



ČVUT v Praze Fakulta dopravní
Ústav dopravních systémů



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

Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÉ LISTY

OBSAH

Březnice.....	3
Černý Kříž.....	11
Hostinné město.....	18
Jablonecké Paseky.....	25
Kraslice.....	31
Lichkov.....	38
Neratovice.....	45
Špičák.....	52
Tanvaldský Špičák.....	59
Turnov.....	65
Železná Ruda centrum.....	72
Železná Ruda město.....	78
Altenberg.....	84
Bodenmais.....	90
Klingenthal.....	97
Simrishamn.....	103
Zwiesel.....	110



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

Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

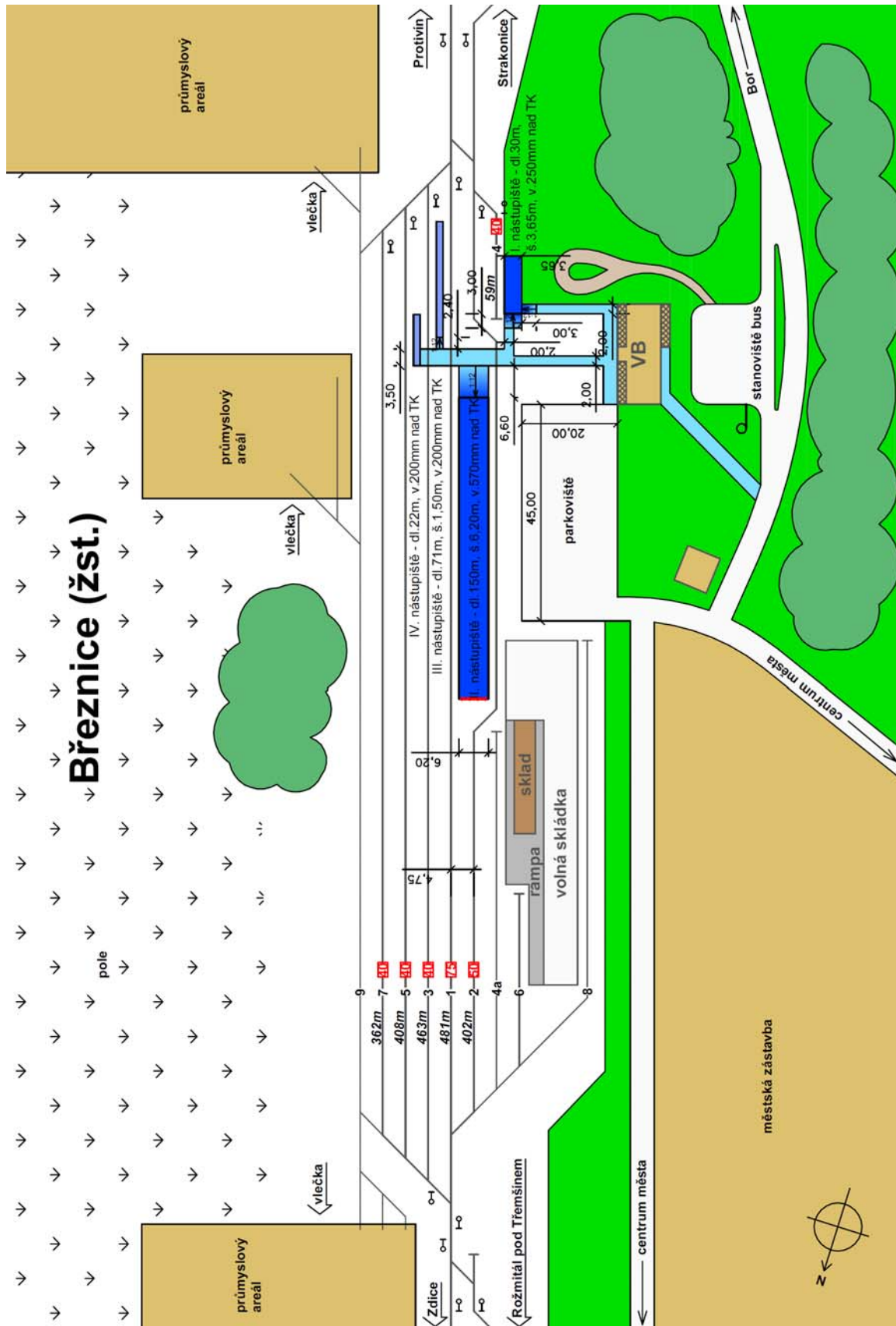
KATALOGOVÝ LIST č. 1

BŘEZNICE

KATALOGOVÝ LIST č. 01			
BŘEZNICE			
Poloha	<i>Středočeský kraj, 20 km jižně od Příbrami</i>		
Staničení	<i>km 54,403 = 9,165 = 0,000 č. 715A, 716A, 716B dle TTP, žel. tratě č. 200 Zdice – Protivín, 203 Březnice – Strakonice, 204 Březnice – Rožmitál pod Třemšínem dle KJŘ</i>		
Druh	<i>uzlová stanice, dopravní D3 s dirigentem pro trať Březnice – Rožmitál p.T.</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	6 (z toho kusých: 1)		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	4 (z toho kusých: 3)		
Nástupiště	obecně: nástupiště s výškou nást. hrany 550 mm nad TK a úroňovým přístupem počet nástupišť: 4 počet nástupních hran: 5 I. u kol. 4 ... dl. 30 m, šířka 3,65 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK II. mezi kol. 1 a 2 ... dl. 150 m, šířka 6,20 m, výška nást. hrany 570 mm nad TK III. u kol. 3 ... dl. 71 m, šířka 1,50 m, výška nást. hrany 200 mm nad TK IV. u kol. 5 ... dl. 22 m, výška nást. hrany 200 mm nad TK, sypané prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupišťích I. a II.		
Přístup na nástupiště	úroňové přechody ... I, šířka přechodu 3,50 m vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 20,0 m II. ... 27,0 m III. ... 36,5 m IV. ... 41,4 m bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano, pomocí šikmé rampy 1:12		
Zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční i čelní, sklad, volná skládka</i>		
Zařízení pro cestující	<i>přístřešek v podobě kryté verandy – 2x, rozměry 8,0x2,0 m, čekárna, WC</i>		
Informační systém	<i>staniční rozhlas, vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>		
Přednádraží	kombinované uspořádání – průjezdně umístěná místní prašná komunikace s rozšířenou plochou a bus stanovištěm před VB, hlavově umístěné živičné parkoviště 20x45 m v prostoru stranou mezi VB a II.nástupišťem		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	50 m, 1 min		
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>pracovní den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Protivín</i>	<i>Os: 8 R: 5</i>	<i>Os: 7 R: 6</i>	<i>Os: 7 R: 6</i>
<i>Zdice</i>	<i>Os: 9 R: 5</i>	<i>Os: 7 R: 6</i>	<i>Os: 7 R: 6</i>
<i>Strakonice</i>	<i>Os: 9 R: 0</i>	<i>Os: 7 R: 0</i>	<i>Os: 6 R: 0</i>
<i>Březnice od Strakonic</i>	<i>Os: 9 R: 0</i>	<i>Os: 7 R: 0</i>	<i>Os: 6 R: 0</i>
<i>Rožmitál p.T.</i>	<i>Os: 8 R: 0</i>	<i>Os: 6 R: 0</i>	<i>Os: 5 R: 0</i>

<i>Březnice od Rožmitálu p.T.</i>	<i>Os: 8 R: 0</i>	<i>Os: 6 R: 0</i>	<i>Os: 5 R: 0</i>
Popisovaný stav k	<i>červen 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V žst. Březnice jsou celkem čtyři úroňová nástupiště s pěti nástupními hranami. Nástupiště č. I u kusé dopravní koleje č. 4 je jednostranné, nástupiště č. II, ležící mezi kolejemi č. 1 a 2, je oboustranné. Konstrukce obou těchto nástupišť je typu SUDOP, výška nástupní hrany nad temenem kolejnice je 550 mm. Oboustranné nástupiště vzniklo vklíněním mezi koleje č. 1 a 2 do nově vyzískaného prostoru po přerušení a odstranění původní průběžné manipulační koleje č. 4 u výpravní budovy. Severní kusá část této koleje zůstala zachována pro manipulační účely jako kolej 4a, kdežto jižní kusá část se nově stala dopravní kolejí č. 4, u které bylo zřízeno jednostranné nástupiště č. I.

Nástupiště č. III je jednostranné u koleje č. 3 s dvěma nástupištními hranami, z toho jednou nástupní, přičemž byla použita konstrukce hran z tvárnic Tischer a pochozí části ze zámkové dlažby. U koleje č. 5 leží ještě původní sypané nástupiště s jednou zpevněnou hranou z tvárnic Tischer.

Nástupiště č. I a II jsou doplněna vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace.. Ostatní nástupiště žádnými těmito prvky vybavena nejsou.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na obě nástupiště je pomocí šikmé rampy 1:12 (vyjma IV. nástupiště, kde se díky sypanému povrchu o rampě nedá hovořit) z centrálního úroňového přechodu šířky 3,5 m od výpravní budovy k nástupištním. Nástupiště č. I je s výpravní budovou spojeno ještě dalším chodníkem, rovnoběžným s výše zmíněným přechodem, a druhou šikmou rampou o sklonu 1:12, která je kolmá na nástupištní hrany.

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

U nástupišť se nepočítá s pobytovou funkcí, nejsou proto vybavena přístřeškem ani lavičkami. Zákaz vstupu cestujících do kolejiště před zastavením vlaku je zdůrazňován staničním rozhlasem a výstražnou tabulkou před vstupem na úroňový přechod. K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží rozdělená krytá veranda výpravní budovy o rozměrech 2x2,0x8,0 m², tj. plochy 32,0 m². Ze služeb pro cestující veřejnost je zde čekárna, osobní pokladna s pravidelnou otevírací dobou (tarifní bod je komerčně obsazen), úschovna zavazadel, pekařství, restaurace, nápojový automat, služebna policie a WC.

Přednádraží

Do prostoru přednádraží je umožněn vjezd motorových vozidel i autobusu, na přilehlou místní komunikaci je prašný prostor napojen dvěma spojkami. Severně od okraje výpravní budovy, v prostoru mezi ní a kolejištěm, je umístěna živičná parkovací plocha, která přibližuje osoby vystoupivší z automobilu přímo do prostoru přístupu k nástupištním.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V blízkosti stanice se nachází zastávka VHD. Přestupní vazba má minimální časovou délku 1-2 min, fyzickou přibližně 50 m.

Zabezpečovací zařízení

Dopravná leží na celostátní dráze Zdice – Protivín, která je řízen dle předpisu D2 telefonickým dorozumíváním, do stanice se dále zapojují dvě regionální tratě s provozem dle D3 s dirigováním, přičemž je zde sídlo dispečera pro trať do Rožmitálu pod Třemšínem (pro strakonickou lokálku je sídlem Blatná). Stanice je vybavena vjezdovými i odjezdovými návěstidly. V současnosti probíhá racionalizace trati Zdice – Protivín, která by měla být

ukončena v prvním pololetí roku 2009. Celá trať by pak měla být řízena z jednoho dispečerského stanoviště, umístěného právě v Březnici.

Organizace vlakové dopravy

Na zaústěných tratích se nedá hovořit přímo o taktovém grafikonu, umožňujícím pravidelný plán obsazení staničních kolejí, i když zde je vidět snaha o určité pravidelnosti v časových polohách některých příjezdů či odjezdů vlaků. Nicméně pohyby vlaků ve stanici jsou dosti chaotické a nelze nalézt pravidelnost v obsazování staničních kolejí a příjezdech k nástupištím.

Zhodnocení zkoumané lokality

Podoba popisované stanice jednoznačně ukazuje na snahu maximálního možného zvýšení komfortu cestování při minimálních vložených investičních prostředcích.

Nejvýznamnějším přínosem je zvýšení nástupních hran na 550 mm nad TK a zřízení jednoho ústředního úrovnového přístupu pro cestující. Nedostatkem je nedostatečný pobytový prostor pro cestující. Veranda teoreticky poskytuje zázemí pro 60 cestujících, praktická kapacita její plochy je snížena částečně záborem prostoru podpurnými sloupy, lavičkami a květinovou výzdobou.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Výpravní budova, krytá veranda



Obrázek 2: Ústřední úrovňový přechod



Obrázek 3: Úroňová nástupiště



Obrázek 4: Celkový pohled (ze směru Protivín, Strakonice)



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

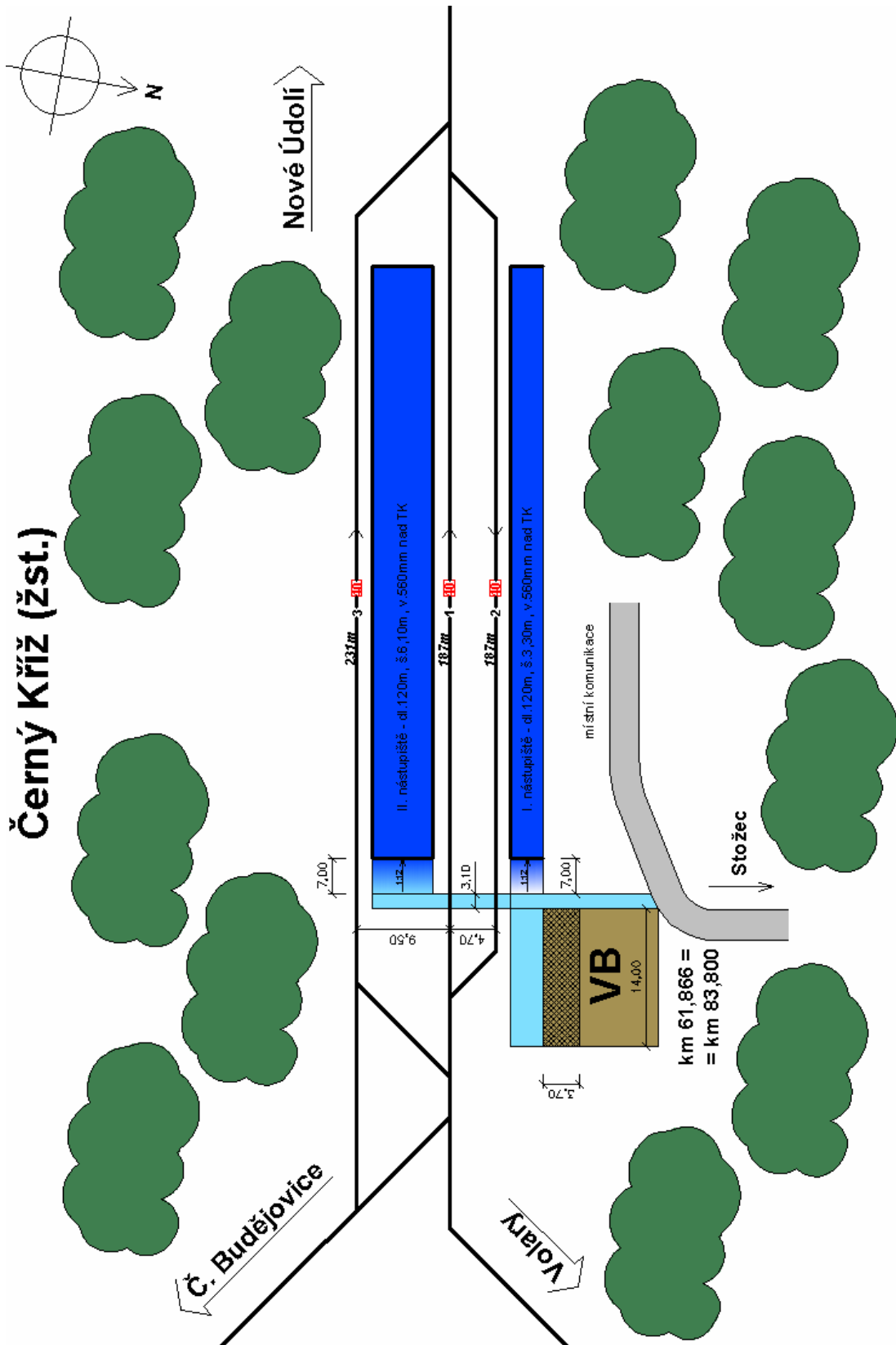
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 2

ČERNÝ KŘÍŽ

KATALOGOVÝ LIST č. 02						
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 – dopravná D3,</i>					
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - Stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění					
Dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)					
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	0 (z toho kusých: 0)					
Nástupiště	obecně: nástupiště s výškou nást. hrany 550 mm nad TK a úroňovým přístupem počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 3 I. u kol. 2 ... dl. 120 m, šířka 3,3 m, výška nást. hrany 560 mm nad TK II. mezi kol. 1 a 3 ... dl. 120 m, šířka 6,1 m, výška nást. hrany 560 mm nad TK prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupištích, vodící prvky postrádá úroňový přechod					
Přístup na nástupiště	úroňové přechody ... 1, šířka přechodu 3,1 m vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 10,1 m II. ... 18,0 m bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: není bezbariérový přístup na nástupiště: ano, pomocí šikmé rampy 1:12					
Zařízení pro nákladní přepravu	není					
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	průjezdné uspořádání – pozemní komunikace s omezením vjezdu parkoviště: není zastávky ostatní VHD: nejsou					
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	---					
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>prac. den</i>		<i>sobota</i>		<i>neděle</i>	
	RL	RZ	RL	RZ	RL	RZ
<i>Č. Budějovice</i>	<i>Os: 8, R: 1</i>	<i>6</i>	<i>Os: 8, R: 1</i>	<i>6</i>	<i>Os: 8, R: 1</i>	<i>6</i>
<i>Volary</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>12</i>	<i>10</i>	<i>12</i>	<i>10</i>
<i>Nové Údolí</i>	<i>Os: 7, R: 1</i>	<i>8</i>	<i>Os: 8R: 1</i>	<i>5</i>	<i>Os: 7, R: 1</i>	<i>5</i>
	<i>RL – rekreační léto, RZ – rekreační zima</i>					
Popisovaný stav k	<i>srpen 2008</i>					

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V dopavně D3 Černý Kříž jsou dvě nástupiště se třemi nástupištními hranami. Nástupiště č. I u dopravní koleje č. 2 je jednostranné, nástupiště č. II. ležící mezi kolejemi č. 1 a 3 je oboustranné. Konstrukce obou nástupišť je typu SUDOP, výška nástupní hrany nad temenem kolejnice je 550 mm. Nástupiště č. I má šířku 3,3 m, nástupiště č. II je 6,1 m. Obě nástupiště jsou doplněna vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace, tyto prvky se nalézají též na přístupu k nástupišti č. I.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na obě nástupiště je pomocí šikmé rampy 1:12, přístup od výpravní budovy a nástupiště č. I k nástupišti č. II zabezpečuje úroňový přechod šířky 3,1 m umístěný před výpravní budovou, tzn. navazuje na východní konec nástupišť.

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

U nástupišť se nepočítá s pobytovou funkcí, nejsou proto vybavena přístřeškem a lavičkami. Zákaz vstupu cestujících do kolejiště před zastavením vlaku je zdůrazněn výstražnou dvojjazyčnou tabulkou před vstupem na úroňový přechod. K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží krytá veranda výpravní budovy o rozměrech 3,7x14,0 m², tj. plochy 51,8 m². Ze služeb pro cestující veřejnost je zde osobní pokladna – „Pohádková dopravní kancelář“ s nepravidelnou otevírací dobou (tarifní bod je komerčně neobsazen) a občerstvení.

Přednádraží

Do prostoru přednádraží je zákaz vjezdu motorových vozidel, s přilehlou účelovou komunikací je stanice spojena „lesní cestou“.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V blízkosti stanice se nenachází zastávka VHD.

Zabezpečovací zařízení

Dopravna je na tratích s provozem dle D3 – dirigující dopravna Volary, výhybky jsou vybaveny samovratnými přestavníky.

Organizace vlakové dopravy

Na zaústěných tratích je taktový grafikon umožňující pravidelný plán obsazení staničních kolejí. Určení kolejí pro vlakové cesty je následující: kolej 1 ... vjezd ze směru Volary, odjezd směr Nové Údolí, kolej 2 ... vjezd ze směru Nové Údolí, odjezd směr Volary, kolej 3 vjezd/odjezd směr České Budějovice.

Zhodnocení zkoumané lokality

Podoba popisování dopravní jednoznačně ukazuje na snahu maximálního možného zvýšení komfortu cestování při minimálních vložených investičních prostředcích. Nejvýznamnějším přínosem je zvýšení nástupní hrany na 550 mm nad TK a zřízení jednoho ústředního úroňového přístupu pro cestující. Ke zkrácení staničních provozních intervalů došlo instalací samovratných přestavníků. Nedostatkem je plošnou výměrou nevyhovující pobytový prostor pro cestující. Veranda teoreticky poskytuje zázemí pro 100 cestujících,

praktická kapacita její plochy je snížena částečně záborem prostoru zahrádkou místního občerstvení (1/3 plochy), částečně též vysokým procentem cestujících s jízdními koly.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Výpravní budova, krytá veranda



Obrázek 2: Ústřední úrovněový přechod



Obrázek 3: Úroňová nástupiště



Obrázek 4: Celkový pohled (ze směru Nové Údolí)



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

Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

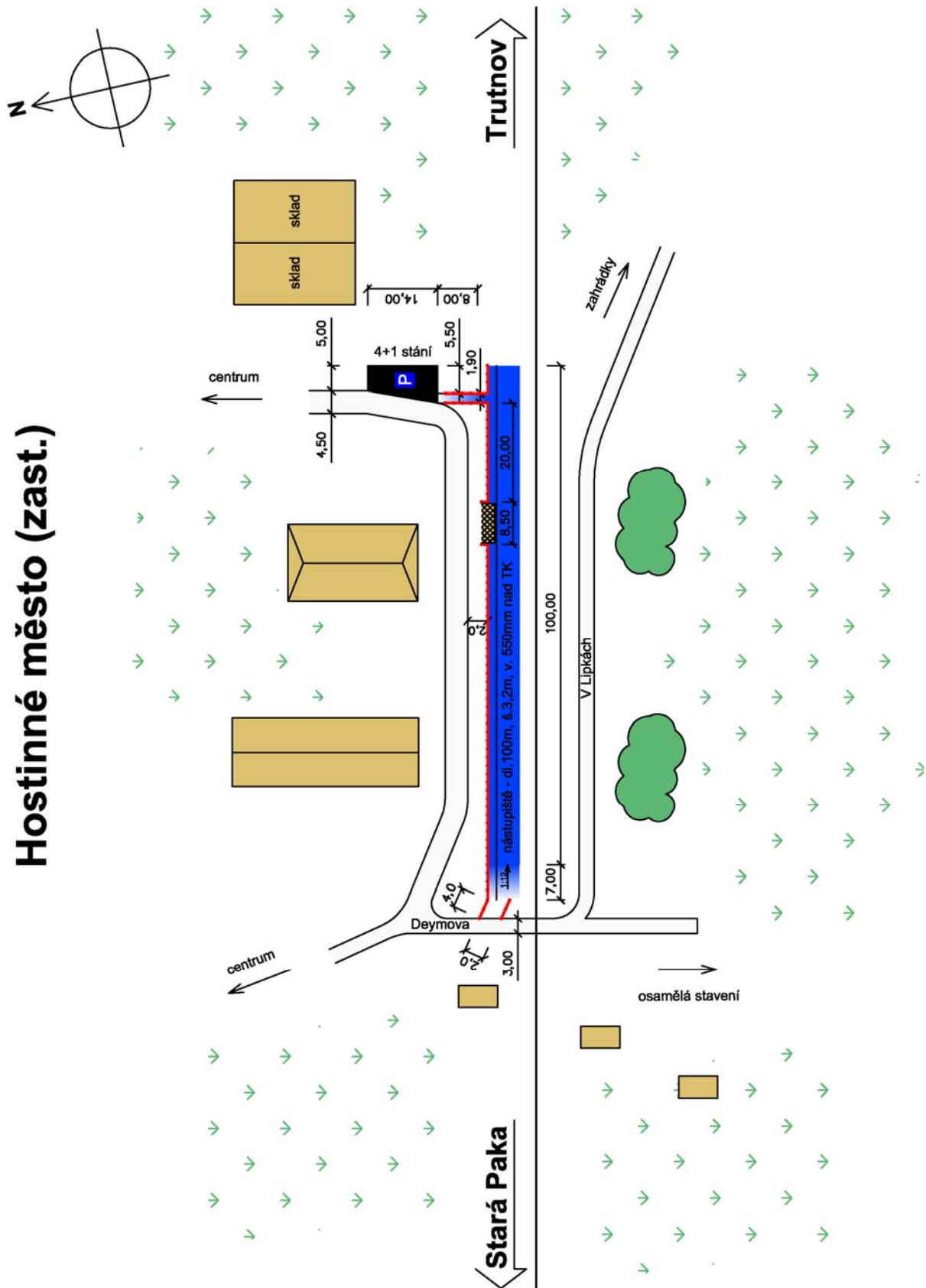
KATALOGOVÝ LIST č. 3

HOSTINNÉ město

KATALOGOVÝ LIST č. 03			
HOSTINNÉ MĚSTO			
Poloha	<i>Královehradecký kraj, západně od Trutnova</i>		
Staničení	<i>km 106,030 č. 510 A dle TTP žel. trať č. 040 Chlumec nad Cidlinou – Trutnov dle KJŘ</i>		
Druh	<i>zastávka</i>		
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: E – Zastávka nezajišťuje odbavení cestujících ani jejich zavazadel. nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění		
Dopravní koleje	<i>1 (z toho kusých: 0)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>0</i>		
Nástupiště	počet nástupišť a současně nástupních hran: 1 <i>u traťové koleje ... vnější, dl. 100 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano, vč. madel a vodících tyčí pro vozíčkáře na přístupových rampách</i>		
Přístup na nástupiště	šikmé rampy ... 2, šířka rampy 2 m bezbariérový přístup k přístřešku: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano , oběma šikmými rampami		
Zařízení pro nákladní přepravu	---		
Zařízení pro cestující	<i>přístřešek přímo na nástupišti s mobiliárem</i>		
Informační systém	<i>staniční rozhlas není vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>		
Přednádraží	průjezdné uspořádání parkoviště: vyznačeno vodorovným i svislým dopravním značením pro 5 os. automobilů, z toho 1 vyhrazené místo pro osoby se sníženou schopností a orientace zastávky ostatní VHD: nejsou		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>žel. zastávka je určena pro přímý pěší přístup do centra města a pro cestující, kteří přijedou IAD</i>		
Počet zast. vlaků os. dopravy v GVD – směr	<i>pracovní den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Trutnov</i>	<i>19</i>	<i>16</i>	<i>15</i>
<i>Kunčice n. L.</i>	<i>18</i>	<i>16</i>	<i>15</i>
Popisovaný stav k	<i>červenec 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ ZASTÁVKY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/

Hostinné město (zast.)



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

Vlastní zastávku tvoří vnější nástupiště dl. 100 m konstrukce typu SUDOP s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK a volnou šířkou 3 m (tj. nejmenší možnou). Kryt plochy nástupiště je tvořen konzolovými deskami KS 230 s varovným pásem a zámkovou dlažbou. Hrana nástupiště je doplněna vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a na opačné straně od koleje je osazena ocelovým zábradlím.

Přístup pro cestující

Přístup na nástupiště pro cestující je zajištěn dvěma rampami – z čela nástupiště (u železničního přejezdu) a z boku (od parkoviště). Pohyb cestujících na invalidním vozíku po rampě výrazně usnadňuje dvojice madel (spodní a horní) upevněných na zábradlí.

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

Před nepřízní počasí chrání cestující přístřešek obdélníkového průřezu dl. 7 m se zaoblenou střechou, z jedné delší strany zcela otevřený a ze zbývajících stran z průhledných stěn s vodorovným bílým varovným pruhem.

Přednádraží

Prostor přednádraží je tvořen přilehlým parkovištěm, které (i když tak není přímo označeno) plní úlohu parkoviště typu P&R. Kapacita pět osobních vozidel (z toho jedno místo pro osoby s tělesným postižením) se jeví v tomto případě jako optimální.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Primárně se nepředpokládá přestup na jiný druh VHD – počítá se téměř výhradně s peším, příp. cyklistickým přístupem cestujících na zastávku.

Zabezpečovací zařízení

Trať je řízena dle předpisu D2 pomocí telefonického dorozumívání.

Organizace vlakové dopravy

Na jednokolejně neelektrifikované železniční trati č. 040 Chlumeck n. Cidl. – Trutnov hl. n. byly v GVD 2007/2008 a jsou i v GVD 2008/2009 vedeny ve dvouhodinovém taktu spěšné vlaky Trutnov hl. n. – Stará Paka – Chlumeck n. Cidl. (– Velký Osek – Kolín v GVD 2008/2009) a zpět a osobní vlaky Trutnov hl. n. – Kunčice n. Labem – Vrchlabí a zpět. Obě kategorie vlaků osobní dopravy zastavují v Hostinném jak na nádraží, tak na zastávce, čímž je maximálně využito potenciál železniční osobní dopravy pro obsluhu celého města.

Zhodnocení zkoumané lokality

Železniční zastávka v Hostinném vznikla v roce 2006 souběžně s výměnou blízkého mostu přes Labe. Zast. Hostinné město je situována u ul. Deymova pouze cca 200 metrů od Náměstí (nám. 1. máje). Hlavním cílem jejího zřízení bylo zlepšit dostupnost osobní železniční dopravy z centra města. Obsluha města Hostinné železniční dopravou byla totiž do té doby zajišťována pouze ze žst. Hostinné, které se nachází v jihovýchodní části města a které má význam především pro blízké Sídliště a místní část Podháj.

Kromě základní skutečnosti, že se podstatně zlepšila dopravní obsluha města železniční dopravou, je možné na zast. Hostinné město pozitivně hodnotit zřízení přilehlého parkoviště, přístup na nástupiště ze dvou stran a madla na rampách, usnadňující pohyb cestujících na invalidním vozíku. Zastávce ještě schází vybavení elektronickým

informačním systémem nebo rozhlasem, které by cestující informovaly o aktuální situaci v provozu vlaků osobní dopravy, a stojanem na jízdní kola, nejlépe zastřešeným.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Přístup čelní rampou na vnější nástupiště



Obrázek 2: Celkový pohled na nástupiště s přístřeškem



Obrázek 3: Celkový pohled na nástupiště



Obrázek 4: Boční rampa na nástupiště a parkoviště



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

Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 4

JABLONECKÉ PASEKY

KATALOGOVÝ LIST č. 04			
JABLONECKÉ PASEKY			
Poloha	<i>Liberecký kraj, východně od Jablonce nad Nisou</i>		
Staničení	<i>km 16,346 č. 548 B dle TTP žel. trať č. 036 Liberec – Harrachov dle KJŘ</i>		
druh	<i>zastávka a závorářské stanoviště, zaústění vlečky</i>		
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění		
Dopravní koleje	<i>1 (z toho kusých: 0)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>1 (vlečková kolej)</i>		
Nástupiště	obecně: vnější nástupiště s výškou nást. hrany 300 mm nad TK a úrovněným přístupem počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 1 <i>I. u kol. 1 ... dl. 60 m, šířka 3,3 m, výška nást. hrany 300 mm nad TK</i> prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ne		
Přístup na nástupiště	<i>vnější nástupiště plynule navazuje na přednádražní prostor</i> bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano		
Zařízení pro nákladní přepravu	<i>zapojena vlečková kolej</i>		
Zařízení pro cestující	<i>přístřešek není, čekárna s osobní pokladnou</i>		
Informační systém	<i>rozhlas není</i> <i>vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>		
Přednádraží	hlavové uspořádání – obratiště autobusů parkoviště: není zastávky ostatní VHD: nástupní a výstupní		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>přestup „hrana – hrana“ na šíři nástupiště</i>		
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>prac den.</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Tanvald</i>	<i>26</i>	<i>26</i>	<i>26</i>
<i>Liberec</i>	<i>26</i>	<i>26</i>	<i>25</i>
Popisovaný stav k	<i>srpen 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ ZASTÁVKY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V zastávce a závorářském stanovišti Jablonecké Paseky se nachází jednostranné nástupiště šíře 3,3 m ve své nejužší části s výškou nástupní hrany 300 mm nad temenem kolejnice a délkou 60 m. Nástupní hrana je zpevněná tvořená tvárnicemi Tischer, plochu nástupiště tvoří zámková dlažba. Na protilehlé straně se nachází zastávka autobusových linek MHD č. 9 a 14. Touto úpravou vznikl přestupní uzel tzv. typu „hrana – hrana“, který umožňuje cestujícím bezešvou cestu mezi vlakem a linkami MHD Jablonec nad Nisou. Vodicí prvky pro osoby se sníženou schopností orientace nejsou zřízeny.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště, jež navazuje bezprostředně na chodník okolo budovy závorářského stanoviště, je bezbariérový.

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

Pobytový prostor pro cestující tvoří čekárna u výdejny jízdenek, vnější zastřešený vyčkávací prostor není zřízen.

Přednádraží

V přednádraží hlavového typu se nachází obratiště autobusových linek MHD s výstupní a nástupní zastávkou.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Jablonecké Paseky jsou přestupním uzlem „hrana – hrana“ mezi vlakem a MHD Jablonec nad Nisou, nejkratší přestupní vzdálenost je 5 m.

Zabezpečovací zařízení

Z dopravního hlediska jde o závorářské stanoviště, na trati probíhá telefonický způsob zabezpečení jízdy vlaku.

Zhodnocení zkoumané lokality

Popisovaný přestupní bod je názornou ukázkou jednoduchého zvýšení komfortu přepravy pro cestující využívající vlak s vazbou na MHD. Úpravou přednádražního prostoru vznikl přestup „hrana – hrana“ a zřízením obratiště mohly být k vlakové zastávce prodlouženy autobusové linky MHD. Po koncepční stránce je vše v pořádku, vlastní provedení však vykazuje technické nedostatky. Nástupní hrana je pouze výšky 300 mm nad temenem kolejnice, což je v rozporu se současnými požadavky. Poloměr autobusového obratiště je nevyhovující, a tak vozy standardní délky nejsou schopny zajíždět až k chodníkové obrubě, z čehož plyne neopodstatněná bariéra (chodník – vozovka – vozidlo) při přestupu vlak – bus. Tento fakt významně snižuje jinak celkově dobrý dojem z celkového řešení. V zastávce je postrádán vnější přístřešek, neboť lze očekávat, že po zřízení dálkově ovládaného přejezdového zabezpečovacího zařízení zůstane zastávka komerčně neobsazena a čekárna bude uzavřena. Nejspíše v tomto okamžik bude třeba zřídit krytou verandu či zastávkový přístřešek dostatečné plochy sloužící pro vyčkávání jak na vlak, tak spoj MHD.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Celkový pohled na přestupní bod



Obrázek 2: Nástupní zastávka MHD



Obrázek 3: Poloha autobusu dl. 12 m v nástupní zastávce



Obrázek 4: Detail obratiště autobusů



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

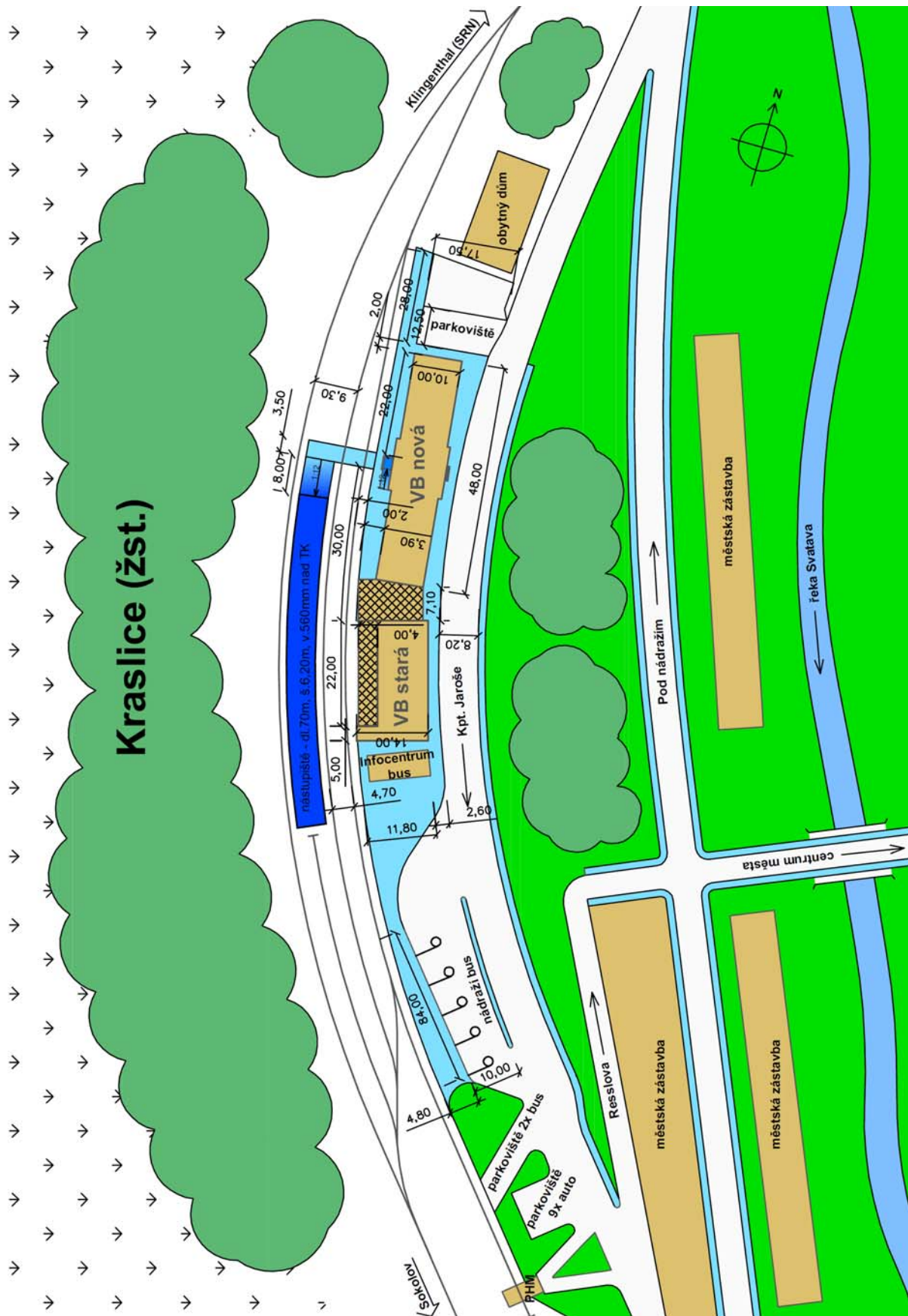
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 5

KRASLICE

KATALOGOVÝ LIST č. 05						
KRALICE						
Poloha	Karlovarský kraj, 20 km severozápadně od Sokolova					
Staničení	km 23,655 č. 725A dle TTP žel. trať č. 145 Sokolov – Kraslice - Zwotental dle KJŘ					
Druh	mezilehlá stanice					
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - Stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění					
Dopravní koleje	2 (z toho kusých: 0)					
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	3 (z toho kusých: 2)					
Nástupiště	obecně: nástupiště s výškou nást. hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 2 I. mezi kol. 1 a 4 ... dl. 70 m, šířka 6,20 m, výška nást. hrany 560 mm nad TK prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: nejsou					
Přístup na nástupiště	úrovnové přechody ... 1, šířka přechodu 3,50 m vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 12,3 m bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano, pomocí šikmé rampy 1:12					
Zařízení pro nákladní přepravu	není; ve stanici je čerpací stanice PHM					
Zařízení pro cestující	přístřešek v podobě kryté verandy okolo původní, dnes nepoužívané, výpravní budovy – 22,0x4,0+14,0x7,10 m, čekárna, WC, občerstvení					
Informační systém	staniční rozhlas, vývěsky s příjezdy a odjezdy					
Přednádraží	průjezdné uspořádání – pozemní komunikace parkoviště: 12,5x17,5 m, severně stranou od VB zastávky ostatní VHD: ano, autobusové nádraží s infocentrem					
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	23 m, 0:30 min					
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	prac. den		sobota		neděle	
	RL	RZ	RL	RZ	RL	RZ
Zwotental	Os:18	Os:18	Os:18	Os:18	Os:19	Os:19
Sokolov	Os:17	Os:18	Os:14	Os:14	Os:14	Os:14
	RL – rekreační léto, RZ – rekreační zima					
Popisovaný stav k	srpen 2008					

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V žst. Kraslice je jedno oboustranné úrovňové nástupiště (se dvěma nástupními hranami) mezi dopravními kolejemi č. 1 a 4. Konstrukce nástupních hran je z tvárníc Tischer, vlastní vnitřní pochozí těleso nástupiště je vysypáno jemnou šterkovou drtí. Výška nástupní hrany nad temenem kolejnice dosahuje hodnoty 560 mm nad TK. Nástupiště má šířku 6,2 m a je napojeno úrovňovým přechodem o šířce 3,5 m (částečně tvořeno panelovými bloky, částečně zámkovou dlažbou, částečně šterkovým zásypem) na zadlážděný prostor obklopující výpravní budovu, který leží výškově takřka v úrovni temene kolejnice. Přístup do budovy je umožněn prostřednictvím dvou schodů či šikmé rampy o sklonu 1:12. Nedostatkem je absence jakýchkoliv vodicích a bezpečnostních prvků pro osoby se sníženou schopností orientace.

Přístup pro cestující

Nástupiště je přístupné pomocí šikmé rampy 1:12 a nezabezpečeného úrovňového přechodu.

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

U nástupiště se nepočítá s pobytovou funkcí, není proto vybaveno přístřeškem. Nechybí ovšem lavičky a odpadkové koše. Zákaz vstupu cestujících do kolejiště před zastavením vlaku není zdůrazněn. K nouzovému vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží krytá veranda okolo staré, již nevyužívané, výpravní budovy o rozměrech 4,0x22,0+7,1x14,0 m², tj. o celkové ploše 187,4 m². Ze služeb pro cestující veřejnost je zde osobní pokladna, čekárna, WC a občerstvení.

Přednádraží

Průjezdným prostorem přednádraží vede místní komunikace s pravidelným vjezdem motorových vozidel, jejíž šířka umožňuje ve směru do centra i podélné stání automobilů. Vyhrazená parkovací plocha 12,5x17,5 m² se nalézá severně od výpravní budovy. Další parkoviště pro 9 osobních automobilů a dva autobusy leží jižně od autobusového nádraží v prostoru před čerpačí stanicí PHM, netypicky společnou pro silniční i železniční vozidla.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V blízkosti stanice se nachází autobusové nádraží s pěti odjezdovými stáními, odstavným stáním pro čtyři autobusy a informačním systémem.

Zabezpečovací zařízení

Dopravna je na trati s provozem dle D2. Stanice je vybavena vjezdovými i odjezdovými návěstidly. Výhybky jsou vybaveny samovratnými přestavníky.

Organizace vlakové dopravy

Na zaústěných tratích je taktový grafikon umožňující pravidelný plán obsazení staničních kolejí. Určení kolejí pro vlakové cesty je následující: kolej 1 ... vjezd ze směru Zwotental (SRN), odjezd směr Sokolov, kolej 4 ... vjezd ze směru Sokolov, odjezd směr Zwotental (SRN).

Zhodnocení zkoumané lokality

Podoba popisované dopravní jednoznačně ukazuje na snahu maximálního možného zvýšení komfortu cestování při minimálních vložených investičních prostředcích. Nejvýznamnějším

přínosem je zvýšení nástupní hrany na 560 mm nad TK u oboustranného centrálního nástupiště a zřízení jednoho ústředního úrovněvého přístupu pro cestující. Ke zkrácení staničních provozních intervalů došlo instalací samovratných přestavníků. Nedostatkem je absence bezpečnostních prvků pro osoby se sníženou schopností orientace. Kladem je relativně vyhovující návaznost na prostor autobusového nádraží (cca 100 m), nicméně i tu by bylo možné řešit úplně bezbariérově, čehož zde, ke škodě věci, stoprocentně dosaženo nebylo.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Úrovňové nástupiště



Obrázek 2: Úrovňový přechod



Obrázek 3: Sokolovské zhlaví a v sousedství ležící autobusové nádraží



Obrázek 4: Celkový pohled (ze směru Zwotental)



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

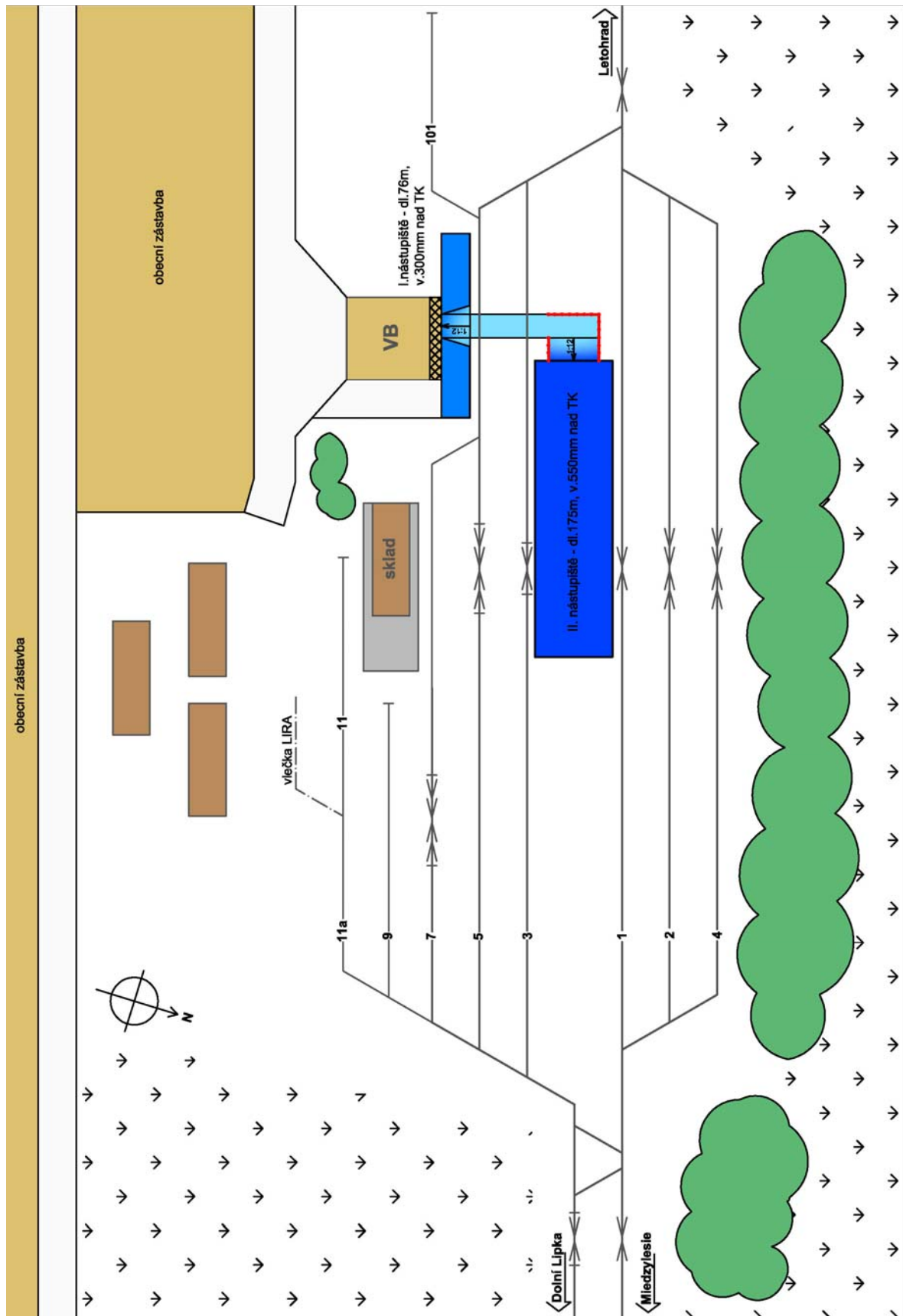
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 6

LICHKOV

KATALOGOVÝ LIST č. 06			
LICHKOV			
Poloha	<i>Pardubický kraj, severovýchodně od Ústí nad Orlicí</i>		
Staničení	<i>km 95,138 = 110,817 č. 512 A a č. 512 B dle TTP žel. trať č. 021 Týniště nad Orlicí – Štítý dle KJŘ pohraniční přechodová stanice do Polska (manažer infrastruktury: PLK)</i>		
Druh	<i>odbočná stanice</i>		
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: B – Stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek + odbavení cestujících na Slovensko včetně místenek. nákladní přeprava: M – výpravní oprávnění pro vozové zásilky pro vnitrostátní i mezinárodní přepravu		
Dopravní koleje	<i>6 (z toho kusých: 0; z toho dopravní jen z jedné strany: 1)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>4 (z toho kusých: 3; z toho manipulační jen z jedné strany: 1) manipulační kolej č. 101 slouží středisku správy a údržby tratí vlečka LIRA (t.č. mimo provoz)</i>		
Nástupiště	počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 3 I. u kol. č. 5 ... vnější, dl. 76 m s přerušenou nást. hranou pro přechod na nástupiště č. II, výška nást. hrany 300 mm nad TK II. mezi kol. č. 1 a 3 ... oboustranné s úrovnovým přístupem, dl. 175 m, šířka 6,1 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na obou nástupištích, vodící prvky postrádá úrovnový přechod		
Přístup na nástupiště	úrovnové přechody ... 1, šířka přechodu cca 2 m bezbariérový přístup do prostoru verandy a budovy: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano, nástupiště č. I ve stejné úrovni jako veranda a budova, na nástupiště č. II pomocí šikmé rampy 1:12 se zadržím na obou stranách		
Zařízení pro nákladní přepravu	<i>volná skládka a boční rampa se skladištěm, obrysnice</i>		
Zařízení pro cestující	<i>přístřešek v podobě kryté verandy u výpravní budovy, čekárna nástupiště č. II bez zastřešení i přístřešku</i>		
Informační systém	<i>staniční rozhlas vývěsky s příjezdy a odjezdy výňatek z knižního jízdního řádu</i>		
Přednádraží	hlavové uspořádání parkoviště: není vyznačeno, ale prostor přednádraží to umožňuje zastávky ostatní VHD: nejsou		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>nejbližší zastávka autobusové VHD se nachází na silnici č. II/312 v centru obce u obecního úřadu, vzdálená pěší chůzí cca 300 m</i>		
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>pracovní den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Dolní Lipka</i>	<i>11</i>	<i>10</i>	<i>11</i>
<i>Letohrad</i>	<i>11</i>	<i>7</i>	<i>8</i>
<i>Międzylesie (PLK)</i>	<i>t.č. nejede</i>		
Popisovaný stav k	<i>srpen 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V žst. Lichkov vzniklo v místě zrušené koleje č. 2 oboustranné nástupiště (II.) s úrovnovým přístupem délky 175 m a výšky 550 mm nad TK. Jako kryt tohoto nástupiště jsou použity konzolové nástupištní desky typu SUDOP doplněné zámkovou dlažbou. Povrch vnějšího nástupiště č. I. (před výpravní budovou, u koleje č. 5) byl při rekonstrukci upraven tak, že až k pevné hraně z tvárnice TISCHER, které ukončují plochu mezi výpravní budovou a kolejištěm (zakrytou částečně verandou), byla položena zámková dlažba. Dále bylo u nástupiště I. zrušeno jedno přerušování nástupní hrany k přechodu přes kolej, ale druhé přerušování hrany, sloužící pro přístup na přechod na II. nástupiště, bylo ponecháno. Obě nástupiště jsou doplněna vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace.

Přístup pro cestující

Pro přístup cestujících na II. nástupiště je toto na svém západním čele opatřeno šikmou rampou snižující se k ploše, opatřené zámkovou dlažbou, v úrovni temene kolejnice a bezprostředně navazující na přechod přes koleje č. 3 a 5 (nové číslování kolejí) celopryžové konstrukce. Čelní rampa i vyčkávací plocha před přechodem jsou opatřeny ze všech stran zábradlím a tabulemi s varovným nápisem „POZOR VLAK!“.

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

Oboustranné nástupiště (II.) není zastřešené, neboť se na něm nepočítá s plněním dlouhodobé pobytové funkce. I. nástupiště je částečně zakryto přístřeškem u výpravní budovy. Ze služeb pro cestující veřejnost je zde kiosek, čekárna, WC.

Přednádraží

Prostor přednádraží je tvořen rozšířením místní komunikace a dále parkovištěm pro cca 10 automobilů.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Do prostoru přednádraží nezajíždí autobusy pravidelné linkové VHD.

Zabezpečovací zařízení

Součástí elektrizace tratě Letohrad – Lichkov je dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení ze žst. Lichkov, která tak bude sloužit jako regionální dispečerské pracoviště. Ve všech rekonstruovaných stanicích bude vybudováno integrované telekomunikační zařízení, hodinové zařízení, rozhlas pro cestující, místní radiový systém a radiový systém pro potřebu údržby trakčního vedení.

Organizace vlakové dopravy

Se zahájením platnosti GVD 2008/2009 došlo k úpravě organizace osobní dopravy v okolí Lichkova tak, že vlaky kategorie osobní nebo spěšný vlak jsou vedeny v elektrické trakti z Ústí n. Orł., případně z Letohradu do Lichkova (a zpět), kde na ně navazují vlaky kategorie osobní vlak v motorové trakti do Králík a Štítů (a zpět), z nichž je možno někdy v Dolní Lipce přestoupit na vlaky kategorie osobní vlak jedoucí do Hanušovic (a zpět). Dále projíždí Lichkovem dva páry rychlíků Praha – Wrocław, které se zde nepotkají s více než jedním osobním vlakem. Z toho plyne, že standardně bude využíváno pouze druhé nástupiště s dvěma nástupními hranami. Pro vlaky nákladní dopravy bez manipulace slouží dopravní koleje č. 2 a 4.

Zhodnocení zkoumané lokality

Odbočná žst. Lichkov se nachází na pomezí Čech a Moravy při státní hranici s Polskem a jsou do ní zaústěny tři jednokolejné tratě – z Letohradu, Hanušovic a z polského Międzylesie. Pro trať vedoucí do sousedního státu je Lichkov pohraniční přechodovou stanicí, ale protože jsou obě země součástí Schengenského prostoru, není ve stanici potřeba žádných úprav pro hraniční kontrolu osob nebo zboží – zabezpečovací i sdělovací zařízení je propojeno s vybavením polského provozovatele dráhy. Stanice Lichkov byla zahrnuta do této publikace i přesto, že je zařazena do transevropské dopravní sítě (TEN-T). Leží totiž na koridoru C 59 dohody AGTC (Česká Třebová – Ústí nad Orlicí – Letohrad – Lichkov – Międzylesie – Kłodzko – Wrocław), a tak mezinárodní rozměr se této trati týká především v nákladní dopravě.

Trať Letohrad – Lichkov – st. hranice s Polskem prochází celkovou rozsáhlou rekonstrukcí, jejímž cílem je především elektrizace tohoto úseku stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, a vytvoření tak uceleného úseku koridoru AGTC/TEN-T s trolejovým vedením. Od 15.08.2007 do 30.06.2009 probíhá tzv. 1. stavba tohoto projektu, který zahrnuje také předelektrizační úpravy, vč. úprav nástupišť na všech stanicích a zastávkách. Dne 20.11.2008 byl mezi Letohradem a st. hranicí za Lichkovem slavnostně zahájen provoz v elektrické trakci.

Podle příkladu Lichkova je možno soudit, že využití oboustranného nástupiště s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK s úroňovým přístupem je za specifických podmínek výhodné i na tratích evropského železničního systému. Z hlediska bezpečnosti lze v žst. Lichkov vyzdvihnout řešení přístupu z II. nástupiště k přechodu přes koleje – zábradlí, varovné tabule.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Výpravní budova, krytá veranda



Obrázek 2: Vnější nástupiště č. I



Obrázek 3: Nástupiště č. II (oboustranné s úroňovým přístupem)



Obrázek 4: Přístup na nástupiště č. II



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

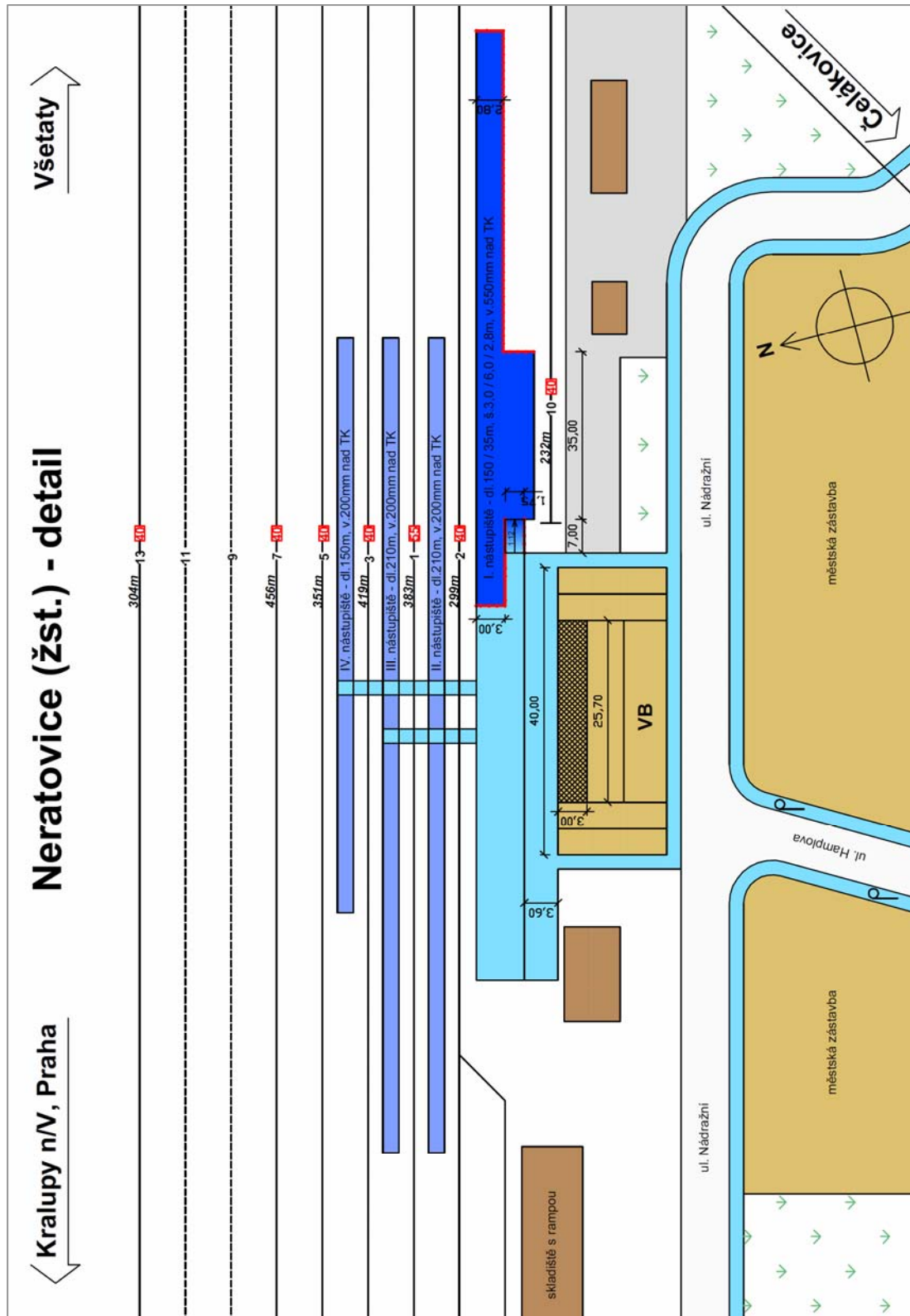
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 7

NERATOVICE

KATALOGOVÝ LIST č. 07			
NERATOVICE			
Poloha	<i>Středočeský kraj, severně od Prahy</i>		
Staničení	<i>km 34,350 = 17,864 = 15,000 č. 537, č. 532A a č. 532C dle TTP žel. tratě č. 070 Praha - Turnov, č. 092 Neratovice - Kralupy n.V. a č. 074 Čelákovice - Neratovice 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	<i>11 (z toho kusých: 3)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>12 (z toho kusých: 7), vlečkové koleje Spolana, Lachema</i>		
Nástupiště	obecně: úroňňová nástupiště s výškou nást. hrany 200 mm na TK a jedno nástupiště s výškou nást. hrany 550 mm nad TK a úroňňovým přístupem počet nástupišť: 4 počet nástupních hran: 5 I. mezi kol. 2 a 10 ... dl. 150, resp. 35 m, šířka 2,8, resp. 6 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK, jazykové II. u kol. 1 ... dl. 210 m, šířka 1,45 m, výška nást. hrany 200 mm nad TK III. u kol. 3 ... dl. 210 m, šířka 1,45 m, výška nást. hrany 200 mm nad TK IV. u kol. 5 ... dl. 150 m, šířka 1,45 m, výška nást. hrany 200 mm nad TK, prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: pouze na nástupišti č. I, bez návaznosti na zbytek stanice		
Přístup na nástupiště	úroňňové přechody ... 2, pouze na úroňňová nástupiště vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 20m II. ... 13m III. ... 18m IV. ... 23m bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: není bezbariérový přístup na nástupiště: č. I - pomocí šikmé rampy 1:12		
Zařízení pro nákladní přepravu	<i>rampa boční</i>		
Zařízení pro cestující	<i>osobní pokladna, vnitřní čekárna, přístřešek 25,7 x 3,0 m, WC</i>		
Informační systém	<i>staniční rozhlas, vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>		
Přednádraží	průjezdné uspořádání – místní komunikace bez omezení vjezdu parkoviště: není zastávky ostatní VHD: autobusová linka PID č. 351		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>50 m</i>		
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Praha</i>	<i>Os: 16, Sp: 2, R: 7</i>	<i>Os: 12, R: 7</i>	<i>Os: 11, R: 7</i>
<i>Turnov</i>	<i>Os: 20, Sp: 1, R: 6</i>	<i>Os: 13, Sp: 1, R: 6</i>	<i>Os: 12, Sp: 1, R: 6</i>
<i>Kralupy n. V.</i>	<i>Os: 14</i>	<i>Os: 8</i>	<i>Os: 8</i>
<i>Čelákovice</i>	<i>Os: 12</i>	<i>Os: 7</i>	<i>Os: 7</i>
Popisovaný stav k	<i>prosinec 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V železniční stanici Neratovice se nacházejí čtyři nástupiště s pěti nástupištními hranami. Nástupiště č. I mezi dopravními kolejemi č. 2 a č. 10 (kusá) je jazykové s nástupištními hranami o délkách 150 a 35m, přičemž delší hrana přiléhá ke koleji č. 2. V úseku s oběma nástupištními hranami je šířka nástupiště 6,0 m, zatímco konec přiléhající pouze k jedné koleji je široký 2,8 m. Výška nástupiště je v celém rozsahu 550 mm nad temenem kolejnice. Konstrukce nástupiště je typu „SUDOP“. Nástupiště je doplněno vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace. Prostor pro umístění nástupiště vznikl vytržením manipulační koleje č. 4, vedoucí před výpravní budovou. Ostatní nástupiště (č. II, III a IV) byla při rekonstrukci ponechána v původním stavu a jsou úrovněvá s tvárnici „Tischer“ o délkách 210, resp. 150 m a výškou cca 200 mm nad temenem kolejnice.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště č. I je zajištěn pomocí šikmé rampy 1:12, která se nachází těsně vedle výpravní budovy. Na ostatní nástupiště je příchod umožněn dvěma souběžnými přechody před výpravní budovou, přičemž pouze jeden zasahuje až k nejbližšímu nástupišti č. IV.

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 25,7 x 3,0 m, tj. plochy 77,1 m². Uvnitř výpravní budovy se kromě čekárny nachází také osobní pokladna a toalety.

Přednádraží

Prostor přednádraží je vymezen blízkým okolím křižovatky ulic Nádražní a Hamplova. V tomto prostoru se nenachází žádné oficiální parkoviště a motoristé využívají k parkování okraje zmíněných ulic. U výpravní budovy je umístěn stojan na jízdní kola. V přednádraží se také nachází restaurace a stánek s občerstvením.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Na kraji Hamplovy ulice leží zastávka autobusové linky Pražské integrované dopravy č. 351 (Praha, Letňany - Libiš, Spolana). Doba pěšího přesunu při přestupu mezi vlakem a autobusem nepřesahuje tři minuty.

Zabezpečovací zařízení

Ve stanici je instalováno elektromechanické zabezpečovací zařízení. V přilehlých úsecích na trati Praha – Turnov je provoz zabezpečen pomocí automatického hradla, zatímco na tratích do Kralup a Čelákovic funguje telefonické dorozumívání.

Organizace vlakové dopravy

Na trati Praha – Turnov je zaveden taktový grafikon. Přiřazování vlaků k nástupním hranám musí dbát bezpečnosti cestujících, kteří se pohybují po úrovněvých přechodech. Výrazným problémem je zajištění vlaků od Čelákovic úvratí přes turnovské zhlaví.

Zhodnocení zkoumané lokality

Současný stav železniční stanice Neratovice představuje mírné zlepšení komfortu pro cestující, byť je nové nástupiště s nástupištní hranou ve výšce 550 mm na temenem kolejnice využíváno převážně osobními vlaky do Čelákovic. Rekonstrukce však byla provedena tak, že nezabraňuje případnému úplnému odstranění úrovnových nástupišť a jejich nahrazení modernějšími konstrukcemi. Otázkou však zůstává účelnost investice, tj. pravidelné využití oboustranného nástupiště. V době konání průzkumu byly ke zmíněnému nástupišti přistavovány pouze vlaky směr Čelákovice, přestože se doslova nabízí jeho využití i pro vlaky směr Praha nebo Mladá Boleslav. Úpravami nedotčen je přednádraží prostor, kde chybí dostatek parkovacích míst a působí celkově nepřívětivým dojmem.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Celkový pohled



Obrázek 2: Nástupiště č. I



Obrázek 3: Úrovňové přechody na nástupiště č. II, III a IV



Obrázek 4: Prostor před výpravní budovou



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

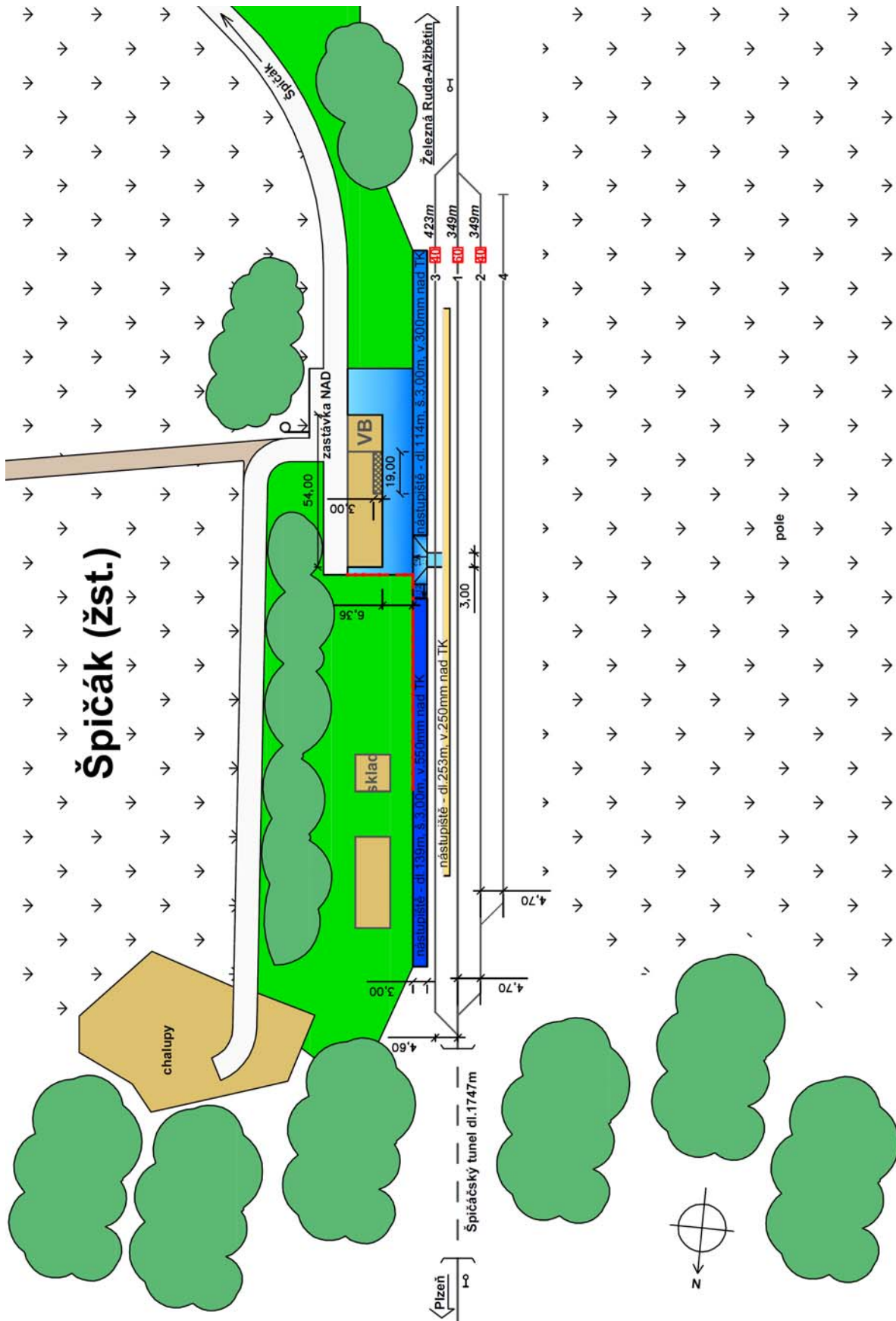
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 8

ŠPIČÁK

KATALOGOVÝ LIST č. 08						
ŠPIČÁK						
Poloha	Plzeňský kraj, 35 km jihozápadně od Klatov					
Staničení	km 7,521 č. 711B dle TTP žel. trať č. 183 Plzeň – Železná Ruda dle KJŘ					
Druh	mezilehlá stanice – dopravní D3					
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - Stanice zajišťuje odbavení cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění					
Dopravní koleje	3 (z toho kusých: 0)					
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	1 (z toho kusých: 1)					
Nástupiště	obecně: nástupiště s výškou nást. hrany 550 mm nad TK a úrovněm přístupem počet nástupišť: 2 počet nástupních hran: 3 I. severní část u kol. 3 ... dl. 139 m, šířka 3,0 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK I. jižní část u kol. 3 ...dl. 114 m, šířka 3,0 m, výška nást. hrany 300 mm nad TK II. u kol. 1 ... dl. 253 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK, sypané prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupišti I., vodící prvky postrádá úrovněový přechod					
Přístup na nástupiště	úrovněové přechody ... I, šířka přechodu 3,0 m vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... 6,4 m II. ... 12,7 m bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano, pomocí šikmé rampy 1:12					
Zařízení pro nákladní přepravu	není					
Zařízení pro cestující	přístřešek v podobě kryté verandy – 19,0x3,0 m, čekárna, WC, restaurace					
Informační systém	dálkově ovládaný staniční rozhlas z žst. Železná Ruda-Alžbětín vývěsky s příjezdy a odjezdy					
Přednádraží	hlavové uspořádání – pozemní komunikace parkoviště: není zastávky ostatní VHD: ano, pouze NAD					
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	15 m, 0:30 min					
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	prac. den		sobota		neděle	
	RL+RZ	mimo	RL+RZ	mimo	RL+RZ	mimo
Železná Ruda-Alžbětín	Os: 14 R: 2	Os: 11 R: 2	Os: 14 R: 3	Os: 9 R: 3	Os: 14 R: 3	Os: 9 R: 3
Plzeň	Os: 5 R: 3	Os: 5 R: 3	Os: 4 R: 3	Os: 4 R: 3	Os: 4 R: 3	Os: 4 R: 3
	RL – rekreační léto, RZ – rekreační zima					
Popisovaný stav k	srpen 2008					

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V dopravě D3 Špičák jsou dvě nástupiště se třemi nástupními hranami (I. nástupiště je rozděleno rampou k úrovnovému přechodu na dvě hrany o různých výškách nad TK). Nástupiště č. I u dopravní koleje č. 3 je jednostranné, nástupiště č. II u koleje č. 1 je také jednostranné. Konstrukce I. nástupiště je typu „SUDOP“, výška nástupní hrany nad temenem kolejnice se v jeho jednotlivých částech liší – severní část o délce 139 m má výšku 550 mm nad TK, jižní část o délce 114 m má výšku 300 mm nad TK. Nástupiště č. I má šířku 3,0 m a plynule přechází v prostor před výpravní budovou. Nástupiště č. II je pouze sypané a bez jediné pevné nástupní hrany. Severní část I. nástupiště je doplněna vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace, jižní část má pouze dlažbu o jiných vizuálních a akustických vlastnostech. Takové prvky se již nenalézají na přechodu k nástupišti č. II.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště I. je plynule od výpravní budovy (nalézá se ve stejné úrovni), nástupiště II. je přístupné pomocí šikmé rampy 1:12 a nezabezpečeného úrovnového přechodu.

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

U nástupišť se nepočítá s pobytovou funkcí, nejsou proto vybavena přístřeškem a lavičkami. Zákaz vstupu cestujících do kolejiště před zastavením vlaku není zdůrazněn. K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží krytá veranda výpravní budovy o rozměrech 3,0 x 19,0 m², tj. plochy 57,0 m². Ze služeb pro cestující veřejnost je zde osobní pokladna, čekárna, WC a restaurace.

Přednádraží

Do prostoru přednádraží je umožněn vjezd motorových vozidel, parkovací plochy zde nejsou.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

V blízkosti stanice se nachází zastávka VHD – využívaná pro NAD.

Zabezpečovací zařízení

Dopravna je na trati s provozem dle D3 – dirigující dopravna Železný Ruda-Alžbětín, výhybky jsou vybaveny samovratnými přestavníky.

Organizace vlakové dopravy

Na průběžné trati je částečně vidět snaha o taktový grafikon umožňující pravidelný plán obsazení staničních kolejí. Určení kolejí pro vlakové cesty je následující: kolej 1 ... vjezd ze směru Plzeň, Klatovy, odjezd směr Železná Ruda-Alžbětín, kolej 3 ... vjezd ze směru Železná Ruda-Alžbětín, odjezd směr Plzeň, Klatovy, a dále vjezd/odjezd Os vlaků Plattling (SRN) – Špičák – Plattling (SRN). Pravidelné určení staničních kolejí vychází z instalovaných samovratných přestavníků a jejich polohy pro jízdu proti hrotu.

Zhodnocení zkoumané lokality

Podoba popisované dopravní jednoznačně ukazuje na snahu maximálního možného zvýšení komfortu cestování při minimálních vložených investičních prostředcích. Nejvýznamnějším přínosem je zvýšení nástupní hrany na 550 mm nad TK u alespoň části jednoho nástupiště a zřízení jednoho ústředního úrovnového přístupu pro cestující. Ke zkrácení staničních

provozních intervalů došlo instalací samovratných přestavníků. Nedostatkem je nedostatečný pobytový prostor pro cestující. Veranda teoreticky poskytuje zázemí pro 100 cestujících, praktická kapacita její plochy je snížena částečně zábořem prostoru venkovním posezením místního restauračního zařízení (1/4 plochy).

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Výpravní budova, krytá veranda



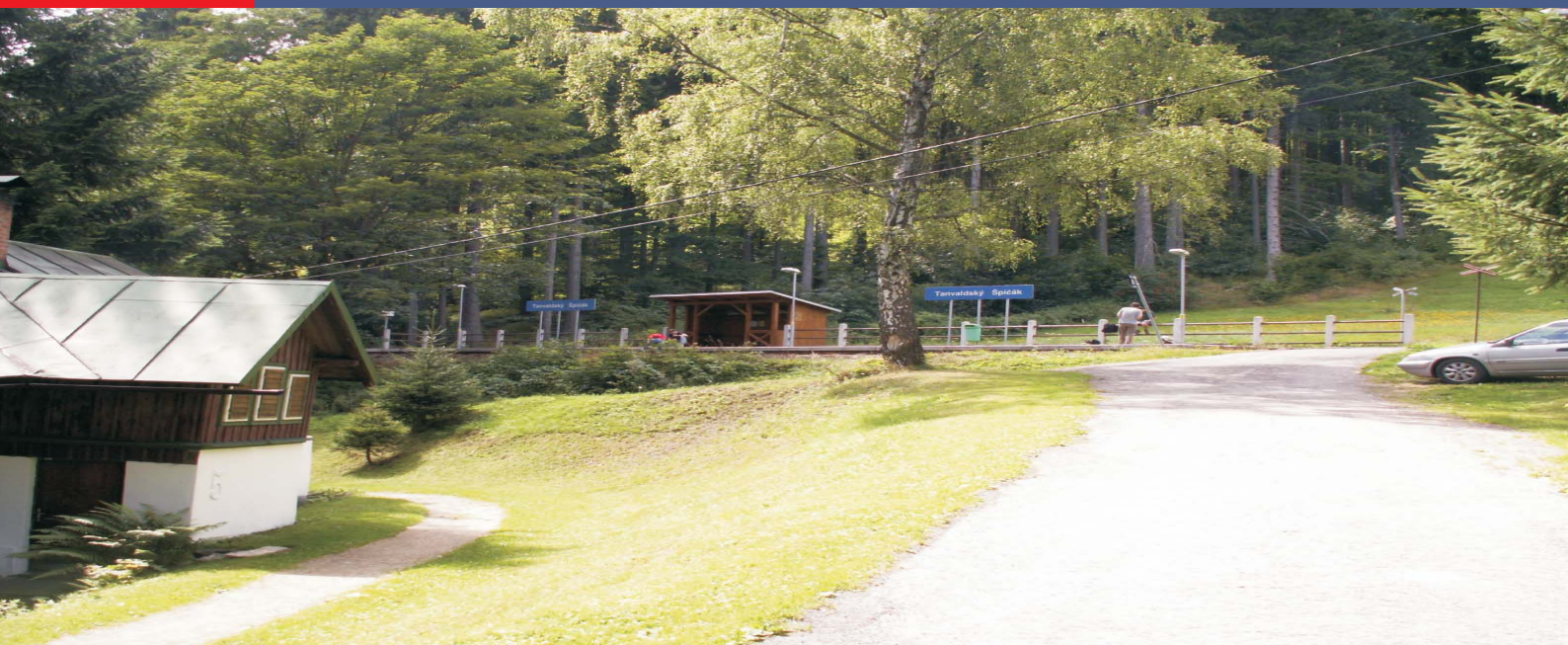
Obrázek 2: Nástupištní předěl – rampa k úrovněmu přechodu



Obrázek 3: Úroňová nástupiště



Obrázek 4: Celkový pohled (ze směru Plzeň)



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

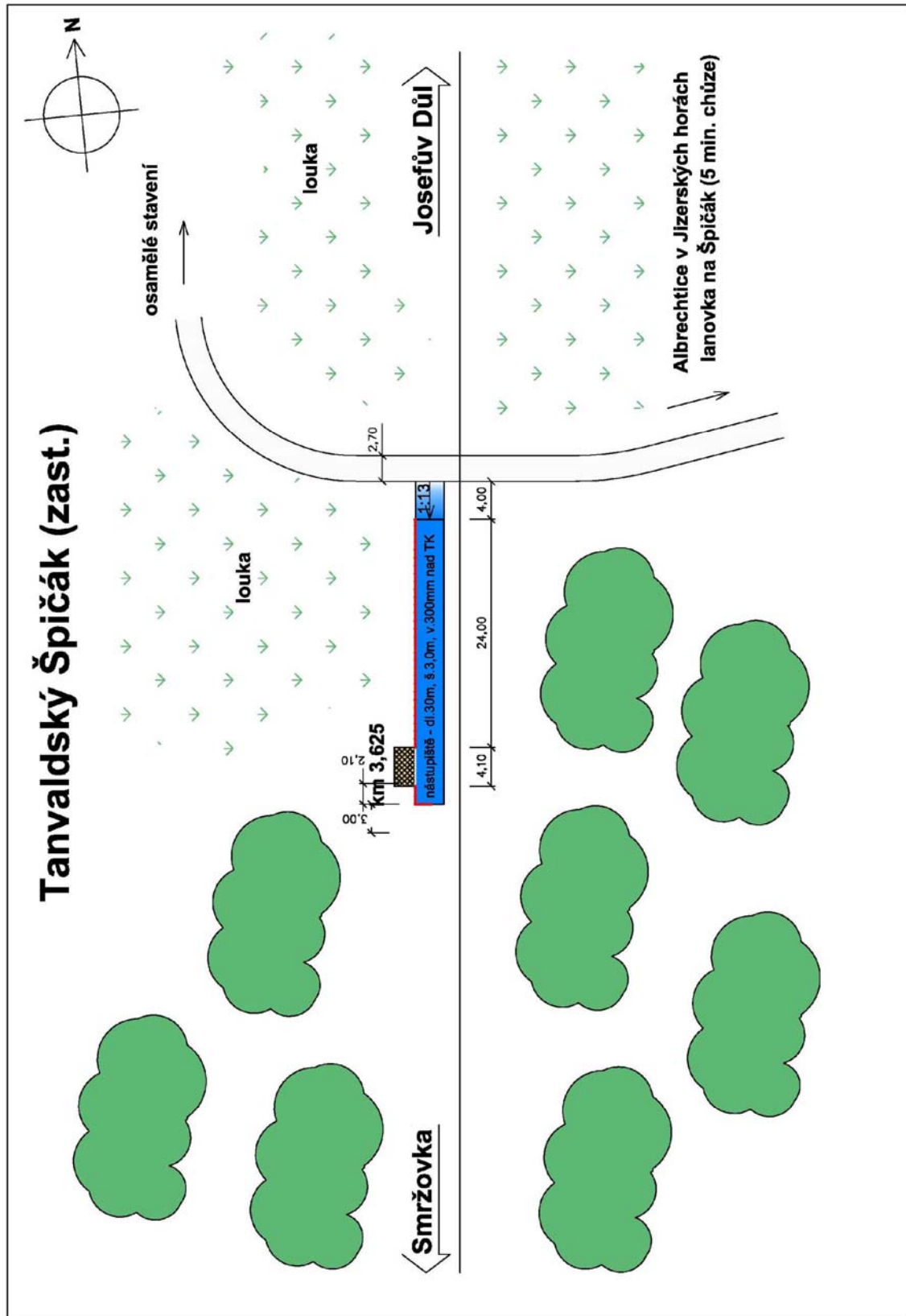
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 9

TANVALDSKÝ ŠPIČÁK

KATALOGOVÝ LIST č. 09			
TANVALDSKÝ ŠPIČÁK			
Poloha	<i>Liberecký kraj, západně od Liberce</i>		
Staničení	<i>km 3,625 č. 548 D dle TTP žel. trať č. 034 Smržovka – Josefův Důl dle KJŘ</i>		
Druh	<i>zastávka</i>		
Výpravní oprávnění	<i>osobní přeprava: E - stanice nezajišťuje odbavení cestujících, odbavení cestujících a jejich zavazadel se provádí ve vlaku nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění</i>		
Dopravní koleje	<i>1 (z toho kusých: 0)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>0</i>		
Nástupiště	<i>obecně: vnější nástupiště s výškou nást. hrany 300 mm nad TK a úrovnovým přístupem počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 1 <i>I. u kol. 1 ... dl. 30 m, šířka 3,0 m, výška nást. hrany 300 mm nad TK</i> prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano</i>		
Přístup na nástupiště	<i>vnější nástupiště přístupné rampou 1:13 z přilehlé pozemní komunikace bezbariérový přístup do prostoru přístřešku: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano</i>		
Zařízení pro nákladní přepravu	<i>není</i>		
Zařízení pro cestující	<i>přístřešek 4,1x2,1 m</i>		
Informační systém	<i>rozhlas není vývěsky s příjezdy a odjezdy</i>		
Přednádraží	<i>není parkoviště: není, lze využít parkoviště u lanovky vzdálené cca ... m zastávky ostatní VHD: nejsou</i>		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>není</i>		
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	<i>prac den.</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Smržovka</i>	<i>23</i>	<i>20</i>	<i>19</i>
<i>Josefův Důl</i>	<i>22</i>	<i>20</i>	<i>19</i>
Popisovaný stav k	<i>srpen 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ ZASTÁVKY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V zastávce Tanvaldský Špičák se nachází vnější nástupiště šíře 3,0 m ve s výškou nástupní hrany 300 mm nad temenem kolejnice a délkou 30 m. pevněná nástupní hrana je tvořená obrubníky typu Tischer, plochu nástupiště tvoří zámková dlažba. Vodicí prvky pro osoby se sníženou schopností orientace nejsou zřízeny z prefabrikátů v zámkové dlažbě.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště, jež navazuje bezprostředně na pozemní komunikaci, je bezbariérový rampou 1:13.

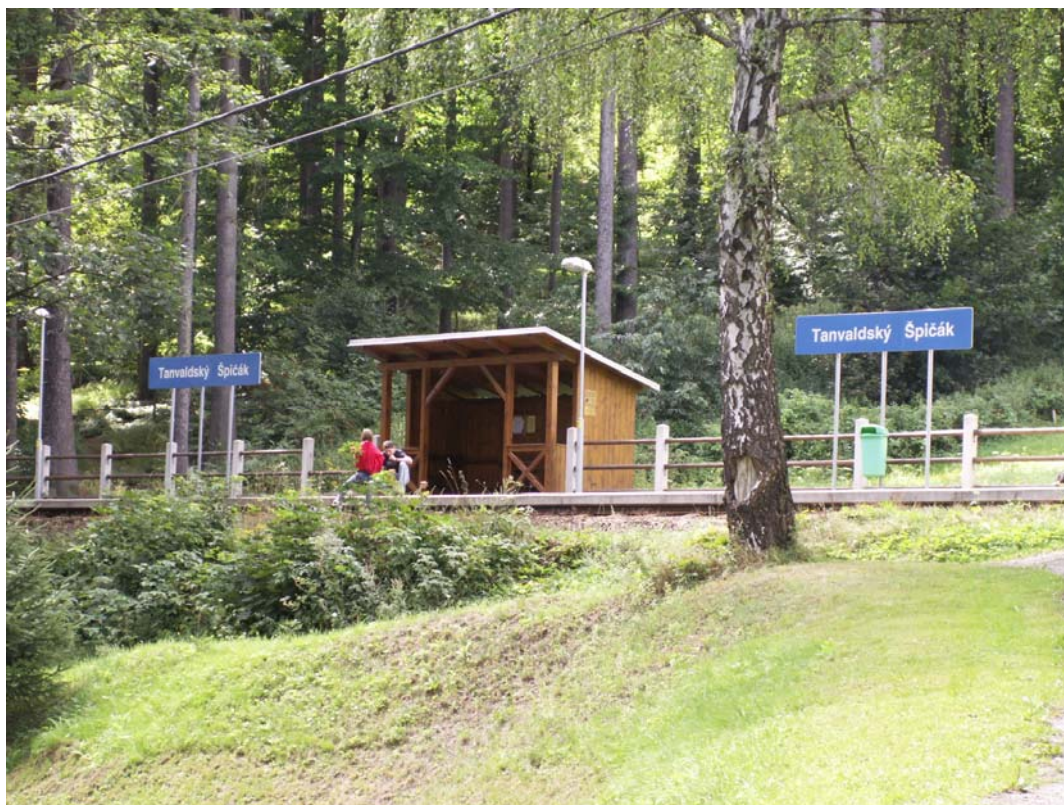
Prostory pro vyčkávání (vestibul, čekárna, ...)

Pobytový prostor pro cestující tvoří dřevěný přístřešek s rozměry 4,1x2,1 m.

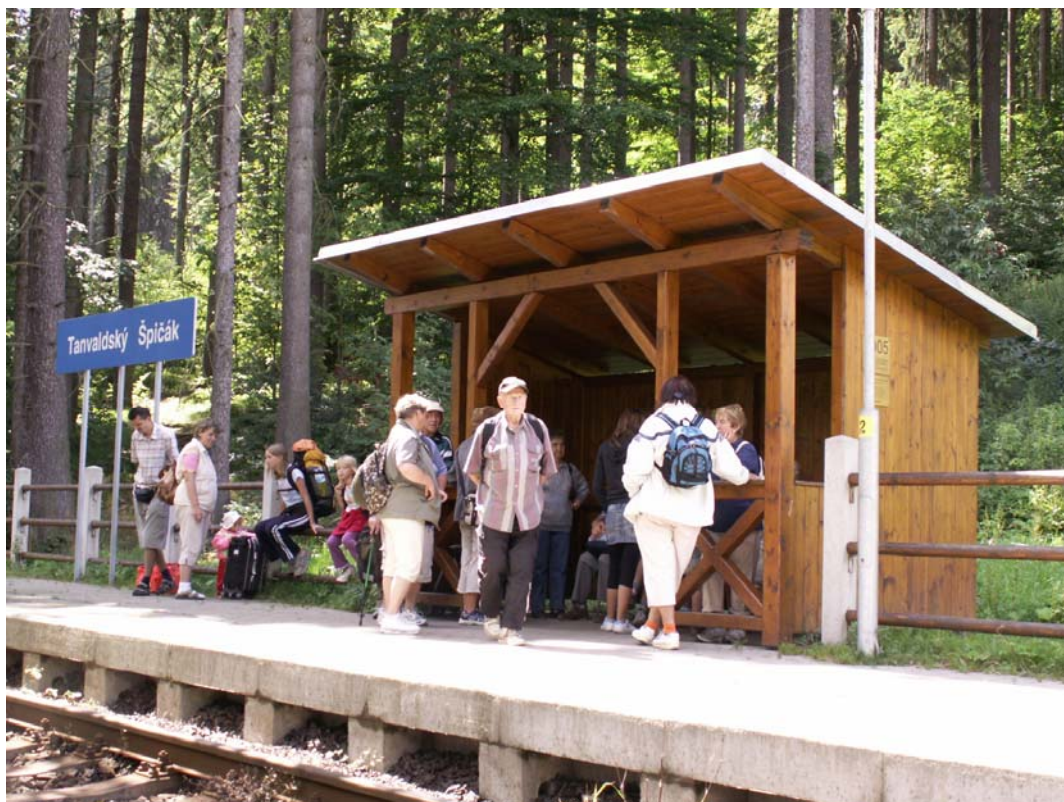
Zhodnocení zkoumané lokality

Zastávka Tanvaldský Špičák je příkladem vhodné investice do regionálních tratí. Umístění zastávky blízkosti střediska zimní rekreace Tanvaldský Špičák a její napojení jak na dolní stanici lanové dráhy, tak na síť turistických značených cest (docházka do 5 min.), je jednoznačným přínosem pro rozvoj cestovního ruchu regionu. Po koncepční stránce je vše v pořádku, vlastní provedení však vykazuje technické nedostatky. Nástupní hrana je pouze výšky 300 mm nad temenem kolejnice, což neodpovídá současným standardům. Kladně je hodnocena podoba přístřešku zejména z toho důvodu, že nebyl použit v posledních letech rozšířený přístřešek vycházející z čekáren na zastávkách MHD. Naopak zde byl zbudován dřevěný přístřešek, jehož architektura vhodně zapadá do oblasti Jizerských hor. V případě špičkové rekreační frekvence je však jeho plocha zjevně nepostačující.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Celkový pohled na zastávku



Obrázek 2: Přístřešek



Obrázek 3: Přístup šikmou rampou od pozemní komunikace



Obrázek 4: Nastupující frekvence směr Smržovka



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

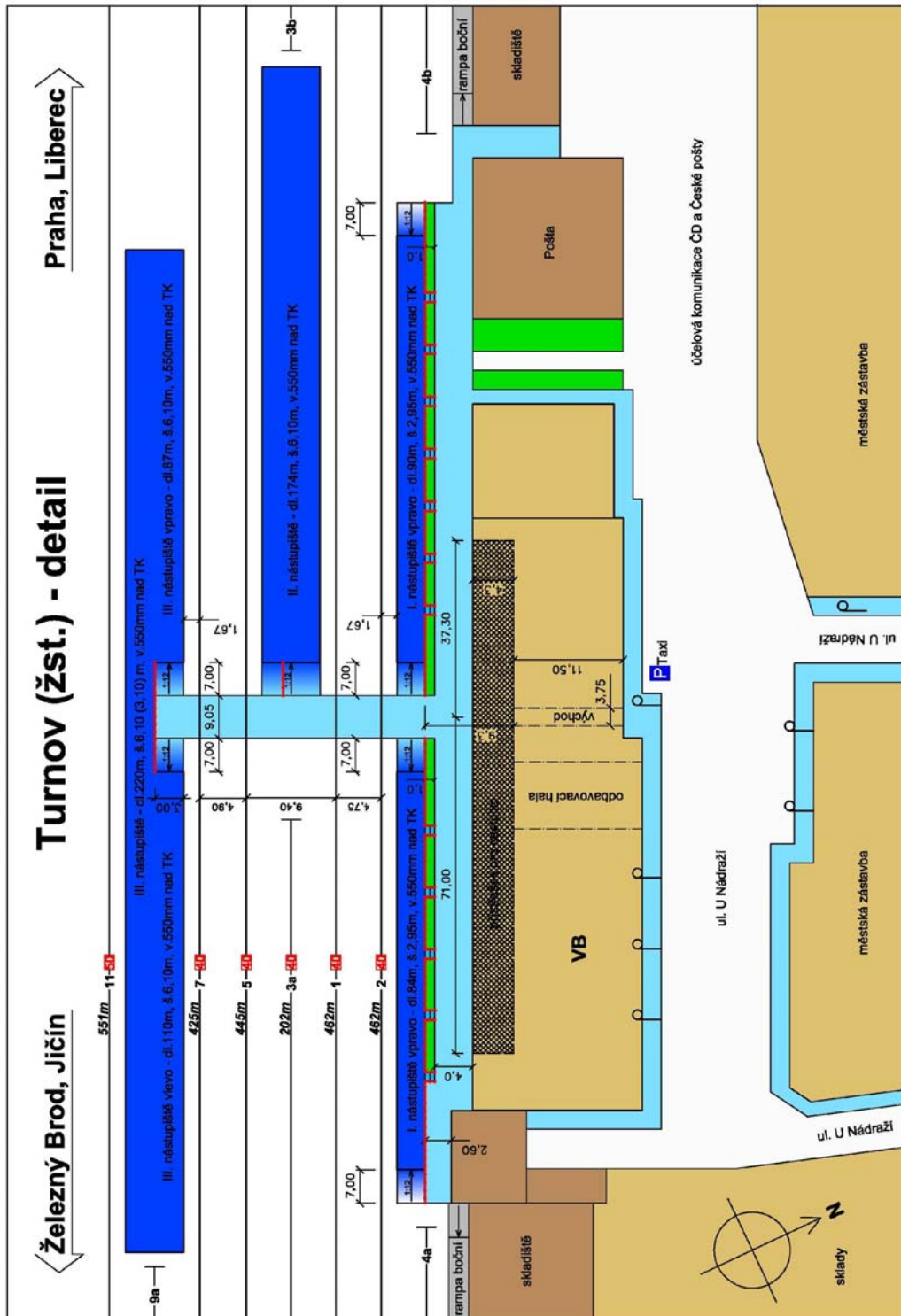
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 10

TURNOV

KATALOGOVÝ LIST č. 10			
TURNOV			
Poloha	<i>Liberecký kraj, jižně od Liberce</i>		
Staničení	<i>km 123,993 = 29,222 = 104,061 č. 508 a č. 511 a 537 dle TTP žel. trať č. 030 Jaroměř – Liberec, 041 Hradec Králové – Turnov, 070 Praha - Turnov dle KJŘ</i>		
Druh	<i>uzlová 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	<i>12 (z toho kusých: 1)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>17 (z toho kusých: 15)</i>		
Nástupiště	obecně: nástupiště s výškou nást. hrany 550 mm nad TK a úrovněným přístupem počet nástupišť: 3 počet nástupních hran: 7 I. u kol. 2 ... dl. 84 + 90 m, šířka 2,95 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK II. mezi kol. 1 a 5 ... dl. 174 m, šířka 6,1 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK III. mezi kol. 7 a 11 ... dl. 110 + 87 m, 220 m, šířka 6,1 m, výška nást. hrany 550 mm prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupištích		
Přístup na nástupiště	úrovněné přechody ... 1, šířka přechodu 9,05 m vzdálenost od přístřešku k nástupišti č. I ... 4 m, bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano, pomocí šikmé rampy 1:12		
Zařízení pro nákladní přepravu	<i>boční a čelní rampa, autojeřáb, kolejová váha</i>		
Zařízení pro cestující	<i>přístřešek v podobě kryté verandy – 71x4,3m, WC, restaurace, vestibul, prodejna tisku</i>		
Informační systém	<i>staniční rozhlas digitální informační systém</i>		
Přednádraží	průjezdné uspořádání parkoviště: ano zastávky ostatní VHD: ano, 6 stanovišť před výpravní budovou		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak - přednádraží	<i>21 m od nást. I.</i>		
Počet zast. vlaků os. dopravy - směr	<i>prac den.</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Jaroměř</i>	<i>Os: 12, R: 13</i>	<i>Os: 11, R: 13</i>	<i>Os: 10, R: 13</i>
<i>Jičín</i>	<i>Os: 12</i>	<i>Os: 9</i>	<i>Os: 9, R: 1</i>
<i>Liberec</i>	<i>Os: 11, Sp: 1, R: 9</i>	<i>Os: 10, R: 9</i>	<i>Os: 9, R: 9</i>
<i>Praha</i>	<i>Os: 10, R: 7</i>	<i>Os: 11, R: 6</i>	<i>Os: 9, R: 7</i>
Popisovaný stav k	<i>říjen 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V žst. Turnov jsou tři nástupiště se pěti nástupištními hranami. Nástupiště č. I u dopravní koleje č. 2 je jednostranné, nástupiště č. II. ležící mezi kolejemi č. 1 a 5 a nástupiště č. III. ležící mezi kolejemi 7 a 11 jsou oboustranná. Konstrukce nástupišť je typu „SUDOP“, výška nástupní hrany nad temenem kolejnice je 550 mm. Nástupiště č. I má šířku 2,95 m, nástupiště č. II a III. jsou široká 6,1 m. Všechna nástupiště jsou doplněna vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace. Nástupiště č. I je přechodem rozděleno na dvě nástupní hrany, nástupiště č. III má jednu nástupní hranu celistvou, na straně k výpravní budově rozděluje nástupištní hranu přechod ve dvě hrany nástupní

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště je pomocí šikmé rampy 1:12 doplněné zábradlím, přístup od výpravní budovy zabezpečuje úrovnový přechod šířky 9,05 m umístěný proti východu z vestibulu. Na nástupiště č. I vedou též schody z prostoru od zakryté verandy v počtu 12 ks.

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

Nástupiště nejsou vybavena přístřeškem z důvodu nedostatku finančních prostředků vyčleněných na přestavbu uspořádání stanice, nicméně se výhledově se zastřešením počítá. K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku zatím tedy slouží pouze krytá veranda výpravní budovy o rozměrech 4,3 x 71 m², tj. plochy 305,3 m². Ze služeb pro cestující veřejnost je zde osobní pokladna, restaurace, občerstvení, prodejna tisku a WC.

Přednádraží

Přednádraží je průjezdného uspořádání, v jeho prostoru se nachází šest zastávek linkové autobusové dopravy. Jde převážně o linky regionálního významu doplněné v letní sezóně o turistické cyklobusy.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Zastávky se nacházejí před staniční budovou, vzdálenost mezi nástupišti a zastávkami je minimálně 21 m.

Zabezpečovací zařízení

Ve stanici je mechanické zabezpečovací zařízení s místně stavěným výměnami.

Organizace vlakové dopravy

Nástupiště č. I slouží převážně pro vlaky ramene Stará Paka – Liberec, nástupiště č. II. je využíváno pro spoje Praha – Turnov (- Tanvald) a nástupiště č. III se využívá přednostně pro vlaky směr Jičín, které jsou do/ze stanice přivedeny/odvedeny úvrat'ově většinou přes pražské zhlaví.

Zhodnocení zkoumané lokality

Podoba popisované dopravní jednoznačně ukazuje na snahu maximálního možného zvýšení komfortu cestování při minimálních vložených investičních prostředcích. Nejvýznamnějším přínosem je zvýšení nástupní hrany na 550 mm nad TK a zřízení jednoho ústředního úrovnového přístupu pro cestující. Ve stanici Turnov jsou silné přestupní vazby, které v přepravní špičce a v období turistické sezóny dosahují řádu desítek cestujících. Ústřední přechod odstranil jejich neusměrněný pohyb v kolejišti, svedení pěšího proudu do ústředního přechodu významně zvýšilo bezpečnost železničního provozu. Nedostatkem je

neexistence pobytového prostoru pro cestující na nástupištích. Zvláště ve stanicích se silnou místní a přestupní frekvencí se nabízí doplnit nástupiště o prostor pro vyčkávání na příjezd vlaku. Zlepšení situace i v této oblasti na sebe snad nenechá dlouho čekat. Celkový dojem z modernizace žst. Turnov je dobrý, jde o modelový příklad úprav regionálního železničního uzlu.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Výpravní budova, krytá veranda



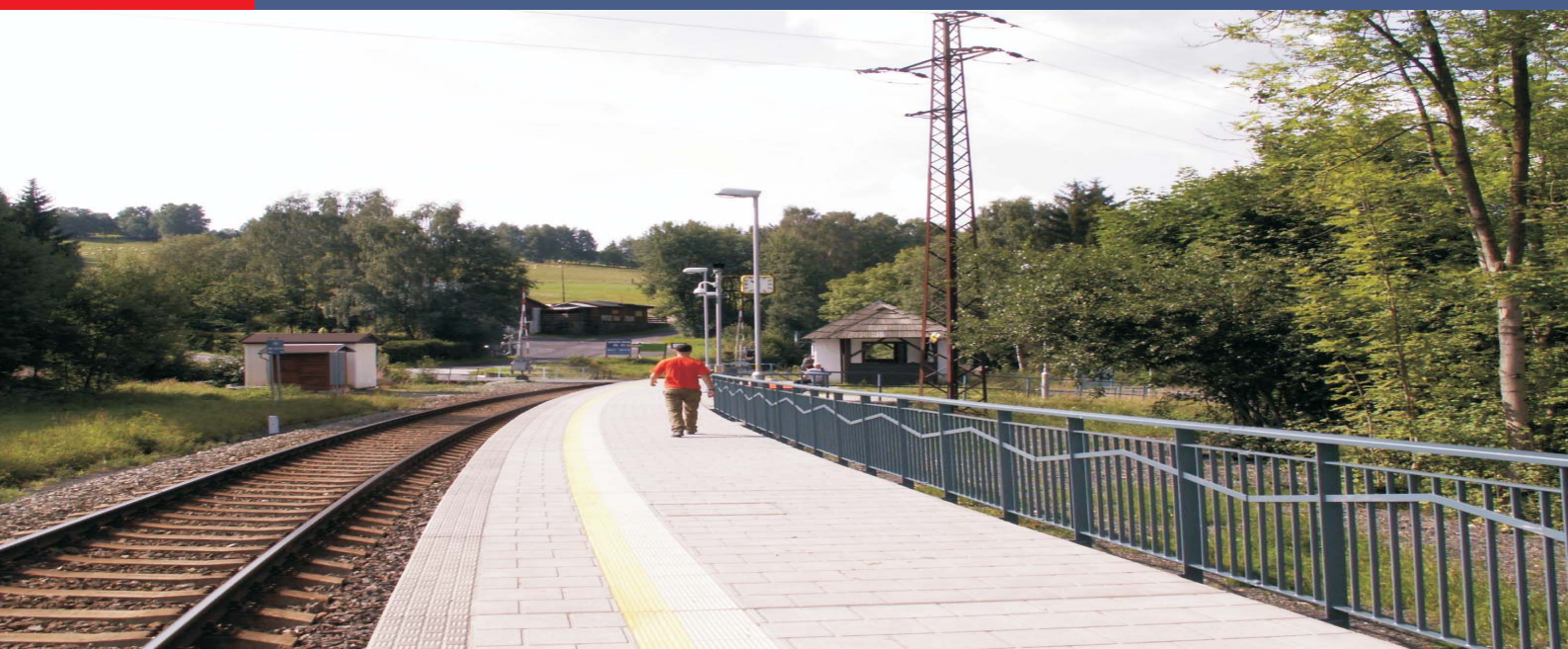
Obrázek 2: Ústřední úrovněový přechod



Obrázek 3: Přístup na nástupiště



Obrázek 4: Celkový pohled na nástupiště



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

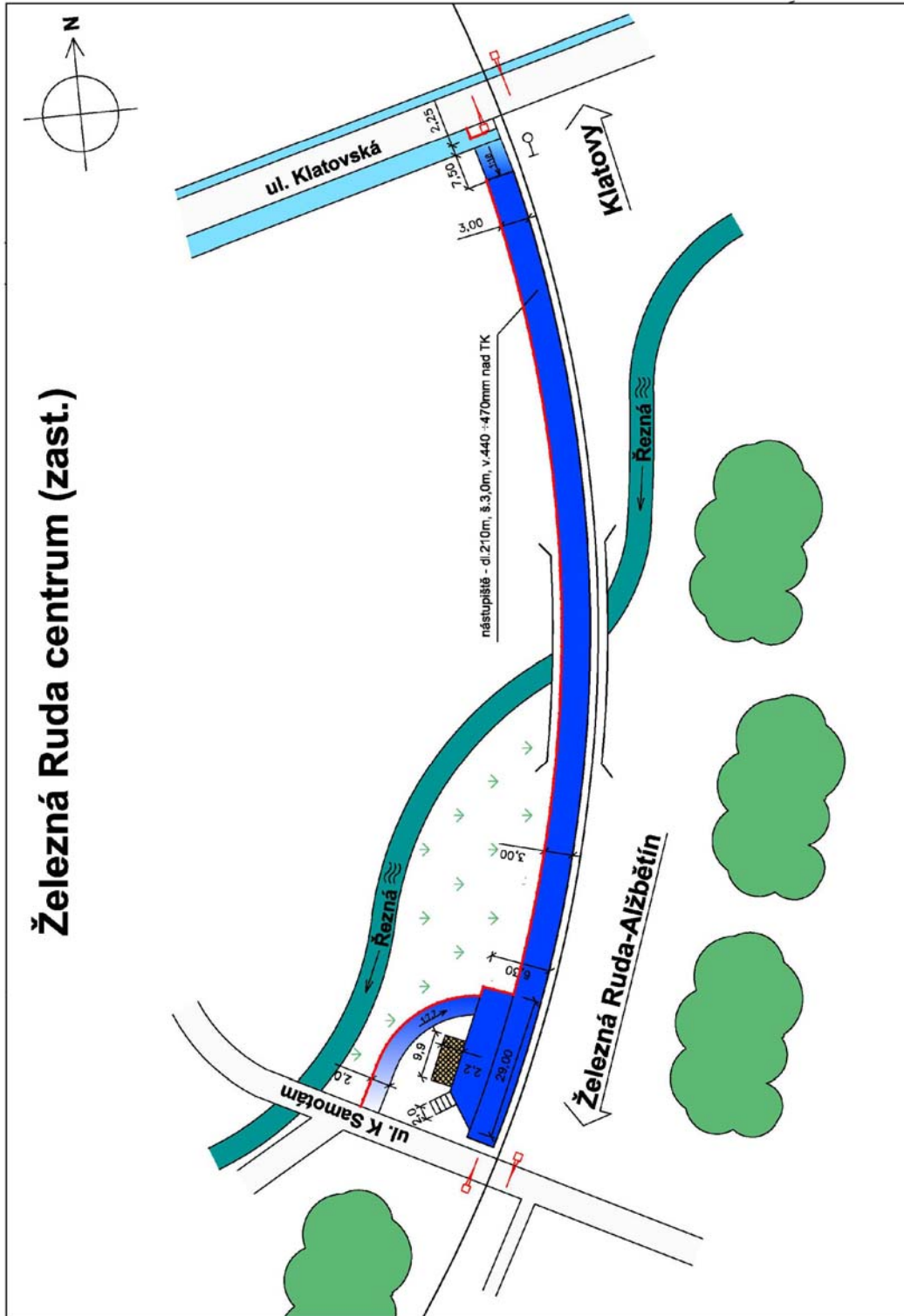
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 11

ŽELEZNÁ RUDA - centrum

KATALOGOVÝ LIST č. 11						
ŽELEZNÁ RUDA CENTRUM						
Poloha	Plzeňský kraj, jižně od Klatov					
Staničení	km 3,330 č. 711 B dle TTP žel. trať č. 183 Plzeň – Železná Ruda-Alžbětín dle KJŘ					
Druh	zastávka					
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: E - stanice nezajišťuje odbavení cestujících, odbavení cestujících a jejich zavazadel se provádí ve vlaku nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění					
Dopravní koleje	1 (z toho kusých: 0)					
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	0					
Nástupiště	obecně: vnější nástupiště s výškou nást. hrany 440 mm nad TK a úrovněným přístupem počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 1 I. u kol. 1 ... dl. 210 m, šířka 3,0 m, výška nást. hrany 440 mm nad TK prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ano					
Přístup na nástupiště	vnější nástupiště plynule navazuje na přilehlé místní komunikace bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano					
Zařízení pro nákladní přepravu	není					
Zařízení pro cestující	přístřešek 9,9x2,2 m					
Informační systém	rozhlas vývěsky s příjezdy a odjezdy					
Přednádraží	není					
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží						
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	prac. den		sobota		neděle	
	RL+RZ	mimo	RL+RZ	mimo	RL+RZ	mimo
Železná Ruda-Alžbětín	Os: 14 R: 2	Os: 11 R: 2	Os: 14 R: 3	Os: 9 R: 3	Os: 14 R: 3	Os: 9 R: 3
Plzeň	Os: 5 R: 3	Os: 5 R: 3	Os: 4 R: 3	Os: 4 R: 3	Os: 4 R: 3	Os: 4 R: 3
	RL – rekreační léto, RZ – rekreační zima					
Popisovaný stav k	srpen 2008					

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ ZASTÁVKY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V zastávce Železná Ruda centrum se nachází vnější nástupiště šíře 3,0 m s výškou nástupní hrany 440 mm nad temenem kolejnice a délkou 210 m. Nástupiště je typu „UMSTEIGER PLUS 2000“, desky nástupiště vyplňují celou jeho šíři, nástupiště díky robustnosti desek šetří stavební náklady na výplň prostoru pod nimi.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště, jež navazuje bezprostředně na obou koncích na pozemní komunikaci, je bezbariérový.

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

Pobytový prostor pro cestující tvoří přístřešek o rozměrech 9,9x2,2 m.

Zhodnocení zkoumané lokality

Zastávka Železná Ruda centrum patří mezi ty, které byly otevřeny v posledním desetiletí. Původně se jednalo o zastávku s krátkým nástupištěm délky 70 m, na níž zastavovaly pouze vlaky tvořené soupravami sestávajícími nejvýše z motorového vozu a vozu přívěsného, nebo soupravy nejvýše tří vozů klasické stavby. Po její rekonstrukci nástupiště plně vyhovuje svou délkou všem pravidelně nasazovaným soupravám na úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín. Zastávka svým umístěním zlepšuje dopravní obsluhu Železné Rudy, zejména její jižní části, kde se nachází centrum města. Stavebně-technické provedení odpovídá požadovaným standardům, pouze výška nástupiště nad temenem kolejnice má kolísavou hodnotu 440 – 470 mm, což není v souladu s platnou normou. Tuto skutečnost lze přičíst zkušební aplikaci nové konstrukce nástupišť typu UMSTEIGER PLUS 2000“. Nástupiště tohoto systému se nachází v současnosti ve zkušebním provozu na dvou zastávkách v ČR, a to zde a v zast. Písek-Dobešice. Jeho předností je především nižší zábor pozemků při zřízení nástupiště. Zmínit je třeba též přístřešek nestandardní konstrukce, který citlivě zapadá do šumavské architektury.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Přístup na nástupiště



Obrázek 2: Nástupiště a mobiliář



Obrázek 3: Přístřešek



Obrázek 4: Detail konstrukce nástupiště



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

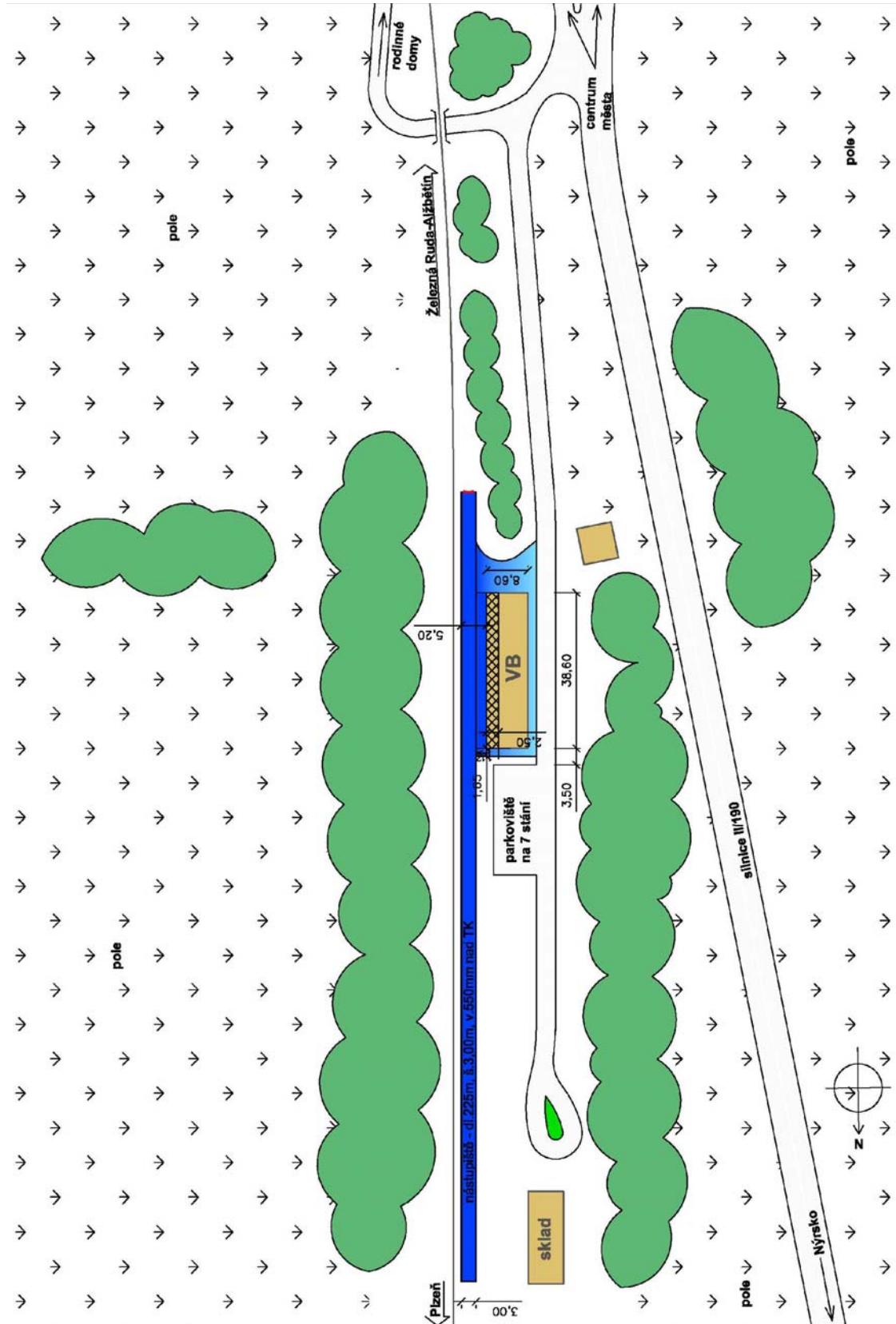
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 12

ŽELEZNÁ RUDA - město

KATALOGOVÝ LIST č. 12						
ŽELEZNÁ RUDA MĚSTO						
Poloha	Plzeňský kraj, jižně od Klatov					
Staničení	km 4,382 č. 711 B dle TTP žel. trať č. 183 Plzeň – Železná Ruda-Alžbětín dle KJŘ					
Druh	zastávka					
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: C - stanice zajišťuje odbaven cestujících a jejich zavazadel ve vnitrostátní přepravě včetně místenek nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění					
Dopravní koleje	1 (z toho kusých: 0)					
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	0					
Nástupiště	obecně: vnější nástupiště s výškou nást. hrany 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem počet nástupišť: 1 počet nástupních hran: 1 I. u kol. 1 ... dl. 225 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	vnější nástupiště plynule navazuje na přednádražní prostor bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano					
Zařízení pro nákladní přepravu	není					
Zařízení pro cestující	v budově čekárna s osobní pokladnou, krytá veranda WC restaurace					
Informační systém	rozhlas vývěsky s příjezdy a odjezdy					
Přednádraží	hlavové uspořádání – napojení parkoviště na pozemní komunikaci parkoviště: ano, 7 stání zastávky ostatní VHD: nejsou					
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	---					
Počet zast. vlaků os. dopravy – směr	prac. den		sobota		neděle	
	RL+RZ	mimo	RL+RZ	mimo	RL+RZ	mimo
Železná Ruda-Alžbětín	Os: 14 R: 2	Os: 11 R: 2	Os: 14 R: 3	Os: 9 R: 3	Os: 14 R: 3	Os: 9 R: 3
Plzeň	Os: 5 R: 3	Os: 5 R: 3	Os: 4 R: 3	Os: 4 R: 3	Os: 4 R: 3	Os: 4 R: 3
	RL – rekreační léto, RZ – rekreační zima					
Popisovaný stav k	srpen 2008					

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ ZASTÁVKY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V zastávce a železná Ruda město se nachází vnější nástupiště šíře 3,0 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice a délkou 225 m. Nástupiště je typu „SUDOP“, prostor kryté verandy a mezi verandou a konzolovými deskami tvoří zámková dlažba. Je vybaveno vodícím prvkem pro osoby se sníženou schopností orientace.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště, jež navazuje bezprostředně na účelovou pozemní komunikaci, je bezbariérový.

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

Pobytový prostor pro cestující tvoří čekárna u výdejny jízdenek a zastřešená veranda o rozměrech 38,6x2,5 m.

Přednádraží

V přednádraží hlavového typu se nachází parkoviště s kapacitou 7 stání.

Zhodnocení zkoumané lokality

Současná podoba zastávky Železná Ruda město vznikla zrušením nákladního, s čímž souviselo vytrhání manipulační koleje a zřízení nového nástupiště. Nástupiště má požadované parametry, délkově vyhovuje nejdelším soupravám pravidelně nasazovaným na úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín. Stávající parametry odpovídají požadovaným standardům a přispívají ke zvýšení kultury cestování v turisticky atraktivní oblasti.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Nástupiště



Obrázek 2: Bezbariérový přístup na nástupiště a k budově



Obrázek 3: Přednádraží, šikmá rampa na nástupiště



Obrázek 4: Nástupiště, parkoviště a budova zastávky



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

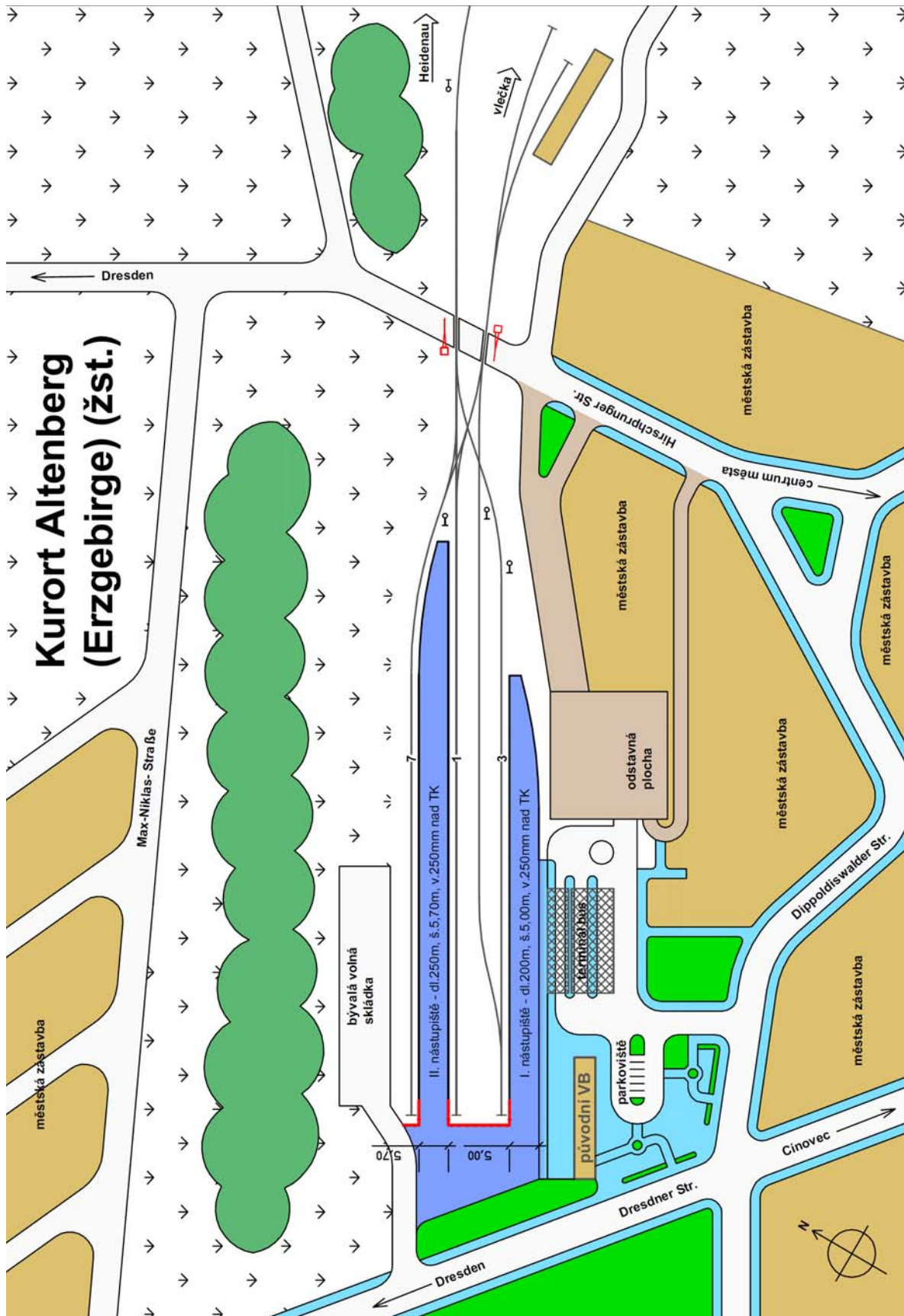
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 20

ALTENBERG

KATALOGOVÝ LIST č. 20							
Altenberg [D]							
poloha:	Sasko, 30 km jižně od Drážďan, poblíž německo-české hranice						
staničení:	km 38,004 žel. trať RB 72 Heidenau – Kurort Altenberg (Erzgeb) dle KJŘ						
druh:	Koncová (hlavová)						
výpravní oprávnění	osobní přeprava: není nákladní přeprava: není						
dopravní koleje	4 (z toho kusých: 3)						
manipulační koleje, koleje zvláštního určení	0 (z toho kusých: 0)						
nástupiště	<p>obecně: nástupiště s výškou nást. hrany 250 mm nad TK počet nástupišť: 2 (boční+jazykové) počet nástupních hran: 3 I. u 3. kol. ... dl. 200 m, šířka 5,0 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK II. mezi 1. a 7. kol. ... dl. 250 m, šířka 5,7 m, výška nást. hrany 250 mm nad TK prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: na nástupišťích</p>						
přístup na nástupiště	<p>úrovňové přechody: nejsou vzdálenost od přístřešku na nástupiště: I. ... společné zastřešení s autobusovým nástupištěm II. ... 5,0 m bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: ano bezbariérový přístup na nástupiště: ano</p>						
zařízení pro nákladní přepravu	není						
zařízení pro cestující	Jízdenkový automat, částečně kryté I. nást., přístřešek mezi I. a II. nást., WC, restaurace						
informační systém	není (pouze u autobusových odjezdových stání)						
přednádraží	<p>uspořádání: průjezdné parkoviště: ano zastávky ostatní VHD: ano</p>						
délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	0 min						
počet zast. vlaků os. dopravy – směr		prac. den		sobota		neděle	
		RL	RZ	RL	RZ	RL	RZ
	Heidenau	RB 14	RB 14	RB 8	RB 8	RB 8	RB 8
	Dresden	RE 0	RE 0	RE 0	RE 2	RE 0	RE 2
	RL – rekreační léto, RZ – rekreační zima, RE – RegionalExpres (obdoba Sp), RB – RegionalBahn (obdoba Os)						
popisovaný stav k	prosinec 2008						

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

Ve stanici Altenberg jsou dvě nástupiště se třemi nástupištními hranami. Nástupiště č. I u 3. koleje (první od terminálu a bývalé výpravní budovy) je jednostranné, nástupiště č. II, ležící mezi kolejemi č. 1 a 7 (třetí a čtvrtá od bývalé výpravní budovy) je jazykové. Výška nástupní hrany nad temenem kolejnice je 250 mm. Nástupiště č. I má šířku 5,0 m, nástupiště č. II je široké 5,7 m. Obě nástupiště jsou doplněna vodícími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace.

Přístup pro cestující

Plocha nástupišť a plocha před výpravní budovou tvoří jeden celek v jedné výškové úrovni.

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

Nástupiště mají jeden společný přístřešek umístěný uprostřed vzdálenosti nástupišť. Dále I. nástupiště je částečně zakryto společným zastřešením s autobusovým nástupištěm. Ze služeb pro cestující veřejnost je zde jízdenkový automat, restaurace, WC.

Přednádraží

Prostor přednádraží je tvořen přestupním terminálem vlak – VHD a parkovištěm pro osobní automobily. Přestupní terminál má 3 nástupní hrany a autobusová odjezdová stání jsou vybavena elektronickým informačním zařízením.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Přestupní autobusový terminál v prostoru přednádraží.

Zabezpečovací zařízení

Dopravna je vybavena odjezdovými návěstidly a dálkově přestavovanými výměnami.

Organizace vlakové dopravy

Na trati je zaveden takový grafikon. Pro pravidelně jezdící vlaky slouží 3. kolej (první od terminálu a bývalé výpravní budovy) u prvního nástupiště. Pro posilové vlaky slouží 1. kolej (třetí od výpravní budovy) u druhého nástupiště.

Zhodnocení zkoumané lokality

Popisovaná dopravna je z hlediska přestupu na návaznou hromadnou dopravu velmi dobře vyřešena. Přestup vlak – VHD, který je typu „hrana-hrana“. Všechny plochy stanice a také přednádraží jsou řešeny v jedné úrovni, což významně umožňuje pohyb osob se sníženou pohybovou schopností. Výška nástupní hrany je 250 mm nad TK, což ještě přijatelným způsobem umožňuje bezbariérový přístup do železničních vozidel, která zde představují motorové regionální jednotky Desiro. V prostoru přednádraží se nachází také malé parkoviště pro cca 10 vozidel, větší parkoviště (odstavná plocha) se nalézá na druhé straně přestupního terminálu.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Celkový pohled na stanici od heidenauského zhlaví



Obrázek 2: Autobusový terminál, umístěný v těsném sousedství I. nástupiště



Obrázek 3: Pohled od zarážedel na dvě dopravní koleje opatřené nástupní hranou



Obrázek 4: Prostor přednádraží + autobusový terminál



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

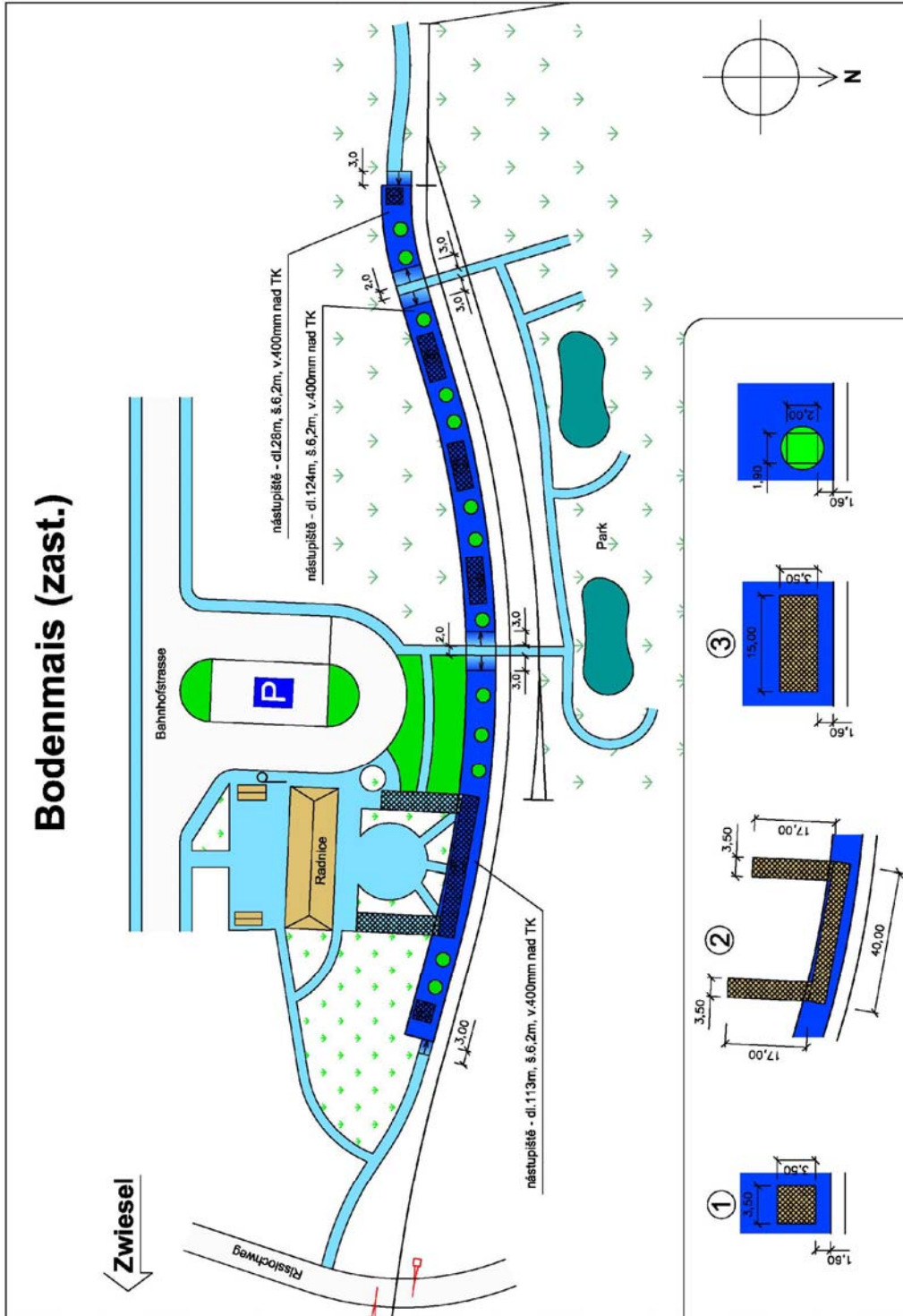
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 21

BODENMAIS

KATALOGOVÝ LIST č. 21			
BODENMAIS [D]			
Poloha	<i>SRN, jihovýchodní Bavorsko</i>		
Staničení	<i>907 Zwiesel - Bodenmais dle KJŘ</i>		
Druh	<i>koncová stanice</i>		
Výpravní oprávnění	<i>osobní přeprava: Odbavení cestujících zajišťuje jízdenkový automat</i>		
Dopravní koleje	<i>1 (z toho kusých: 0)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>1 (z toho kusých: 1)</i>		
Nástupiště	<i>obecně: nástupiště s výškou nást. hrany 400 mm nad TK</i> <i>počet nástupišť: 1</i> <i>počet nástupních hran: 1</i> <i>I. u koleje 1 ... dl. 28 + 124 + 113 m, šířka 6,2 m, výška nást. hrany 400 mm nad TK</i> <i>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: ne</i>		
Přístup na nástupiště	<i>úrovňové přechody ... 2, šířka přechodu 2,0 m</i> <i>vzdálenost od přístřešku na nástupiště:</i> <i>bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: ano</i> <i>bezbariérový přístup na nástupiště: ano, pomocí šikmé rampy</i>		
Zařízení pro nákladní přepravu	---		
Zařízení pro cestující	<i>přístřešky na nástupních</i>		
Informační systém	---		
Přednádraží	<i>hlavové uspořádání</i> <i>parkoviště: ano</i> <i>zastávky VHD: ano</i>		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak - přednádraží	??? m		
Počet zast. vlaků os. dopravy - směr	<i>prac den.</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Zwiesel</i>	<i>15</i>	<i>14</i>	<i>13</i>
Popisovaný stav k	<i>srpen 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V žst. Bodenmais je zřízeno jedno vnější nástupiště s jednou nástupní hranou. Celková délka nástupiště je 263 m, šířka 6,2 m, výška nad temenem kolejnice je 400 mm. Nástupištní hrana je rozdělena dvěma úroňovými přechody, které neslouží jako přístup k dalšímu nástupišti, ale vytváří jednak propojení dvou částí města, jednak snižují bariérový efekt železnice v městském parku. Nástupiště nejsou vybavena vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště je po komunikaci pro pěší, jež spojuje prostor nástupiště s přiléhajícím urbanizovaným prostorem, parkovištěm a zastávkami VHD.

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

U nástupiště se počítá s pobytovou funkcí, proto je vybaveno čtyřmi architektonicky zdařilými přístřešky o rozměrech 3,5x15,0 m, prostor pravidelného zastavování vlaků je zastřešen v délce 40 m. Z tohoto prostoru je směrem k radnici provedeno také zastřešení přístupových komunikací. Na nástupišti nechybí mobiliář (lavičky, odpadkové koše, atp.) a statickými informačními tabulemi o odjezdech vlaků. V prostoru stanice se neposkytují žádné služby pro cestující, neboť náměstí s obchody a WC je v docházkové vzdálenosti 2 min.

Přednádraží

Přednádraží je hlavového uspořádání (zaústěno do náměstí), v jeho prostoru se nachází zastávky linkové autobusové dopravy.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Zastávky se nacházejí na náměstí, vzdálenost mezi nástupišti a zastávkami je 30 m.

Organizace vlakové dopravy

V žst. Bodenmais je jedna dopravní a jedna manipulační kolej. Dopravní kolej slouží pro pravidelné vjezdy/odjezdy vlaků směr Zwiesel, manipulační kusá kolej, pozůstatek původního kolejového rozvětvení, zjevně není sjízdná.

Zhodnocení zkoumané lokality

Podoba popisované dopravní se vymyká nejen standardům v České republice, ale je i netradičním řešením pro Spolkovou republiku Německo. Celková dispozice a začlenění prostoru koncové dopravní do místního parku je názorným příkladem, že železniční doprava nemusí být bariérou, nýbrž se může velice citlivě při zachování funkčnosti stát součástí městského prostoru. Přes koleje jsou vedeny dvě parkové cesty s úroňovými přechody. Prostor nástupiště je obklopen květinovými záhony a umělým potokem s fontánami, stejně tak na odvrácené straně u manipulační koleje se nalézá parková úprava. Architektonicky velmi zdařilé přístřešky neslouží pouze pro cestující, jsou vyhledávány k odpočinku i návštěvníky parku. Prolínání parku a plochy nástupišť umocňují stromy vysazené na nástupišti tak, aby nezasahovaly do normou požadovaného volného bezpečnostního pásu. Popisované řešení je příkladem, že liniová stavba nemusí ve městech a obcích působit rušivě a vytvářet bariérový efekt. Naopak zde se železnice stala součástí centra města a oživujícím prvkem v jeho rekreační zóně. Celkový dojem z modernizace žst. Zwiesel je dobrý, užité prvky, soulad mezi estetikou a funkcí,

umístění dopravní až v samém centru města a navazující parkové úpravy jsou vhodným námětem pro aplikaci v České republice.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Celkový pohled



Obrázek 2: Parková úprava nástupiště



Obrázek 3: Přístřešek



Obrázek 4: Začlenění nástupiště do parku



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

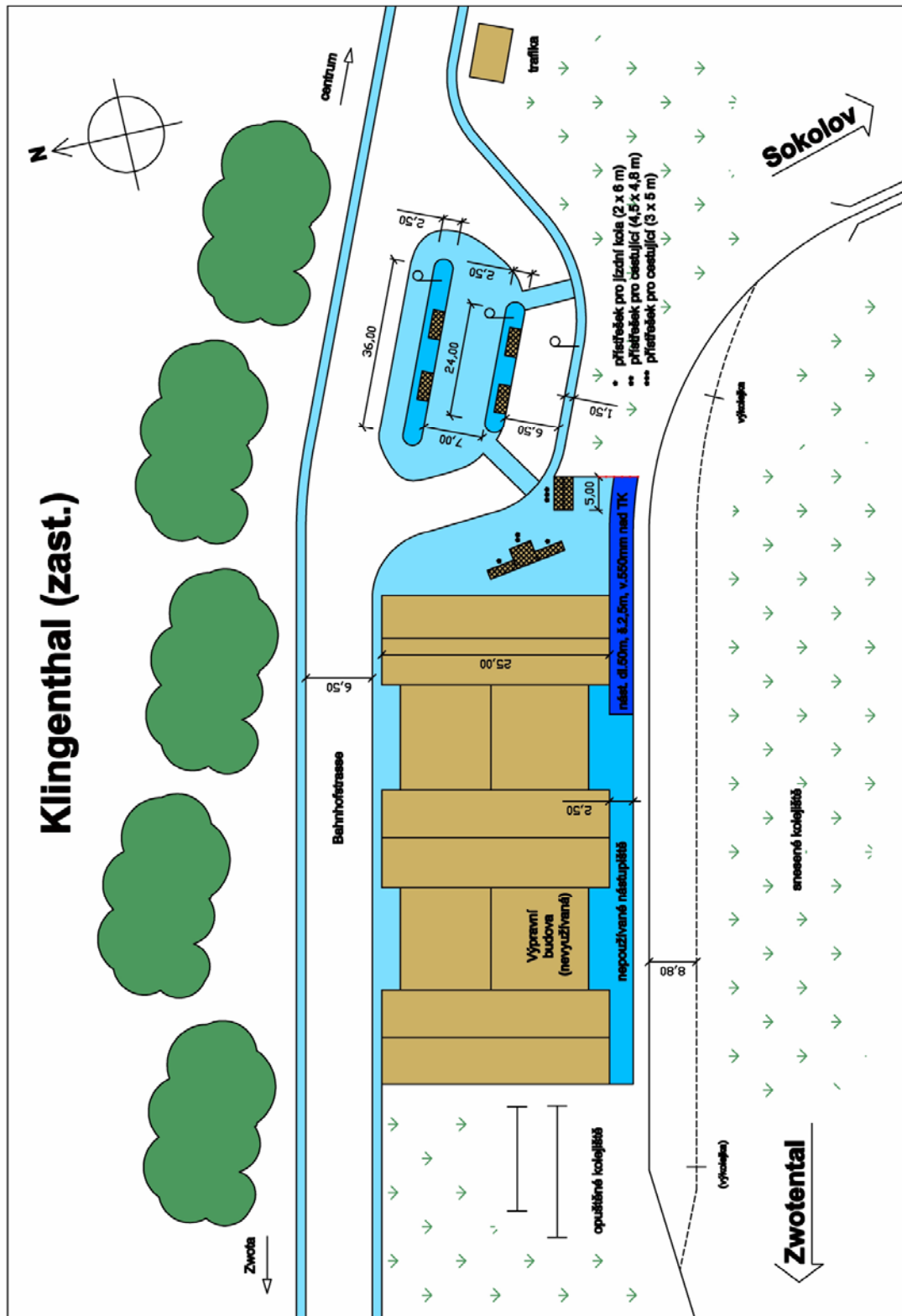
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 22

KLINGENTHAL

KATALOGOVÝ LIST č. 22			
KLINGENTHAL [D]			
Poloha	<i>SRN, jihozápadní Sasko</i>		
Staničení	<i>žel. trať č. 539 Zwotental - Klingenthal (- Sokolov)</i>		
Druh	<i>zastávka (bývalá stanice)</i>		
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: <i>odbavení cestujících se provádí ve vlaku</i>		
Dopravní koleje	<i>1 (z toho kusých: 0)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>1 (z toho kusých: 0)</i>		
Nástupiště	obecně: <i>boční nástupiště s výškou nást. hrany cca 550 mm nad TK</i> počet nástupišť: <i>1</i> počet nástupních hran: <i>1</i> <i>u VB ... dl. 50 m (šířka 2,5 m), výška nást. hrany cca 550 mm nad TK</i> prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: <i>ano</i>		
Přístup na nástupiště	<i>nástupiště bezprostředně přiléhá k prostoru přednádraží</i> bezbariérový přístup do prostoru přístřešku: <i>ano</i> bezbariérový přístup na nástupiště: <i>ano</i>		
Zařízení pro nákladní přepravu	<i>není</i>		
Zařízení pro cestující	<i>přístřešky pro cestující, krytý stojan na jízdní kola</i>		
Informační systém	<i>vývěsky s jízdními řády</i>		
Přednádraží	průjezdné uspořádání parkoviště: <i>ne</i> zastávky VHD: <i>ano, 3 stanoviště poblíž výpravní budovy</i>		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak - přednádraží	<i>35 m</i>		
Počet zast. vlaků os. dopravy - směr	<i>prac. den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Zwotental</i>	<i>18</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
<i>Kraslice</i>	<i>18</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
Popisovaný stav k	<i>srpen 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

Podle dostupných informací i zachovaných stop na místě je patrné, že Klingenthal dříve býval poměrně rozsáhlým nádražím. V současném stavu jsou koleje, kromě dvou zbývajících, vytrhány či opuštěny v nesjízdném stavu. Jedna ze sjízdných kolejí je trvale uzamčena výkolejkami a je zřejmě dlouhodobě nevyužívaná. U koleje nejbližší k výpravní budově (která již také neslouží svému účelu) bylo místo části původního delšího a nižšího nástupiště vybudováno nové boční nástupiště o délce 50 m, šířce 2,5 m a výšce nástupiště hrany cca 550 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště je vybaveno vodicími prvky pro nevidomé.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště je bezbariérový přímo z prostoru přednádraží vedle výpravní budovy, k němuž nástupiště přiléhá.

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

V prostoru přednádraží, jež těsně přiléhá k nástupišti, byly zřízeny dva prosklené přístřešky pro cestující. Jeden z přístřešků je krytý pouze z jedné strany, druhý je uzavíratelný a měl by tak cestující lépe chránit před nepřízní počasí. V obou přístřešcích se nachází několik laviček. Historická výpravní budova není již pro účely dráhy využívána. Odpadkové koše jsou umístěny jak v přístřešcích, tak na nástupišti.

Přednádraží

Přednádraží je průjezdného uspořádání a je položené vedle výpravní budovy na straně nástupiště. V přednádraží se nachází průjezdné autobusové stanoviště se třemi označovacími a dvojicí prosklených přístřešků, architektonicky sladěných s ostatními prvky. V blízkosti stanoviště autobusů je také stánek s tiskem a stylový bufet vytvořený z tramvajové soupravy někdejší místní elektrické dráhy.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Zastávky se nacházejí vedle výpravní budovy, vzdálenost mezi nástupišti a zastávkami se v závislosti na konkrétním stanovišti pohybuje mezi 30 a 45 m.

Zabezpečovací zařízení

Ve zkoumané lokalitě se nacházejí pouze dvě výkolejky s místním ovládním.

Organizace vlakové dopravy

Na trati mezi Zwotentalem a Kraslicemi (resp. Sokolovem) je zaveden taktový grafikon. Ze zastávky Klingenthal odjíždějí vlaky do obou směrů v hodinovém taktu.

Zhodnocení zkoumané lokality

Současný stav je dobrým příkladem rekonstrukce pohraniční stanice, která vlivem historických událostí pozbyla svého významu. Největším přínosem je rozhodně napojení nástupiště přímo na přednádraží, což zjednodušuje přestup na autobus. Navíc je celý prostor velmi dobře architektonicky vyřešen a působí jednotně. Pochvalu si zaslouží především krytý přístřešek nejbližší výpravní budově a přístřešky pro jízdní kola.

S rekonstruovanou částí však bohužel kontrastují jak zarostlé zbytky kolejiště na opačné straně výpravní budovy, tak výpravní budova samotná, neboť jsou na ní jasně patrné stopy mnohaletého chátrání. Až na poslední výtku lze tedy Klingenthal považovat za vhodný vzor pro rekonstrukci stanic, které se z různých důvodů staly předimenzovanými.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Celkový pohled



Obrázek 2: Nástupiště



Obrázek 3: Stanoviště autobusů v přednádraží



Obrázek 4: Přístřešek pro cestující a jízdní kola



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

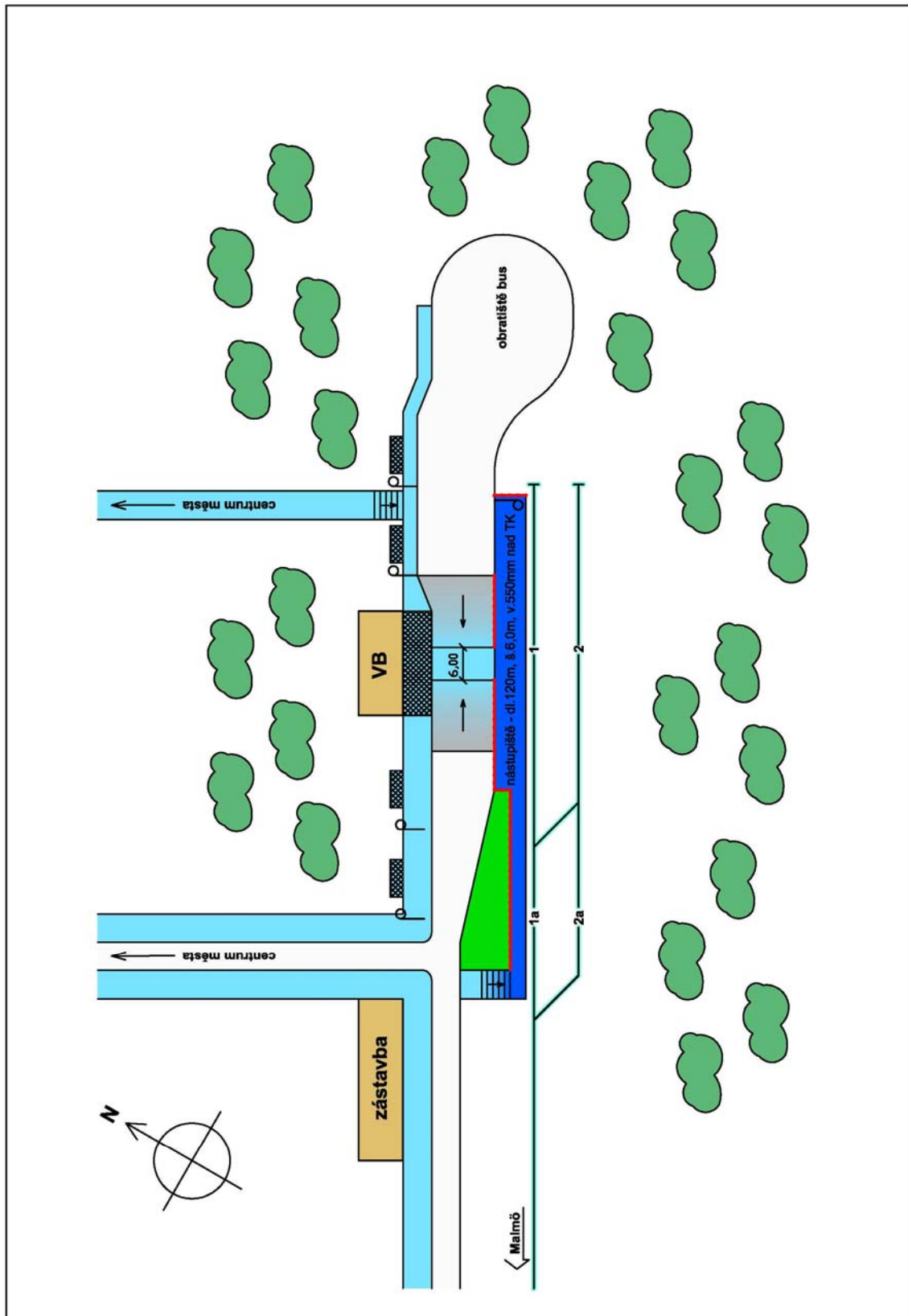
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 23

SIMRISHAMN

KATALOGOVÝ LIST č. 23			
SIMRISHAMN [S]			
Poloha	<i>jihovýchodní Švédsko, provincie Malöhus (Skane), pobřeží Baltského moře</i>		
Staničení	<i>111 km od žst. Malmö Central žel. trať Malmö Central – Oxie – Ystad - Simrishamn</i>		
Druh	<i>koncová stanice</i>		
Výpravní oprávnění	<i>osobní přeprava: Cestující jsou v pracovní době informačního centra, umístěného ve výpravní budově žst., odbaveni jízdenkami. Ve stanici je nepřetržitě k dispozici automat na jízdenky. nákladní přeprava – bez výpravního oprávnění</i>		
Dopravní koleje	<i>4 (z toho kusých: 2)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>0</i>		
Nástupiště	<i>počet nástupišť a současně nástupních hran: 1 u kol. č. 1 a 1a ... vnější, dl. 120 m, výška nást. hrany 550 mm nad TK prvky pro osoby se sníženou schopností orientace: ne prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu: přístup z čekárny a verandy výpr. budovy na nástupiště bez ztráty výšky</i>		
Přístup na nástupiště	<i>zvýšený přechod přes komunikaci pro autobusy z verandy výpravní budovy, šířka přechodu cca 6 m schodiště, na okraji nástupiště směr Malmö nástupiště pro vlaky slouží zároveň jako výstupní zast. bus bezbariérový přístup na nástupiště: ano, při výstupu z autobusu a zároveň zvýšeným přechodem z verandy výpr. budovy</i>		
Zařízení pro nákladní přepravu	<i>---</i>		
Zařízení pro cestující	<i>přístřešek v podobě kryté verandy u výpravní budovy, čekárna součástí informačního střediska</i>		
Informační systém	<i>staniční rozhlas není vývěsky s příjezdy a odjezdy letáčky s výňatkem jízdního řádu</i>		
Přednádraží	<i>hlavové uspořádání komunikace se nachází mezi nástupištěm a výpravní budovou příjezd umožněn pouze autobusům VHD zastávky ostatní VHD - autobusové: pro nástup ... 4, pro výstup ... 1</i>		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak – přednádraží	<i>přestup „hrana – hrana“ na šíři nástupiště, resp. plus šířka komunikace pro autobusy</i>		
Počet zast. vlaků os. dopravy v GVD – směr	<i>pracovní den</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>příjezd</i>	<i>11</i>	<i>9</i>	<i>9</i>
<i>odjezd</i>	<i>11</i>	<i>9</i>	<i>8</i>
Popisovaný stav k	<i>červenec 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

Stanice Simrishamn byla vždy stanicí koncovou se dvěma dopravními kolejemi, ale původně měla zhlaví v podstatě tři (směrem do širé trati, střední a směrem ke konci trati) a sloužila jako pro osobní, tak nákladní dopravu. Střední zhlaví bylo složeno z jednoduché kolejové spojky mezi dopravními kolejemi, z výhybky, z níž se svažovaly dvě kusé manipulační koleje do nákladového obvodu s boční rampou a skladištěm, a z napojení vlečky. Zhlaví směrem ke konci tratě představovalo spojení dvou dopravních kolejí do kusé výtažné koleje a odbočení na další vlečku. Při elektrizaci traťového úseku do této stanice, když tato zároveň ztratila význam pro nákladní dopravu, došlo k úpravám, při kterých byla jednak odstraněna zbytečná část kolejíště sloužící pro nákladní dopravu, a jednak provedeny úpravy pro ztraktivnění dopravy osobní. Ze středního zhlaví zbyla pouze kolejová spojka - odstraněny byly i návazné manipulační koleje – a obě dopravní koleje byly ukončeny zarážedly před zhlavím do výtažné koleje. Prostor po manipulačních kolejích mezi dopravními kolejemi a výpravní budovou byl využit k vybudování vnějšího nástupiště o délce 120 m a šířce 6 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a ke zřízení účelové komunikace pro linkové autobusy VHD se zastávkami. Nástupiště není doplněno vodicími prvky pro osoby se sníženou schopností orientace.

Přístup pro cestující

Přístup na/z nástupiště je zajištěn jednak na jedné své straně čelním schodištěm z chodníku podél komunikace pro autobusy, a jednak ve své střední části zvýšeným přechodem přímo od verandy výpravní budovy přes komunikaci pro autobusy.

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

Ve výpravní budově je pro veřejnost k dispozici prostorná čekárna, která slouží nejen pro cestující vlaky i autobusy, ale rovněž jako informační kancelář. Přimo v ní se totiž nachází přepážka s pracovníkem, který zájemcům podá informace o vlakových i autobusových spojích, o tarifu integrované dopravy, o turistických zajímavostech, o orientaci ve městě a okolí apod. a současně prodává i jízdenky místního IDS. Čekárna je otevřena jen v době provozu informačního centra (každý den v denní dobu), takže je stále pod dohledem. Stanice je rovněž vybavena automatem na jízdenky IDS, který je umístěn na verandě výpravní budovy, a je tedy přístupný nepřetržitě.

Samotné nástupiště zastřešené není, k výpravní budově je přimknutý přístřešek.

Přednádraží

Přednádraží vzniklo v prostoru nádraží. Je tvořené komunikací pro autobusy a obratištěm, které vzniklo na ploše po zrušeném zhlaví směrem ke konci tratě a po bývalé výtažné koleji.

Přestup VLAK – VHD (vazby, přestupní cesta)

Autobus, který přijede do prostoru železniční stanice (zastávka „Simrishamn station“), zastaví ve výstupní zastávce, která je situována na opačné straně nástupiště pro vlaky u koleje č. 1, a cestující, kteří pokračují ve své cestě vlakem, přestoupí rychle a snadno do přistaveného vlaku s využitím tzv. principu hrana – hrana. Cestující, který vystoupí z vlaku, přejde po přechodu přes komunikaci pro autobusy a pak buď po schodišti či chodníku směřuje přímo do centra města, nebo jde na jednu ze čtyř nástupních zastávek autobusů. Druhá dopravní kolej slouží pro odstavování souprav osobních vlaků a mechanismů pro údržbu trati – nepřiléhá k ní nástupní hrana.

Zabezpečovací zařízení

Dopravna je vybavena odjezdovými návěstidly a dálkově přestavovanými výměnami.

Organizace vlakové dopravy

Na trati je zaveden takový grafikon. Pro pravidelně přijíždějící/odjíždějící vlaky slouží 1. kolej u nástupiště.

Zhodnocení zkoumané lokality

Řešení terminálu VHD ve švédském městě Simrishamn se jeví jako velmi inspirativní pro využití v ČR, a to jak ze stavebního uspořádání, tak provozního řešení. Při zrušení části kolejiště před výpravní budovou je možno získaný prostor s minimálními investičními náklady přebudovat na kombinované nástupiště, zajišťující přestup tzv. hrana – hrana mezi různými prostředky VHD, včetně přístupové komunikace pro autobusy. Není tak zároveň nutný zábor nových ploch nebo výrazná přestavba přednádraží – přednádraží tak vlastně vznikne „v nádraží“, tedy na straně výpravní budovy směrem do kolejiště. Rovněž sloučení pokladní přepážky pro železniční přepravu v malé stanici s místem umožňujícím nákup jízdního dokladu na autobus, resp. IDS, podávajícím všeobecné informace a současně bdícím nad pořádkem v čekárně je zatím v ČR teprve v zárodcích.

FOTODOKUMENTACE



Obrázek 1: Vnější nástupiště



Obrázek 2: Vnější nástupiště a komunikace pro autobusy, zvýšený přechod



Obrázek 3: Výpravní budova s verandou, autobusové zastávky s přístřešky



Obrázek 4: Detail zvýšeného přechodu přes komunikaci pro autobusy mezi verandou u výpravní budovy a nástupištěm



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

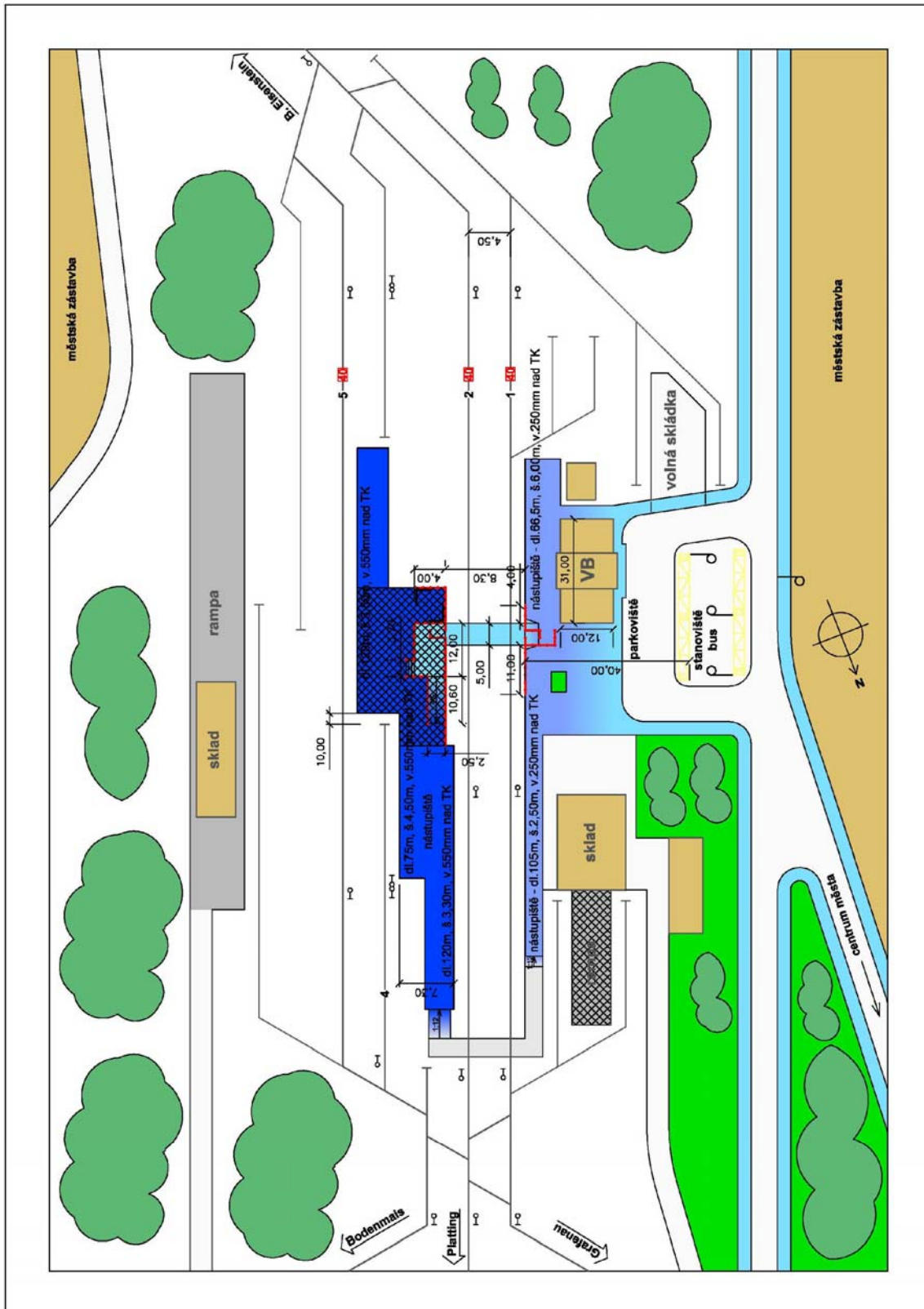
Návrh standardů uspořádání železničních stanic, zastávek a přestupních terminálů
na tratích mimo evropský železniční systém

KATALOGOVÝ LIST č. 24

ZWIESEL

KATALOGOVÝ LIST č. 24			
ZWIESEL [D]			
Poloha	<i>SRN, jihovýchodní Bavorsko</i>		
Staničení	<i>žel. trať č. 905 Bayerische Eisenstein - Plattling, 906 Zwiesel – Grafenau, 907 Zwiesel - Bodenmais dle KJŘ</i>		
Druh	<i>přípojná stanice</i>		
Výpravní oprávnění	osobní přeprava: <i>Odbavení cestujících se provádí v informačním centru, mimo jeho pracovní dobu lze využít jízdenkový automat</i>		
Dopravní koleje	<i>5 (z toho kusých: 2)</i>		
Manipulační koleje, koleje zvláštního určení	<i>8 (z toho kusých: 8)</i>		
Nástupiště	<p>obecně: <i>nástupiště s výškou nást. hrany 250 mm a 550 mm nad TK a úrovnovým přístupem</i></p> <p>počet nástupišť: <i>2</i></p> <p>počet nástupních hran: <i>5</i></p> <p>I. u VB ... <i>dl. 105 m (šířka 2,5 m) + dl. 66,5 m (šířka 6 m), výška nást. hrany 250 mm nad TK</i></p> <p>II. oboustranné ... <i>dl. 120 m (šířka 3,3 m) + dl. 75 m (šířka 4,5 m) + dl. 120 m (šířka 3,5 m), výška nást. hrany 550 mm nad TK</i></p> <p>prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace: <i>pouze na oboustranném nástupišti</i></p>		
Přístup na nástupiště	<p>úrovnové přechody ... <i>I, šířka přechodu 5,0 m</i></p> <p>vzdálenost od přístřešku na nástupiště:</p> <p>I. ... <i>bezprostředně přiléhá, II. ... 14,5 m</i></p> <p>bezbariérový přístup do prostoru přístřešku a budovy: <i>ano</i></p> <p>bezbariérový přístup na nástupiště: <i>ano, pomocí šikmé rampy 1:12</i></p>		
Zařízení pro nákladní přepravu	<i>boční rampa</i>		
Zařízení pro cestující	<i>vestibul výpravní budovy, přepážka DB, občerstvení, prodejna tisku</i>		
informační systém	<i>staniční rozhlas</i>		
Přednádraží	<p>hlavové uspořádání</p> <p>parkoviště: <i>ano</i></p> <p>zastávky VHD: <i>ano, 3 stanoviště před výpravní budovou</i></p>		
Délka pěšího přesunu při přestupu vlak - přednádraží	<i>40 m</i>		
Počet zast. vlaků os. dopravy - směr	<i>prac den.</i>	<i>sobota</i>	<i>neděle</i>
<i>Bayerische Eisenstein</i>	<i>16</i>	<i>15</i>	<i>15</i>
<i>Plattling</i>	<i>19</i>	<i>19</i>	<i>17</i>
<i>Bodenmais</i>	<i>15</i>	<i>14</i>	<i>13</i>
<i>Grafenau</i>	<i>8</i>	<i>8</i>	<i>7</i>
Popisovaný stav k	<i>srpen 2008</i>		

SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVNY /DISPOZIČNÍ SCHÉMA/



PODROBNÝ POPIS

Nástupiště

V žst. Zwiesel jsou dvě nástupiště s pěti nástupními hranami. Nástupiště č. I před výpravní budovou je jednostranné, nástupiště č. II. ležící mezi kolejemi je oboustranné. Výška nástupní hrany nad temenem kolejnice je 250 mm u nást. I., 550 mm u nástupiště II.. Nástupiště č. I – levá část má šířku 2,5 m – délku 105 m, jeho pravá část má šířku 6,0 m – délku 66,5 m. Nástupištní hrana je ve dvě nástupní hrany rozdělena úroňovým přechodem Nástupiště č. II je atypického tvaru, kdy ze středního prostoru, do nějž je zaústěn přechod, vybíhají tři „prstová“ nástupiště těchto parametrů: „Eisensteinské“ délka 120m-šířka 3,3 m, „Bodenmaiské“ délka 75 m, šířka 4,5 m, „Plattlingské“ délka 120 m, šířka 3,5 m. Tato nástupiště jsou vybavena vodicími prvky pro nevidomé, na nástupišti č. I zřízení nejsou.

Přístup pro cestující

Přístup pro cestující na nástupiště je pomocí šikmé rampy 1:12 a schodiště, přístup od výpravní budovy zabezpečuje úroňový přechod šířky 5,0 m umístěný proti příchodu z přednádraží. Před vstupem do kolejiště je na obou nástupištích „šikana“ vytvořená ze zábradlí, která jednak zbrzdí rychlost pěšího proudu, jednak je cestující před vstupem do kolejiště donucen se rozhlédnout na obě strany.

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

U nástupiště č. II se počítá s pobytovou funkcí. Nástupiště je ve střední části, tzn. v prostoru zaústění přechodu, zastřešeno. Zároveň je vybaveno mobiliářem (lavičky, odpadkové koše, atp.) a statickými informačními tabulemi o odjezdech vlaků. K vyčkávání cestujících na příjezd vlaku slouží též vestibul výpravní budovy o rozměrech Ze služeb pro cestující veřejnost je zde přepážka DB, občerstvení, prodejna tisku a WC.

Přednádraží

Přednádraží je hlavového uspořádání, v jeho prostoru se nachází tři zastávky linkové autobusové dopravy.

Přestup VLAKE – VHD (vazby, přestupní cesta)

Zastávky se nacházejí před staniční budovou, vzdálenost mezi nástupišti a zastávkami je minimálně 40 m.

Zabezpečovací zařízení

Ve stanici je zabezpečovací zařízení s ústředně stavěným výměnami.

Organizace vlakové dopravy

Na tratích zaústěných do žst. Zwiesel je striktně uplatňován taktový grafikon. Nástupní hrany jsou při pravidelném provozu pevně určeny. Od nástupiště č. I odjíždí vlaky směr Grafenau, za nástupiště č. II odjíždí vlaky do ostatních směrů (viz kapitola nástupiště).

Zhodnocení zkoumané lokality

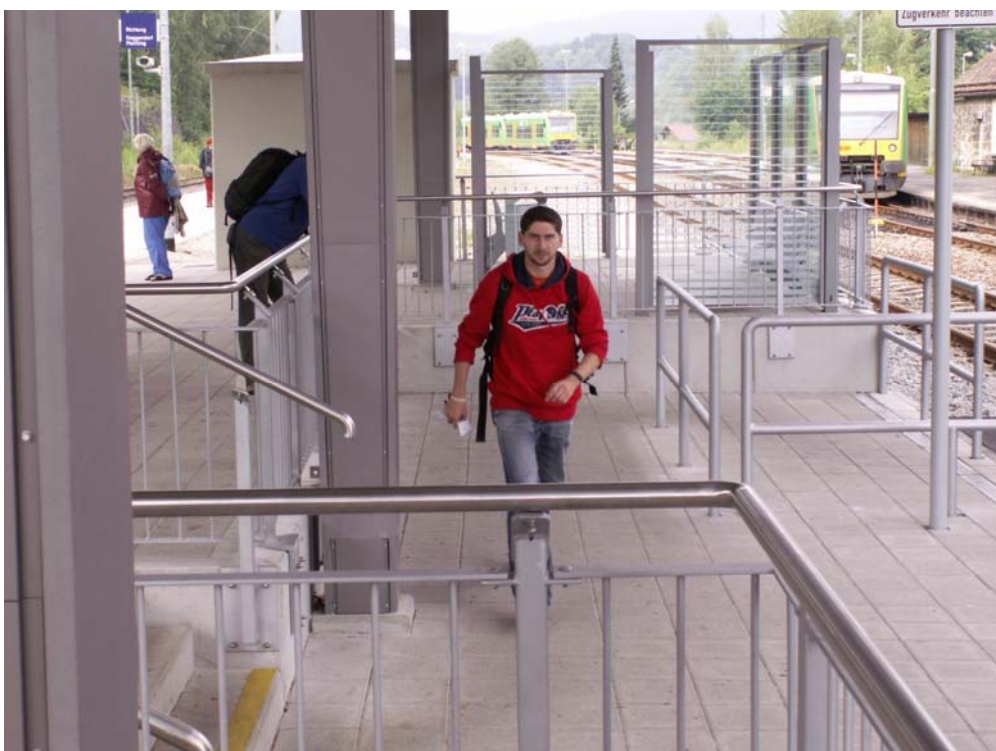
Podoba popisování dopravní jednoznačně ukazuje na o co nejvyšší zvýšení komfortu a bezpečnosti při současné minimalizaci investičních nákladů.. Nejvýznamnějším přínosem je zvýšení nástupní hrany na 550 mm nad TK spolu s ústředním přechodem pro cestující. Nelze opomenout ani úpravu střední části oboustranného nástupiště, která slouží k vyčkávání na příjezd vlaku. Její celkové provedení je jak účelné, tak architektonicky vhodně ztvárněné. Doplnění nástupiště o zastřešený prostor s mobiliářem zamezí jinak

obvyklému davovému vstupu do kolejiště při příjezdu vlaku. Z bezpečnostního hlediska stojí za pozornost „šikana“ před vstupem cestujících do kolejiště. Celkový dojem z modernizace žst. Zwiesel je dobrý, zde užití prvky, především podoba nástupiště č. II včetně zastřešení a úpravy přechodu, lze doporučit pro aplikaci ve stanicích obdobného rozsahu v ČR.

FOTODOKUMENTACE



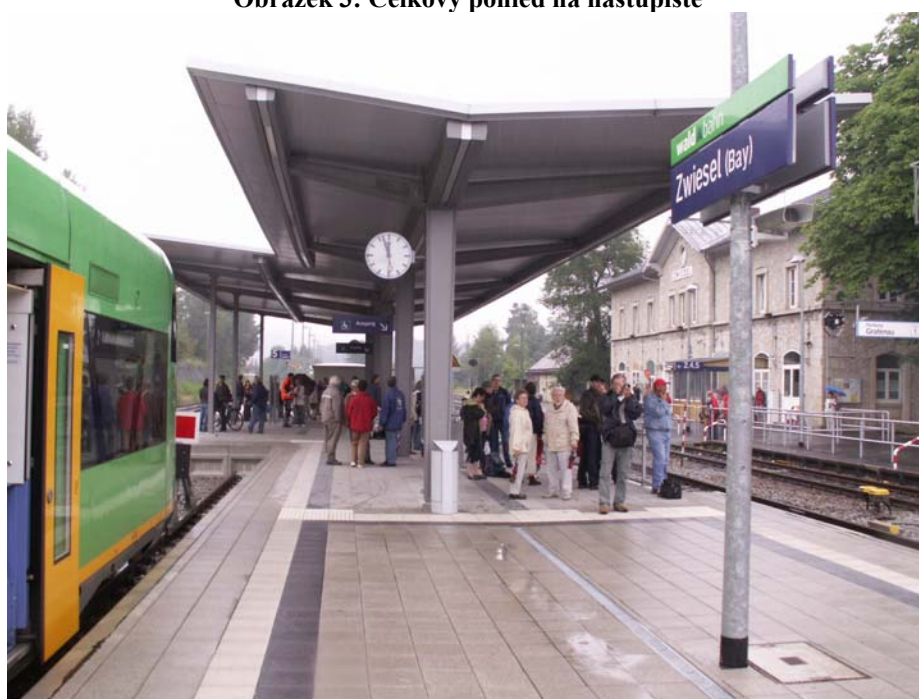
Obrázek 1: Úroňový přechod



Obrázek 2: "Šíkana" na nástupišti II



Obrázek 3: Celkový pohled na nástupiště



Obrázek 4: Celkový pohled na nástupiště II