



Standard zastávek PID (Železniční stanice a zastávky – Výtah ze Standardu zastávek PID)

Příloha dokumentu Standardy kvality PID – Vlaky PID



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor příměstské dopravy

Tato příloha zahrnuje kapitolu 04 Standardu zastávek PID Stanice a zastávky linek S. Celý dokument je ke stažení on-line na <http://standardzastavek.pid.cz/>.



KAPITOLA 04

04.A STANICE A ZASTÁVKY LINEK „S“

- co jsou linky „S“ a jakou roli hrají v PID

04.B KATEGORIZACE STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

- jaké kategorie stanic a zastávek linek „S“
Standard zastávek rozlišuje

04.C USPOŘÁDÁNÍ STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

- jaké je základní prostorové uspořádání veřejné části stanice
- jak by měla vypadat vazba stanice na okolí
- jaká jsou základní pravidla pro uspořádání přednádražního prostoru
- jaké funkce z hlediska cestujících plní ve stanici výpravní budova
- jaká základní pravidla je vhodné dodržovat pro řešení nástupišť a přístupů na ně

04.D INFORMAČNÍ A ORIENTAČNÍ SYSTÉMY

- jaká pravidla musejí být splněna pro snadnou orientaci ve stanici a v jejím okolí

04.A STANICE A ZASTÁVKY LINEK „S“

Železniční linky „S“ představují atraktivní, rychlou a spolehlivou síť kolejové dopravy. Tvoří nejen páteřní síť regionálních linek veřejné dopravy, ale zajišťují i rychlá spojení v rámci pražské aglomerace.

Systém linek „S“ tvoří páteřní síť veřejné dopravy v Praze a středoečeském regionu. Postrádá doposud jasnou koncepci a ucelený systém řešení jejich stanic a zastávek, a to především z hlediska potřeb cestujících. Současný stav vychází z klasického pojetí železničních stanic, navrhovaných často podle dnes již překonaných norem (zejména TNŽ 734955 „Výpravní budovy a budovy zastávek ČSD“ z roku 1992). Zcela opomíjena zůstávají hlediska umístění v okolní zástavbě, vazeb na okolí a přestupních vazeb návazné dopravy jak hromadné, tak individuální.

Cílem kapitoly není konkrétní řešení jednotlivých lokalit, ale stanovení principů, podle nichž je třeba tyto stavby navrhovat tak, aby splňovaly požadavky na moderní dopravní systém městské a příměstské železnice.

Městská, příměstská a regionální železnice označovaná jako linky „S“ je železničním dopravním systémem, obsluhujícím území Prahy a Středočeského kraje. Přitom jak v Praze, tak zejména ve Středočeském kraji tvoří páteřní síť linek veřejné dopravy. Do systému jsou zahrnuty osobní vlaky a vybrané spěšné vlaky a rychlíky obsluhující zájmové území.

Pro dopravní systém linek „S“ jsou klíčové **základní kvalitativní aspekty PID – časová integrace** (jednotný jízdní řád provázaný s ostatními druhy veřejné dopravy), **prostorová integrace** (vytváření vhodných přestupních uzlů v území) a **tarifní integrace veřejné dopravy** (jednotný tarif PID s použitím společných jízdenek na všechny druhy veřejné dopravy). ▶ 01.A Moderní veřejná doprava

Z hlediska navrhování a realizace stanic a zastávek linek „S“ je třeba řešit 3 základní kvalitativní okruhy:



Cestující v souvislosti s využíváním linek „S“ očekává a vyžaduje vysokou kvalitu právě v těchto oblastech.

Stanice a zastávky, v nichž zastavují pouze spoje linek „S“, jsou charakteristické taktovým nebo intervalovým provozem osobních vlaků. Z toho vyplývají specifické nároky na odbavení cestujících, čekání a délku jejich pobytu v místě. Předpokladem je preference předplatních jízdních dokladů a automatizované odbavení prostřednictvím jízdenkových automatů nebo nákupu jízdních dokladů prostřednictvím elektronických aplikací. Pro tyto stanice a zastávky je typické krátkodobé čekání, vycházející z vysoké četnosti spojů a s tím související krátký celkový čas pobytu cestujících v jejich prostoru. V těchto stanicích a zastávkách mohou ojediněle zastavovat také vlaky mimo PID, ale tyto spoje tvoří ve stanicích podstatnou část spojů.

Klíčové je, že železniční stanice a zastávky typicky nemají pouze jednu funkci v území, kromě primární dopravní funkce (tarifní bod železniční dopravy, přestupní bod), mají díky koncentraci cestujících a existenci navazujících služeb (obchodní/kulturní centrum) sekundární funkci shromažďovací. V konečném důsledku pak železniční stanice či zastávka výrazně oživuje území a dochází k městotvornému efektu veřejné dopravy.



04.001 ▲ Základní a neopominutelné funkce tarifního bodu linek „S“ v území.

04.B KATEGORIZACE STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

KATEGORIZACE ŽELEZNIČNÍCH STANIC A ZASTÁVEK

Tarifní body linek „S“ jsou rozděleny do velikostních kategorií podle kritéria celkového denního obrátu cestujících následovně:

VELIKOST 1 – uzlový bod mimořádné velikosti
s obrátem > 10.000 cestujících denně

VELIKOST 2 – významný bod velké velikosti
5.000–10.000 cestujících denně

VELIKOST 3 – významný bod střední velikosti
s obrátem 1.000–5.000 cestujících denně

VELIKOST 4 – nevýznamný bod malé velikosti
s obrátem 100–1.000 cestujících denně

VELIKOST 5 – nevýznamný bod zanedbatelné velikosti
s obrátem < 100 cestujících denně

KATEGORIZACE ORGANIZÁTORA PID

Kategorizace přestupních bodů a zastávek veřejné dopravy PID, která rovněž platí i pro železniční stanice a zastávky, je součástí tohoto standardu.

► 01.C Kategorizace zastávek a tarifních bodů

VYBAVENÍ STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

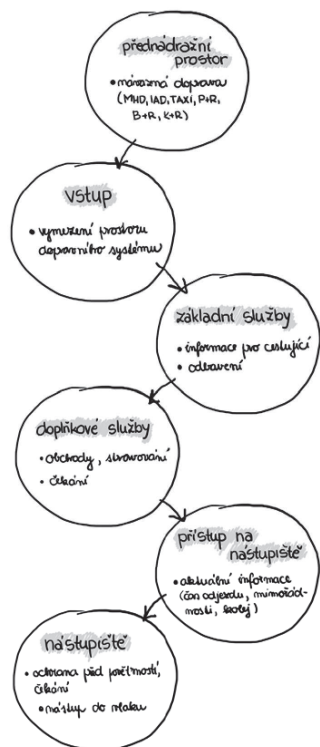
Tarifní body, v nichž kromě spojů linek „S“ pravidelně zastavuje také podstatné množství ostatních vlakových spojů mimo PID, mají větší nároky na rozsah vybavení pro cestující dálkové dopravy. V těchto stanicích se předpokládá delší pobyt cestujících vzhledem k nutnosti odbavení a čekání. U těchto bodů je zvýšený nárok na rozšířené plochy pro cestující.

►► Standardy vybavení stanic a zastávek linek „S“, doporučené na základě zkušeností z obdobných zahraničních dopravních systémů [zpracováno podle standardů DB a ÖBB].

charakter	tarifní bod „S“ tarifní bod „S+V“ poloha	pouze vlaky linek S spojů linek S a vlaky mimo PID intravilán extravilán	velikost 1	velikost 2	velikost 3	velikost 4	velikost 5
přednádraží	návazná doprava	peší bus tram metro jiná B+R K+R P+R	■	■	■	■	■
	přestupní vazby	A	mimořádný přestupní uzel	■	■	■	■
		B	velký přestupní uzel	■	■	■	■
		C	malý přestupní uzel	■	■	■	■
		D	bod bez návazné dopravy	■	■	■	■
budova	stávající	využitá	■	■	■	■	■
		nevyužitá	■	■	■	■	
	nová vybavení	hala/vestibul	■	■	■	■	■
		infocentrum	■	■	■	■	■
		temperovaná čekárna	■	■	■	■	■
		čekárna na nástupišti	■	■	■	■	■
		WC	■	■	■	■	■
		úschovna kol (bikesharing)	■	■	■	■	■
		komerční prostory	■	■	■	■	■
		technické zázemí	■	■	■	■	■
odbavení	člověk	■	■	■	■	■	
	automat	■	■	■	■	■	
	člověk	■	■	■	■	■	
přístup na nástupiště	horizontální	centrální přechod	■	■	■	■	■
		podchod/nadchod	■	■	■	■	■
	vertikální	schodiště rampa/síkmý chodník výtah	■	■	■	■	■
nástupiště počet/délka/šířka/m	vnější oboustranné ostrovní jazykové rozsah zastřešení	1/2 - 1/1	■	■	■	■	■
		1/3 - 1/2	■	■	■	■	
		v délce standardního vlaku samostatný přístřešek	■	■	■	■	■
orientační a info systém	totem - sloup prosvětlený název stanice hodiny statický infopanel digitální infopanel přehledný digitální infopanel odjezdový rozhlás interkom INFO/SOS	■	■	■	■	■	
		■	■	■	■	■	
		■	■	■	■	■	
		■	■	■	■	■	
		■	■	■	■	■	
		■	■	■	■	■	
ostatní vybavení	lavičky odpadkové koše kolostavy reklamní prvky	■	■	■	■	■	
		■	■	■	■	■	
		■	■	■	■	■	
		■	■	■	■	■	

04.C USPOŘÁDÁNÍ STANIC A ZASTÁVEK LINEK „S“

Prostorové uspořádání veřejné části stanice je sledováno v ose prioritního pohybu cestujícího a je rozděleno na následující hlavní okruhy: širší okolí stanice – přednádražní prostor – výpravní budova – horizontální a vertikální přístupové komunikace – nástupiště.



04.002 ▲ Spoj linky „S“ systému PID [linka S7, žst. Praha hl. n.]. #esko #cityelefant #prahahlavninadrazi



04.004 ▲ Samoobsluha umístěná přímo ve výpravní budově [žst. Romanshorn, Švýcarsko]. #esko #vyprav nibudova #sluzby #svycarsko #romanshorn



04.006 ▲ Turistické informační centrum v rámci výpravní budovy [žst. Romanshorn, Švýcarsko]. #esko #vyprav nibudova #sluzby #svycarsko #romanshorn



04.003 ▲ Přestupní vazba mezi linkami „S“ a návaznou povrchovou dopravou [žst. Dresden Mitte, Německo]. #esko #prestup #prestupnibod #bus #tramvaj #nemecko #dresden



04.005 ▲ Kavárna s přímou vazbou na přednádražní prostor i nástupiště. #esko #vyprav nibudova #sluzby #svycarsko



04.007 ▲ Ostrovní nástupiště ve stanicích linek „S“ s mimoúrovňovým přístupem nadchodem [žst. Strančice]. #esko #cityelefant #nadchod #strančice

ŠIRŠÍ OKOLÍ STANICE

V širším okolí (zájmovém území) stanice je kladen důraz na orientaci uživatelů dopravního systému (cestujících) a vyznačení přístupových tras ke stanici. Širší okolí stanice je vymezeno následujícími způsoby.

Širší okolí v docházkové vzdálenosti

Docházková vzdálenost je délka pěší vazby mezi zdrojem či cílem dopravy a stanicí linek „S“. Hodnoty docházkové vzdálenosti stanovuje kapitola ► 01.D Umístění zastávek a přestupních bodů v území.

V tomto území se doporučuje vyznačit přístupové trasy pro pěší ve směru ke stanici linek „S“, přičemž hlavní trasy v území musí být vždy vyznačeny, a to obousměrně (ve směru cíl docházky – stanice, stanice – cíl docházky). Přístupové body samozřejmě musejí splňovat bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých. Hlavními trasami se rozumí spojnice stanice linek „S“ a významných cílů docházky v území. Významnými cíli docházky se rozumí urbanistické centrum zástavby, administrativní, školská, zdravotnická zařízení a stavby sociálních služeb, kulturní a obchodní zařízení, turistické cíle apod. Výběr označovaných významných cílů proběhne ve spolupráci s místní samosprávou. Pro směr ke stanici linek „S“ je nutné vždy použít v orientačním systému logo „S“. ►► Jednotný manuál informační grafiky PID

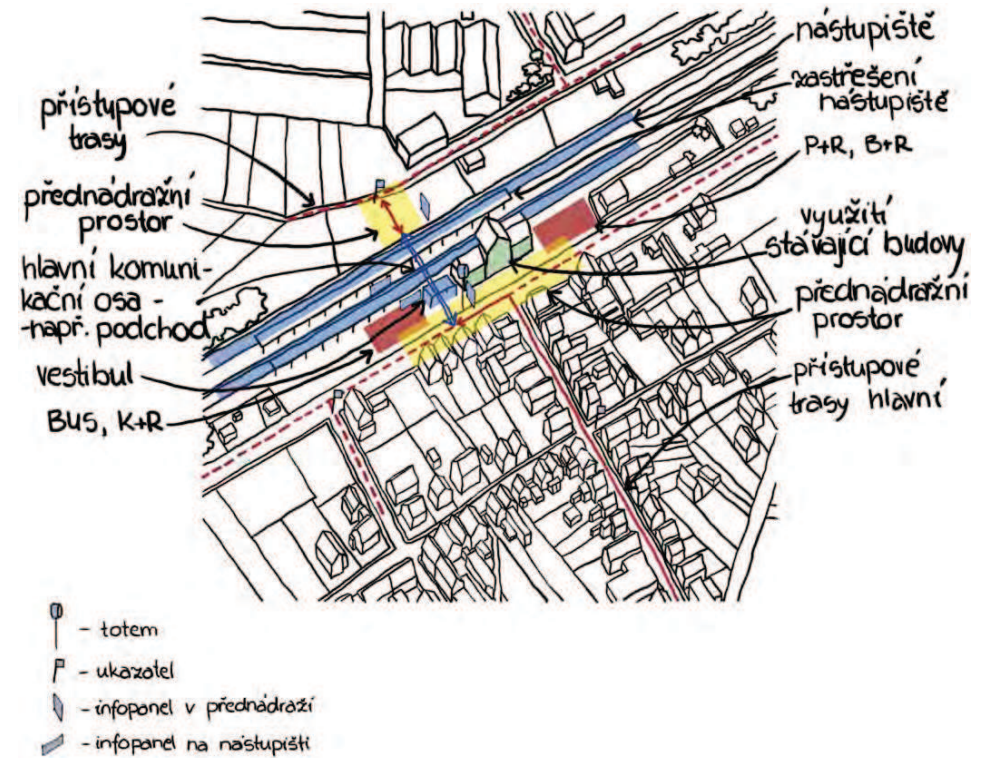
V případě, že v zájmovém území existuje stávající orientační (navigační) systém, je nutné jej využít a doplnit jej vhodným prvkem s logem „S“. Označení jako „nádraží“, „zastávka“ apod. je možno použít pouze jako doplňkový údaj existujícího orientačního systému.

Tam, kde orientační systém v území chybí, budou trasy vyznačeny orientačními prvky ve vizuálu PID. ►► Jednotný manuál informační grafiky PID V místech, kde není tento systém použit, budou cíle vyznačeny systémem v místě používaném nebo pomocí informativních dopravních značek IS 24 „Kulturní nebo turistický cíl“, „Komunální cíl“ nebo IS 5 „Směrová tabule s jiným cílem“. Orientační systém je vhodné vybavit prvky navádějící zrakově postižené.

Širší okolí v dosahu návazné veřejné dopravy a rozhodujících směrů návazné IAD

V širším okolí budou vyznačeny směry ke stanici linek „S“ od významných přestupních uzlů návazné veřejné dopravy. Tyto směry budou vyznačeny na zastávkách veřejné dopravy ve směru stanice linek „S“ (např. doplňkovou směrovou informací na zastávkovém označniku).

Pro IAD budou vyznačeny směry příjezdu ke stanici linek „S“ v případě, že tato umožňuje příjezd IAD. Směry budou vyznačeny k parkovišti P+R u stanice linek „S“, případně s doplňkovou informací o směru ke stání K+R, pokud se jedná o výrazně rozdílné směry.



04.008 ▲ Řešení prostoru okolí železniční stanice. #schema #navigace #esko #prostupnostuzemim #nadrazi #vypravni budova #prednadrzni prostor #P+R #B+R

PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR

Přednádraží prostor je významným veřejným prostranstvím. Proto musí být vždy navrhován jako komplexní architektonické dílo, vhodně zasazené do okolního prostředí a nikoli pouze jako utilitární dopravní stavba.

Dopravní uspořádání přednádražního prostoru by mělo být, pokud to místní podmínky umožňují, řešeno jako prostor sdílený pěšími, vozidly veřejné dopravy i automobilové dopravy (sdílený prostor).

Přednádraží prostor v sobě koncentruje návaznou dopravu. Zahrnuje přístupové trasy pro pěší a dopravní plochy pro veřejnou i individuální dopravu. Základní funkcí přednádražního prostoru je plynulý, rychlý a bezpečný přístup cestujících k vlakům a přestup mezi jednotlivými dopravními prostředky a systémy (vlak, tramvaj, autobus, taxi, osobní automobil, jízdní kolo a pěší). Zároveň je přednádraží lokálním centrem, musí tedy být živou částí sídla, v němž se soustřeďují obchody a služby celoměstského významu nesloužící jenom cestujícím.

Přednádražní prostor není jen prostranství před výpravní budovou, ale územím navazujícím na kolejiště v místě přístupu na nástupiště. Přednádražní prostor je proto nutný i u stanic a zastávek, které nemají výpravní budovu. V přednádražním prostoru se nalézá zakončení přístupových komunikací ze širšího okolí (pěších i automobilových) a vyústění přístupové komunikace na nástupiště (podchod, nadchod, centrální přechod). Ve většině případů se v něm nachází výpravní (odbavovací) budova.

Přednádražní prostor je urbanizované území s významným podílem dopravy (soustřeďuje se v něm veškerá návazná doprava). Přesto přednádražní prostor není a nemůže být pouze dopravním prostorem. Důležitá je jeho funkce jako veřejného prostranství celoměstského významu, mající významnou úlohu v hierarchii veřejných prostranství sídla. Je významným vstupním územím do sídelní struktury místa a spolu s výpravní budovou, která bývá jeho součástí, tvoří „bránu do města“.

V přednádražním prostoru se soustřeďují všechny nebo některé z druhů dopravy: pěší doprava (pěší přístupové a spojovací trasy, rozptylové plochy pro cestující), cyklistická doprava (cyklotrasy, stanoviště B+R, bikesharing), tranzitní a návazná veřejná doprava (bus, tram, metro), obslužná automobilová doprava (stanoviště taxi, stání K+R, parkoviště P+R).

Součástí přednádražního prostoru by měly být odpočinkové plochy, pojednané jako pobytový prostor, doplněné o vzrostlé stromy, případně vodní prvky apod. V přednádražním prostoru se však nedoporučuje situovat plochy nízké zeleně (travnaté plochy, keřové skupiny), které prostor nevhodně dělí a jsou potenciálními negativními místy (hromadění odpadků, zkracování cesty přes travnaté plochy apod.).

Uspořádání přednádražního prostoru musí umožňovat dobrou, pokud možno intuitivní orientaci cestujících v prostoru. Základní pěší trasy by měly být přímé, bezbariérové, bez vynucených ztracených spádů

a závlaků. Řešení přednádražního prostoru musí umožnit samostatný a bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých. Při jeho řešení je nutné využít takové hmatové prvky a opatření, které budou funkční i za zhoršených klimatických podmínek. Přednádražní prostor musí u výstupu ze stanice (z výpravní budovy, z přístupové cesty na nástupiště) obsahovat dostatečně velkou rozptylovou plochu pro cestující. Pokud je přednádražní prostor také přestupním uzlem návazné veřejné dopravy, navazuje na rozptylovou plochu přístup na zastávky (nástupiště) veřejné dopravy. Pokud je stanice vybavena parkovištěm typu P+R, je vhodné ho umístit do bezprostřední blízkosti rozptylové plochy, ale nikoli přímo do ní.

Dispozice musí zajistit co nejmenší překonávanou vzdálenost pěších mezi dopravními prostředky, na níž by měl být cestujícím chráněn před povětrnostními vlivy. Z hlediska cestujících je nevhodnější uspořádání bez nutnosti překonávání výškových rozdílů. Proto je preferováno dopravní uspořádání přednádražního prostoru jako prostoru sdíleného pěšími a vozidly veřejné dopravy, případně i individuální automobilové dopravy. Tam, kde místní podmínky neumožňují vytvoření dopravně sdíleného prostoru, je nutné minimalizovat úrovněová křížení s dopravními cestami zatíženými tranzitní dopravou. Zároveň je vhodné minimalizovat křížení silných pěších proudů navzájem. Všechny pěší trasy musí být bezbariérové nebo alespoň s vyznačenou bezbariérovou alternativou, nejen kvůli tělesně postiženým, ale také kvůli lidem s dětskými kočárky, jízdními koly a těžkými zavazadly. Frekventovaná přednádraží jsou řešena i ve více výškových úrovních. V rámci přednádraží je důležité nejen půdorysné uspořádání, ale také výškové členění prostoru.

Do přednádražního prostoru je možno umístit další doplňkové funkce, jako např. obchodní, gastronomické, shromažďovací, administrativní apod. Primárně by se měly tyto provozy umísťovat ve výpravní budově, jen výjimečně mimo. Vždy je ale třeba jejich umístění řešit v souladu se základní urbanistickou a dopravní

funkcí přednádražního prostoru tak, aby je významově nepřevyšovaly. V celém prostoru je kladen důraz na intuitivní orientaci, bez nutnosti instalace náročného orientačního systému. Ten má sloužit pouze pro navigaci v širším okolí stanice a pro doplňkové informace, zejména specifikaci návazné dopravy. Tedy např. pro rozdělení jednotlivých odjezdových stání, nikoli k jejich hledání v území.

V uspořádání přednádražního prostoru je důležité eliminovat zbytečnou, především tranzitní, dopravu. V prostoru má být umožněn volný neomezený pohyb pěších. Z tohoto důvodu je upřednostňováno řešení přednádražního prostoru jako pěších zón, obytných zón nebo zón „30“ s využitím zklidňujících prvků a dopravních opatření. V případě, že dopravní řešení toto neumožňuje, je třeba pěší trasy navrhovat co možná nejkratší bez nutnosti překonávání „ztracených cest/závlaků“ k přechodům a zpět.



04.009 ▲ Přednádražní prostor sdílený pěšími a návaznou veřejnou dopravou [žst. Potsdam Hbf., Německo]. #prednadrazni prostor #velkyprstupnibod #tramvaj #bus #nemecko #potsdam



04.011 ▲ Přednádražní prostor se zastávkami návazné autobusové dopravy a parkovištěm P+R [zast. Kampen Zuid, Nizozemí]. #prednadrazni prostor #P+R #multimodalita #nizozemi #kampen



04.013 ▲ Logo systému jako orientační prvek a označení stanice [žst. Salzburg – Gnigl, Rakousko]. #prestup #prstupnibod #esko #logo #bus #rakousko #salzburg



04.015 ▲ Absence přednádražního prostoru a přehledného uspořádání prostoru [zast. Praha-Horní Měcholupy]. #taktone #esko #prednadrazni prostor #hornimecholupy



04.010 ▲ Přednádražní prostor jako kultivovaně navržené veřejné prostranství [zast. Dronten, Nizozemí]. #prednadrazni prostor #nizozemi #dronten



04.012 ▲ Logo systému použité v designu konstrukce zastřešení nástupiště [zast. Salzburg – Sam, Rakousko]. #esko #logo #rakousko #salzburg



04.014 ▲ Logo systému použité v designu konstrukce zastřešení nástupiště [zast. Salzburg – Taxham Europark, Rakousko]. #esko #logo #multimodalita #B+R #rakousko #salzburg

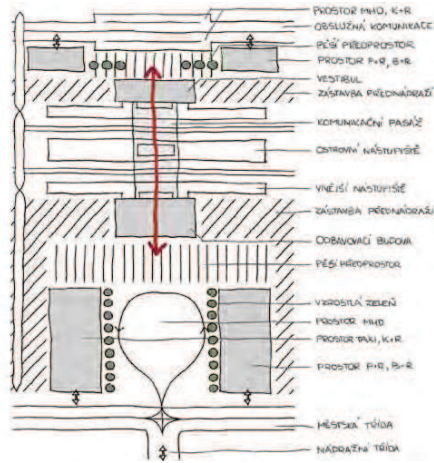


04.016 ▲ Nevhodný přístup na nástupiště v kolizi s automobilovou dopravou [zast. Praha-Horní Měcholupy]. #taktone #esko #pristupnanastupiste #hornimecholupy

U stanic sloužících zároveň jako přestupní uzly musí být přednádražní prostor vybaven informačním systémem, který poskytuje komplexní informace o všech druzích dopravy, které se v místě nacházejí. Rozsah prvků a způsob poskytování informací vychází z navigačního systému používaného v daném městě či obci. V místech, kde není tento systém použit, bude informační a orientační systém zpracován podle standardů PID a SŽDC. ► Jednotný manuál informační grafiky PID

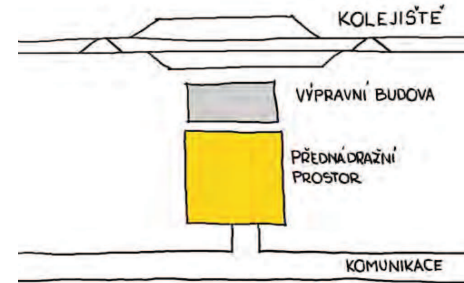
Použití pouze statických informací nebo aktivních zobrazovacích prvků musí odpovídat velikosti a významu přestupního uzlu a rozsahu všech druhů dopravy v něm zastoupených. Minimálním požadavkem je viditelné umístění informačního panelu s komplexními informacemi. Nástupiště linek „S“ jsou vybavena orientačním a informačním systémem včetně prvků pro zrakově postižené dle standardů SŽDC.

V místech s náročnějším prostorovým uspořádáním a funkčním využitím území (např. historické centrum sídla, chráněná přírodní území a území významného krajinného rázu, rozsáhlá polyfunkční centra, nové oblasti zástavby s uceleným urbanistickým a architektonickým konceptem) je třeba přednádražní prostor řešit komplexně v souladu s nadřazenými požadavky územního plánování, ochrany a rozvoje území. Tyto požadavky musí být jasně a včas stanoveny příslušnými orgány státní správy a samosprávy, které se musí na návrhu přednádražního prostoru aktivně podílet.



04.017 ▲ Funkční schéma přednádražního prostoru. #schema #prednadrazni prostor #pristupnanastupiste #P+R #B+R #multimodalita #prostupnostuzemim #prestup #prestupnibod

Hlavový přednádražní prostor
[půdorysné uspořádání]



04.018 ▲ Funkční schéma hlavového přednádražního prostoru

Hlavový přednádražní prostor je typický u velkých uzlů s převládající návaznou dopravou. Charakteristické jsou pro něj větší rozptýlené a komunikační plochy, jejichž uspořádání je důsledněji podřízeno dopravnímu řešení.

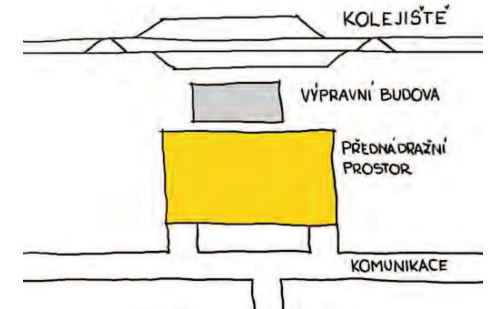
Výhody:

Uspořádání umožňuje zcela vyloučit tranzitní dopravu z přednádražního prostoru a zajistit kvalitní přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy. Výhody především u zatížených přestupních uzlů s výrazným zastoupením návazné dopravy. U novostaveb umožňuje kvalitní bezproblémové řešení v území.

Nevýhody:

Vyžaduje rozsáhlé území s dlouhými připojeními na okolní pozemní komunikace a pěší trasy. Obtížná aplikace ve stávající urbanistické struktuře.

Průjezdny přednádražní prostor s oddělením tranzitní dopravy
[půdorysné uspořádání]



04.019 ▲ Funkční schéma průjezdného přednádražního prostoru s oddělením tranzitní dopravy.

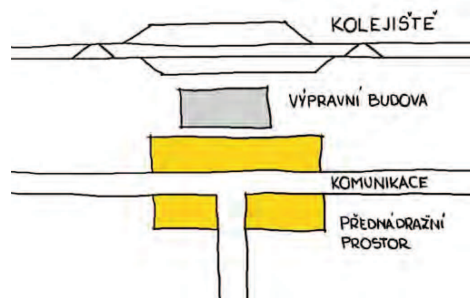
Výhody:

Prostorově méně náročné řešení. Snadná aplikace ve stávající urbanistické struktuře. U méně zatížených přestupních uzlů možnost minimalizace délek přestupních vazeb.

Nevýhody:

Nutná opatření k eliminaci nebo zklidnění průjezdné tranzitní dopravy a zvýšení bezpečnosti pěších.

Průjezdny přednádražní prostor bez oddělení tranzitní dopravy [půdorysné uspořádání]



04.020 ▲ Funkční schéma průjezdného přednádražního prostoru bez oddělení tranzitní dopravy.

Průjezdny přednádražní prostor bez oddělení tranzitní dopravy je typický u menších stanic a zastávek veřejné dopravy. Důležitý je úzký vzájemný kontakt jednotlivých druhů dopravy s dobrou prostorovou i časovou návazností.

Výhody:

Prostorově nejméně náročné řešení. Snadná aplikace ve stávající urbanistické struktuře. U méně zatížených přestupních uzlů možnost minimalizace délky přestupních vazeb.

Nevýhody:

Nutná opatření k eliminaci nebo zklidnění průjezdné tranzitní dopravy a zvýšení bezpečnosti pěších.

Přednádražní prostor v jedné úrovni s kolejištěm [výškové uspořádání]

Výhody:

Optimální z hlediska pěších. Bez ztracených spádů. Možnost minimalizace délky přestupních vazeb. Možnost vytvoření přestupu hrana–hrana.

Nevýhody:

Použitelné pouze u málo frekventovaných tratí s možností úrovnňového přístupu na poloostrovní nebo vnější nástupiště. Obtížné překonání celé šířky kolejiště vede k vytváření bariérového efektu.

Přednádražní prostor v jedné úrovni s mimoúrovňovým přístupem na nástupiště [výškové uspořádání]

Nejčastější řešení využíváné jak v místech s výpravní budovou, tak u zastávek bez výpravní budovy.

Výhody:

Prostorově nenáročné řešení, umožňující snadno eliminovat bariérový efekt mimoúrovňovým propojením území před a za kolejištěm.

Nevýhody:

Přístup na nástupiště se ztraceným spádem zvyšuje požadavky na kvalitu řešení mimoúrovňového přístupu na nástupiště s cílem zamezení cestujícím, aby přecházeli úrovnňově přes koleje ve snaze ušetřit ztracený spád.

Přednádražní prostor nad úrovní kolejiště [výškové uspořádání]

Řešení využívané především tam, kde terénní konfigurace a trasování tratě vedou k rozdílným výškovým úrovním. Kolejiště je pod úrovní okolního terénu – trať vedená v zářezu, podzemní vedení tratě, svahová trasa s přístupem shora.

Výhody:

Umožňuje spojení přednádražního prostoru a nástupiště bez ztracených spádů.

Nevýhody:

Zvýšené nároky na orientaci v prostoru. Zvýšené nároky na řešení kontaktního místa mezi kolejištěm a přednádražním prostorem (řešení svahu, opěrné stěny).

Přednádražní prostor pod úrovní kolejiště [výškové uspořádání]

Řešení využívané především tam, kde terénní konfigurace a trasování tratě vedou k rozdílným výškovým úrovním. Kolejiště je nad úrovní okolního terénu – trať vedená na náspu, na estakádě, svahová trasa s přístupem zdola.

Výhody:

Umožňuje spojení přednádražního prostoru a nástupiště bez ztracených spádů.

Nevýhody:

Zvýšené nároky na řešení kontaktního místa mezi kolejištěm a přednádražního prostoru (řešení svahu, opěrné stěny).

VÝPRAVNÍ BUDOVA

Tři základní funkční celky, které musí výpravní budova obsahovat (vstup, odbavení a komunikace na nástupiště), jsou doprovázeny doplňkovými, k nimž nejčastěji patří plochy terciárního sektoru (obchody, služby, stravování, ubytování apod.). Nabídka těchto služeb je často podceňována, přestože právě ta představuje rozhodující možnost konkurence individuální dopravě.

Ve výpravní budově by mělo být umístěno rovněž zázemí pro návaznou dopravu. Nemá smysl stavět budovu se zázemím pro autobusové nádraží vedle výpravní budovy, pokud lze její prostory pro tento účel využít.

Výpravní budova slouží jako zázemí pro odbavování vlaků a zázemí pro cestující. U stanic linek „S“, zejména pokud neslouží také jiné železniční dopravě, se většinou jedná o budovy železničních zastávek bez zastoupení prostor pro odbavování vlaků. Výpravní budova tvoří předěl mezi sídlem a železnicí. Ze strany kolejíště navazují na výpravní budovu nástupiště a komunikace pro přístup cestujících. Ze strany sídla navazuje na výpravní budovu přednádražní prostor. Pro cestujícího je výpravní budova prvním kontaktem se železnicí. Zároveň je významnou veřejnou stavbou v rámci sídla. Spolu s přílehlým přednádražním prostorem tvoří „bránu do města“.

Slouží nejenom cestujícím železniční dopravy, ale všem lidem, kteří v daném místě využívají zastoupené dopravní prostředky a systémy nebo hodlají využít zde nabízených doprovodných služeb. Všechny prostory a části dispozice, sloužící veřejnosti, musí umožňovat užívání rovněž osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

Pro dispoziční řešení vlastní výpravní budovy v odbavovací části je rozhodujícím požadavkem co nejkratší a nejpohodlnější bezbariérová cesta cestujících při nástupu a výstupu.

První základní částí výpravní budovy je její vstup, krytý závětrím. Prostor je zvláště při silné frekvenci cestujících trvale otevřený. Pro jeho správné fungování je rozhodující dobrá orientace s intuitivním navedením do budovy a dostatečně velká rozptylová čekací plocha pro zvládnutí špičkové frekvence.

Na vstupní část navazuje sektor odbavení (odbavovací hala). Zde cestující získají informace a jízdní doklad. Důraz je kladen na orientační systém, způsob prodeje jízdenek (přepážky s osobním odbavením, prodejní automaty jízdenek), informační servis (informační přepážky, samoobslužné terminály), včetně aktuálních informací o příjezdu a odjezdu. Součástí dispozice výpravní budovy je zpravidla také hygienické zázemí pro cestující, včetně bezbariérového WC. Nezbytnou součástí řešení výpravní budovy jsou úpravy pro zrakově postižené.

V dispozici výpravní budovy následuje komunikační trasa a nástupiště. Pro tu je rozhodující dobrá orientace, dostatečná kapacita a bezbariérové uspořádání.

V zahraničí jsou i menší nádraží záměrně přestavována a budována jako polyfunkční objekty, využívající velkého počtu návštěvníků pro nabídku dalších aktivit. Proto je vhodné komerčně využít (pro gastronomické služby, regionální informační centra, apod.) např. původní služební prostory. Pokud je v přednádražním prostoru soustředěna návazná veřejná doprava, která zde má počátek a cíl, je vhodné do výpravní budovy umístit také provozní zázemí pro tuto dopravu (např. zázemí pro řidiče, dispečink apod.) a tím zamezit umísťování duplicitních objektů do přednádražního prostoru.

Důležitou součástí odbavovací haly je prostor pro čekání. Ten slouží všem druhům dopravy v místě zastoupených, tedy nejenom pro vlastní vlakové spoje, ale také spoje návazné, nejčastěji autobusové dopravy. Oproti kdysi zřizovaným samostatným čekárnám jsou dnes navrhovány čekací zóny, umístěné v rámci odbavovací haly a pouze částečně oddělené. Zároveň dochází k přesunu čekacích prostor přímo na nástupiště. Stanice nebo zastávka, na niž se předpokládá doba čekání delší než 15 minut, by měla být vybavena uzavřeným, temperovaným čekacím prostorem. U menších stanic a zastávek je prostor pro čekání redukován na přístřešek s menším množstvím míst pro sezení. Taková čekárna však musí vždy umožnit alespoň základní ochranu před nepříznivými klimatickými podmínkami.

Pokud cestující využívají stanici či zastávku pouze ke každodennímu dojíždění, a tudíž znají velmi dobře jeho okolí a dorazí do něj těsně před příjezdem vlaku, resp. odcházejí ihned po výstupu z vlaku, nevyžadují větší nou žádné další vybavení kromě ochrany před nepříznivými povětrnostními vlivy. To se však netýká oblastí s vysokým potenciálem v rekreační přepravě, neboť náhodní cestující přicházejí do stanice průběžně v závislosti na svém hlavním programu. Zřízení informačních center poskytujících základní informace o regionu, do-

prvním spojení a zajišťujícím i výdej jízdních dokladů je v podmínkách ČR zatím bohužel neobvyklé. Vytváření informačních dopravně-turistických center zvyšuje atraktivitu hromadné dopravy i nejbližšího okolí stanice. K tomu je nutná spolupráce dopravce, provozovatele dráhy, místní samosprávy, případně dalších zainteresovaných organizací (např. správy chráněných území).



04.021 ▲ Citlivě rekonstruovaná výpravní budova s vnějším nástupištěm. Vyčkávací prostor pro cestující je realizován v rámci přístřeší výpravní budovy. V těsné blízkosti je i kryté parkoviště B+R. Celá kompozice je vhodně doplněna prvky zeleně [žst. Münsterlingen-Scherzingen, Švýcarsko]. #esko #výpravníbudova #nastupiste #B+R #svycarsko



04.023 ▲ Zdevastovaná výpravní budova bez jakýchkoli služeb pro cestující [žst. Praha-Běchovice]. #taktone #esko #výpravníbudova #bechovice



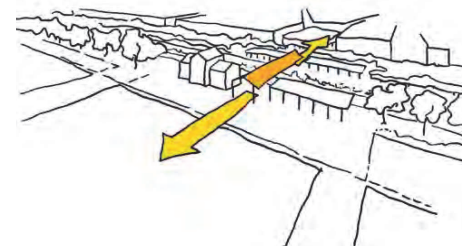
04.022 ▲ Kvalitní zastávkový přístřešek na méně frekventované zastávce [zast. Muntelier – Löwenberg, Švýcarsko]. #esko #přístresek #svycarsko



04.024 ▲ Výpravní budova a prostor přednádraží se zcela nevhodně řešenými pěšími vazbami. Přestože se jedná o stanici s provozem linek „S“, na jejich přítomnost není nikterak upozorněno [žst. Lysá nad Labem]. #taktone #esko #prednadrazniprostor #pristupnanastupiste #lysanadlabem

PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ

Přístupové cesty musí být přednostně navrhovány z obou stran kolejí tak, aby tvořily zároveň spojnicí mezi územími přiléhajícími k oběma stranám kolejí. Plní tak funkci významné urbanistické osy a spojnice území.



Pro spojení přednádražního prostoru a nástupiště slouží horizontální a vertikální pěší komunikace. Přístupová komunikace musí umožňovat co nejkratší bezbariérový vstup na nástupiště. Nejčastěji je přístup na nástupiště řešen pomocí podchodu nebo nadchodu. Výhodou podchodu je překonání menší vertikální výšky – ztraceného spádu (cca 4 m pod temenem kolejnice). Naopak jeho nevýhodou je náročnější stavební řešení a nepříznivé působení stísněného podzemního prostoru na jeho uživatele. U dlouhých podchodů to může mít za následek rozvoj sociálně patologických jevů. Použití nadchodu nebo lávky vyžaduje překonání větší vertikální výšky (cca 8 m nad temenem kolejnice). Na rozdíl od podchodu je ovšem konstrukčně jednodušší a nepůsobí dojmem uzavřeného stísněného prostoru.

Nejčastěji je přístup na nástupiště řešen jako mimoúrovňový podchod nebo nadchod. Volba, zda k přístupu na nástupiště použít podchod nebo nadchod, vychází především z místních podmínek území, zejména výškového uspořádání a vzájemné polohy nástupiště a přednádraží. Pokud se nacházejí v jedné úrovni, bývá zpravidla použito podchodu, vzhledem k nutnosti překonávat menší ztracené spády při vstupu do podchodu než na nadchod. Zejména dlouhé podchody pod rozsáhlejšími kolejími je třeba dimenzovat v dostatečné šířce tak, aby byly uživatelsky příjemné a nevytvářely pocitově nepříjemné úzké koridory. Podchody stanic s výrazným podílem přestupní frekvence a velkým celkovým denním obrátem cestujících by měly být podle individuální situace doplněny vybaveností, kterou mohou využívat cestující v rámci přestupu mezi jednotlivými vlakovými spoji. U dlouhých podchodů je zároveň vhodné doplňovat je otvory nebo světlíky (např. v ploše nástupiště), zajišťujícími přístup přirozeného osvětlení a opticky dělicích jejich dlouhý půdorys. Výstupy z podchodů na nástupiště musí být jednoduché a přehledné. Pevná schodiště mají být v místech s vysokou frekvencí cestujících v jednom (nahoru) nebo obou směrech doplněna eskalátory a prostředky zajišťujícími bezbariérový přístup. Přístupovou cestu na nástupiště pro zrakově postižené zajišťují vodící linie, hmatové prvky a akustické prvky orientačního systému pro veřejnost. Z hlediska uživatelského komfortu je vhodné používat spíše výtahy než pevné rampy (šikmé chodníky), které svojí délkou neúměrně prodlužují přístupové trasy na nástupiště, a jsou proto uživatelsky méně příjemné.

Tam, kde je součástí stanice samostatná výpravní budova, musí být vstup k přístupové cestě na nástupiště součástí této budovy nebo s ní být v bezprostředním kontaktu.

Je nezbytné, aby bylo kvalitně architektonicky a urbanisticky vyřešeno, zda bude přístup částečně nebo úplně zastřešen, jaká bude vazba podchod/nadchod – výpravní budova, kde bude umístěn vstup do podchodu nebo na nadchod na nástupiště apod.

Přístupová cesta na nástupiště musí být vybavena orientačním systémem, navazujícím jak na značení v přednádražním prostoru a širším okolí stanice, tak na orientační systém na nástupišti. Návrh přístupových cest na nástupiště se řídí platnou legislativou. Tam, kde je pro přístup na vnější nástupiště využito blízkého úrovněného zabezpečeného přejezdu, musí být tento doplněn o prvky orientačního systému, které jasně vymezí přístupovou trasu na nástupiště tak, aby ji cestující snadno našli a byla přehledná. Přístupové cesty musí být přednostně navrhovány z obou stran kolejí tak, aby tvořily zároveň spojnicí mezi územími přiléhajícími k oběma stranám kolejí. Přispívají tak k eliminaci bariérového efektu kolejové trasy dělicí území. Proto je třeba jejich navrhování věnovat zvýšenou pozornost, zejména v hustě zastavěném intravilánu měst a obcí. V některých případech může být funkce urbanistické osy a spojnice území významnější než samotný přístup na nástupiště. Řešení přístupových tras proto musí vždy vycházet z celkové urbanistické koncepce území, ve kterém se navrhovaná dopravní stavba nachází.



04.025 ▲ Přístup na nástupiště linky „S“ a související informační prvky [zast. Salzburg-Mülln-Alfstadt, Rakousko]. #esko #logo #pristupnanastupiste #rakousko #salzburg #infosystem



04.026 ▲ Přístup na nástupiště na pěší trase spojující území před ... #esko #pristupnanastupiste #nizozemi #baam



04.027 ▲ ... a za kolejí [zst. Baarn, Nizozemí]. #esko #pristupnanastupiste #nizozemi #baam



04.028 ▲ Nežřetelný přístup na nástupiště průchodem přes protihlukovou stěnu [zast. Praha-Podbaba]. #taktone #pristupnanastupiste #prothlukovastena #podbaba



04.029 ▲ Absence kvalitního orientačního systému vede k nepřístupným stavům [zst. Praha-Běchovice]. #taktone #pristupnanastupiste #navigace #bechovice #kolin

NÁSTUPIŠTĚ

V případě linek „S“ slouží nástupiště zároveň jako prostor pro krátkodobé čekání. Všechna taková nástupiště proto musí být vybavena dostatečně dimenzovanými prostory pro čekání cestujících a poskytovat cestujícím ochranu před povětrnostními vlivy i optimální kapacitu míst k sezení. Podoba zastřešení musí být navržena architektem v souladu s podobou celé zastávky.

Vnější nástupiště, která jsou od okolí oddělena protihlukovými stěnami, jsou zcela nevhodná

Použití vnějších, ostrovních nebo poloostrovních nástupišť vychází z celkové dopravní koncepce, zpracované pro příslušnou trať nebo traťový úsek.

Nástupiště linek „S“ jsou vybavena orientačním a informačním systémem podle standardů SŽDC. Prvky orientačního systému poskytují cestujícím informace o systému linek „S“ (základní informace, linkové vedení, tarifní podmínky, jízdní řád) v rozsahu určeném organizátorem dopravy. Dále by měly obsahovat informace o návazné dopravě, pokud se v místě nachází (rozsah a směry návazné dopravy) a okolí stanice (mapa okolí, významné cíle v dosahu).

Vzhledem k charakteru dopravy v režimu linek „S“ (taktová doprava s vysokým počtem spojů a malými intervaly návazných spojů) **slouží nástupiště zároveň jako prostor pro krátkodobé čekání. Proto musí být všechna nástupiště vybavena dostatečným počtem míst k sezení (lavičky) a prostory pro čekání** (např. přístřešky, samostatně stojící čekárny), které poskytnou cestujícím ochranu před povětrnostními vlivy.

Nástupiště frekventovaných stanic a zastávek musí být opatřena nástupištními přístřešky, které zajišťují zvýšený komfort při nástupu do vozidla a výstupu z něj. Rozsah zastřešení je závislý na frekvenci cestujících. Minimální délka zastřešené hrany nástupiště musí ve frekventovaných stanicích a zastávkách odpovídat délce standardního provozovaného vlaku (vozidla, jednotky). U nástupišť, kde výrazně převažuje počet vystupujících cestujících (více než 75 %), není nutné zřizovat zastřešení hrany nástupiště. Zastřešení jednotlivých nástupišť je možno spojit do ucelené konstrukce nástupištní haly.

Vnější nástupiště, která jsou od okolí oddělena protihlukovými stěnami, jsou zcela nevhodná. Pokud jsou takto realizována, je nezbytné v místech přístupu protihlukovou stěnu vhodně upravit (přerušit, nahradit, např. výrazně prosklenou částí, vstupním průchozím přístřeškem apod.) a hlavní přístup na nástupiště architektonicky zřetelně ztvárnit.

Nástupiště jsou vybavena orientačním a informačním systémem. Orientační systém navazuje na celkový orientační systém ve stanici, přednádrazním prostoru a širším okolí. Informační systém musí být audiovizuální, umožňující poskytování aktuálních informací o provozu (přesný čas, odjezdy vlaků, mimořádnosti). Podoba informačních prvků a zobrazovacích panelů vychází ze standardů SŽDC.



04.030 ▲ Zastřešení vnějších nástupišť [zast. München – Unterhaching, Německo]. #esko #nastupiste #zastreseninastupiste #nemecko #munchen



04.031 ▲ Zastřešení vnějšího nástupiště méně frekventované zastávky [zast. Darmstadt - TU Lichtwiese, Německo]. #esko #nastupiste #zastreseninastupiste #pristupnanastupiste #nemecko #darmstadt

..... 04.C Uspořádání stanic a zastávek linek „S“



04.032 ▲ Jednoduchá zastávka, dobře patrná v území [zast. Speyer - Nord West, Německo]. #esko #nastupiste #nemecko #speyer



04.034 ▲ Krytá čekárna na ostrovním nástupišti linek „S“ [zast. Salzburg-Mülln-Altstadt, Rakousko]. #esko #nastupiste #rakousko #salzburg



04.033 ▲ Informační systém na nástupišti, zahrnující informace o systému, jízdní řád, linkové vedení a plán okolí stanice [zast. Salzburg - Sam, Rakousko]. #esko #nastupiste #infosystem #rakousko #salzburg



04.035 ▲ Poloostrovní nástupiště použitelné na regionálních tratích je alternativou k podchodu. V místě přecházení chybí výstražné zařízení s optickou a akustickou signalizací [zast. Chotěboř]. #nastupiste #poloostrovninastupiste #chotebor



04.D INFORMAČNÍ A ORIENTAČNÍ SYSTÉMY

Kvalitní orientační systém nenahrazuje, ani nemůže nahradit, kvalitní návrh funkčního uspořádání a prostorovou intuitivní orientaci.

Vzhled a umístění jednotlivých prvků informačních a orientačních systémů v území, prostorech i stavbách stanic a zastávek linek „S“ vychází ze standardů SŽDC a informačního systému daného sídla, ve kterém se stanice/zastávka nachází. Vždy je pro danou stanici/zastávku třeba zpracovat komplexní návrh informačního a orientačního systému.

Orientační systémy nemají nahrazovat intuitivní orientaci v prostoru. Mají pouze pomocnou funkci pro snazší navigaci v prostoru a zvýšení informovanosti jeho uživatelů. Nedílnou součástí orientačních systémů jsou prvky pro orientaci zrakově postižených s akustickým výstupem.

Informační systém slouží ke sběru, zpracování a šíření informačních dat v reálném čase. Jeho hlavním cílem je poskytování aktuálních informací cestujícím o spojích jednotlivých druhů dopravy, nepravidelnostech, mimořádných událostech apod. Přispívá tak ke zlepšování služeb pro cestující a ke zvyšování uživatelského komfortu dopravního systému jako celku. Nedílnou součástí informačních systémů jsou akustické definované výstupy prvků tohoto systému využitelné zrakově postiženými.

Kvalitní informační a orientační systémy jsou nedílnou součástí veřejného prostoru. Zejména v místech s výrazným podílem dopravy, jaká představují stanice a zastávky linek „S“, je jejich návrh nedílnou součástí řešení. Pro řešení stanice a zastávky linek „S“ je třeba zpracovat komplexní návrh informačního a orientačního systému, který zahrnuje tři úrovně orientace, důležité pro správné fungování těchto systémů.



04.036 ▲ Způsob označení stanic a zastávek linek „S“ samostatně stojícím pylonelem s logem systému [zast. Salzburg – Taxham Europark, Rakousko]. #esko #logo #orientace #rakousko #salzburg



04.037 ▲ Informační panely na nástupišti [žst. Salzburg – Hauptbahnhof, Rakousko]. #esko #infosystem #rakousko #salzburg



04.038 ▲ Špatné řešení informačního systému přispívá k negativnímu vnímání celého dopravního systému [žst. Praha-Běchovice]. #taktone #esko #logo #infosystem #bechovice

ORIENTAČNÍ SYSTÉM V ŠIRŠÍM OKOLÍ

Zajišťuje obousměrnou navigaci mezi stanicemi a zastávkami linek „S“ a významnými zdroji a cíli dopravy. Na této úrovni je nutná integrace s orientačním systémem (systémy) používaným v celém území sídla (města, obce, městské části). Je třeba, aby do těchto obecně používaných systémů byly doplněny prvky navigace ke stanicím a zastávkám linek „S“, včetně používaného loga. U těchto systémů se doporučuje přednostně zobrazování informačního sdělení prostřednictvím piktogramů, zajišťujících obecnou srozumitelnost.



04.039 ▲ Orientační systém v širším území [žst. Wien - Mitte, Rakousko]. #esko #logo #rakousko #wien



04.040 ▲ Orientační systém k zastávkám městské železnice jako součást značení turistických cest [Stuttgart, Německo]. #esko #navigace #nemecko #stuttgart

ORIENTAČNÍ SYSTÉM V PŘEDNÁDRAŽNÍM PROSTORU

Podporuje celkové vnímání prostoru a usnadňuje rychlé rozhodování v něm. Zajišťuje navigaci mezi jednotlivými druhy dopravy vyznačením vzájemných pěších vazeb mezi zastávkami, zejména v případech, kde tyto nejsou ve vzájemném vizuálním kontaktu. Tam, kde jsou zastávky návazné dopravy v bezprostřední blízkosti a je zajištěn dobrý vzájemný vizuální kontakt mezi zastávkami návazné veřejné dopravy a přístupem na nástupiště, je možné prvky orientačního systému redukovat na prosté označení návazné dopravy bez vyznačování pěších vazeb. Nedílnou součástí orientačního systému v přednádražním prostoru jsou prvky pro zrakově postižené.

V přednádražním prostoru, v němž je zastoupena také návazná veřejná doprava, musí být umístěny takové prvky informačního systému, jejichž prostřednictvím získá cestující komplexní informaci o spojkách všech zastoupených druhů dopravy, včetně linek „S“. Informační systém musí umožňovat šíření informací ve vizuální podobě (digitální zobrazovací prvky) a může být doplněn o zvukový přenos informací (rozhlas). Vzhledem k požadavku na přenos informací v reálném čase je třeba, aby informační systém nebo jeho externí prvky (samostatně umístěné hodiny) umožňovaly zobrazení času. Konkrétní podoba a způsob předávání informací vychází ze standardů ŠŽDC a PID ►► Jednotný manuál informační grafiky PID, případně obdobných systémů v místě používaných.



04.041 ▲ Informační systém v přednádražním prostoru, zobrazující spoje všech druhů dopravy [žst. Horrem, Německo]. #esko #prednadrazni prostor #prestupnibod #infosystem #nemecko #horrem



04.042 ▲ Orientační systém umístěný v přednádražním prostoru [zast. Dresden - Freiburger Str., Německo]. #esko #prednadrazni prostor #navigace #nemecko #dresden

ORIENTAČNÍ SYSTÉM VE VÝPRAVNÍ BUDOVĚ, U PŘÍSTUPU NA NÁSTUPIŠTĚ A NA NÁSTUPIŠTI

Pokud je součástí stanice nebo zastávky výpravní budova, je třeba ji zahrnout do komplexního návrhu orientačního a informačního systému tak, aby průchod touto budovou byl přirozenou součástí tras pro cestující. V opačném případě se výpravní budova postupně stane nevyužívaným prostorem, což vede ke snížení celkové úrovně služeb a zhoršuje to vnímání dopravního systému jako celku.

Nedílnou součástí orientačního systému ve výpravní budově, u přístupu na nástupiště a na nástupišti jsou prvky pro zrakově postižené.

Vnitřní prostory výpravní budovy, v části sloužící cestujícím, je vhodné vybavit takovými prvky informačního systému, jejichž prostřednictvím získá cestující komplexní informaci o spojích všech zastoupených druhů dopravy, včetně dopravy návazné.

Orientační a informační systém u přístupu na nástupiště vychází ze standardů SŽDC. Pokud přístup na nástupiště (podchod, nadchod) slouží zároveň jako pěší spojnice území na obou stranách kolejí, je nutné orientační systém v něm provázat s prvky navigace v širším území i mimo systém železniční dopravy, zejména ve směrech významných zdrojů a cílů pěší dopravy.

Nástupiště je vybaveno orientačním a informačním systémem podle standardů SŽDC. Ty jsou doplněny infostojany, poskytujícími základní informace o systému linek „S“ (základní informace, linkové vedení, tarifní podmínky, jízdní řád) v rozsahu určeném organizátorem IDS. Dále obsahují informace o návazné dopravě, pokud se v místě nachází (rozsah a směry návazné dopravy), a okolí stanice (mapa okolí, významné cíle v dosahu).

►► Jednotný manuál informační grafiky PID



04.043 ▲ Příklad orientačního systému v rámci výpravní budovy [žst. Choťeboř]. #vypravnibudova #nastupiste #navigace #chotebor



04.045 ▲ Orientační systém na nástupišti zobrazující linkové vedení [žst. Tram-Train Rotterdam Centraal, Nizozemí]. #infosystem #nizozemi #rotterdam



04.044 ▲ Orientační a informační systém na nástupišti [žst. Salzburg Mülln-Alstadt, Rakousko] #esko #nastupiste #navigace #infosystem #rakousko #salzburg



04.046 ▲ Logo dopravního systému jako součást orientačního systému [žst. Dresden – Mitte, Německo]. #esko #logo #navigace #nemecko