

Osobní doprava a přeprava: 11. Přestupní uzly

Metodický koncept k efektivní podpoře klíčových odborných kompetencí s využitím cizího jazyka ATCZ62 - CLIL jako výuková strategie na vysoké škole



Europäische Union
Evropská unie

Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung
Evropský fond pro
regionální rozvoj



VYŠŠÍ ŠKOLA
TECHNICKÁ A INŽENÝRSKÁ
V BRNĚ



UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES
UPPER AUSTRIA

Autobusová nádraží:

Autobusová nádraží se dělí na AN dálkové a příměstské dopravy, AN městské a příměstské dopravy, AN kombinované. Autobusová nádraží dálkové a příměstské dopravy se dále třídí podle významu (AN I. - IV. kategorie), provozu (koncové, průjezdné, kombinované) a účelu (ústřední, obvodní, závodové).

Autobusové nádraží se skládá z následujících prvků:

- výpravní budova (služební prostory, čekárna, úschovna zavazadel, informace, předprodej jízdenek, sociální zařízení, gastronomické zařízení, odjezdová tabule, jízdní řády, samoobslužný informační stojan a další)
- nástupiště se stanovišti, resp. výstupní stanoviště,
- příjezdová stání se stanovišti pro výstup,
- přechodové lávky (případně podchody) pro pěší včetně schodišť,
- ostatní zařízení (vodovod, kanalizace, osvětlení, zábrany a zábradlí apod.)
- komunikace pro vozidla na AN,
- příjezdová a odjezdová komunikace včetně dispečinků (odjezdů a vjezdů) a závor,
- odstavné plochy (popř. i garáže s možností drobných oprav),
- přednádraží,
- rezervní plochy,
- servisní zařízení,
- objekty se zázemím pro řidiče a další (telekomunikační zařízení, zeleň atd.).

Způsoby řazení autobusů u nástupišť:

- *podélné* – nejčastěji používaný způsob, autobusy u stanovišť jsou umístěny za sebou; nevýhodou jsou velké nároky na délku nástupišť,
- *stupňovité* – autobusy, které stojí u stanovišť, svírají svojí osou k ose nástupiště úhel 10-20°; odjíždějící autobusy jsou provozovány s couváním nebo bez couvání,
- *pilovité* – používají se pro úhel mezi osami 30-45°; při odjezdu je couvání nevyhnutelné,
- *hřebenovité* – používají se pro úhel mezi osami 45-90°; v tomto případě jsou vysoké nároky na šířku komunikace u nástupiště.

Uspořádání nástupišť autobusových nádraží:

- *paralelně* – jednotlivá nástupiště jsou uspořádána vedle sebe s tím, že obvykle v ose AN se umožňuje (nejlépe mimoúrovňově) přechod mezi nimi a výpravní budovou (např. AN Pardubice),
- *sériově* – toto se používá u menších autobusových nádraží, kdy rovnoběžně se silniční komunikací se zřídí jedno nebo dvě delší nástupiště se stanovišti,
- *sériově-paralelní* – podobné jako u paralelního s tím, že se de facto nacházejí dvě paralelní nástupiště za sebou,
- *smyčkové* – na okraji celé smyčky se nachází nástupiště se stanovišti, uprostřed je plocha pro odstavování autobusů (např. AN Liberec),
- *kombinované nebo speciální* – zohledňuje místní prostorové možnosti

Osobní železniční stanice

OS se stejně jako autobusová nádraží skládají z několika prvků:

- výpravní budovy, příjezdy a přednádraží,
- osobní nástupiště,
- přechody mezi nástupišti (podchody, nadchody),
- koleje pro vjezd, odjezd a koleje strojové (např. pro objíždění),
- koleje pro odstavování a deponování vozů,
- koleje a zařízení pro zavazadla a poštu,
- odstavná nádraží.

Třídění osobních stanic:

Osobní stanice lze třídit dvěma způsoby:

a) podle vzájemné polohy kolejiště a výpravní budovy:

- a1). koncové (hlavové, tupé),
- a2). Průjezdné (ostrovní, boční, příčné),
- a3). koncovo-průjezdné
- a4). Popř. i smyčkové;

b). Podle způsobu provozu:

- b1). Smíšené (směrové)
- b2). Samostatné (traťové)