



ČVUT v Praze
Fakulta dopravní

DISPOZICE A VYBAVENÍ VÝPRAVNÍ BUDOVY

na základě výstupu z Kategorizačního nástroje
železničních tarifních bodů

Ing. Martin Jacura, Ph.D.
Ing. Ondřej Havlena
Ing. Vojtěch Novotný
Ing. Marián Svetlík

Výpravní budova a budova železniční zastávky

Výpravní budova je budova v rámci železniční stanice, sloužící jako zázemí pro odbavování vlaků a zázemí pro cestující. Budova železniční zastávky slouží jako zázemí pro cestující u železničních zastávek. Pro potřeby následujícího textu budou výpravní budovy železničních stanic i budovy železničních zastávek shodně označovány jako výpravní budovy.



soudobá výpravní budova (žst. Zábřeh na Moravě)

Výpravní budova by měla primárně tvořit organický předěl mezi sídlem (jeho infrastrukturou) a železnicí (jejími přepravními službami). Ze strany železnice navazují na výpravní budovu nástupiště a další zařízení určená pro nástup a výstup cestujících, případně nakládku a vykládku zavazadel a drobných zásilek. Ze strany sídla navazuje na výpravní budovu přednádražní prostor s co nejpřímější pěší vazbou na okolní uliční síť města, co nejpřímější a intuitivní přestupní vazbou na návaznou VHD a parkoviště K+R. V rámci přednádražního prostoru se mohou vyskytovat i parkoviště P+R.



umístění výpravní budovy mezi kolejíštěm a přednádražním prostorem



přednádražní prostor před výpravní budovou (žst. Rokycany)



výpravní budova ze strany kolejíště a nástupiště (žst. Rokycany)

Pro odjíždějícího cestujícího je výpravní budova „první kontakt“ se železnicí, pro přijíždějícího je výpravní budova vstupní branou do města. Výpravní budovy mají z urbanistického hlediska v rámci sídla výjimečné postavení - proto je vhodné, aby výpravní budova byla po stránce umístění, architektury, dispozice i vybavení v souladu se zástavbou a infrastrukturou přilehlého sídla.

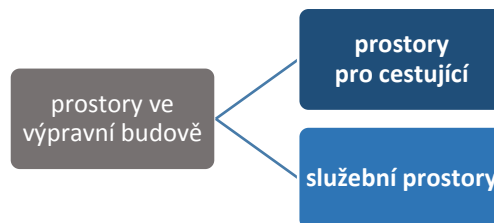
Dispozice a vybavení výpravní budovy

Pokud je tarifní bod železniční dopravy zároveň přestupním bodem na návaznou VHD, je vhodné tuto přestupní vazbu řešit jako co nejkratší a bez ztracených spádů a vzdáleností. V ideálním případě **výpravní budova poskytuje společné zázemí i pro cestující návazné veřejné dopravy.**



terminál VHD přímo před výpravní budovou (žst. Česká Třebová)

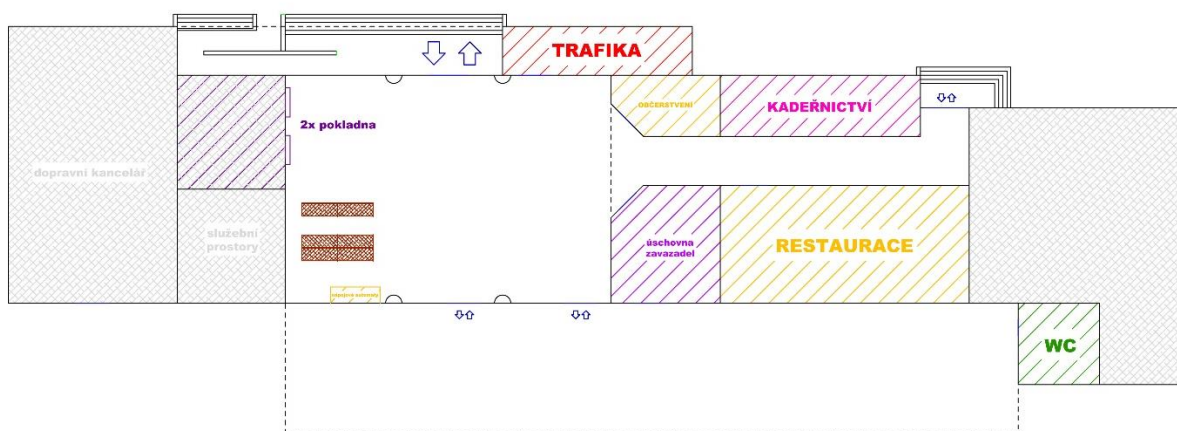
Prostory ve výpravní budově se obecně dělí na **prostory pro cestující** a **služební prostory**:



Prostory pro cestující prošly z hlediska jejich dispozice a vybavení za dobu existence železnice již poměrně dlouhým vývojem – vždy však poskytovaly služby pro cestující související s jejich cestou (nákup jízdních dokladů, úschovna zavazadel, apod.) a vyčkávací prostory. V dnešní době jsou prostory pro cestující tvořeny i dalšími komerčními službami (např. prodejny občerstvení a tiskovin, prodejny potravin, restauracemi, knihkupectvím, kadeřnictvím, apod.).

Služební prostory slouží výhradně pro interní potřebu provozovatele dráhy či drážní dopravy.

PŘEDNÁDRAŽÍ



NÁSTUPIŠTĚ

příklad dispozičního řešení výpravní budovy a rozdělení na prostory pro cestující a služební prostory (žst. Rokycany)

Dispozice a vybavení výpravní budovy

Následující text se však zaměří především na řešení **dispozice výpravních budov, jejich vybavení a na stanovení jeho optimální podoby** na základě Kategorizačního nástroje železničních tarifních bodů – tedy zejména na prostory pro cestující.

Prostory pro cestující

V rámci prostor pro cestující ve výpravních budovách jsou vždy situovány služby odbavení cestujících, vyčkávací prostory na odjezd vlaku a informační systém. Tyto „povinné“ služby jsou velmi často a vhodně doplněny komerčními prostory (občerstvení, trafika, bufet, knihkupectví, apod.).



Cestující typicky využívá prostory pro cestující jinak před odjezdem jeho vlakového spoje (odjezdový pohyb cestujících) a jinak po příjezdu jeho vlakového spoje (příjezdový pohyb cestujících).

Odjezdový pohyb cestujících po výpravní budově zahrnuje **využití služeb odbavení a vyčkávacích prostorů, případně i doplňkových komerčních služeb** před nástupem do vlaku. Součástí je i **potřeba informačního systému** – cestující si (většinou v průběhu krátkodobého čekání) potvrzuje čas odjezdu, zjišťuje případné zpoždění a číslo nástupiště, ke kterému bude jeho vlakový spoj přistaven.

Příjezdový pohyb cestujících po výpravní budově je výrazně jednodušší – většinou zahrnuje pouze průchod výpravní budovou od vlaku do přednádražního prostoru, případně využití doplňkových komerčních služeb ve výpravní budově.

Služby odbavení

Služby odbavení cestujících zahrnují především **prodej jízdních dokladů, informování cestujících o vlakových spojih** a případně vyhledávání optimálního spojení.

Možné podoby služby odbavení ve výpravní budově uvádí následující tabulka:

způsob prodeje jízdních dokladů	možné umístění	poznámka
AUTOMAT NA JÍZDENKY	ve výpravní budově	jako doplňková služba k osobní pokladně
KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A KOMERČNÍHO PRODEJE	ve výpravní budově	v případě nedostatečného obratu osobní pokladny je vhodné sloučit prodej jízdních dokladů s dalším komerčním prodejem (např. tiskoviny, občerstvení, apod.)
KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A MÍSTNÍHO INFOCENTRA	ve výpravní budově	v případě nedostatečného obratu osobní pokladny je vhodné sloučit prodej jízdních dokladů s místním infocentrem zejména v turisticky atraktivních oblastech, lázních, apod.
OSOBNÍ POKLADNA	ve výpravní budově	standardní osobní pokladna nabízející kompletní portfolio tarifních nabídek bez doplňkových služeb

pokračování tabulky na následující straně...

Dispozice a vybavení výpravní budovy

...pokračování tabulky z předchozí strany

ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CENTRUM	ve výpravní budově	zejména ve výpravních budovách velkých železničních uzlů a u tarifních bodů s pravidelným zastavováním dálkových vlaků vyšší kvality
--	---------------------------	--



osobní pokladna kombinovaná s místním infocentrem
(žst. Kouty nad Desnou)



odbavovací a informační centrum (žst. Praha hl.n.)



osobní pokladny (žst. česká Třebová)

Z hlediska dispozice výpravní budovy by služby odbavení měly být umístěny **v trase odjezdového pohybu cestujících**.

Zejména u tarifních bodů s výpravní budovou, ale s nízkým obratem cestujících či s nízkou potřebou služeb odbavení, je z ekonomického hlediska vhodné **poskytování služeb odbavení kombinovat s komerčním prodejem** – například ve formě sloučení prodeje jízdních dokladů, občerstvení a tiskovin. Tento typ odbavení může být provozován jak správcem infrastruktury/dopravcem, tak i externím subjektem.

V turisticky atraktivních oblastech je ze stejného důvodu vhodné **kombinovat prodej jízdních dokladů s místním infocentrem** či dalšími službami souvisejícími s turistickým ruchem (například s půjčovnou jízdních kol).

Umístění **automatů na jízdenky** ve výpravní budově je vhodné pouze u velkých železničních stanic s vysokým obratem cestujících jako doplněk k osobním pokladnám či odbavovacímu a informačnímu centru.

Součástí služeb odbavení může být i další **doplňkový prodej** – například jízdenky MHD/IDS, prodej reklamních či upomínkových předmětů dopravce, apod.

Služby odbavení při neexistenci výpravní budovy

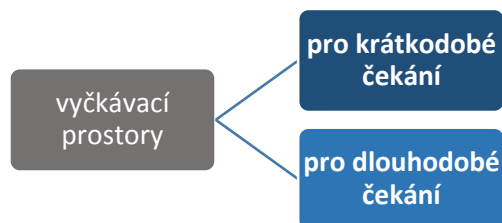
Veškeré železniční stanice mají svoji výpravní budovu. Bez výpravní budovy jsou však některé železniční zastávky. Většinou se jedná o tarifní body nízkého významu s nízkým obratem cestujících, či o tarifní body vyskytující se v souvislé zastavbě sídla, kde výpravní budovu nebylo možné realizovat. V takovýchto případech služby odbavení může zajišťovat automat na jízdenky či licenční prodej jízdních dokladů externím subjektem v blízkosti zastávky (podobně jako jízdenky MHD).

Dispozice a vybavení výpravní budovy

způsob prodeje jízdních dokladů	možné umístění	poznámka
ODBAVENÍ VE VLAKU	-	<i>odbavení cestujícího vlakovým personálem po nástupu do vlaku</i>
AUTOMAT NA JÍZDENKY	na nástupišti	<i>u železničních zastávek bez výpravní budovy s nízkým obratem cestujících</i>
PRODEJ JÍZDNÍCH DOKLADŮ EXTERNÍM SUBJEKTEM V BLÍZKOSTI TARIFNÍHO BODU	-	<i>u železničních zastávek bez výpravní budovy</i>

Vyčkávací prostory

Za účelem vyčkávání cestujících na odjezd spoje jsou ve výpravní budově zřizovány vyčkávací prostory, které lze dle délky čekání dělit na **vyčkávací prostory pro krátkodobé čekání** a **vyčkávací prostory pro dlouhodobé čekání**:



Prostory pro krátkodobé čekání

Krátkodobé čekání je charakterizováno krátkým časovým úsekem vyčkávání na odjezd spoje – většinou v řádu jednotek minut, **maximálně cca 15 minut**. Prostory pro krátkodobé čekání jsou součástí malých vestibulů nebo hal výpravních budov. Vzhledem k charakteru krátkodobého čekání by mělo jít o **temperované prostory s dobrým výhledem na odjezdovou tabuli a poskytující přiměřený počet míst k sezení** (typicky větší část cestujících vyčkává vestoje, menší část vsedě). Z hlediska dispozice výpravní budovy se prostory pro krátkodobé čekání umísťují na pěší trase mezi vstupem do budovy a výstupem na nástupiště, ideálně však tak, aby vyčkávající cestující nebránili ostatním cestujícím v průchodu budovou.

Možné typy vyčkávacích prostorů pro krátkodobé čekání uvádí následující tabulka:

typ vyčkávacího prostoru	poznámka
MALÝ TEMPEROVANÝ VESTIBUL	<i>vznik úpravou vnitřní dispozice výpravních budov postavených do konce 19. století</i>
ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	<i>u výpravních budov významnějších železničních stanic postavených od počátku 20. století</i>



Prostory pro dlouhodobé čekání

Dlouhodobé čekání je charakterizováno delším časovým úsekem vyčkávání na odjezd spoje (typicky nad 15 minut). Prostory pro dlouhodobé čekání mají charakter zóny temperované haly pro dlouhodobé čekání, samostatné čekárny či zákaznických prostorů vyšší kvality. Jedná se o **vytápěné prostory s dostatečným**

Dispozice a vybavení výpravní budovy

počtem pohodlnějších míst k sezení, možností odložení zavazadel i svršků cestujících. Samozřejmostí by měl být přímý **dohled personálu nad prostorem dlouhodobého čekání** (z tohoto důvodu je vhodné situovat oddělené prostory pro dlouhodobé čekání v blízkosti osobní poklady či odbavovacího a informačního centra). Mezi vhodné vybavení prostorů pro dlouhodobé čekání patří příjemnější osvětlení a například zásuvky pro zapojení osobních spotřebičů (notebook, nabíjení mobilního telefonu).

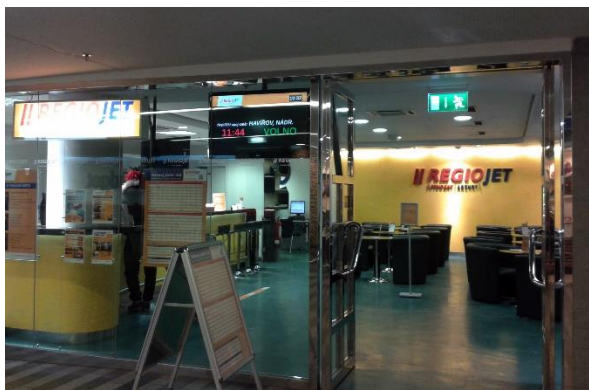
typ vyčkávacího prostoru	poznámka
ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO DLOUHODOBÉ ČEKÁNÍ	<i>„náhrada“ samostatné čekárny</i>
SAMOSTATNÁ ČEKÁRNA	prostor uzpůsobený pro dlouhodobé čekání oddělený od vestibulu či haly obsahující místa k sezení, prostor pro odložení zavazadel, apod.
ZÁKAZNICKÉ PROSTORY VYŠŠÍ KVALITY	<i>čekárna vyšší kvality s doplňkovými službami a omezeným přístupem (např. pouze pro zákazníky určitého dopravce, pouze pro cestující 1. třídy, apod.)</i>



samostatní čekárna (žst. Zábřeh na Moravě)



samostatní čekárna v rámci odbavovacího a informačního centra (žst. Lysá nad Labem)



základní centrum dopravce RegioJet (žst. Praha hl.n.)

Vyčkávací prostory mimo výpravní budovu

U tarifních bodů nízkého významu a s minimálním obratem cestujících lze vyčkávací prostory realizovat i mimo výpravní budovu (výpravní budova neexistuje či přestala sloužit potřebám železnice). U velkých železničních stanic však mohou být – jako doplněk k vyčkávacím prostorům ve výpravní budově – zřízeny i temperované prostory pro krátkodobé čekání přímo na nástupištích.



přístřešek proti povětrnostním vlivům (zast. Kažez)

typ vyčkávacího prostoru	umístění	
PŘÍSTŘEŠEK PROTI POVĚTRNOSTNÍM VLIVŮM	<i>mimo výpravní budovu</i>	<i>u železničních zastávek bez výpravní budovy a s malým obratem cestujících</i>
ZASTŘEŠENÉ NÁSTUPIŠTĚ	<i>mimo výpravní budovu</i>	-
PROSKLENÝ TEMPEROVANÝ PROSTOR NA NÁSTUPIŠTI	na nástupišti	<i>u velkých železničních stanic jako doplněk k vyčkávacím prostorům v hale nebo u zastávek bez výpravní budovy</i>

Komerční prostory

Železniční stanice či zastávky, které se vyskytují v rámci sídel, jsou téměř vždy místem soustředění většího počtu lidí. Pokud je železniční stanice zároveň přestupním bodem na návaznou VHD a výpravní budova tvoří zázemí i cestujícím návazné VHD, platí tento fakt dvojnásob. Je proto logické, že výpravní budova není pouze „velký přístřešek proti povětrnostním vlivům“ a prodejnu jízdenek, ale nabízí i **další komerční služby** primárně nesouvisející se železniční přepravou.



komerční plochy (odbavovací hala žst. Praha hl.n.)

Kromě služeb přímo souvisejících se železniční přepravou jsou ve výpravních budovách nejčastěji situovány **služby umožňující občerstvení cestujícího před cestou či nákup občerstvení na cestu**. Jedná se především o prodejny občerstvení a tiskovin, pekařství, bufety, samoobslužné restaurace, ale i – zejména v rámci větších měst – kavárny a restaurace.

Ve výpravních budovách nácestných tarifních bodů je velmi častá **poptávka po nákupu občerstvení či tiskovin na cestu** - např. nákup snídaně před ranní cestou z místa bydliště do zaměstnání či nákup občerstvení na delší cestu. Tuto poptávku (v závislosti na velikosti a vytížení výpravní budovy) typicky pokrývají prodejny občerstvení a tiskovin, pekařství či bufety.



pekařství (žst. Česká Třebová)



prodejna občerstvení a tiskovin (žst. Zábřeh na Moravě)

Tyto prostory sloužící k „rychlému občerstvení“ jsou většinou situovány v bezprostřední blízkosti prostorů pro krátkodobé čekání či na pěší trase odjíždějícího cestujícího.

Dispozice a vybavení výpravní budovy

Zejména v rámci výpravních budov železničních uzlů či větších měst se často vyskytují **restaurační zařízení** – ve formě restaurace samoobslužné či restaurace „klasické“. Například restaurace ve výpravních budovách lázeňských měst mají nezpochybnitelnou tradici. **Restaurace** je typickým příkladem vybavení výpravní budovy, která nemusí být přímo orientována pouze na cestující veřejnost, ale může do komerčních ploch ve výpravní budově přivést zákazníky nesouvisející se železniční dopravou.



samoobslužná restaurace (žst. Praha hl. n.)



restaurace (žst. Lysá nad Labem)

V uzlových či přestupních bodech dálkové dopravy by restaurační služby měly být samozřejmostí.

Prodejny potravin či supermarket nacházejí své uplatnění jako komerční služba zejména v rámci tarifních bodů s vysokým obratem cestujících či pokud je výpravní budova umístěna v centru sídla. Tento typ komerčních ploch typicky využívají cestující vracějící se do místa bydliště a „po cestě si nakoupí“. Nákup je nejčastěji realizován před nástupem do vlakového spoje (čas vyčkávání na spoj je aktivně využit) či během přestupu z vlakového spoje na návaznou VHD, méně často po vystoupení z vlakového spoje v cíli cesty.



supermarket (žst. Praha hl.n.)

Pokud je výpravní budova umístěna v centru sídla, existuje vysoký potenciál využívání supermarketu i širokou veřejností (nikoliv pouze cestujícími).

Výše uvedené typické komerční služby bývají **doplňovány dalšími komerčními plochami** dle místních podmínek, zájmu a zvyklostí.

Dispozice a vybavení výpravní budovy



holičství (žst. Kralupy nad Vltavou)



restaurace a kadeřnictví (žst. Rokycany)

Specifickým případem bývají uzlové tarifní body v rámci velkých městských aglomerací, které jsou uzly příměstské/regionální železniční dopravy či uzly dálkové železniční dopravy, kde díky vysokému obratu cestujících je možné zřizovat **komerční plochy v rozsahu obchodního centra** (kavárny, obchody, restaurace, služby), přičemž hranice mezi „železnici“ a „okolním světem“ je stírána a **výpravní budova se stává multifunkčním objektem** s výjimečným postavením v rámci urbanistické struktury sídla.



zóna komerčních ploch v odbavovací hale (žst. Praha hl. n.)

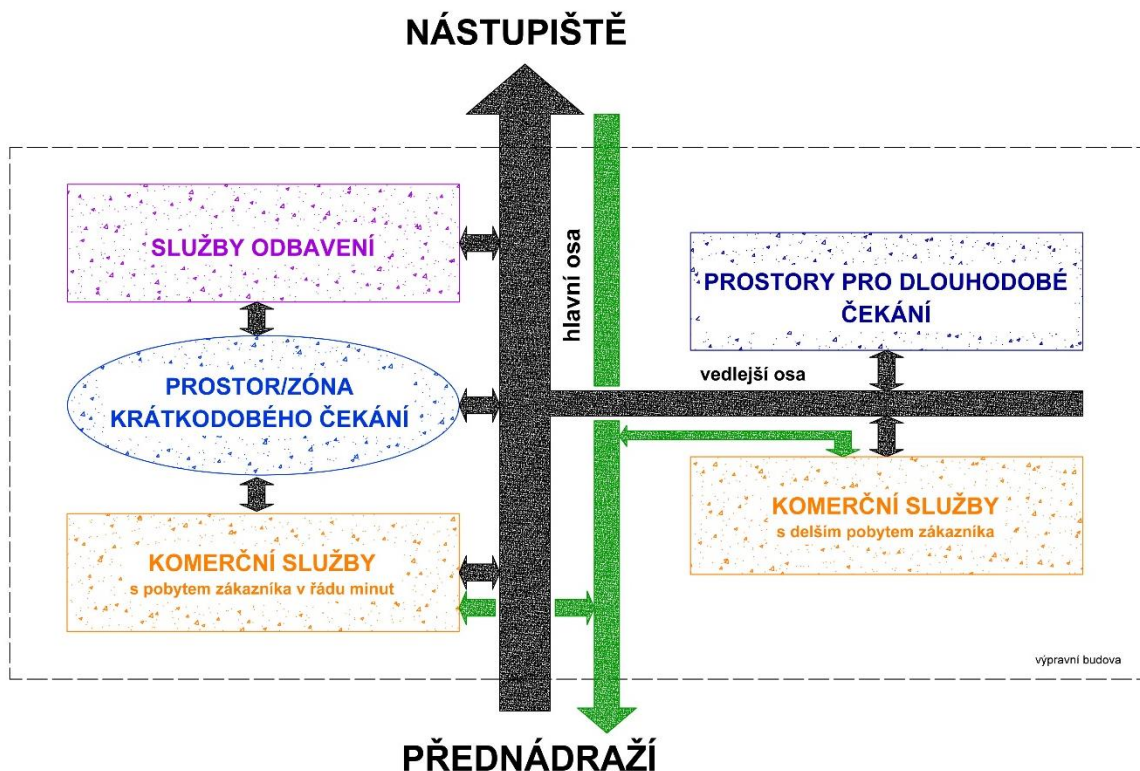
Dispoziční řešení prostorů pro cestující

Dispoziční řešení prostorů pro cestující ve výpravních budovách prošlo poměrně složitým historickým vývojem – v každém období však uspořádání ploch a řazení služeb mělo svoji logiku poplatnou tehdejšími přístupům k cestování železniční dopravou.

Základním pravidlem dispozičního řešení výpravních budov v současnosti je zajištění **intuitivního, co nejkratšího pohybu cestujícího, pokud možno bez ztracených spádů a vzdáleností**. Samozřejmostí je bezbariérový přístup a či další prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Oproti dřívějším zvykostem, **přes výpravní budovu není realizován pouze odjezdový pohyb cestujícího, ale i příjezdový pohyb cestujícího** (i přijíždějící cestující je potenciálním zákazníkem komerčních ploch ve výpravní budově). Segregace odjezdového a příjezdového pohybu cestujícího do samostatných prostor (tolik typické pro výpravní budovy 2. poloviny 20. století) je z dnešního pohledu zcela nevhodná.

Z pohledu odjíždějícího cestujícího lze v rámci výpravní budovy definovat 2 základní osy jeho pohybu:

- **hlavní osa** – slouží pro „rychlý“ průchod výpravní budovou, přičemž podél ní jsou situovány hlavní služby a prostory, které cestující bezprostředně potřebuje před nástupem do vlakového spoje: **služby odbavení, prostor/zóna pro krátkodobé čekání a případně komerční služby s pobytem zákazníka v řádu minut**
- **vedlejší osa** – podél vedlejší osy (která většinou navazuje na hlavní osu v příčném směru, či je situována v jiné úrovni) se nalézají prostory využívané při delším pobytu cestujícího ve výpravní budově: **prostory pro dlouhodobé čekání či komerční služby s delším pobytem zákazníka**
Vedlejší osa může mít i charakter klidové zóny.



modelové schéma os pohybu cestujícího po výpravní budově a optimální uspořádání jednotlivých prostorů a služeb

Příjezdový pohyb cestujícího probíhá většinou po hlavní ose opačným směrem.

Výše uvedené schéma je modelové, v každé výpravní budově je přizpůsobeno místním podmínkám.

Dispozice a vybavení výpravní budovy

Výpravní budova žst. Poděbrady je jedním z příkladů nadčasově dispozičně řešených výpravních budov – přestože byla postavena ve 30. letech 20. století, její uspořádání vyhovuje i dnešním nárokům nácestného bodu příměstské dopravy a dálkové dopravy nižší kvality.



výpravní budova žst. Poděbrady z pohledu z lázeňského parku

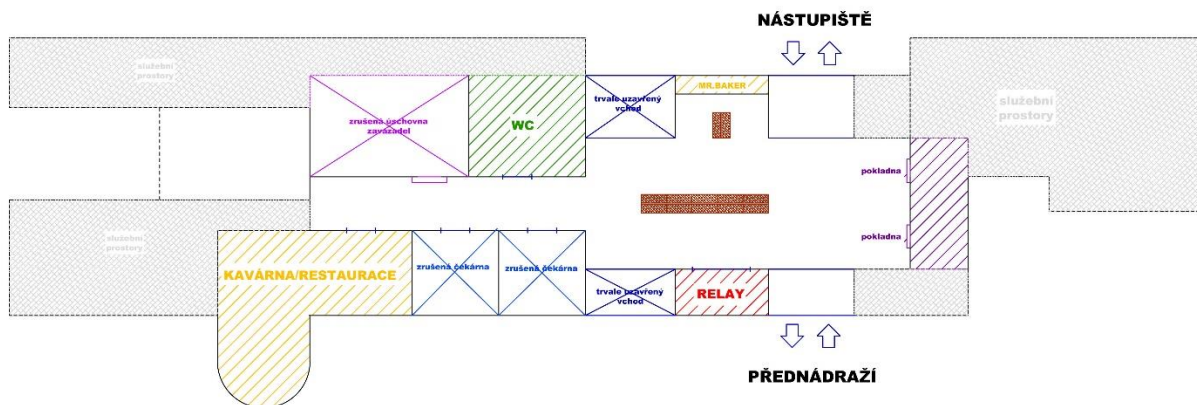
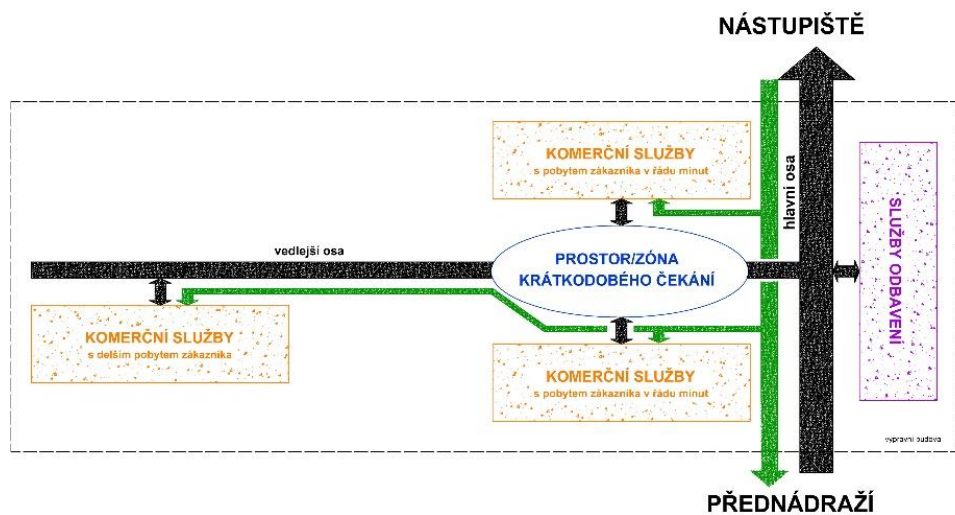


schéma dispozičního uspořádání výpravní budovy žst. Poděbrady (stav k 1.1.2014)



blokové schéma funkčního uspořádání výpravní budovy žst. Poděbrady (stav k 1.1.2014)

Kolem hlavní osy pohybu cestujících jsou umístěny služby odbavení (z pohledu odjíždějícího cestujícího vpravo) a zóna krátkodobého čekání (z pohledu odjíždějícího cestujícího vlevo). Kolem zóny krátkodobého čekání jsou umístěny komerční služby s pobytem cestujícího v řádu minut - prodejna tiskovin a občerstvení (Relay) a pekařství (Mr.Baker). Na vedlejší ose jsou umístěny komerční služby s delším pobytem zákazníka

Dispozice a vybavení výpravní budovy

– restaurace. Původně byly podél vedlejší osy umístěny i dvě samostatné čekárny, které jsou však nyní zrušeny a prostory jsou pronajímány k jiným účelům.



pohled od čekací zóny směrem k osobním pokladnám



zóna pro krátkodobé čekání, v pozadí pekařství

Výpravní budova žst. Studénka je příkladem novostavby výpravní budovy bez příčné vedlejší osy, kde všechny služby jsou soustředěny do haly, které dominuje šířkově komfortní vstup do podchodu k nástupišťům:



schéma dispozičního uspořádání výpravní budovy žst. Studénka (stav k 2.7.2013)

NÁSTUPIŠTĚ

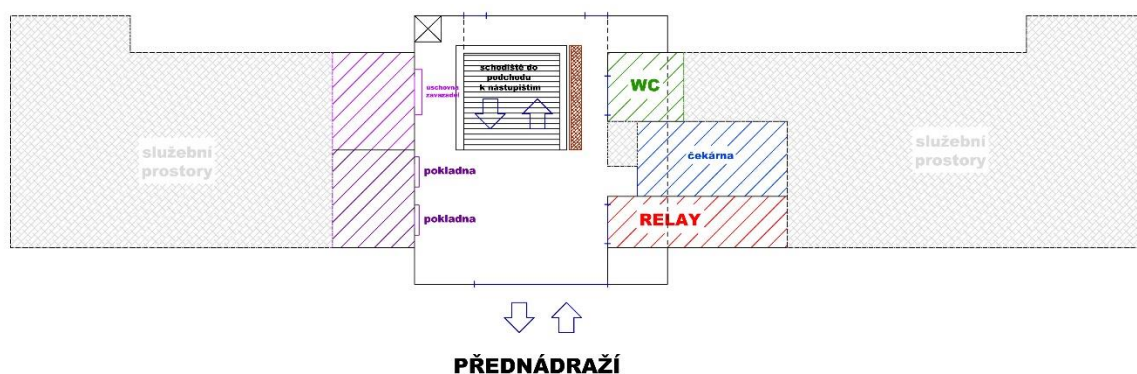
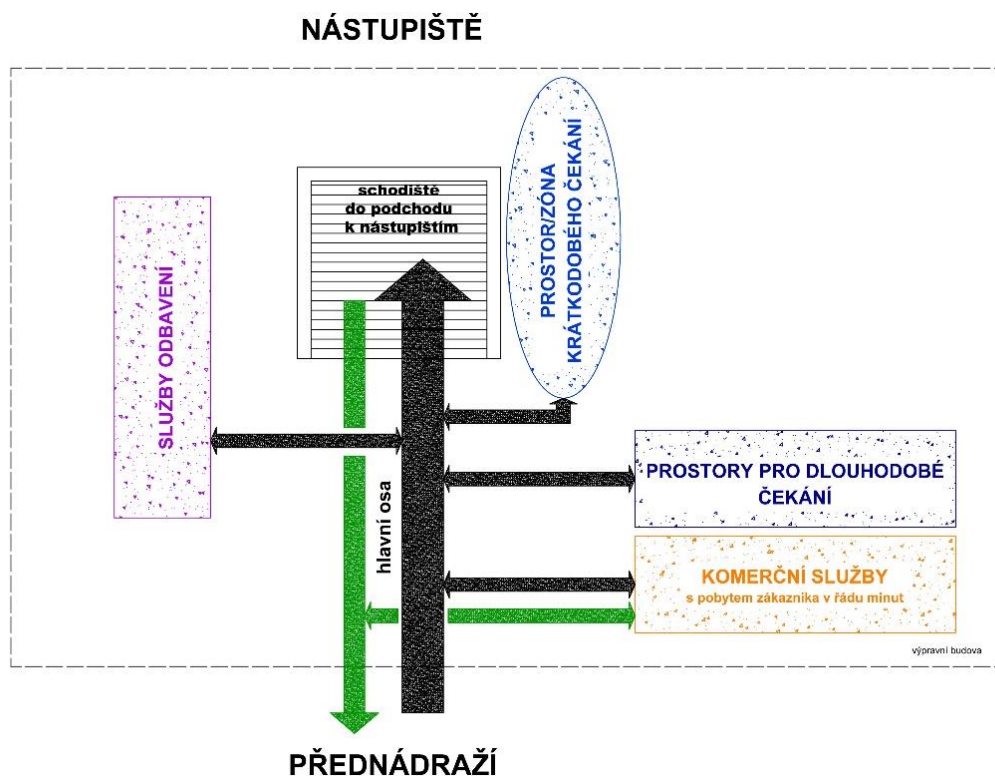


schéma dispozičního uspořádání výpravní budovy žst. Studénka (stav k 2.7.2013)

Hlavní osou pohybu cestujících je přímka mezi vstupem do výpravní budovy a schodištěm do podchodu k nástupišťům. Veškeré služby jsou situovány podél hlavní osy – služby odbavení vlevo z pohledu odjíždějícího cestujícího, komerční služby s pobytem zákazníka v řádu minut (Relay) a prostory pro dlouhodobé čekání (samostatná čekárna) vpravo z pohledu odjíždějícího cestujícího. Atypické je situování prostoru pro krátkodobé čekání podél pravé hrany schodiště do podchodu. Díky bezprostřední vazbě na hlavní osu a schodiště však toto umístění není rušivé. Naopak přímý průchod od vstupu do výpravní

Dispozice a vybavení výpravní budovy

budovy do podchodu a obráceně výrazně urychluje pohyb cestujících mezi nástupištěm a přednádražním prostorem, přičemž tento typ uspořádání je vhodný zejména pro nácestné tarifní body příměstské dopravy s krátkým taktem.



blokové schéma funkčního uspořádání výpravní budovy žst. Studénka (stav k 2.7.2013)



zóna krátkodobého čekání po straně schodiště do podchodu k nástupišťm



návaznost schodiště do podchodu k nástupišťm na vstup do výpravní budovy

Dispozice a vybavení výpravní budovy

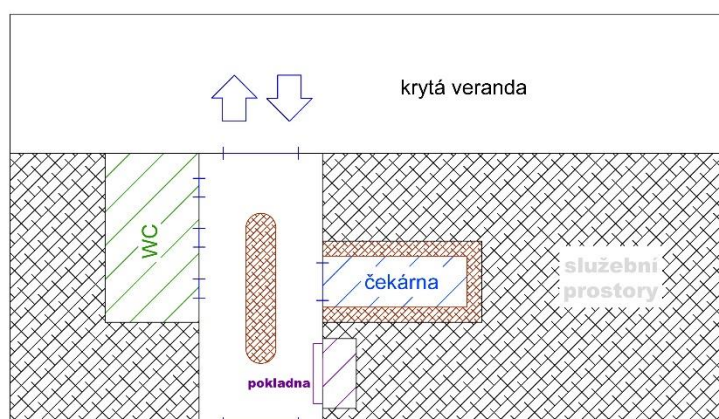
Výpravní budova žst. Pardubice-Rosice nad Labem je příklad rekonstrukce výpravní budovy s průchozím malým vestibulem, do něhož jsou zaústěny všechny služby i ostatní prostory.



výpravní budova žst. Pardubice-Rosice nad Labem (stav k 2.7.2013)

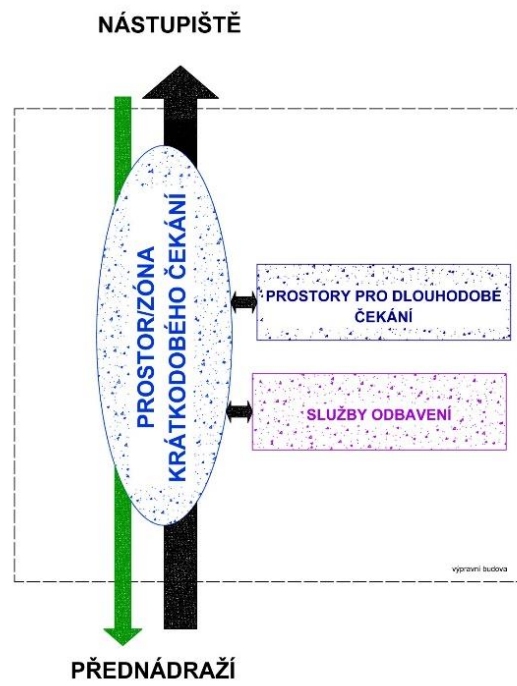
Hlavní osou pohybu cestujících je přímka mezi vstupem do výpravní budovy a výstupem z výpravní budovy na úroňová nástupiště vedoucí přes malý temperovaný vestibul, který je realizován jako plocha pro krátkodobé čekání. Přímo do vestibulu je vyústěna přepážka poskytující služby odbavení a bočně na něj navazuje prostor pro dlouhodobé čekání formou samostatné čekárny.

NÁSTUPIŠTĚ



PŘEDNÁDRAŽÍ

schéma dispozičního uspořádání výpravní budovy žst. Pardubice-Rosice nad Labem (stav k 2.7.2013)



blokové schéma funkčního uspořádání výpravní budovy žst. Pardubice-Rosice nad Labem (stav k 2.7.2013)



zóna krátkodobého čekání v malém průchozím vestibulu



samostatná čekárna

Určení optimálního vybavení výpravní budovy na základě výstupů z kategorizačního nástroje tarifních bodů

Kategorizační nástroj pro každý hodnocený tarifní bod udává **celkové bodové ohodnocení tarifního bodu** a **charakteristické příznaky tarifního bodu**.

Celkové bodové ohodnocení je součtem konkrétních bodů udělených tarifnímu bodu v rámci jednotlivých kritérií. Maximální možná hodnota, kterou může celkové bodové ohodnocení dosáhnout, je 100 bodů (stupnice v rozsahu 0 – 100). Kromě hodnoty celkového bodového ohodnocení nabízí výstup z kategorizačního nástroje i grafickou interpretaci bodového ohodnocení včetně barevného znázornění poměrů bodových příspěvků obecných kritérií k celkovému výsledku.

Charakteristické příznaky tarifního bodu upřesňují typologii hodnoceného tarifního bodu, a to zejména z hlediska polohy tarifního bodu na železniční síti, zda je tarifní bod přestupním tarifním bodem, jaká je struktura zastavující železniční dopravy a procentuální podíl jednotlivých kategorií zastavující osobní železniční dopravy ve špičkové hodině.

Kombinace bodového hodnocení a charakteristických příznaků poskytuje dostatečnou základní informaci o tarifním bodu. Na jejím základě lze k jednotlivým tarifním bodům určit jejich minimální či optimální vybavení plochami a službami souvisejícími s osobní železniční přepravou a v hrubých rysech také nastínit možné uplatnění komerčních ploch.

Vybavení tarifního bodu službami pro cestující i komerčními službami musí být **realizováno „na míru“** konkrétnímu tarifnímu bodu – vždy však musí vycházet z potřeb cestujících či požadavků na kvalitu tarifních bodů ze strany dopravců, samospráv, atd.

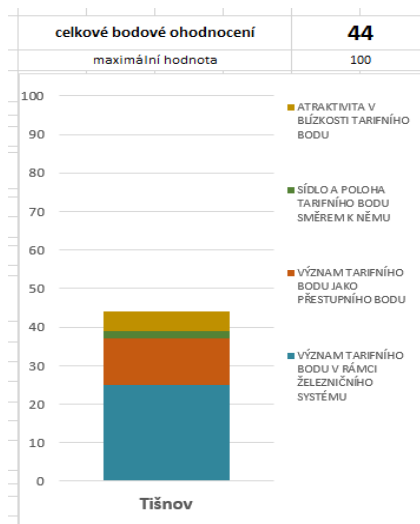
Následující text obsahuje východiska pro stanovení vybavení výpravních budov dle typu tarifního bodu a typu zastavující železniční dopravy. Na základě atributů typického cestujícího a jeho typického pohybu po výpravní budově jsou **stanoveny základní požadavky cestujících na vybavení v oblasti vyčkávacích prostor, služeb odbavení a komerčních služeb v typových tarifních bodech** a **pro každý tento typový bod je zpracována rozhodovací tabulka v návaznosti na bodové ohodnocení tarifního bodu**, případně v návaznosti na další kritéria.

Při určování vybavení konkrétního tarifního bodu je třeba **vždy respektovat potřeby cestujících všech druhů dopravy** v daném tarifním bodě zastavujících, **příčemž rozhodující je míra vybavení pro vyšší druh železniční dopravy**.

Pro potřeby následujícího textu a určení východisek pro optimální vybavení tarifního bodu jednotlivými službami jsou rozlišovány následující druhy dopravy:



*Kategorie vlaků osobní dopravy dle předpisu SŽDC D1. Např. komerční kategorie vlaků IC/EC/LE/SC patří z hlediska železničního systému do kategorie Ex.



Celkové bodové hodnocení tarifního bodu a jeho grafická interpretace.

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
ODBOČNÝ/PŘÍPOJNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod]	75,00%
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [výchozí/koncový bod]	12,50%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [nácestný bod]	12,50%

Charakteristické příznaky tarifního bodu.

Příměstská doprava s taktem ve špičce do 30 minut včetně

Příměstská železniční doprava s krátkým taktem tvoří **základní dopravní systém v rámci velkých městských aglomerací a jejich spádovém regionu**. Velmi často je začleněna do integrovaného dopravního systému, v rámci kterého plní páteřní úlohu z hlediska spojení městské aglomerace a jejího spádového regionu i v rámci městské aglomerace samotné. Při velmi krátkém taktu ve špičkové hodině může mít charakter tzv. „expresního metra“.

U typicky monocentrického regionu zajišťuje příměstská doprava **silné radiální přepravní vztahy**. Ve všední dny je příměstská doprava využívána k denní dojíždě z místa bydliště, což se projevuje výraznými přepravními špičkami směrem do centra regionu, a pracovním či soukromým cestám v rámci aglomerace či jejího okolí. O víkendech naopak příměstská doprava slouží velmi často k vyjíždě z městské aglomerace do regionu za účelem rekreace či sportovního vyžití.

Atributy typického cestujícího příměstské dopravy

Vzhledem k charakteristice příměstské dopravy lze stanovit **atributy typického cestujícího příměstské dopravy**:



Z charakteru každodenně opakující se cesty vyplývá relativně **nizká potřeba odbavení** – zejména v případě existence integrovaného dopravního systému využívá drtivé procento cestujících předplatní časové jízdenky. Velmi malé procento z každodenně dojíždějících cestuje s těžkým nebo rozměrným zavazadlem.

Podobně jako u městské hromadné dopravy, cestující příměstskou železnici vnímají jako **linku s pravidelným taktom**. V kombinaci s vlivem délky taktu **cestující přicházejí na spoj s minimálním časovým předstihem** (v řádu jednotek minut) **nebo náhodně** bez znalosti jízdního řádu (při velmi krátkém taktu). Lze zjednodušeně konstatovat, že se zkracujícím se taktom úměrně přibývá procento cestujících s náhodným příchodem. Oblíbené je i využívání doplňkových komerčních služeb, například nákup snídaně při ranní cestě z regionu do jádrového města.

Typy tarifních bodů příměstské dopravy

Vzhledem k charakteru příměstské dopravy se v rámci jejích sítí vyskytují tyto typické tarifní body:

typ tarifního bodu	typické umístění	typické zastavování případných dalších typů železniční dopravy	schématické znázornění
nácestný tarifní bod příměstské dopravy	v regionu na okraji velké městské aglomerace v centru velké městské aglomerace	-	
odbočný/přípojný bod příměstské a regionální dopravy	v regionu	možné zastavování dálkové dopravy nižší kvality	
uzlový tarifní bod příměstské dopravy	v centru regionu/velké městské aglomerace	uzel i dálkové dopravy nižší i vyšší kvality	

Nácestný tarifní bod příměstské dopravy

Nácestný tarifní bod se vyskytuje zejména v regionu či na okraji velké aglomerace a je většinou využíván jako nástupní tarifní bod ráno (cesta z místa bydliště do centra regionu) a jako výstupní tarifní bod odpoledne/večer (cesta do místa bydliště z centra regionu). Nácestný tarifní bod může společně se zastávkou návazné VHD tvořit přestupní tarifní bod VHD. U nácestných tarifních bodů v regionu mohou být také zřízována parkoviště P+R.



Nácestné tarifní body mohou být na straně železničního systému tvořeny:

- zastávkou bez výpravní budovy
- zastávkou s výpravní budovou
- železniční stanicí s výpravní budovou

Orientační doporučení optimálnosti „existence“ výpravní budovy v nácestném tarifním bodě příměstské dopravy v regionu na základě charakteristických příznaků tarifního bodu:

charakteristické příznaky/bodové ohodnocení	0 – 15	15 – 30	30 - 60
Charakteristické příznaky tarifního bodu: NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD Přehled typů zastavující osobní dopravy: <small>podíl ve špičkové hodině</small> PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod] 100,00%	bez výpravní budovy	bez výpravní budovy nebo s výpravní budovou	s výpravní budovou
Charakteristické příznaky tarifního bodu: NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD tarifní bod nízkého významu Přehled typů zastavující osobní dopravy: <small>podíl ve špičkové hodině</small> PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod] 100,00%	bez výpravní budovy		-
Charakteristické příznaky tarifního bodu: NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD] Přehled typů zastavující osobní dopravy: <small>podíl ve špičkové hodině</small> PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod] 100,00%	bez výpravní budovy	s výpravní budovou (u přestupních bodů nadmístního významu)	s výpravní budovou

Dispozice a vybavení výpravní budovy

Odbočný/přípojný tarifní bod příměstské dopravy

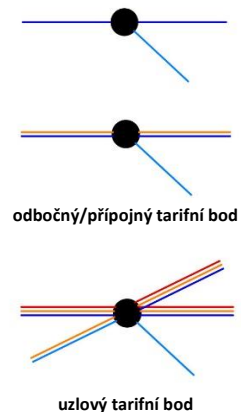
Pokud je odbočný/přípojný tarifní bod situován v regionu, jeho využití cestujícími je v podstatě shodné s využitím nácestného tarifního bodu v regionu.

Odbočný/přípojný tarifní bod je v drtivé většině případů řešen jako **železniční stanice s výpravní budovou**.

Uzlový tarifní bod příměstské dopravy

Uzlový tarifní bod, případně nácestný tarifní bod na území vlastního centra regionu, je většinou využíván jako výstupní tarifní bod ráno (cesta z místa bydliště do centra regionu) a jako nástupní tarifní bod odpoledne/večer (cesta do místa bydliště z centra regionu). V případě využití železnice pro vnitroměstské vazby v rámci velké aglomerace má příměstské doprava charakter tzv. expresního metra.

Uzlový tarifní bod musí být z podstaty věci tvořen vždy **železniční stanicí s výpravní budovou**.



Dispozice a vybavení výpravní budovy tarifních bodů příměstské dopravy

Pro stanovení optimální podoby dispozice a vybavení výpravní budovy tarifního bodu příměstské dopravy je třeba vždy vycházet z typických potřeb cestujícího před odjezdem jeho vlaku a tedy vycházet z atributů typického cestujícího příměstské dopravy (viz výše).

Z hlediska **dispozice** musí být tarifní bod příměstské dopravy řešen tak, aby **přístup cestujícího k vlaku byl co nejkratší, přímý a pokud možno bez ztracených spádů a ztracených vzdáleností**. Tento požadavek je **u příměstské dopravy velmi důležitý** – zejména vzhledem ke každodennímu charakteru cest a příchodu cestujících s minimálním časovým předstihem či náhodně.

U příměstské dopravy lze vysledovat po potřeby určení optimálního vybavení 2 základní modelové typy tarifních bodů z hlediska způsobu jejich užívání:

- **tarifní bod s výrazným ranním nástupem a odpoledním výstupem** (typicky tarifní bod v regionu)
- **tarifní bod s výrazným ranním výstupem a odpoledním nástupem** (tarifní bod v centru regionu)

V praxi se mohou vyskytovat tarifní body s různým poměrem obou vlastností – zejména u lokálních center v regionu či v okolí jádrového centra městské aglomerace.

Tarifní bod s výrazným ranním nástupem a odpoledním výstupem

Tarifní bod s výrazným ranním nástupem a odpoledním výstupem je většinou nácestným tarifním bodem příměstské dopravy v regionu.

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod]	podíl ve spojkové hodině 100,00%

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
ODBOČNÝ/PŘÍPOJNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod]	podíl ve spojkové hodině 80,00%
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [výchozí/koncový bod]	20,00%

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
ODBOČNÝ/PŘÍPOJNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod]	podíl ve spojkové hodině 66,67%
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [výchozí/koncový bod]	16,67%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [nácestný bod]	16,67%

příklady některých kombinací charakteristických příznaků tarifního bodu s výrazným ranním nástupem a odpoledním výstupem v regionu

Pro dimenzování vybavení výpravní budovy je u tohoto typu tarifního bodu rozhodující zejména **období ranního nástupu** – *typický cestující ráno cestuje do zaměstnání, školy, apod., vlastní předplatní časovou jízdenku (nepotřebuje služeb odbavení) a ve výpravní budově si zakoupí snídaní či tiskoviny na cestu.*



typický pohyb cestujících ve výpravní budově při ranní cestě z místa bydliště do centra regionu

Z této charakteristiky vyplývá i optimální vybavení tarifního bodu:

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
15 – 25	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A KOMERČNÍHO PRODEJE	
25 – 40	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL <i>nebo</i> ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A MÍSTNÍHO INFOCENTRA <i>nebo</i> OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin
40 – 60	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	OSOBNÍ POKLADNA <i>nebo</i> ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CETRUM	

Tarifní bod s výrazným ranním výstupem a odpoledním nástupem

Typický tarifní bod s výrazným ranním výstupem a odpolední nástupem je uzlový bod či nácestná zastávka příměstské dopravy situovaná v jádrovém centru městské aglomerace a regionu s návazností na další MHD.

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	podíl ve špičkové hodině
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod]	100,00%

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
UZLOVÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	podíl ve špičkové hodině
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [uzel]	100,00%

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
UZLOVÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	podíl ve špičkové hodině
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [uzel]	42,86%
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [nácestný bod]	14,29%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [uzel]	21,43%
DÁLKOVÁ DOPRAVA VYŠŠÍ KVALITY [uzel]	21,43%

příklady některých kombinací charakteristických příznaků tarifního bodu s výrazným ranním výstupem a odpoledním nástupem v regionu

Pro dimenzování vybavení výpravní budovy je u tohoto typu tarifního bodu rozhodující zejména **období odpoledního nástupu** – *typický cestující cestuje odpoledne ze zaměstnání, školy, zájmové činnosti z jádrové městské aglomerace zpět do regionu; vlastní předplatní časovou jízdenku (nepotřebuje služeb odbavení) a jeho využití komerčních ploch ve výpravní budově je různorodější (nákup potravin, využití i jiných komerčních ploch).*



typický pohyb cestujících ve výpravní budově při odpolední/večerní cestě z centra regionu do místa bydliště

Dispozice a vybavení výpravní budovy

Z této charakteristiky vyplývá i optimální vybavení tarifního bodu:

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
15 – 30	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL	OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin
30 – 50	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL <i>nebo</i> ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin <i>nebo</i> supermarket a další komerční služby (restaurace, obchody)
50 – 100	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	OSOBNÍ POKLADNA <i>nebo</i> ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CETRUM	supermarket a další komerční služby (restaurace, obchody) <i>nebo</i> obchodní centrum

Regionální doprava s taktem ve špičce nad 30 minut

Kategorie „Regionální doprava s taktem ve špičce nad 30 minut“ může mít v rámci železničního systému mnoho podob – pro potřeby definice optimálního vybavení tarifního bodu můžeme zjednodušeně uvažovat následující 3 modelové podoby regionální dopravy:

- **pokračování linie příměstské dopravy dále do regionu** (bez potřeby krátkého taktu)
- **spojení regionu s jeho lokálním či krajským centrem**
- **doprava ve specifických turisticky atraktivních oblastech** (např. horské oblasti)

Regionální doprava v podobě pokračování linie příměstské dopravy dále do regionu se vyskytuje zejména ve větší vzdálenosti od jádrové městské aglomerace, kdy v určité vzdálenosti od aglomerace či za prvním nácestným tarifním bodem dálkové dopravy nižší kvality již není potřeba krátkého taktu. V této oblasti již vlakové spoje nemají charakter příměstské dopravy, ale dopravy regionální – využívána je k cestě do lokálního centra či do městské aglomerace prostřednictvím přestupu na dálkovou dopravu nižší kvality.

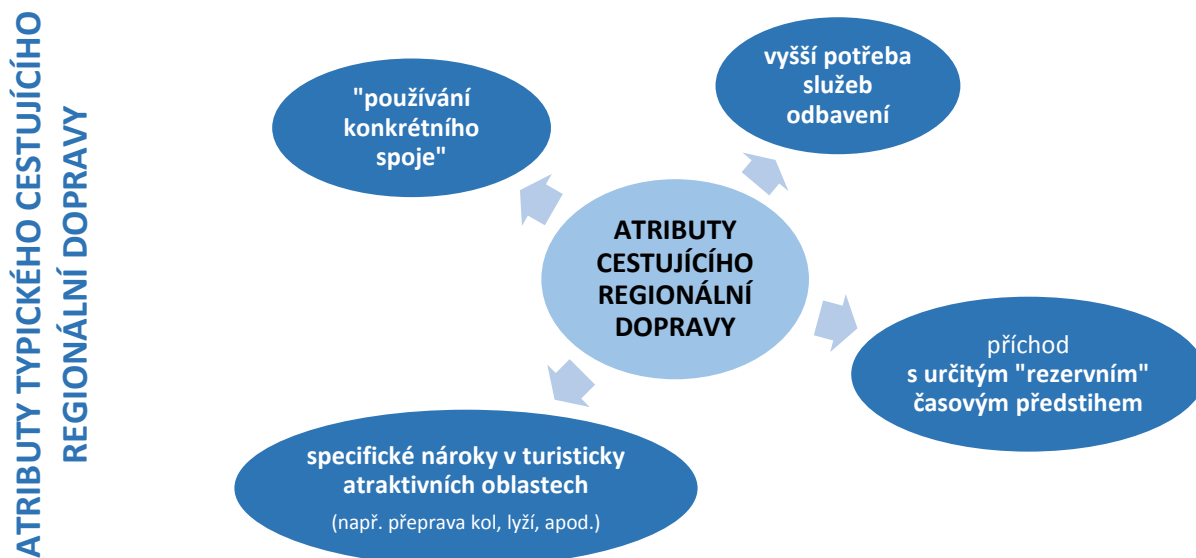
Regionální doprava může také zabezpečovat spojení obcí v regionu s jejich lokálním centrem, případně spojení lokálních center s centrem krajským.

Specifickou podobu může mít regionální doprava v turisticky atraktivních oblastech, zejména s ohledem na roční období, den v týdnu (dny pracovního klidu) a nadstandardní výskyt specifických spoluzavazadel (lyže, jízdní kola, apod.).

Regionální doprava je využívána k **denní dojízdce z místa bydliště, občasně dojízdce z místa bydliště** (zejména za občanskou vybaveností situovanou pouze v centru regionu) i k **turistické dopravě**.

Atributy typického cestujícího regionální dopravy

Vzhledem k charakteristice regionální dopravy lze stanovit **atributy typického cestujícího regionální dopravy**:



Regionální doprava pokračující v linii příměstské dopravy je velmi často součástí IDS, proto jsou z hlediska vybavení na příslušné tarifní body kladeny podobné požadavky jako u příměstské dopravy s kratším taktem, pouze s přihlédnutím na vyšší potřebu vyčkávacích prostor.

Na spoj regionální dopravy přichází cestující s určitým rezervním časovým předstihem, což vyplývá z délky taktu – čím delší takt, s tím větší „časovou rezervou“ cestující přichází (v případě zmeškání spoje jede další

Dispozice a vybavení výpravní budovy

spoj „za dlouho“). Díky této „časové rezervě“ tráví cestující ve výpravní budově více času než u dopravy příměstské. U regionální dopravy navíc dochází k efektu, že cestující službu nevnímá jako použití linky, ale jako použití konkrétního spoje – procento náhodného příchodu cestujících je velmi malé.

Z této charakteristiky vyplývá i vyšší potřeba služeb odbavení (méně cestujících s předplatní časovou jízdenkou, větší poměr nepravidelných cest). Specifická je potřeba odbavení a případně informací u tarifních bodů regionální dopravy s výskytem turistické atraktivity.

Typy tarifních bodů regionální dopravy

Vhledem k charakteru regionální dopravy se v rámci jejích sítí vyskytují tyto typické tarifní body:

typ tarifního bodu	typické umístění	typické zastavování případných dalších typů železniční dopravy	schématické znázornění
nácestný tarifní bod regionální dopravy	v regionu na okraji regionálního centra	-	
odbočný/přípojný tarifní bod regionální dopravy	v regionu v lokálním centru regionu	možné zastavování dálkové dopravy nižší kvality	
přípojný bod k příměstské dopravě	v regionu v lokálním centru regionu	možné zastavování dálkové dopravy nižší kvality	
uzlový tarifní bod regionální dopravy	v centru regionu	nácestný bod <i>nebo</i> uzel dálkové dopravy nižší kvality	

Nácestný tarifní bod regionální dopravy

Nácestné tarifní body regionální dopravy se vyskytují zejména v regionu či na okraji regionálních center. Z hlediska dopravní obslužnosti jsou většinou využívány jako nástupní tarifní body ráno (cesta z místa bydliště do centra regionu) a jako výstupní tarifní body odpoledne/večer (cesta do místa bydliště z centra regionu). Nácestný tarifní bod může společně se zastávkou návazné VHD tvořit přestupní tarifní bod VHD.

Specifický přístup pak vyžadují nácestné tarifní body v regionu, v jejichž dosahu se nachází turistická atraktivita.

Nácestné tarifní body mohou být na straně železničního systému tvořeny:

- zastávkou bez výpravní budovy
- zastávkou s výpravní budovou
- železniční stanicí s výpravní budovou



Dispozice a vybavení výpravní budovy

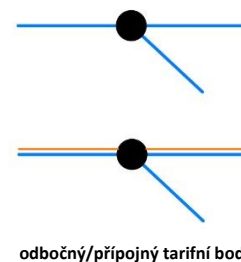
Orientační doporučení optimálnosti „existence“ výpravní budovy v nácestném tarifním bodě regionální dopravy v regionu na základě charakteristických příznaků tarifního bodu:

charakteristické příznaky/orientační bodové ohodnocení	0 – 10	10 – 40
<p>Charakteristické příznaky tarifního bodu: NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD</p> <p>Přehled typů zastavující osobní dopravy: <small>podíl ve špičkové hodině</small></p> <p>REGIONÁLNÍ DOPRAVA [nácestný bod] 100,00%</p>	bez výpravní budovy	<p>bez výpravní budovy <i>nebo</i> s výpravní budovou</p> <p>v případě výskytu atraktivity vyššího než regionálního významu: s výpravní budovou</p>
<p>Charakteristické příznaky tarifního bodu: NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD</p> <p>tarifní bod nízkého významu</p> <p>Přehled typů zastavující osobní dopravy: <small>podíl ve špičkové hodině</small></p> <p>REGIONÁLNÍ DOPRAVA [nácestný bod] 100,00%</p>	bez výpravní budovy	
<p>Charakteristické příznaky tarifního bodu: NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD]</p> <p>Přehled typů zastavující osobní dopravy: <small>podíl ve špičkové hodině</small></p> <p>REGIONÁLNÍ DOPRAVA [nácestný bod] 100,00%</p>	bez výpravní budovy	s výpravní budovou (u přestupních bodů nadmístního významu)

Odbočný/přípojný tarifní bod regionální dopravy

Odbočný/přípojný tarifní bod regionální dopravy je situován v regionu či v lokálním centru regionu. Pokud je tarifní bod situován v regionu, jeho využití cestujícími je v podstatě shodné s využitím nácestného tarifního bodu v regionu. V případě situování tarifního bodu v lokálním centru regionu je tento tarifní bod typicky nácestným tarifním bodem dálkové dopravy nižší kvality.

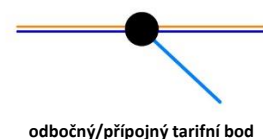
Odbočný/přípojný tarifní bod je v drtivé většině případů řešen jako **železniční stanice s výpravní budovou**.



Přípojný tarifní bod regionální dopravy k příměstské dopravě

Přípojný tarifní bod regionální dopravy k příměstské dopravě je většinou situován v lokálním centru regionu v okolí městských aglomerací a primárně zajišťuje napojení atrakčního obvodu tratě regionální dopravy na linku příměstské dopravy s krátkým taktem. V takovémto tarifním bodě typicky zastavuje i dálková doprava nižší kvality.

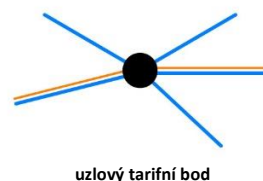
Přípojný tarifní bod je v drtivé většině případů řešen jako **železniční stanice s výpravní budovou**.



Uzlový tarifní bod regionální dopravy

Uzlový tarifní bod regionální dopravy je většinou situován v centru regionu a je typicky využíván jako výstupní tarifní bod ráno (cesta z místa bydliště do centra regionu) a nástupní tarifní bod odpoledne/večer (cesta do místa bydliště z centra regionu) či jako přestupní bod při cestě do krajského či vyššího centra. V takovém tarifním bodě typicky zastavuje i dálková doprava nižší kvality.

Uzlový tarifní bod je v drtivé většině případů řešen jako **železniční stanice s výpravní budovou**.



Dispozice a vybavení výpravní budovy

Dispozice a vybavení výpravní budovy tarifních bodů příměstské dopravy

Pro stanovení optimální podoby dispozice a vybavení výpravní budovy tarifního bodu regionální dopravy je třeba vždy vycházet z typických potřeb cestujícího před odjezdem jeho vlaku a tedy vycházet z atributů typického cestujícího příměstské dopravy (viz výše).

Z hlediska **dispozice by měl** být tarifní bod regionální dopravy řešen tak, aby **přístup cestujícího k vlaku byl co nejkratší, přímý a pokud možno bez ztracených spádů a ztracených vzdáleností** – zejména u **tarifních bodů sloužících ke každodenní dojížděce či přestupních bodů na návaznou MHD**.

Z hlediska využití tarifních bodů regionální dopravy cestujícími lze určit následující základní případy:

- **tarifní bod s převažujícím ranním nástupem a odpoledním výstupem** (typicky tarifní bod v regionu)
- **tarifní bod s převažujícím ranním výstupem a odpoledním nástupem** (typicky tarifní bod v lokálním či krajském centru regionu)
- **tarifní bod s převažující turistickou frekvencí** (typicky tarifní bod v dosahu turistické atraktivity)

V praxi se mohou vyskytovat tarifní body s různým poměrem obou vlastností – zejména u lokálních center v regionu či na okrajích velkých měst (krajských center).

Tarifní bod s převažujícím ranním nástupem a odpoledním výstupem

Tarifní bod s převažujícím ranním nástupem a odpoledním výstupem je většinou **nácestným tarifním bodem** regionální dopravy v regionu, sloužící buď k obsluze daného sídla, nebo jako přestupní bod VHD místního významu. Typicky v tomto tarifním bodě nezastavuje jiný druh železniční dopravy.

Charakteristické příznaky tarifního bodu: NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD		Charakteristické příznaky tarifního bodu: NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:		Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [nácestný bod]	podíl ve špičkové hodině 100,00%	REGIONÁLNÍ DOPRAVA [nácestný bod]	podíl ve špičkové hodině 100,00%

příklady některých kombinací charakteristických příznaků tarifního bodu s výrazným ranním nástupem a odpoledním výstupem v regionu

Pro dimenzování vybavení výpravní budovy je u tohoto typu tarifního bodu rozhodující zejména **období ranního nástupu** – *typický cestující ráno cestuje do zaměstnání, školy, apod. - ve výpravní budově si zakoupí jízdenku, a případně snídaně či tiskoviny na cestu.*



typický pohyb cestujícího ve výpravní budově při ranní cestě z místa bydliště

Na základě výše uvedené charakteristiky lze stanovit optimální vybavení tarifního bodu:

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
10 – 40	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A KOMERČNÍHO PRODEJE	
		OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin

Dispozice a vybavení výpravní budovy

Tarifní bod s výrazným ranním výstupem a odpoledním nástupem

Tarifní bod s převažujícím ranním výstupem a odpoledním nástupem je typicky tarifní bod v rámci lokálního či krajského centra regionu, kde jsou soustředěny pracovní příležitosti a občanská vybavenost. Často se také jedná o přestupní bod na návaznou VHD. Z hlediska železničního systému se může jednat o nácestný tarifní bod i odbočný/přípojný či uzlový tarifní bod regionální dopravy.

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [nácestný bod]	100,00%

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
UZLOVÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [uzel]	80,00%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [nácestný bod]	20,00%

příklady některých kombinací charakteristických příznaků tarifního bodu s výrazným ranním výstupem a odpoledním nástupem v regionu

Pro dimenzování vybavení výpravní budovy je u tohoto typu tarifního bodu rozhodující zejména **období odpoledního nástupu** – *typický cestující cestuje odpoledne ze zaměstnání, školy, zájmové činnosti z lokálního či krajského centra zpět do regionu; kromě nákupu jízdních dokladů může být jeho využití komerčních ploch ve výpravní budově různorodější (nákup potravin, využití i jiných komerčních ploch).*



typický pohyb cestujícího ve výpravní budově při odpolední cestě do místa bydliště

Na základě výše uvedené charakteristiky lze stanovit optimální vybavení tarifního bodu:

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
10 – 15	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A KOMERČNÍHO PRODEJE	
15 – 30	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A MÍSTNÍHO INFOCENTRA <i>nebo</i> OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin <i>a/nebo</i> prodejna potravin
30 – 60	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL <i>nebo</i> ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin <i>a/nebo</i> supermarket a další komerční služby (restaurace, obchody)

Tarifní bod s převažující turistickou frekvencí

Specifickými tarifními body jsou tarifní body s výraznou či převažující turistickou frekvencí, zejména v podobě jinak příliš nevyužívaných nácestných tarifních bodů regionální dopravy v turisticky atraktivních oblastech. Zejména v těchto případech je velmi **vhodné kombinovat služby odbavení s místním infocentrem či dalšími službami souvisejícími s turistickým ruchem** (občerstvení, půjčovna jízdních kol, půjčovna lyží, apod.).

Dálková doprava nižší kvality

Dálková doprava nižší kvality **primárně zajišťuje rychlé vnitroregionální a meziregionální dopravní spojení** – je využívána na dálkové cesty v relacích, ve kterých nejsou k dispozici spoje dálkové dopravy vyšší kvality, v jisté míře je využívána i ke každodenní dojíždce z lokálních center vzdálenějších od velké městské aglomerace či krajského centra. Poměr cestujících denně dojíždějících, cestujících opakující cestu ve větší než denní periodě (např. týdenní) a „jednorázových cestujících“ je proměnlivý v závislosti na relaci spoje, přičemž ani jedna ze skupin v průměru výrazně nepřevažuje. Právě u dálkové dopravy nižší kvality jsou typické páteční a nedělní odpolední dopravní špičky vlivem „týdenně“ dojíždějících cestujících.

Dálková doprava nižší kvality má většinou linkový charakter (linka dálkové dopravy provozovaná po celý den typicky v taktu 60 minut nebo 120 minut), může však mít charakter i vybraných spojů.

Atributy typického cestujícího dálkové dopravy nižší kvality

Vzhledem k výše uvedené charakteristice lze stanovit **atributy typického cestujícího dálkové dopravy nižší kvality**:



I přes poměrně široké spektrum možností využití dálkové dopravy nižší kvality (pravidelná dojíždka i nepravidelné cesty) lze stanovit základní atributy typického cestujícího – cestující přichází do výpravní budovy s relativně velkým časovým předstihem před odjezdem spoje (s výjimkou ranních nástupů u denně dojíždějících cestujících, kteří přichází spíše s kratším časovým předstihem). Velmi časté je též cestování s rozměrnějším zavazadlem. Cestující většinou pořizuje jízdní doklady před cestou (opět s výjimkou cestujících denně dojíždějících, u kterých je vysoký předpoklad předplatní časové či traťové jízdenky), v rámci tarifního bodu je proto vysoká potřeba služeb odbavení. Součástí vybavení tarifních bodů dálkové dopravy nižší kvality by měl být kromě prostoru pro krátkodobé čekání i prostor pro dlouhodobé čekání.

Vzhledem k příchodu cestujícího do výpravní budovy s větším časovým předstihem je zde prostor pro využívání doplňkových komerčních služeb – zejména oblíbený je nákup občerstvení na cestu (dálkové dopravy nižší kvality většinou nejsou vybaveny jídelním vozem či palubním servisem). Rozsah těchto služeb typicky závisí na charakteru tarifního bodu, případně jeho obratu.

Typy tarifních bodů dálkové dopravy nižší kvality

Vzhledem k charakteru dálkové dopravy nižší kvality se v rámci její sítě vyskytují tyto typické tarifní body:

typ tarifního bodu	typické umístění	typické zastavování případných dalších typů železniční dopravy	schématické znázornění
nácestný tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality	v centrech větších sídel či velkých městských aglomerací	příměstská doprava <i>a/nebo</i> regionální doprava	
nácestný tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality v přestupním bodě příměstské/regionální dopravy	v rámci lokálních center regionu (většinou kombinováno i s přestupním bodem VHD)	příměstská doprava <i>a/nebo</i> regionální doprava	
uzlový tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality	v rámci krajských center případně lokálních center v regionu	příměstská doprava <i>a/nebo</i> regionální doprava	
uzlový tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality s vazbou na dálkovou dopravu vyšší kvality	v rámci krajských center <i>nebo</i> v rámci velkých městských aglomerací	příměstská doprava <i>a/nebo</i> regionální doprava <i>a/nebo</i> dálková doprava vyšší kvality (nácestný bod) <i>nebo</i> uzel všech typů doprav (dálková doprava nižší kvality, příměstská doprava regionální doprava)	

Nácestný tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality

Nácestný tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality (který je zároveň nácestným tarifním bodem v rámci železničního systému) je standardně současně nácestným tarifním bodem příměstské/regionální dopravy a má typicky podobu zastávky či železniční stanice v centrech větších sídel či velkých městských aglomerací.



Vzhledem k tomu, že se jedná o zastávku dálkové dopravy (potřeba služeb odbavení a minimálně prostorů pro krátkodobé čekání), měl by být vždy tarifní bod vybaven **výpravní budovou**.

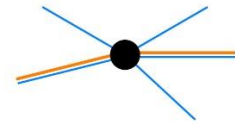
Nácestný tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality v přestupním bodě příměstské/regionální dopravy

Typickým případem nácestného bodu dálkové dopravy nižší kvality je regionální přestupní pod příměstské či regionální železniční dopravy (často kombinovaný s přestupním bodem na návaznou VHD). Tento případ vyplývá z úlohy segmentu dálkové dopravy nižší kvality v rámci dopravní obsluhy



Dispozice a vybavení výpravní budovy

příměstské/regionální dopravy je z hlediska topologie železniční sítě tvořen buď odbočným/přípojným tarifním bodem či uzlovým tarifním bodem – tedy většinou **železniční stanicí s výpravní budovou**.



nácestný tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality v uzlovém bodě regionální dopravy

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
NÁCESTNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [nácestný bod]	50,00%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [nácestný bod]	50,00%

příklad kombinace charakteristických příznaků nácestného tarifního bodu

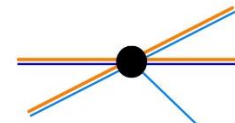
Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
ODBOČNÝ/PŘÍPOJNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [přípojný/odbočný bod]	85,71%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [nácestný bod]	14,29%

příklady kombinace charakteristických příznaků nácestného tarifního bodu dálkové dopravy v přestupním bodě příměstské/regionální dopravy

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
ODBOČNÝ/PŘÍPOJNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [přípojný/odbočný bod]	85,71%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [nácestný bod]	14,29%

Uzlový tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality

Uzlový tarifní bod se vyskytuje především ve větších městech či krajských centrech, které nejsou napojeny na systém dálkové dopravy vyšší kvality. Tento tarifní bod bývá zároveň uzlem příměstské a regionální železniční dopravy a zároveň přestupním bodem na návaznou VHD (v podobě městské i regionální dopravy).

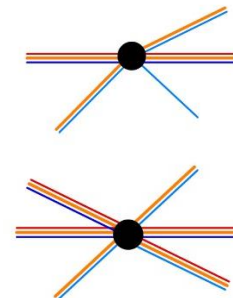


uzlový tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality

Uzlový tarifní bod je prakticky vždy tvořen **železniční stanicí s výpravní budovou**.

Uzlový tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality s vazbou na dálkovou dopravu vyšší kvality

Uzlový tarifní bod se vyskytuje především v krajských centrech či větších městských aglomeracích. Slouží jako uzlový tarifní bod příměstské/regionální dopravy i dálkové dopravy nižší kvality s návazností na systém dálkové dopravy vyšší kvality (v krajských centrech typicky v podobě nácestného bodu dálkové dopravy vyšší kvality, ve velkých městských aglomeracích typicky v podobě uzlového bodu dálkové dopravy vyšší kvality). Tento typ tarifního bodu je většinou zároveň přestupní bod na návaznou VHD (v podobě městské, regionální i meziregionální návazné dopravy).



uzlový tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality s návazností na dálkovou dopravu vyšší kvality

Uzlový tarifní bod je prakticky vždy tvořen **železniční stanicí s výpravní budovou**.

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
UZLOVÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod]	25,00%
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [uzel]	50,00%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [uzel]	25,00%

příklad kombinace charakteristických příznaků uzlového tarifního bodu dálkové dopravy nižší kvality

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
UZLOVÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod]	23,53%
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [uzel]	47,06%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [uzel]	23,53%
DÁLKOVÁ DOPRAVA VYŠŠÍ KVALITY [nácestný bod]	5,88%

příklady kombinace charakteristických příznaků uzlového tarifního bodu dálkové dopravy s vazbou na dálkovou dopravu vyšší kvality

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
UZLOVÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [přípojný/odbočný bod]	30,00%
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [uzel]	23,33%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [uzel]	26,67%
DÁLKOVÁ DOPRAVA VYŠŠÍ KVALITY [přípojný/odbočný bod]	20,00%

Dispozice a vybavení výpravní budovy tarifních bodů dálkové dopravy nižší kvality

Pro stanovení optimální podoby dispozice a vybavení výpravní budovy tarifního bodu dálkové dopravy nižší kvality je třeba vždy vycházet z typických potřeb cestujícího před odjezdem jeho vlaku a tedy vycházet z atributů typického cestujícího dálkové dopravy nižší kvality (viz výše).

Dispoziční řešení tarifního bodu dálkové dopravy musí zohledňovat atributy typického cestujícího – zejména **možnost bezproblémového pohybu a pobytu cestujícího s (rozměrnějším) zavazadlem**.

Typické využití výpravní budovy cestujícím dálkové dopravy nižší kvality je **před odjezdem vlaku**.

Pro potřeby stanovení optimálního vybavení výpravní budovy lze stanovit 2 základní typy využití výpravní budovy:

- „**odjíždějící cestující**“
- „**přestupující cestující**“ (přestupující na spoj dálkové dopravy nižší kvality z předchozího vlakového spoje či z návazné dopravy)

Oba typy využití výpravní budovy se vyskytují prakticky ve všech typech tarifních bodů dálkové dopravy nižší kvality. Cestující využívají vyčkávací prostory pro krátkodobé i dlouhodobé čekání. Prostory pro dlouhodobé čekání využívají zejména cestující přestupující ze spoje nebo na spoj dálkové dopravy při delší přestupní době.

Odjíždějící cestující

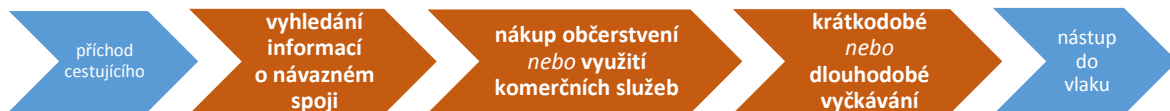
Cestující do výpravní budovy typicky přichází **s relativně velkým časovým předstihem, zejména za účelem pořízení jízdních dokladů a nákupu občerstvení** (výjimku tvoří každodenně dojíždějící cestující, kteří vlastní předplatní časovou nebo traťovou jízdenku). Možnost nákupu občerstvení je hojně využívána, neboť spoje dálkové dopravy nižší kvality většinou nejsou vybaveny jídelním vozem či palubními službami. Následně cestující využívá prostory pro krátkodobé čekání (a případně přilehlé další doplňkové komerční služby).



typický pohyb cestujícího po výpravní budově před jeho nástupem do spoje dálkové dopravy nižší kvality

Přestupující cestující

Cestující přestupující na spoj dálkové dopravy nižší kvality z jiného spoje vyhledává služby ve výpravní budově pouze v případě delší přestupní doby mezi jednotlivými spoji. Například při přestupu z regionálního/příměstského vlakového spoje na spoj dálkové dopravy cestující přichází do výpravní budovy vyhledat informace o návazném spoji a zároveň nakoupit občerstvení nebo tiskoviny na cestu, případně využít dalších komerčních služeb. Dle situace poté využije prostory krátkodobého či dlouhodobého čekání a nastoupí do vlakového spoje.



typický pohyb cestujícího přestupujícího po výpravní budově před jeho nástupem do spoje dálkové dopravy nižší kvality

Cestující, kteří přestupují na vlak dálkové dopravy ze spoje návazné VHD, nejdříve vyhledávají služeb odbavení za účelem pořízení jízdních dokladů a následně je jejich využití výpravní budovy podobné jako u cestujícího přestupujícího z jiného vlakového spoje.

Z výše uvedených modelových způsobů využití výpravní budovy cestujícími dálkové dopravy nižší kvality vyplývá, že tarifní bod dálkové dopravy by měl být vždy **vybaven plochami pro krátkodobé i dlouhodobé**

Dispozice a vybavení výpravní budovy

čekání, u méně využívaných tarifních bodů zejména na regionálních tratích lze tarifní bod vybavit prostorem pouze pro krátkodobé čekání, přičemž tento prostor může sloužit i čekání dlouhodobému a musí tomu být uzpůsoben. Samozřejmostí by měly být **služby odbavení** a přiměřený rozsah doplňkových komerčních služeb. Zejména u tarifních bodů v blízkosti turistické atraktivity je vhodná součást výpravní budovy i místní turistické infocentrum, u uzlových tarifních bodů dálkové dopravy v rámci krajských center, větších měst či městských aglomerací je účelné do výpravní budovy umístit **infocentrum** podávající informace o městě a městské hromadné dopravě.

Nácestný tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality

Na základě atributů typického cestujícího, modelů jeho pohybu a využití výpravní budovy je stanoveno optimální vybavení nácestného tarifního bodu dálkové dopravy nižší kvality:

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor pro krátkodobé čekání	vhodné typy vyčkávacích prostor pro dlouhodobé čekání	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
20 – 35	MALÝ TEMPEROVANÝ VESTIBUL upravený i pro možnost dlouhodobého čekání	-	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A MÍSTNÍHO INFOCENTRA <i>nebo</i> OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin
35 – 70	MALÝ TEMPEROVANÝ VESTIBUL <i>nebo</i> ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA	OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin <i>a/nebo</i> supermarket a další komerční služby
80 - 90	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA	OSOBNÍ POKLADNA <i>nebo</i> ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CENTRUM	prodej občerstvení a tiskovin, supermarket, restaurace a další komerční služby

Uzlový tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality

Na základě atributů typického cestujícího, modelů jeho pohybu a využití výpravní budovy je stanoveno optimální vybavení uzlového tarifního bodu dálkové dopravy nižší kvality:

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor pro krátkodobé čekání	vhodné typy vyčkávacích prostor pro dlouhodobé čekání	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
30 – 50	MALÝ TEMPEROVANÝ VESTIBUL <i>nebo</i> ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA	OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin <i>a/nebo</i> supermarket a další komerční služby

pokračování tabulky na následující straně...

Dispozice a vybavení výpravní budovy*... pokračování tabulky z předchozí strany*

50 – 70	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA	OSOBNÍ POKLADNA <i>nebo</i> ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CENTRUM	prodej občerstvení a tiskovin <i>a/nebo</i> supermarket a další komerční služby
70 – 100	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA	ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CENTRUM	prodej občerstvení a tiskovin, supermarket, restaurace a další komerční služby

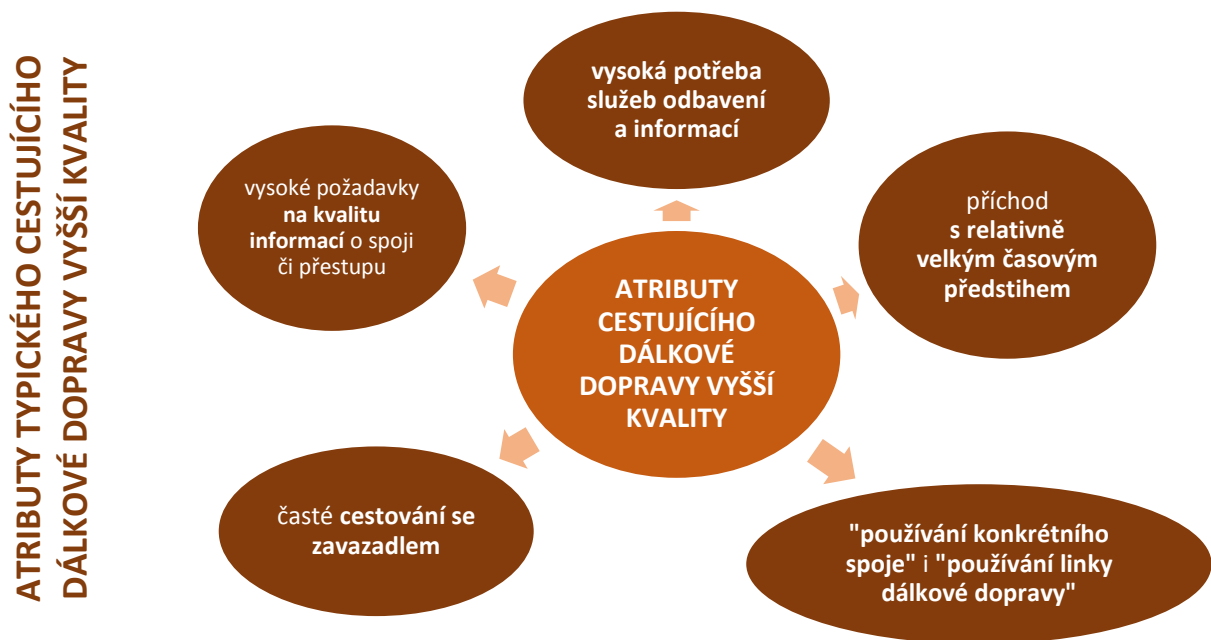
Dálková doprava vyšší kvality

Dálková železniční doprava vyšší kvality představuje **rychlé, komfortní a atraktivní spojení velkých městských aglomerací** v rámci celé Evropy. Je sice využívána i cestujícími pravidelně dojíždějícími na velké vzdálenosti (jedná se však spíše o cesty s týdenní než s denní periodou), ale **poměrně velké procento frekvence tvoří „jednorázoví cestující“** (obchodní cesty, turisté, apod.).

Vlaky vyšší kvality jsou typicky tvořeny soupravami zajišťujícími vyšší kvalitu komfortu a palubních služeb. V současné době i dálková doprava vyšší kvality má „linkový charakter“ – jednotlivé uzly dálkové dopravy jsou spojeny dálkovými vlaky vyšší kvality v dvouhodinovém či hodinovém taktu (výjimečně i v taktu kratším).

Atributy typického cestujícího dálkové dopravy vyšší kvality

Vzhledem k charakteristice dálkové dopravy lze stanovit **atributy typického cestujícího dálkové dopravy vyšší kvality**:



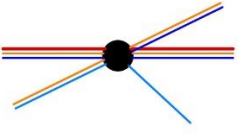
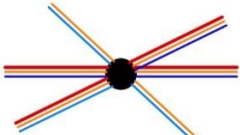
Z charakteru typického cestujícího i formátu prémiové kvality vlaků dálkové dopravy vyšší kvality vyplývá **potřeba vysoké úrovně vybavení tarifních bodů**. Služba železniční přepravy pro zákazníka (cestujícího) nezačíná nástupem do vlaku, ale vstupem do výpravní budovy – proto vybavení výpravní budovy a služby v ní poskytované musí odpovídat vyšším nárokům na kvalitu služby. S tím souvisí uspořádání a podoba služeb odbavení a poskytování informací cestujícím, vyhledávání spojení i postarání se o cestujícího v případě zmeškání spoje (například při přestupu při rozvázání přípoje). Vzhledem k taktu dálkové dopravy (typicky takt 120 nebo 60 minut) jsou vhodné i prostory pro dlouhodobé čekání. Oblíbeným prvkem z pohledu cestujícího využívajícího vlaky vyšší kvality jsou i zákaznické prostory či čekárny vyšší kvality (dlouhodobé čekání s občerstvením, Wifi, možnost produktivně strávit dobu čekání např. prací na notebooku, apod.).

Vzhledem k tomu, že cestující tráví ve výpravní budově relativně hodně času, je zde prostor k využívání doplňkových komerčních služeb ve velkém rozsahu (formát přibližující se nákupnímu centru).

Samozřejmostí by měla být **schopnost personálu i informačních systémů pro cestující poskytovat informace i v angličtině či dalších cizích jazycích**.

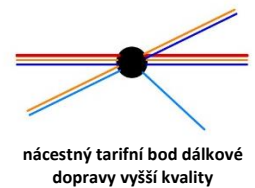
Typy tarifních bodů dálkové dopravy vyšší kvality

Vzhledem k charakteru dálkové dopravy vyšší kvality se v rámci její sítě vyskytují tyto typické tarifní body:

typ tarifního bodu	typické umístění	typické zastavování případných dalších typů železniční dopravy	charakteristické příznaky z kategorie nástroje
nácestný tarifní bod dálkové dopravy vyšší kvality	v rámci větších sídel celostátního významu <i>nebo</i> krajská centra	uzel/přestupní bod regionální, příměstské dopravy a dálkové dopravy nižší kvality	
uzlový tarifní bod dálkové dopravy vyšší kvality	v rámci velké městské aglomerace	uzel všech typů doprav (dálková doprava nižší kvality, příměstská doprava regionální doprava)	

Nácestný tarifní bod dálkové dopravy vyšší kvality

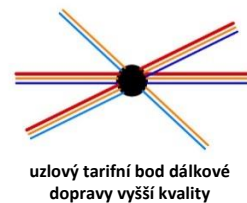
Nácestný tarifní bod dálkové dopravy vyšší kvality se vyskytuje v krajských centrech či větších sídlech celostátního významu. Tarifní bod je typicky zároveň uzlovým tarifním bodem ostatních typů železniční dopravy (příměstské/regionální dopravy nebo dálkové dopravy nižší kvality) a zároveň přestupním bodem v rámci železničního systému i přestupním bodem na návaznou VHD.



Prakticky vždy se jedná o tarifní bod v podobě **železniční stanice s velkou výpravní budovou**.

Uzlový tarifní bod dálkové dopravy vyšší kvality

Uzlový tarifní bod dálkové dopravy vyšší kvality se typicky vyskytuje v rámci velkých městských aglomerací a je vždy kombinován s uzlovým tarifním bodem ostatních typů doprav. Takový tarifní bod je zároveň významným přestupním uzlem, ať už v rámci linek a spojů dálkové dopravy vyšší kvality, tak i mezi dálkovou dopravou vyšší kvality a návaznou dopravou železniční (příměstská/regionální doprava a dálková doprava nižší kvality) i další návaznou regionální i městskou hromadnou dopravou.



Prakticky vždy se jedná o tarifní bod v podobě **železniční stanice s velkou výpravní budovou**.

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
UZLOVÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [přípojný/odbočný bod]	61,54%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [nácestný bod]	23,08%
DÁLKOVÁ DOPRAVA VYŠŠÍ KVALITY [nácestný bod]	15,38%

příklad kombinace charakteristických příznaků nácestného tarifního bodu dálkové dopravy vyšší kvality

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
UZLOVÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
	podíl ve špičkové hodině
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [přípojný/odbočný bod]	30,00%
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [uzel]	23,33%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [uzel]	26,67%
DÁLKOVÁ DOPRAVA VYŠŠÍ KVALITY [přípojný/odbočný bod]	20,00%

příklad kombinace charakteristických příznaků uzlového tarifního bodu dálkové dopravy vyšší kvality

Dispozice a vybavení výpravní budovy tarifních bodů dálkové dopravy vyšší kvality

Pro stanovení optimální podoby dispozice a vybavení výpravní budovy tarifního bodu dálkové dopravy vyšší kvality je třeba vždy vycházet z typických potřeb cestujícího před odjezdem jeho vlaku a tedy vycházet z atributů typického cestujícího dálkové dopravy nižší (viz výše). Jedná se zejména o potřebu odbavení a možnost bezproblémového pohybu a pobytu cestujícího s (rozměrnějším) zavazadlem.

Pro potřeby definice optimálního požadovaného rozsahu vybavení tarifního bodu lze vysledovat několik typů využití výpravní budovy cestujícím dálkové dopravy vyšší kvality:

- „odjíždějící cestující“
- „přestupující cestující“
- „přijíždějící cestující“ (do neznámého města)

Typické využití výpravní budovy odjíždějícím cestujícím

Odjíždějící cestující ve většině případů přichází do výpravní budovy s určitým časovým předstihem - primárně za účelem nákupu jízdních dokladů, sekundárně s prvoplánovým účelem využití komerčních služeb. Způsob využití výpravní budovy cestujícím závisí na mnoha faktorech – zejména však na velikosti časového předstihu, na znalosti výpravní budovy a pravidelném opakování cesty, na skutečnosti, zda je město přiléhající k tarifnímu bodu z pohledu cestujícího zdrojem či cílem dopravy, apod.

Typické využití výpravní budovy cestujícím při příchodu v krátkém časovém předstihu (typicky u „pravidelných cestujících“ přicházejících na konkrétní čas odjezdu) představuje pořízení jízdních dokladů, případný nákup občerstvení na cestu a vyčkání na odjezd vlaku v prostorech pro krátkodobé vyčkávání.



typický pohyb cestujícího při příchodu s kratším časovým předstihem do výpravní budovy

Příchod cestujícího do výpravní budovy s delším časovým předstihem může souviset s více situacemi – modelové situace jsou následující:

- **cestující nepřichází na konkrétní spoj** (typicky u turistů – potřeba informací a vyhledávání spojení)
- **prvoplánový záměr navštívení komerčních ploch** (nakupování) ve výpravní budově
- **cestující vrací se z obchodní cesty**, který chce zbytkový čas do odjezdu spoje využít k odpočinku (nakupování, restaurace, apod.) či využít aktivně (v čekárně vyšší kvality prací na notebooku)



typický pohyb cestujícího při příchodu s delším časovým předstihem do výpravní budovy

Cestující pak kromě zakoupení jízdních dokladů využije prostory dlouhodobého vyčkávání či další komerční plochy (obchody, restaurace, apod.).

Typické využití výpravní budovy přestupujícím cestujícím

Zejména v uzlových tarifních bodech dálkové dopravy vyšší kvality může docházet k situacím, kdy cestující při přestupu v daném tarifním bodě stráví poněkud delší čas na čekání spoje návazného. V takovém případě cestující často vyhledává informace o návazném spoji (ať už prostřednictvím informačního systému, či prostřednictvím zákaznického a odbavovacího centra železničního dopravce) a přestupní čas tráví

Dispozice a vybavení výpravní budovy

využitím ploch pro krátkodobé či dlouhodobé vyčkávání (dle délky přestupního času) či využitím komerčních ploch podobně jako odjíždějící cestující.



Typické využití výpravní budovy příjezdějším cestujícím

Služby ve výpravní budově jsou tradičně orientovány na odjíždějící cestující, nicméně zejména v případě dálkové dopravy vyšší kvality je pro příjezdějícího cestujícího výpravní budova vstupní branou do města. Kromě typického nákupu občerstvení po opuštění vlaku vyhledává cestující (např. turista či obchodní cestující s cílem cesty ve městě) informace o městě či veřejné hromadné dopravě (potřeba opatření si mapy, nákupu jízdenky MHD, apod.) Proto je velmi vhodné v rámci výpravní budovy umístit i infocentrum daného města a infocentrum IDS či místní dopravního podniku.



Z výše uvedených modelových způsobů využití výpravní budovy cestujícími dálkové dopravy vyšší kvality vyplývá, že tarifní bod dálkové dopravy vyšší kvality by vždy měl být **vybaven plochami pro krátkodobé i dlouhodobé čekání** (formou zákaznických prostor či čekárnou vyšší kvality), **odbavovacím a informačním centrem a úschovnou zavazadel**. Ideální je i **velkých rozsah komerčních služeb** – např. supermarket, restaurace, obchody, kadeřnictví, apod. Vhodná součást výpravní budovy je i **místní infocentrum** (lze kombinovat s odbavovacím a informačním centrem) podávající informace o městě a návazné veřejné hromadné dopravě.

Nácestný tarifní bod dálkové dopravy vyšší kvality

Na základě atributů typického cestujícího, modelů jeho pohybu a využití výpravní budovy je stanoveno optimální vybavení nácestného tarifního bodu dálkové dopravy vyšší kvality:

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor pro krátkodobé čekání	vhodné typy vyčkávacích prostor pro dlouhodobé čekání	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
40 – 70	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA a ZÁKAZNICKÉ PROSTORY VYŠŠÍ KVALITY	OSOBNÍ POKLADNA	supermarket a další komerční služby
70 – 90	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA VYŠŠÍ KVALITY nebo ZÁKAZNICKÉ PROSTORY VYŠŠÍ KVALITY	ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CETRUM a ÚSCHOVNA ZAVAZADEL	obchodní centrum restaurace a případně další komerční služby a městské infocentrum a/nebo infocentrum IDS

pokračování tabulky na následující straně...

Dispozice a vybavení výpravní budovy

...pokračování tabulky z předcházející strany

90 – 100	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA VYŠŠÍ KVALITY <i>nebo</i> ZÁKAZNICKÉ PROSTORY VYŠŠÍ KVALITY	ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CETRUM <i>a</i> ÚSCHOVNA ZAVAZADEL	obchodní centrum restaurace, hotel a případně další komerční služby <i>a</i> městské infocentrum <i>a/nebo</i> infocentrum IDS
-----------------	--	--	---	---

Uzlový tarifní bod dálkové dopravy vyšší kvality

Na základě atributů typického cestujícího, modelů jeho pohybu a využití výpravní budovy je stanoveno optimální vybavení uzlového tarifního bodu dálkové dopravy vyšší kvality:

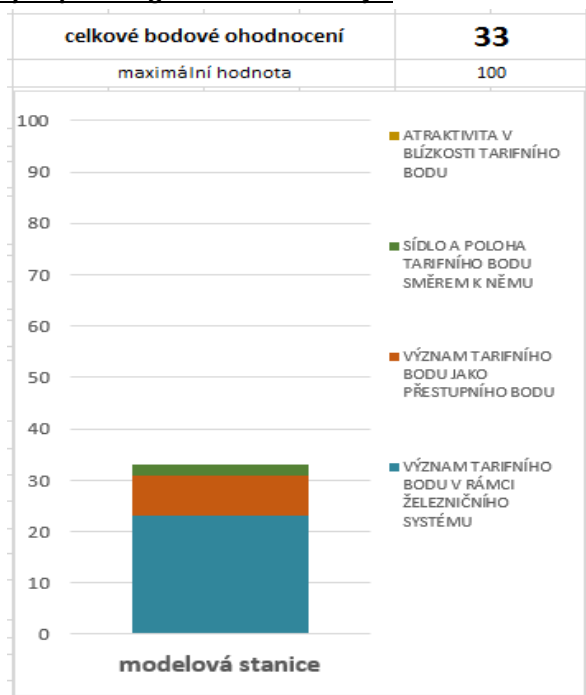
orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor pro krátkodobé čekání	vhodné typy vyčkávacích prostor pro dlouhodobé čekání	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
50 – 85	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA VYŠŠÍ KVALITY <i>nebo</i> ZÁKAZNICKÉ PROSTORY VYŠŠÍ KVALITY	ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CETRUM <i>a</i> ÚSCHOVNA ZAVAZADEL	supermarket, restaurace a další komerční služby <i>a</i> městské infocentrum <i>a/nebo</i> infocentrum IDS
85 – 100	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA VYŠŠÍ KVALITY <i>nebo</i> ZÁKAZNICKÉ PROSTORY VYŠŠÍ KVALITY	ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CETRUM <i>a</i> ÚSCHOVNA ZAVAZADEL	obchodní centrum, restaurace, hotel a další komerční služby, <i>a</i> městské infocentrum <i>a/nebo</i> infocentrum IDS

Příklad stanovení optimální podoby vybavení výpravní budovy

Vstupní údaje o tarifním bodu:

Řešený tarifní bod je železniční stanicí situovanou v sídle s 10 000 obyvateli cca 30 km od velké městské aglomerace. Stanice leží na hlavní dvojkolejně trati, po které je provozována příměstská doprava s taktem 30 minut a dálková doprava nižší kvality s taktem 120 minut, jejíž spoje v dané stanici zastavují. Zároveň v řešené železniční stanici z hlavní tratě odbočuje regionální jednokolejná trať, po které je provozována regionální doprava s taktem 60 minut. Tarifní bod je zároveň přestupním bodem na návaznou VHD v podobě několika regionálních autobusových linek.

Výstup z kategorizačního nástroje:



celkové bodové ohodnocení tarifního bodu

Charakteristické příznaky tarifního bodu:	
ODBOČNÝ/PŘÍPOJNÝ TARIFNÍ BOD	
PŘESTUPNÍ TARIFNÍ BOD [VHD i vlak]	
Přehled typů zastavující osobní dopravy:	
PŘÍMĚSTSKÁ DOPRAVA [nácestný bod]	podíl ve špičkové hodině 66,67%
REGIONÁLNÍ DOPRAVA [výchozí/koncový bod]	16,67%
DÁLKOVÁ DOPRAVA NIŽŠÍ KVALITY [nácestný bod]	16,67%

charakteristické příznaky tarifního bodu

Vyhledání požadavků na dispozici a vybavení výpravní budovy pro jednotlivé typy doprav:

příměstská doprava

Vzhledem k popisu tarifního bodu výše lze určit, že se jedná o nácestný tarifní bod příměstské dopravy s výrazným ranním nástupem a odpoledním výstupem – vhodné typy vyčkávacích prostor, služeb odbavení a komerčních ploch určíme pomocí tabulky za znalosti celkového bodového ohodnocení:

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
15 – 25	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A KOMERČNÍHO PRODEJE	
25 – 40	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL <i>nebo</i> ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A MÍSTNÍHO INFOCENTRA <i>nebo</i> OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin
40 – 60	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	OSOBNÍ POKLADNA <i>nebo</i> ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CETRUM	

Dispozice a vybavení výpravní budovy

regionální doprava

Vzhledem k popisu tarifního bodu výše lze určit, že se jedná o výchozí/koncový tarifní bod regionální dopravy s vazbou na příměstskou dopravu. Z hlediska tohoto směru regionální dopravy se teoreticky jedná o tarifní bod s výrazným ranním výstupem a odpoledním nástupem, nicméně za předpokladu, že regionální doprava zde slouží jako „napaječ“ pro příměstskou dopravu a návaznost jednotlivých spojů je řešena krátkou přestupní dobou (cestující přestupují v rámci nástupišť), potřeby cestujících regionální dopravy nemají pro vybavení výpravní budovy relevanci, respektive na tento tarifní bod lze z pohledu regionální dopravy nahlížet jako na nácestný tarifní bod.

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
10 – 40	TEMPEROVANÝ MALÝ VESTIBUL	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A KOMERČNÍHO PRODEJE	
		OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin

dálková doprava nižší kvality

Vzhledem k popisu tarifního bodu výše lze určit, že se jedná o nácestný tarifní bod dálkové dopravy nižší kvality zastavující v lokálním centru regionu – vhodné typy vyčkávacích prostor, služeb odbavení a komerčních ploch určíme pomocí tabulky za znalosti celkového bodového ohodnocení:

orientační rozsah bodového ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor pro krátkodobé čekání	vhodné typy vyčkávacích prostor pro dlouhodobé čekání	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
20 – 35	MALÝ TEMPEROVANÝ VESTIBUL upravený i pro možnost dlouhodobého čekání	-	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A MÍSTNÍHO INFOCENTRA <i>nebo</i> OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin
35 – 70	MALÝ TEMPEROVANÝ VESTIBUL <i>nebo</i> ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA	OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin <i>a/nebo</i> supermarket a další komerční služby
80 - 90	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA	OSOBNÍ POKLADNA <i>nebo</i> ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ CENTRUM	prodej občerstvení a tiskovin, supermarket, restaurace a další komerční služby

Následným **porovnáním požadavků jednotlivých typů dopravy** stanovíme vhodné typy **vyčkávacích ploch, služeb odbavení a minimální vybavenost komerčními plochami** pro řešený tarifní bod:*

bodové ohodnocení	vhodné typy vyčkávacích prostor pro krátkodobé čekání	vhodné typy vyčkávacích prostor pro dlouhodobé čekání	vhodné typy služeb odbavení	minimální vybavenost komerčními plochami
33	MALÝ TEMPEROVANÝ VESTIBUL upravený i pro možnost dlouhodobého čekání	-	KOMBINACE PRODEJE JÍZDNÍCH DOKLADŮ A MÍSTNÍHO INFOCENTRA <i>nebo</i> OSOBNÍ POKLADNA	prodej občerstvení a tiskovin
	ZÓNA TEMPEROVANÉ HALY PRO KRÁTKODOBÉ ČEKÁNÍ	ČEKÁRNA		

* Při nesouladu jednotlivých požadavků rozhodují požadavky vyššího typu železniční dopravy.

Ing. Martin Jacura, Ph.D., Ing. Ondřej Havlena, Ing. Vojtěch Novotný a Ing. Marián Svetlík
DISPOZICE A VYBAVENÍ VÝPRAVNÍ BUDOVY na základě výstupů za Kategorizačního nástroje
zpracovánu v rámci grantu SGS12/160/OHK2/2T/16
ČVUT v Praze Fakulta dopravní | leden 2014

