

VYBAVENÍ STANIC A ZASTÁVEK

Základní vybavenost železniční stanice a zastávky je určena obecně platnou drážní legislativou, stavebním a technickým řádem drah. Prioritou v této oblasti je zejména bezpečnost cestujících. Vybavení nástupiště, prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy (přístřešky), případně pro odbavování cestujících, bezbariérovým přístupem na nástupiště, včetně hmatového nebo akustického vyznačení přístupu k vlakům pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, osvětlením prostor pro cestující, názvem a orientačním systémem, je zodpovědností provozovatele dráhy (obvykle SŽDC, s. o.), stejně jako zveřejnění (vyvěšení) jízdních řádů, dalších informací (např. výluky) a akustická hlášení ve stanicích, které jsou rozhlasovým zařízením vybaveny. Způsob provedení je dán příslušnými technickými normami. U akustických hlášení lze rozšíření obsahu za poplatek u správce infrastruktury objednat. Zimní údržbu prostor pro cestujících provádí také provozovatel dráhy nebo vlastník zastávky vlastními prostředky nebo subdodavatelsky.

Nad rámec povinného vybavení je umístění akustických a elektronických informačních systémů, jejichž instalace je na rozhodnutí správce infrastruktury. Nepovinným je také vybavení stanic a zastávek vhodným mobiliářem, např. odpadkovými koši, lavičkami, vitrínami, stojany na kola, apod.

ODSTRAŇOVÁNÍ NEDOSTATKŮ

Obecným spojovacím prvkem nedostatků ve vybavení stanic a zastávek je nejasně definovaná odpovědnost, nenastavení standardů, mechanismů pro kontrolu jejich dodržování, způsobů financování a podcenění pravidelné údržby a úklidu.

V oblasti povinného vybavení existuje v současné době několik problémů v gesci provozovatele dráhy, se kterým je nutné nápravu vyjednat s ohledem na její finanční náročnost a ostatní investiční priority. Mezi nejzávažnější patří praktické nevybavení přístřeškem pro cestující. Příkladem jsou obvykle bývalé stanice s výpravní budovou, která je trvale nebo v částech dne znepřístupněna a v místě není jiná alternativa. Často se jedná i o významné zastávky. V Libereckém kraji je stále vysoký podíl nástupišť, která svou výškou neumožňují bezbariérový nástup do moderních nízkopodlažních vozidel, která jsou na tratích běžně nasazována. Například dříve běžně prováděné opravy nástupišť materiálovým výziskem nízké výšky a nedostatečné šířky pro bezpečný pohyb musí být chápány pouze jako nouzová řešení, nikoli jako uspokojivý stav. Pro zajištění bezpečného provozu bude vhodné definovat též standardy zimní údržby a nastavit kontrolní mechanismy. Častou závadou je estetická stránka výlepů jízdních řádů. Na objektech a mobiliáři zastávek není obvykle prováděna pravidelná údržba a čištění, tyto práce je nutné zavádět rutinně.

Nedostatky jsou také v řádném označení zastávek na znamení (na nástupištích), které zatím legislativa neupravuje. Označení zastávek náhradní autobusové dopravy je v kompetenci dopravce, cílem objednatele je jednotný standard i u tohoto typu zastávek veřejné dopravy včetně značení a s důrazem na dobré informování cestujících při mimořádnostech. Vhodným řešením je například vytvoření sítě trvalých a označených zastávek náhradní autobusové dopravy s přednostním využitím zastávek PAD a MHD.

Absolutní normové požadavky na vybavenost zastávek (např. bezbariérový přístup) na (regionální) železnici jsou v některých případech bariérou pro praktickou realizovatelnost žádaných opatření

z prostorových, resp. častěji z ekonomických důvodů, např. optimální umístění nástupišť a nových zastávek v krátké docházkové vzdálenosti. Proto je třeba působit v národní a evropské legislativní rovině na přípustnost výjimek s ohledem na charakter provozu na dráze a místní podmínky.

Nejednotné vlastnictví některých částí infrastruktury v majetku jednoho z dopravců (nástupiště nebo přístup, příkladně v Chrastavě) musí být neprodleně řešeno na vládní úrovni, nejenom vzhledem k přístupu dalších dopravců.

Ke zlepšení došlo v oblasti osvětlení nástupišť, které bylo ve většině případů rekonstruováno. Ve spolupráci s obcemi je třeba řešit i osvětlení přístupových cest k nádraží. Cestující se také stále častěji setkávají s moderními bezbariérovými nástupišti o výšce 550 mm nad spojnicí temen kolejnic, což odpovídá výšce podlahy moderních vozů.

K absenci elektronických informačních systémů, resp. aktuálních dopravních informací lze připomenout, že na některých zastávkách tak nemají cestující možnost zjistit (vyjma vyvěšeného jízdního řádu) žádné dodatečné informace o nepravidelnostech v provozu. Často se objednateli nedaří prosadit instalace elektronických informačních systémů ani v relativně významných stanicích (např. Hejnice). Jedinou možností pro cestujícího, jak zjistit zpoždění nebo odřeknutí spoje, je zatím pomocí datového připojení vlastním mobilním telefonem. Tuto možnost je vhodné dále rozvíjet a propagovat. Cestou k dalšímu rozšíření elektronických informačních systémů pro cestující je realizace společných projektů a vytvoření společného datového rozhraní tak, aby bylo možné zobrazovat informace ze všech módů veřejné dopravy. Je potřeba rozhodnout, kdo bude zajišťovat investice i provoz systémů v místech, kde takové systémy nemá zřízené provozovatel dráhy. Vzhledem k pokračující integraci dopravy je třeba uvažovat dostupnost (viditelnost, slyšitelnost) informačních prvků také v prostorech návazné hromadné a individuální dopravy. Velmi vhodná je přímá viditelnost mezi navazujícími vlakovými a autobusovými spoji. Důležitý je též systém orientace v okolí, opomíjena nesmí být ani bezpečnost cestujících zabezpečením a dohledem nad prostory pro cestující a možnost kontaktu s dispečerem (SOS tlačítka).

Také zodpovědnost za řešení doplňkových služeb (odbavení, drobný prodej, občerstvení, toalet, úschovy zavazadel, půjčoven jízdních kol,...) i bezprostředního okolí nádraží (kapacity pro návaznou hromadnou i individuální dopravu) není legislativou taxativně stanovena, proto je nutná vzájemná spolupráce všech dotčených stran, tj. provozovatele dráhy, obce, objednatele a dopravce. Z praktické zkušenosti se jeví nejlepším a dlouhodobě udržitelným řešením participace místní samosprávy.

PŘEDPOKLADY PRO VYBAVENÍ ZASTÁVEK

Požadovaná délka nástupišť vyplývá z délky nasazovaných souprav, plánovaného výhledu a je případně přizpůsobena místním podmínkám. Proto jsou požadavky objednatele na nástupiště řešeny pro každý případ samostatně. Pro zastávky obsluhované dálkovými vlaky bývá rozhodná délka jejich souprav v objednávce MD ČD. U regionální dopravy je ve většině případů požadována délka nástupiště 110 m s ohledem na soupravy složené ze dvojice moderních motorových dvoudílných jednotek o kapacitě cca 120 cestujících, které mají ve verzi bez Jakobsova podvozku standardní délku cca 55 m a mohou být nasazovány ve dvojici z kapacitních nebo technologických důvodů.

Pro rozsah doplňkových služeb a vybavenost stanic je podstatná dobrá zkušenost objednatele s odbavením cestujících ve vlaku, resp. s omezením dopravních povinností palubního personálu (viz Trilex) a zájem tento způsob dále rozvíjet. Proto je předpokládáno zachování prodeje jízdenek

v kombinaci s informační kanceláří IDS pouze v nejvýznamnějších stanicích, v případě potřeby bude spíše posilován palubní personál. Odbavovací systémy budou umístovány vzhledem k frekvencím cestujících v regionu přednostně ve vozidlech, nikoli na nástupištích. Pokud bude realizováno vhodné technické řešení s ohledem na bezpečnost cestujících při nástupu a výstupu i během jízdy (komunikace personálu nebo cestujících se strojvedoucím), pak palubní personál může mít zrušenu povinnost dávat návštěi při výpravě vlaku (vyjma nepřehledných zastávek) a namísto toho se tak může nerušeně věnovat cestujícím, jejich bezpečnému nastupování, odbavení a informování i během pobytu vlaku v zastávce. Tento způsob též omezuje dis komfort při výměně vzduchu v interiéru vozu během zbytného otevření dveří (zima, léto). Prakticky dochází ke zkrácení doby stanicování. Proto je při řešení zastávek a jejich vybavení nutné dbát na přehlednost (viditelnost) nástupních prostorů.

Zásadním prvkem pro dobré vnímání služeb na železnici cestujícími je čisté a kulturní prostředí veřejně přístupných prostor s důrazem na uzlové stanice s velkým počtem cestujících. Stanice v Liberci je po rekonstrukci dobrým příkladem, potřebné modernizace v České Lípě a Turnově jsou v přípravě. Požadavkem objednatele je postupná modernizace nástupišť a opravy stanic v prioritě dle nejvyššího obrátu cestujících.

Na tratích v Libereckém kraji převládá regionální charakter provozu. Zkušenosti ze stanic vybavených podchody jednoznačně potvrzují obavy z jejich nevyužívání a krácení cest nebezpečně přes kolejiště vzdor zákazům i pevným překážkám (viz Chrastava, Hrádek n. N.). Mimoúrovňová řešení obvykle podstatně prodlužují docházkové vzdálenosti. Liberecký kraj proto nemá zájem o realizaci přístupů na nástupiště podchody nebo nadchody v případech, kdy tím vzniká ztracený spád. Zabezpečení přechodu přes koleje lze řešit stavebními opatřeními nebo dozorem. Do české legislativy je nutné doplnit způsoby zabezpečení staničních přechodů, aby taková řešení mohla být používána v praxi tak, jak je to obvyklé v zahraničí. Při přípravě nových projektů musí být zlepšena informovanost a koordinace mezi jednotlivými stranami tak, aby se předcházelo realizaci bez projednání rozdílných požadavků, příkladně při umístění nástupiště vzhledem k zastávkám návazné dopravy (zájem objednatele), resp. dopravní kanceláři (zájem řízení provozu).

Obecným trendem je zkracování přístupové doby, resp. docházkových vzdáleností, aby byla železnice co nejlépe konkurenceschopná vůči ostatním druhům dopravy. Této problematice přikládá Liberecký kraj při přípravě projektů dlouhodobě velký význam. U nových projektů musí být vyřešeny krátké přístupy na nástupiště ze všech významných směrů.

V přednádražních prostorech je nutné umísťovat dostatečné kapacity pro návaznou dopravu (parkoviště, obratiště pro autobusy, apod.). Sledovaným trendem je vytvoření páteřních železničních linek s krátkým celodenním intervalem spojů a individuální, případně hromadné návazné dopravy k nádraží (na kole, autem, autobusem).

Zahraníční zkušenosti s přepravou cyklistů směřují, z důvodu prostorové náročnosti a tím vysoké nákladnosti, k omezení přepravy jízdních kol ve vlacích. Zájem je tedy soustředěn k možnostem bezpečného odstavení jízdních kol před nástupem do vlaku. Vhodným řešením mohou být uzamykatelné boxy na jízdní kola umístěné v blízkosti nástupiště. Pilotní realizace se předpokládá ve spolupráci s obcemi.

Preferováno by mělo být uplatnění zeleně s vyřešením zodpovědnosti za její trvalou údržbu.

Vzhledem k nepříznivým klimatickým podmínkám regionu lze u frekventovaných stanic doporučit zastřešení části nástupišť a přístupových cest se zřetelem na dobré rozhledové poměry.

V některých případech může být řešení nástupišť podřízeno technologickým a bezpečnostním požadavkům s ohledem na požadované přestupní vazby a potřebný čas.

STANDARDY VYBAVENÍ ZASTÁVEK AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

V rámci standardů IDOL ve vztahu k požadavkům na dopravce je řešena **oblast správy zastávek vč. informací na zastávkách uvedených**, konkrétně se jedná o následující požadavky:

- označování zastávek (vzhled a vybavení označnicků)
- kontrola a údržba zastávek
- informace na zastávkách (jízdní řády, souhrnné jízdní řády, souhrn odjezdů, výřez z tarifní mapy, mapa linkového vedení aj.)

Z hlediska požadavků na zastávky jsou dále zastávky kategorizovány do tří tříd:

- I. třída (významné dopravní terminály a uzly)
- II. třída (zastávky v centrech obcí, významné zastávky na území měst v LK)
- III. třída (zastávky na okrajích obcí, méně významné zastávky ve městech)

Z pohledu technického vybavení zastávky (přístřešek, výška nástupiště, elektronické informační systémy) jsou zastávky odpovědná města a obce v Libereckém kraji.

Cílem Libereckého kraje v rámci plánovacího období v letech 2016-2020 zpracovat projekt „Modernizace zastávek v Libereckém kraji“, jehož cílem by mělo být:

- sjednocení vzhledu označnicků zastávek v rámci IDS IDOL (všechny zastávky)
- vybudovat ve spolupráci s obcemi bezbariérový přístup do vozidel (alespoň zast. I. a II. třídy)
- zavedení informačních technologií na významné zastávky v Libereckém kraji
 - I. třída: velký informační panel nebo velká obrazovka znázorňující čas odjezdu spojů a zpoždění (dle aktuální polohy, aktualizováno automaticky dle dat sledování polohy vozidel) a příp. další významné dopravní informace na terminálu
 - II. třída: malý informační panel nebo malá LCD obrazovka znázorňující čas odjezdu a zpoždění (dle aktuální polohy, aktualizováno automaticky dle dat sledování polohy vozidel)