

Nedostatky v úpravách přestupních uzlů

Lukáš Týfa a spol.¹, ČVUT v Praze Fakulta dopravní

Úvod

Modernizační činnost na železniční síti České republiky v posledních patnácti letech cíleně směřuje především na národní tranzitní železniční koridory, případně na další trati tzv. vybrané evropské 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 i bezpečnost pro cestující. Právě poslední body, tedy kvalitativní posun v zařízeních pro přepravu osob, jsou pro celkový dojem z investičních akcí stěžejní, avšak zřídka zohledněné. Příkladem jsou racionalizační projekty na celostátních drahách mimo vybranou železniční síť, které se zaměřují výhradně na snížení počtu personálu pro provozování dráhy a úpravy v dopravných spočívají nejvýše v odstranění zbytečné 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 konstrukce železniční trati 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, pohodlně, důstojně a bezpečně přepravit z výchozího do cílového bodu své cesty. A právě k vyššímu komfortu přepravy, stejně jako k bezpečnosti provozu, přispívají vhodně zvolená a umístěná nástupiště a přístupy na ně.

Přesto v posledních letech došlo na české železniční síti k několika úpravám regionálních přestupních uzlů hodných následování. Zlepšení komfortu pro cestující bylo dosaženo výstavbou nových nástupišť s výškou nástupní hrany 550 milimetrů nad temenem kolejnice (TK), jež umožňují pohodlnější nástup do železničních vozidel – v případě vozidel s nízkopodlažní částí (v regionální dopravě zejména jednotky 814 „Regionova“, případně jednotky řady 471) pak umožňuje přístup bezbariérový. Zvýšení bezpečnosti provozu bylo docíleno redukcí počtu úrovnových přechodů k nástupišťům zpravidla na jeden centrální, přehledný přechod.

V rámci prací na projektu vědy a výzkumu MD, jehož cílem je vydání metodických zásad pro zařízení pro přepravu osob na tratích mimo evropský železniční systém, došlo ke zmapování vybraných v poslední době upravených zastávek, stanic a přestupních uzlů na území ČR i jiných zemích, zejm. v blízkém příhraničí. Důraz byl kladen zvláště na parametry nástupišť (výška nástupní hrany, šířka, přístup), zařízení pro vyčkávání cestujících a poskytované služby. Pro každou zkoumanou lokalitu byl vytvořen katalogový list sestávající z tabulky se základními informacemi, z dispozičního schématu, popisu úprav a z fotodokumentace.

V rámci tohoto průzkumu byla též zdokumentována dílčí nevhodná řešení, která mnohdy snižovala hodnotu jinak zdařilé úpravy stanice či zastávky. V zásadě nebyla

¹ Ing. Ondřej Havlena, Ing. Martin Jacura, Ing. David Pöschl, Ing. Lukáš Týfa, Ph.D., Ing. Martin Vaněk

podchycena žádná celková úprava, která by se dala označit za nevhodnou, spíše se jednalo o opomenutí určitých prvků, které by při nepřiliš vysokých nákladech výrazně zvýšily pohodlí cestujících a kvalitu železniční dopravy, resp. jejích vazeb na okolí. Jako případy nevhodných úprav, kdy sice došlo oproti předchozímu stavu k výraznému zlepšení, ale přesto v rámci rekonstrukce nebylo dosaženo optimálních parametrů přestupního uzlu, byly pro tento článek vybrány zastávka Jablonecké Paseky a stanice Neratovice a Turnov. V každém místě se vyskytuje jiný nedostatek, jehož je třeba se při budoucích úpravách přestupních uzlů vyvarovat.

Článek vznikl za podpory projektu výzkumu a vývoje Ministerstva dopravy č. 1F82A-029-190 „Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů na tratích mimo evropský železniční systém“ (<http://stanice.fd.cvut.cz>).



Obr. 1 – Jablonecké Paseky



Obr. 2 – Turnov



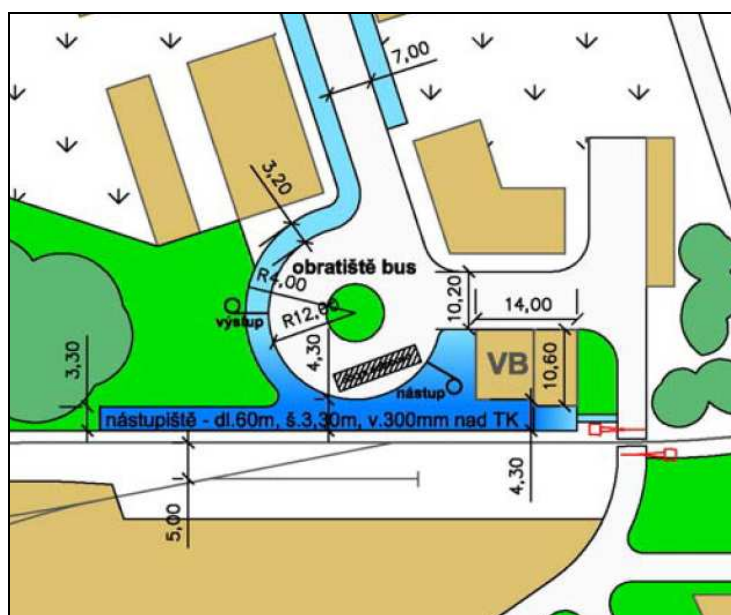
Obr. 3 – Neratovice

Jablonecké Paseky

Zastávka se nachází na východním okraji Jablonce nad Nisou ve stejnojmenné městské části. Leží na trati Liberec – Harrachov a z dopravního hlediska je zde zároveň závorářské stanoviště a zaústění vlečky. Při úpravě bylo vybudováno nástupiště se zpevněnou hranou o délce 60 metrů, šířce 3,3 metru a výšce 300 mm nad TK. Nástupní hrana je zpevněná, tvořená tvárnicemi Fischer. Plochu nástupiště kryje zámková dlažba. Nástupiště bezprostředně navazuje na zastávku autobusů městské hromadné dopravy s obratištěm, čímž je vytvořen takřka vzorový příklad pro přestupní uzel s přestupem „hrana–hrana“, tedy takový, kdy cestující může mezi dopravními prostředky přestupovat bez překonávání jakéhokoli výškového rozdílu. V tomto případě je nejkratší vzdálenost mezi vlakem a autobusem zhruba pět metrů.

Koncept přestupu je však devalvován několika nedostatky, které neumožňují výhody tohoto řešení plně využít. Zaprvé je to výška nástupní hrany železniční zastávky, která nedosahuje 550 mm nad TK, což je podmínka pro bezbariérový nástup do snížených částí vozidel. Druhým problémem je podoba obratiště autobusů, kde vnější poloměr komunikace je pouze 12 m a neumožňuje autobusům standardní délky (tj. 12 m – např. nejrozšířenější vozy zn. Karosa) zajet všemi vstupy přímo k hraně nástupiště. Cestující tak musí při nástupu nejprve vkročit do vozovky. Tento stav je pravděpodobně způsoben stísněnými prostorovými poměry, kdy do lokality nebylo možné umístit obratiště o větším poloměru. Kvůli těmto dvěma bodům nelze absolvovat správně navržený přestup bez překonání výškových rozdílů vlak–nástupiště, nástupiště–vozovka a vozovka–autobus, přičemž při využití nízkopodlažních vozidel na železnici i pozemní komunikaci by mohly všechny tyto rozdíly být odstraněny.

Pro případné budoucí úpravy podobných přestupních bodů ve stísněných poměrech je třeba zvážit (pakliže by obratiště nešlo vybudovat s dostatečným poloměrem), zda by nebylo lepší plně využít výhody přestupu „hrana–hrana“ i za cenu nutnosti couvání autobusů.



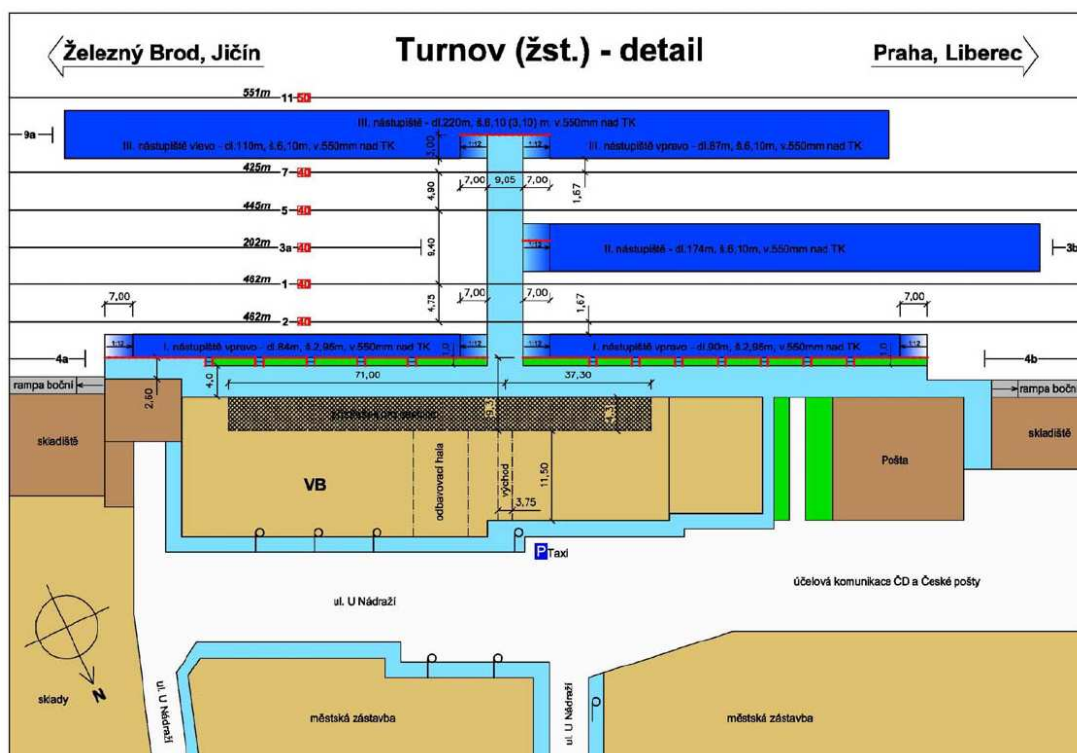
Obr. 4 – Schéma přestupního uzlu Jablonecké Paseky

Turnov

Stanice leží na jižním okraji města Turnov a představuje uzlovou stanici pro tratě Jaroměř – Liberec, Hradec Králové – Turnov a Praha – Turnov. Stanice disponuje 12 dopravními a 17 manipulačními kolejemi. Při rekonstrukci byla vybudována tři nástupiště (dvě oboustranná s úroňovým přístupem – tzv. poloostrovní – a jedno vnější) o výškách 550 mm nad TK. Konstrukce všech nástupišť je typu SUDOP; s výpravní budovou jsou spojena ústředním úroňovým přechodem o šířce 9,05 metru, který vede k vestibulu stanice. Nástupiště jsou vybavena informačním systémem pro cestující. Na odvrácené straně výpravní budovy se nachází několik zastávek městské a regionální autobusové dopravy.

Turnovská stanice představovala jednu z prvních podobných rekonstrukcí na české železniční síti, a proto je také koncepce oboustranných nástupišť s výškou nástupní hrany 550 milimetrů nad TK a úroňovým přístupem často označována jako tzv. vzor Turnov. I v této vzorové stanici lze objevit jisté nedostatky, především absenci přístřešků pro cestující na nástupištích. Vzhledem k velikosti stanice, délce nástupišť (cca 100 metrů na obě strany od úroňového přechodu) a silným nástupním, výstupním i přestupním proudům by bylo vhodné na nástupištích vybudovat zařízení pro možnost úkrytu před nepříznivým počasím. Přístřešky nebyly vystavěny kvůli nedostatku finančních prostředků a s jejich instalací se ve výhledu počítá.

Do budoucna by bylo vhodné, obzvláště ve srovnatelně velkých a významných stanicích, aby přístřešky patřily mezi jednu z priorit, neboť jejich absence výrazně snižuje úroveň pohodlí cestujících. I přes výše uvedené jde o vzorovou úpravu, jež byla pomyslnou první vlaštovkou a ukázala jednu z možných cest úprav stanic mimo tzv. tranzitní koridory.



Obr. 5 – Schéma stanice Turnov

