuje jako nedostatečné. Ke zkrácení provozních intervalů přispělo osazení samovratných výhybek. Celkové hodnocení úpravy je kladné, došlo ke zvýšení bezpečnosti žel. provozu a zvýšení komfortu pro cestující.

Březnice – přípojná železniční stanice, která prošla částečnou úpravou uspořádání nástupišť. Byla ponechána dvě úrovnová nástupiště s výškou nástupní hrany 200 mm nad TK a zřízeno jedno jednostranné a jedno oboustranné s úrovnovým přístupem 570 mm nad TK. Aby tato nástupiště mohla být vytvořena, došlo ke zkrácení manipulační koleje pouze na délku boční rampy (nyní kusá) a do její původní polohy je pomocí kolejového „S“ převedena dopravní kolej u oboustranného nástupiště II. a posléze kusá dopravní kolej, u níž se nachází jednostranné nástupiště I. a slouží výhradně osobním vlakům směr Blatná. Od výpravní budovy vede ústřední úrovnový přechod šíře 3,5 m. Ve výpravní budově se kromě osobní pokladny nachází komerční prostory (prodej občerstvení), k vyčkávání na příjezd vlaku slouží vestibul a krytá veranda. Jak nástupiště, tak výpravní budova z přednádraží jsou bezbariérově přístupné. K informování cestujících slouží staniční

rozhlas, avšak s ohledem na přehlednost uspořádání nástupišť a vedení přechodu středem kolejí lze toto považovat za postačující. Negativem je nepřiměřená vzdálenost mezi výpravní budovou, která je od I. nástupiště vzdálena 20 m a ponechání dvou úrovněových nástupišť. Celkové hodnocení úpravy je kladné, došlo ke zvýšení bezpečnosti žel. provozu a zvýšení komfortu pro cestující.

Jablonecké Paseky – zastávka se zřízeným přestupem na linky MHD Jablonec nad Nisou. V zastávce je vnější nástupiště s výškou 300 mm nad TK a min. šířkou 3,3 m. K nástupišti přiléhá obratiště autobusů linek. č. 9 a 14 MHD s výstupní a nástupní zastávkou. Pro cestující slouží budova závorářského stanoviště s čekárnou a osobní pokladnou, přístřešek vně budovy zřízen není. Přestup mezi autobusy a vlaky je tzv. systémem „hrana – hrana“, kdy cestující nemusí mezi jednotlivými druhy dopravy překonávat jakékoli bariéry. Přestupní bod postrádá jakýkoli informační systém, a to včetně plánu sítě MHD. Celkové hodnocení úprav je sporné. Na jednu stranu představují Jablonecké Paseky průkopnické řešení regionálního přestupního bodu, čímž bezesporu ukázaly jednu z možných cest zvyšování atraktivity hromadné dopravy. Na druhou stranu není řešení prosté zjevných nedodělků: nástupiště pouze 300 mm nad TK, poloměr zaoblení obratiště autobusů neumožňuje jejich příjezd až k obrubě. Stejně tak informační systém s odjezdy MHD a vlaků by zvýšil celkový přínos provedených opatření. Výše uvedenému konstatování navzdory zůstávají Jablonecké Paseky pilotním projektem optimálního přestupního bodu, jenž je především koncepčně hodný následování.

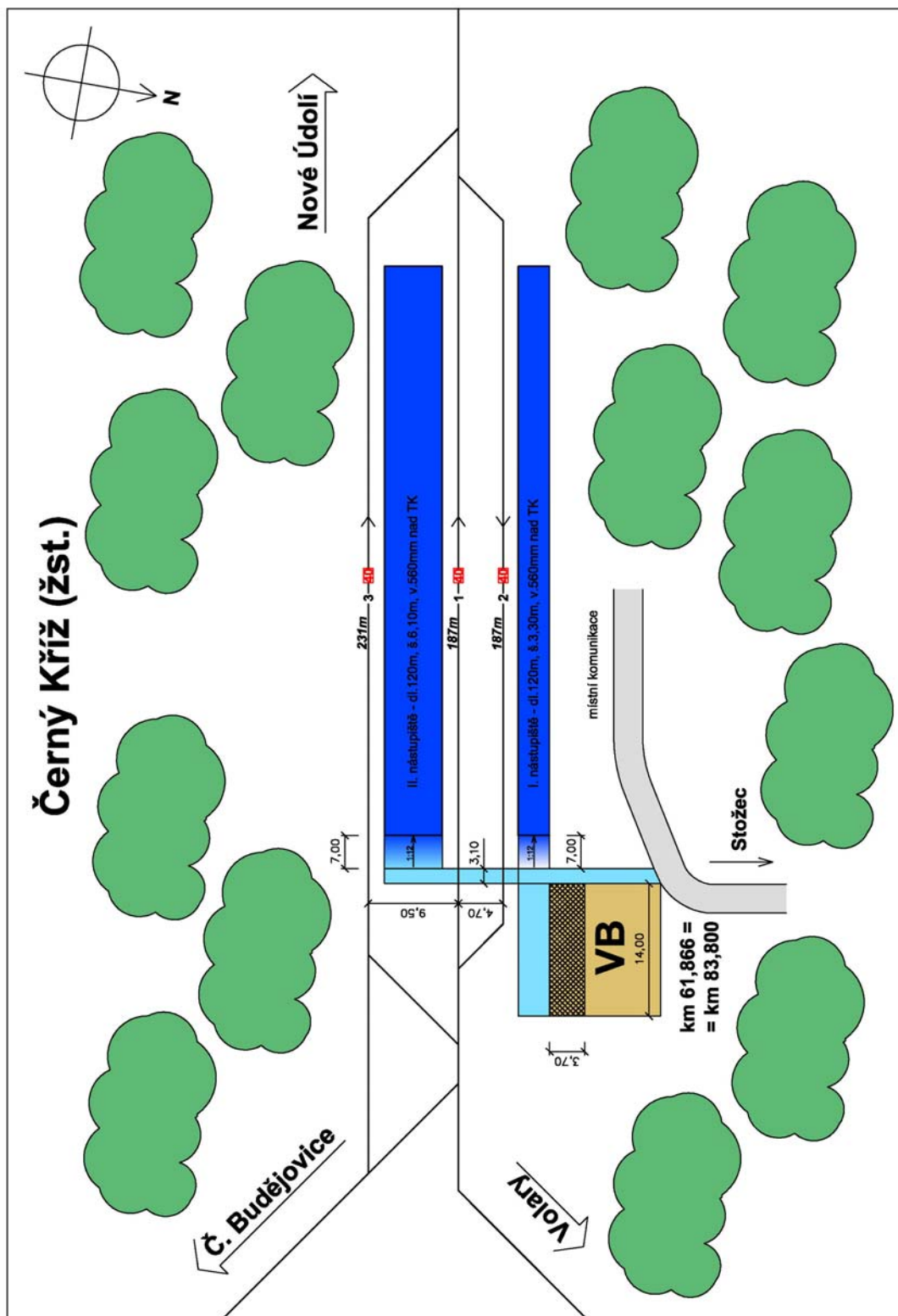
Zwiesel – železniční stanice v SRN ležící na trati Bayerische Eisenstein – Plattling, z níž jsou vedeny dvě přípojné trati Zwiesel – Grafenau a Zwiesel – Bodenmais. Při nedávné rekonstrukci železniční stanice bylo vybudováno nové oboustranné nástupiště se dvěma asymetricky umístěnými průběžnými nástupními hranami a jednou jazykovou nástupní hranou, výška nást. hran 550 mm nad TK. Před výpravní budovou je zachováno vnější nástupiště s nástupní hranou 250 mm nad TK. Uprostřed oboustranného nástupiště je zřízen zastřešený vyčkávací prostor s informačními tabulemi. Přístup cestujících na přechod šíře 5,0 m je usměrněn šikanou, která zároveň přinutí cestující rozhlédnout se na obě strany před vstupem do kolejí. Ve výpravní budově je vestibul, informační centrum DB a občerstvení, informace jsou cestujícími poskytovány z vývěsek příjezdů-odjezdů a rozhlasem. Celkové hodnocení je jednoznačně kladné, inspiraci pro obdobné stanice v ČR představuje především asymetrie nást. hran, jelikož toto uspořádání umožnilo vytvořit na oboustranném nástupišti odpovídající vyčkávací prostor.

4. Závěr

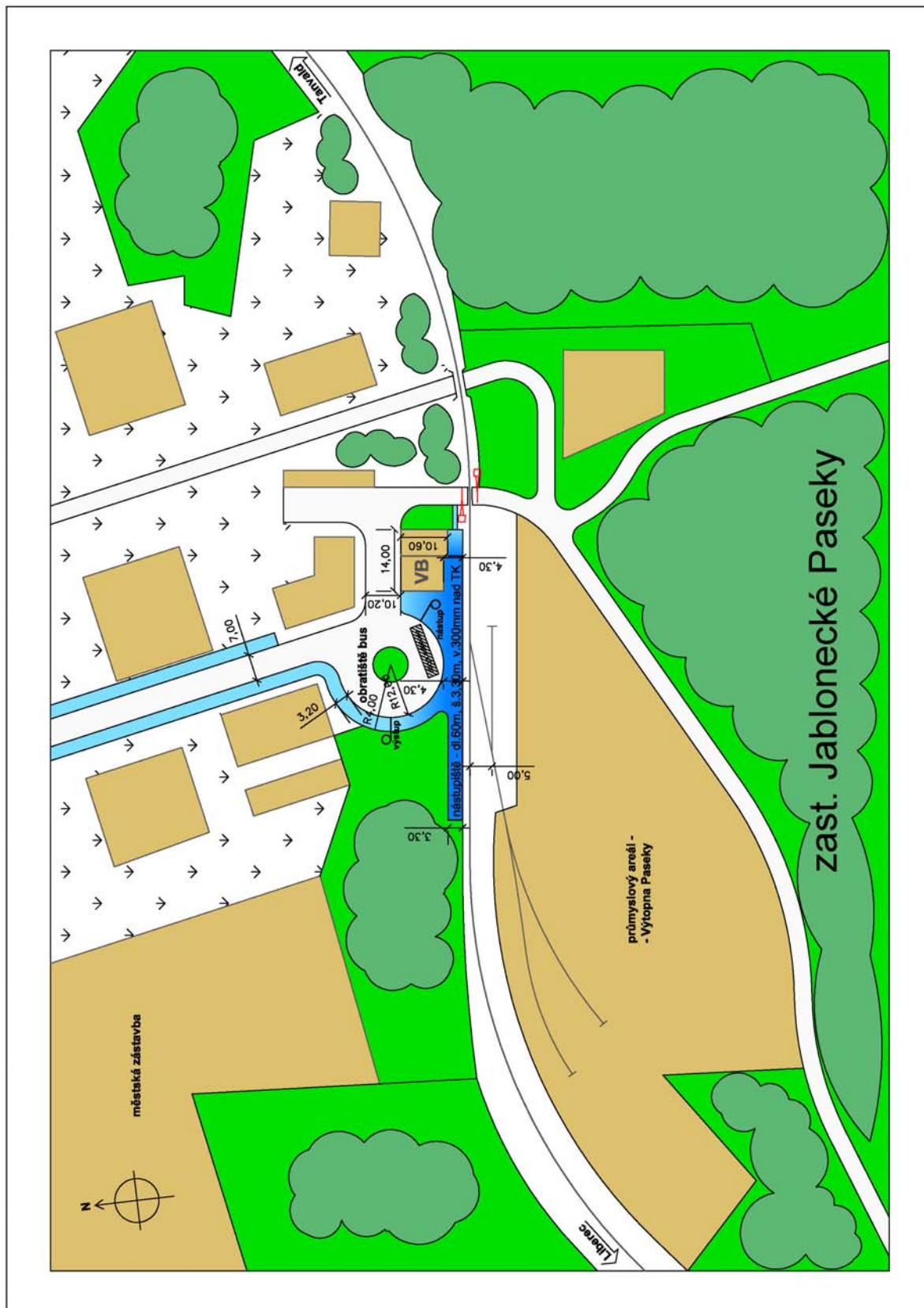
Článek nemohl svým rozsahem obsáhnout celou širší problematiku, pouze nastínil trendy v úpravách zařízení pro přepravu osob, klady a zápory realizovaných řešení. Je prvotním výsledkem činnosti na projektu MD č. 1F82A/029/190 *Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních tratí mimo evropský železniční systém* (bližší informace je možné získat na internetových stránkách <http://stanice.fd.cvut.cz>). Za textem příspěvku následuje ukázka části katalogového listu a dispozičních schémat, podrobnější informace a fotodokumentaci uvádějí autoři v prezentaci.

Článek vznikl za podpory projektu MD č. 1F82A/029/190.

KATALOGOVÝ LIST č. 1							
Černý Kříž							
poloha	<i>Jihočeský kraj, západně od Českého Krumlova</i>						
staničení	<i>km 83,800 = 61,866 č. 707 A a č. 707 B dle TTP žel. trať č. 194 České Budějovice – Volary dle KJŘ</i>						
druh	<i>odbočná stanice – dopravna D3</i>						
výpravní oprávnění	osobní přeprava: <i>C - Stanice zajišťuje odbaven cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek</i> nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění						
dopravní koleje	<i>3 (z toho kusých: 0)</i>						
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>0 (z toho kusých: 0)</i>						
nástupiště	obecně: <i>nástupiště s výškou nást. hrany 550 mm nad TK a úrovňovým přístupem</i> počet nástupních hran: 3 I. <i>u kol. 2 ... dl. 120 m, šířka 3,3 m, výška nást. hrany 560 mm nad TK</i> II. <i>mezi kol. 1 a 3 ... dl. 120 m, šířka 6,1 m, výška nást. hrany 560 mm nad TK</i> prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: <i>na nástupištích, vodící prvky postrádá úrovňový přechod</i>						
přístup na nástupiště	úrovňové přechody ... 1, šířka přechodu 3,1 m vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. <i>... 10,1 m</i> II. <i>... 18,0 m</i> bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: není bezbariérový přístup na nástupiště: ano, pomocí šikmé rampy 1:12						
zařízení pro nákladní přepravu	<i>není</i>						
zařízení pro cestující	<i>přístřešek v podobě kryté verandy – 14x3,7 m, WC, restaurace</i>						
informační systém	<i>dálkově ovládaný staniční rozhlas z žst. Volary vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>						
přednádraží	uspořádání: <i>průjezdne – pozemní komunikace s omezením vjezdu</i> parkoviště: není zastávky VHD: nejsou						
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	-----						
počet zastavujících vlaků os. dopravy – směr		<i>prac. den</i>		<i>sobota</i>		<i>neděle</i>	
		<i>RL</i>	<i>RZ</i>	<i>RL</i>	<i>RZ</i>	<i>RL</i>	<i>RZ</i>
	<i>Č. Budějovice</i>	9	6	9	6	9	6
	<i>Volary</i>	11	12	12	10	12	10
	<i>Nové Údolí</i>	8	8	9	5	8	5
	<i>RL – rekreační léto (17.5. – 14.9.), RZ – rekreační zima</i>						



Obr. 1 – dispoziční schéma žst. Černý Kříž



Obr. 2 – Dispoziční schéma zast. Jablonecké Paseky