

7. PRAVIDLA PRO TVORBU INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ



- 7.1 Vizuální informační systém a jeho základní funkce
- 7.2 Minimální základní technické požadavky na tabule a monitory a související prvky
- 7.3 Barevnost aktivních zobrazovacích jednotek
- 7.4 Popis jednotlivých typů informačních elektronických tabulí a monitorů a základní požadavky na zobrazované údaje
- 7.5 Informace zobrazované na displeji tabulí (monitorů)
- 7.6 Odjezdové tabule velká
- 7.7 Odjezdová tabule ve zkrácené verzi
- 7.8 Příjezdová tabule
- 7.9 Nástupištní tabule
- 7.10 Nástupištní tabule víceřádková
- 7.11 Podchodová tabule
- 7.12 Odjezdový monitor velký
- 7.13 Odjezdový monitor ve zkrácené verzi
- 7.14 Příjezdový monitor
- 7.15 Nástupištní přestupní monitor
- 7.16 Podchodový přestupní monitor
- 7.17 Informační panel
- 7.18 Velikost písma zobrazovaných informací
- 7.19 Příklad výpočtu velikosti písma u nástupištní tabule
- 7.20 Příklady umístění elektronických informačních tabulí ve stanicích a zastávkách kategorie D (popř. E) dle SŽ SM122
- 7.21 Informační systém jiných subjektů
- 7.22 Vzhledové a technické požadavky na podružné analogové hodiny

7. Pravidla pro tvorbu informačních systémů

Veškerá pravidla pro tvorbu vizuálního informačního systému se řídí pokyny tohoto grafického manuálu, které byly zpracovány

v souladu s platnou národní a evropskou legislativou. Při umísťování informačních tabulí a monitorů v železničních

stanicích a na zastávkách, na nástupištích i v podchodech je nejdříve nutné určit umístění tabule. Počet a umístění informačních tabulí a monitorů v železniční stanici nebo na zastávce je individuální, ale vždy takový, aby při minimálním množství tabulí zajišťoval dostatečnou informovanost cestujících. Volba konkrétního druhu informační tabule či monitoru má přímou souvislost se zařazením železničních stanic a zastávek do příslušné kategorie dle směrnice SŽDC SM 122 Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost (dále jen SM122). Základní požadavky na vybavení železničních stanic a zastávek jednotlivými druhy informačních zařízení popsaných v kap. 7.6 až 7.17 jsou přehledně sestaveny v Příloze A směrnice SŽ SM118.

V rámci železniční stanice a zastávky je nutná logická provázanost informačního a orientačního systému.

Informační tabule musí být vždy umístěny v prostoru tak, aby se vzájemně nepřekrývaly a nebyly zakryty jinými prvky (přístřešek, orientační systém, reklama apod.).

Všechny informační tabule umístěné nad pochozí plochou musí umožňovat minimální podchozí výšku 2,5 m (respektive 2,7 m na nástupišti s pojízdějícími vozíky).

Barevnost, obsah tabule nebo monitoru, včetně výpočtu požadované velikosti a typu písma je uveden níže v textu, včetně vzorových výpočtů.

U odjezdové a nástupištní tabule musí být písmo vždy bílé a podklad pro písmo musí být vždy modrý (vyjma očekávaného času při zpoždění vlaku, kdy je písmo žluté).

Pro příjezdové tabule a monitory musí být písmo bílé a podklad zelený.

Je zakázáno jakkoliv upravovat nebo měnit barevnost jakýchkoliv informačních tabulí nebo monitorů.

Informace na informačních tabulích a monitorech jsou zobrazovány v českém jazyce, základní informace v českém a ve specifických případech v anglickém jazyce, případně v německém jazyce, popř. v jiném jazyce – to v případě příhraničních železničních stanic a zastávek, kde je rozhodnutím Drážního úřadu stanoven dvojjazyčný název stanice či zastávky. U dynamických záhlaví se informace v českém jazyce musí na tabulích a monitorech zobrazovat trvale, nesmí docházet při vícejazyčných zobrazeních k jejich překrytí. Při potřebě překladu do mateřského jazyka národnostních menšin umísťujeme tyto přeložené informace základních údajů za překlad v anglickém jazyce.

7.1 Vizuální informační systém a jeho základní funkce

Vizuální informační systém (elektronické informační tabule, monitory) musí v kombinaci s orientačním systémem bezpečně dovést cestujícího k požadovanému vlaku.

Barevné a tvarové řešení musí jednoznačně určovat, které prvky ve stanici patří do informačního systému a nesmí být zaměnitelné s jinými prvky v železniční stanici (reklama), nebo s jiným subjektem dopravy - např. autobusové.

Nedílnou součástí vizuálního informačního systému pro veřejnost jsou funkce prvků pro hlasové výstupy nevidomých, které jsou aktivovány a ovládány vysílačkou zrakově postižených uživatelů. Pro aktivaci a ovládání akustických výstupů musí být použity povely uvedené v právním předpisu (vyhláška 398/2009Sb.).

7.2 Minimální základní technické požadavky na tabule a monitory a související prvky

Technické požadavky se vztahují na monitory i tabule. Technické požadavky se liší pro venkovní anebo vnitřní provedení – rozdíly jsou patrné z tabulek 7.2.1 a 7.2.2.

Všechna zařízení musí být v takovém technickém provedení, aby splňovala podmínky pro provoz 24/7/365.

Tab. 7.2.1 Vnitřní provedení:

| | | |
|-----------------------------|--|--|
| Provedení tabule | Lakovaný samonosný rám z hliníkových prvků | ano |
| | Sklo tl. 5mm, s antireflexní vrstvou, kalené | Není požadováno |
| | Stupeň krytí | Min. IP 41 |
| | Provozní teplota | -10°C až 40°C |
| | Barva rámu | Barva rámu matná modrá RAL 5003, u příjezdových tabulí zelená RAL 7729 |
| | Záhlaví* | statické/proměnné |
| | Hodiny** | Digitální, v záhlaví ve formátu HH:MM, vždy jedna tabule v sadě |
| | Provedení (x-stranné) | 1-stranné, 2-stranné |
| Zobrazovací element | Plněbarevný LED modul (segment) | Minimálně 84x84 |
| | Rozteč diod (mm/bod) | max. 2,9 v rastru 84x84; může být použita i technologie s menší velikostí diod - např. 2,6 mm v rastru 96x96 |
| | Regulace jasu dle vnějšího osvětlení | Ano |
| Elektrické parametry | Napájení | 230VAC 50-60Hz |
| Provedení monitor | Sklo tl. 5mm, s antireflexní vrstvou, kalené | Není požadováno |
| | Stupeň krytí | Min. IP 41 |
| | Provozní teplota | 0C až 40°C, je-li požadována práce zařízení v nižší teplotě, je nutno uložit do temperované skříně |
| | Barva rámu | Barva rámu matná modrá RAL 5003, je-li monitor uložen v obalu (u příjezdových monitorů zelená RAL 7729) |
| | Záhlaví | Proměnné |
| | Hodiny | Digitální, v záhlaví ve formátu HH:MM, vždy jeden monitor v sadě |
| | Provedení (x-stranné) | 1-stranné, 2-stranné |
| Zobrazovací element | LCD- super TFT(IPS), LCD-TFT | jas [nits] 700 – 1000, je-li potřeba vyšší svítivost je možné použít 1500 – 2500. |
| | Rozlišení | Minimálně FullHD 1920x1080 |
| | Regulace jasu dle vnějšího osvětlení | Ano |
| Elektrické parametry | Napájení | 230VAC 50-60Hz |

* záhlaví se netýká nástupištní tabule

** nástupištní tabule digitální hodiny neobsahují

Tab. 7.2.2 Vnější provedení:

| | | |
|-----------------------------|--|--|
| Provedení tabule | Lakovaný samonosný rám z hliníkových prvků | ano |
| | Sklo tl. 5mm, s antireflexní vrstvou, kalené | Požadováno pouze u tabulí, které nejsou pod přístřeškem a nebo u kterých by z důvodu nízkého umístění docházelo k poškození vandalismem. |
| | Stupeň krytí | Min. IP 54 |
| | Provozní teplota | -20°C až 40°C |
| | Barva rámu | Barva rámu matná modrá RAL 5003, u příjezdových tabulí zelená RAL 7729 |
| | Záhlaví* | statické/proměnné |
| | Hodiny** | Digitální, v záhlaví ve formátu HH:MM, vždy jedna tabule v sadě |
| | Provedení (x-stranné) | 1-stranné, 2-stranné |
| Zobrazovací element | Plněbarevný LED modul (segment) | Minimálně 84x84 |
| | Rozteč diod (mm/bod) | max. 2,9 mm v rastru 84x84; může být použita i technologie s menší velikostí diod - např. 2,6 mm v rastru 96x96 |
| | Regulace jasu dle vnějšího osvětlení | Ano |
| Elektrické parametry | Napájení | 230VAC 50-60Hz |
| Provedení monitor | Antivandal provedení | ano |
| | Stupeň krytí | Min. IP 54 |
| | Provozní teplota | -20°C až 40°C |
| | Barva rámu | Barva rámu matná modrá RAL 5003, je-li monitor uložen v obalu (u příjezdových monitorů zelená RAL 7729) |
| | Záhlaví | Proměnné |
| | Hodiny | Digitální, v záhlaví ve formátu HH:MM, vždy jeden monitor v sadě |
| | Provedení (x-stranné) | 1-stranné, 2-stranné |
| Zobrazovací element | LCD- super TFT(IPS), LCD-TFT | jas [nits] 1500 – 2500. |
| | Rozlišení | Minimálně FullHD 1920×1080 |
| | Regulace jasu dle vnějšího osvětlení | Ano |
| Elektrické parametry | Napájení | 230VAC 50-60Hz |

* záhlaví se netýká nástupištní tabule

** nástupištní tabule digitální hodiny neobsahují

7.2.3 Základní pravidla pro návrh samostatných nosných konstrukcí informačních systémů

Nosná konstrukce – podpěra - pro umístění informačních tabulí umístěná v prostoru nástupiště musí být navržena s ohledem na celkové architektonické řešení příslušné železniční stanice či železniční zastávky. Součástí návrhu musí být statický výpočet celkové únosnosti konstrukce.

Maximální rozměr půdorysu podpěry pro umístění informačních tabulí je 200 x 200 mm, přičemž se nevyklučuje použití konstrukce ve čtvercovém, obdélníkovém nebo kruhovém půdorysu.

Uchycení podpěry k betonovému základu musí být provedeno tak, aby základ i uchycení podpěry tabulí byly vždy zakryty pod nástupištní dlažbou. Detail překrytí uchycení podpěry do základu musí být řešen tak, aby uchycení bylo možné průběžně

kontrolovat a aby bylo zabráněno korozi uchycení vlivem pronikání dešťových vod z povrchu nástupiště. Příklad je uveden na obr. 7.9.4.

V případě potřeby a dle místních podmínek je možné na podpěře pro uchycení informačního systému umístit i zařízení kamerového systému nebo rozhlasu. Konstrukce pro uchycení musí být již z výroby připravena na osazení kamerového systému či rozhlasu včetně příslušenství a propojovací kabelizace. Rozvaděč pro kamery je nutno přednostně umístit nebo sloučit s jinými rozvaděči mimo nástupiště (lze umístit cca 100m od kamery). Ve výjimečných případech lze použít zemní rozvaděč. Nepřipouští se umístění plastového rozvaděče pro kamery na podpěru ani rozšíření konstrukce ve spodní části. Svorkovnice pro rozhlas musí být umístěna uvnitř sloupu.

7.3 Barevnost aktivních zobrazovacích jednotek

Barevnost jednotlivých typů zobrazovacích jednotek je definována v tabulce č. 7.3.1

Z důvodu různých typů zobrazovacích jednotek a jejich různých vlastností, je možné předepsané RGB přizpůsobit optimálnímu vzhledu.

Tab. 7.3.1

| | RGB | hexadecimálně |
|-----------------------------------|-------------|---------------|
| Tmavě modrá pozadí | 0,43,89 | 002B59 |
| Světle modrá pozadí | 40,75,114 | 284A71 |
| Tmavě zelená pozadí | 0,87,68 | 005744 |
| Světle zelená pozadí | 45,102,81 | 2C6551 |
| Zelené písmo pro výlukový text | 0,87,68 | 005744 |
| Podklad pro výlukový text příjezd | 216,229,227 | D8E5E3 |
| Bílá písmo | 255,255,255 | FFFFFF |
| Modré písmo pro výlukový text | 0,43,89 | 002B59 |
| Podklad pro výlukový text odjezd | 207,212,225 | CFD4E1 |

7.4 Popis jednotlivých typů informačních elektronických tabulí a monitorů a základní požadavky na zobrazované údaje

Rozlišujeme několik typů informačních tabulí a monitorů:

- Odjezdová tabule velká / odjezdový monitor velký
- Odjezdová tabule ve zkrácené verzi / odjezdový monitor ve zkrácené verzi
- Příjezdová tabule / příjezdový monitor
- Nástupištní tabule
- Nástupištní tabule víceřádková
- Nástupištní přestupní monitor
- Podchodová tabule
- Podchodový přestupní monitor
- Informační panel

Jednotlivé typy výše uvedených zobrazovacích jednotek obsahují různé typy informací. Základní požadavky jsou však dané a z důvodu jednoznačnosti pro všechny zobrazovací jednotky stejné.

Výstraha před pravidelným odjezdem vlaku se zobrazuje na čase aktuálního odjezdu kmitáním 2 minuty před pravidelným odjezdem vlaku. V případě, že je zobrazováno zpoždění v sloupečku očekávaný „odjezd“, který se vždy zobrazuje žlutě, kmitání odjezdu 2 minuty před očekávaným odjezdem se aktivuje pouze na tomto sloupečku. Kmitání v obou případech

bude probíhat v rytmu 1 vteřina zobrazeno a 0,5 vteřiny zhasnuto.

Informační systém musí také poskytovat hlasový výstup z tabule pro osoby slabozraké a nevidomé. Na začátku hlasové informace musí být uvedeno, o jaký typ tabule se jedná (odjezd, příjezd, nástupištní tabule).

Displeje musí mít takovou velikost, aby mohly zobrazovat názvy jednotlivých stanic nebo celá slova zobrazovaného hlášení. Každý název stanice či jednotlivá slova hlášení se musí zobrazit na dobu nejméně 2 sekund. Názvy stanic mohou být zobrazené v nezkrácené či ve zkrácené podobě, pokud to je vhodné a zkratka je srozumitelná.

Při použití „běžícího textu“ s vodorovným posouváním textu se musí každé slovo zobrazit celé po dobu nejméně 2 sekund a rychlost vodorovného posouvání textu nesmí přesáhnout 6 znaků za sekundu.

Při umístění více tabulí nebo monitorů ve vzdálenosti menší než 15 m musí být zajištěna identifikace a spouštění pouze jednoho akustického výstupu vybraného uživatelem.

7.5 Informace zobrazované na displeji tabulí (monitorů)

Velikost písma informací zobrazovaných na displeji tabulí se řídí podle důležitosti podávané informace. Podle toho rozlišujeme na odjezdových a příjezdových tabulích (monitorech), nástupištních tabulích víceřádkových, nástupištních přestupních monitorech a podchodových přestupních monitorech tyto informace:

- Informace v záhlaví tabule/ monitoru (informace statické i dynamické)
- Informace zobrazované na ostatní ploše tabule/monitoru (informace dynamické)

Informace uváděné v záhlaví tabule (monitoru) dělíme podle důležitosti na:

- Základní – označuje typ tabule („Odjezd“, „Příjezd“)
- Doplnkové – jsou všechny ostatní informace uvedené v záhlaví - kromě hodin.
- Hodiny

Základní informace v záhlaví jsou na tabuli (monitoru) nejvýraznější (větší písmo, tučné písmo), jde o základní informace, které musí být velmi dobře viditelné při největší pohledové vzdálenosti vzhledem k typu tabule a jejímu umístění. Doplnkové informace v záhlaví musí být dobře viditelné z menší pohledové vzdálenosti, zvolené vzhledem k typu tabule a jejímu umístění.

Hodiny v záhlaví – číslice vyjadřující digitální čas jsou ve shodné výšce jako základní informace v záhlaví.

Informace zobrazované na ostatní ploše tabule (monitoru) dělíme podle důležitosti na:

- Základní – tj. pravidelný a očekávaný odjezd (příjezd), cíl, kolej
- Doplnkové - vlak, linka, směr „přes“, sektor, symbol mimořádnosti* (v případě odjezdových tabulí/monitorů a víceřádkových nástupištních tabulí)
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádnosti **. V případě zobrazení mimořádné události musí být po celou dobu zobrazení dané informace na začátku řádku s běžícím textem staticky zobrazen symbol mimořádnosti. V případě zobrazení mimořádné události týkající se mezinárodního vlaku jedoucího přes hranice ČR je vhodné ve stanicích, kde vlak zastavuje, zobrazovat text také v cizím jazyce.

* umístění symbolu mimořádnosti je patrné z obrázků odjezdových tabulí a monitorů

** <https://grapp.spravazeleznic.cz/>

Základní informace na ostatní ploše informační tabule je vždy výraznější (větší písmo, tučné písmo) oproti doplnkovým informacím.

Doplnkové i základní informace v záhlaví v češtině musí být tučně zvýrazněny. V jiných jazykových mutacích budou bez zvýraznění.

Rozvržení informací na podchodové tabuli je obdobné s výjimkou základních informací v záhlaví – ty na tabuli uvedeny nejsou.

Rozvržení informací na nástupištní tabuli je specifické – podrobnější popis je v kap. 7.9, názorná ukázka výpočtu velikosti písma na nástupištní tabuli vzhledem k důležitosti informace je uvedena v kap. 7.19.

Popis záhlaví, ať již statického nebo dynamického, bude vždy řešen následovně:

U odjezdových tabulí:

Odjezd / Departure / Abfahrt

| | | | | | | | |
|----------|------------|-----------|-------|----------|-------------|------|----------|
| Česky | Pravidelný | Očekávaný | Vlak | Linka | Cíl | přes | Kolej |
| Anglicky | Time | Estimated | Train | Line | Destination | via | Platform |
| Německy | Zeit | Erwartet | Zug | Zuglinie | Zielsation | über | Glais |

U příjezdových tabulí:

Příjezd / Arrival / Ankunft

| | | | | | | |
|----------|----------|----------|------------|-----------|-------|----------|
| Česky | Ze směru | Linka | Pravidelný | Očekávaný | Vlak | Kolej |
| Anglicky | From | Line | Time | Estimated | Train | Platform |
| Německy | Aus | Zuglinie | Zeit | Erwartet | Zug | Glais |

České názvy musí být vždy vyznačeny tučně.

Nástupištní tabule musí používat pouze české názvy.

V případě mimořádných situací se na ostatní ploše tabulí (monitorů) příjezdových a odjezdových musí zobrazovat tyto informace:

- Vlak je zrušen bez náhrady (v řádku zobrazení daného vlaku se v kolonce aktuální odjezd zobrazí text „NEJEDE“, barevnost údaje musí být inverzní a tvar písma verzálky. U mezinárodních vlaků jedoucích přes hranice ČR se požaduje zobrazovat v dané kolonce formou překlápávání i ekvivalent „NEJEDE“ v anglickém jazyce „CANCELLED“. Slovo CANCELLED bude zobrazeno ve stejné pozici, ale menším písmem).
- Náhradní doprava v určitém úseku trasy vlaku (v řádku pod informacemi o daném vlaku se zobrazí text „V ÚSEKU XXXXX - YYYYY JE ZAVEDENA NÁHRADNÍ DOPRAVA“, barevnost řádku je inverzní, tvar písma verzálky. U mezinárodních vlaků se požaduje uvádět za českou verzí rovněž informaci v anglickém jazyce IN THE SECTION XXXX - YYYYY RAIL REPLACEMENT SERVICE IS ENSURED).

- Vlak nejede po obvyklé trase (řádek zobrazení daného vlaku včetně doplňující informace musí být barevně inverzní, text „JEDE ODKLONEM / PŘES XXXX, YYYY“, musí být zobrazen verzálkami. U mezinárodních vlaků se požaduje uvádět za českou verzí rovněž informaci v anglickém jazyce „TRAIN DIVERTED / VIA“).
- V případě, že se zobrazí více mimořádných informací pod sebou a tím dojde ke splnutí v jednu plochu, musí být řádky oddělené čarou.

Mimořádnosti na nástupištních tabulích a nástupištních tabulích víceřádkových se zobrazují pouze v běžícím řádku.

Podchodová tabule neobsahuje žádné údaje o mimořádnostech.

Informační systém musí také poskytovat akustický výstup z tabule pro osoby slabozraké a nevidomé, a to včetně výše uvedených informací o mimořádnostech. Na začátku akustické informace musí být uvedeno, o jaký typ tabule se jedná (odjezd, příjezd, nástupištní tabule).

Pozn.: symbol mimořádnosti na začátku řádku je v hlasové podobě vyjádřen slovem „pozor“.

Obr. 7.6.1

|  | | Odjezd / Departure / | | | | 13:30 | |
|---|----------------------------------|-----------------------------------|---------------|--------------------|---|-------------------|--|
| Pravidelný Time | Očekávaný Estimated | Vlak Train | Linka Line | Cíl Destination | přes Via | Kolej Platform | |
| 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | R21 | Ústí nad Labem | Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem – Lovosice | 6 A-F | |
| 13:37 | | R 278 RJ | R4 | Havířov | Kolín – Pardubice – Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov | 7 A-H | |
| 13:39 | 13:50 | R 278 ČD | R21 | Budapest-Keleti | Pardubice – Č. Třebová – Brno hl.n. – Bratislava hl.st. – Nové Zámky – Nagymaros-Visegrád – Budapest-Keleti | 13 A-F | |
|  | NEJEDE | Ex 354 ALX | R22 | České Budějovice | Benešov – Tábor – Veselí nad Lužnicí | | |
| 16:36 | | IC 3256 ČD | R20 | München Hbf | Plzeň – Domažlice – Furth i Wald | 12 A-D | |
| 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | R15 | Bohumín | Kolín – Pardubice – Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov | 7 J-K | |
|  | JEDE ODKLONEM / PŘES..... | R 282 ČD | R22 | Ostrava hl.n. | Kolín – Pardubice – Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov | 9 D-E | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Kolín | Lysá nad Labem – Nymburk – Poděbrady – Velký Osek | 4 A-B | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Nymburk | Lysá nad Labem | 4 A-D | |

Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace

7.6 Odjezdové tabule velká

Odjezdové tabule se umísťují v hlavní trase toku cestujících na nástupiště v jednotlivých železničních stanicích. Odjezdová tabule velká se instaluje do odbavovacích hal nádražních budov železničních stanic v kategorii A a B dle směrnice SŽDC SM122. Vzhled odjezdové tabule velké je uveden na obr. 7.6.1

Odjezdová tabule musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:

- Pravidelný a očekávaný odjezd
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Číslo linky dle číslování linek MD/Integrátora dopravy (překlapávací).
- Cílovou stanicí.
- Směr jízdy, u „Odjezdové tabule velké“ se zobrazují směrové údaje výpisem všech.
- Kolej (součástí čísla koleje je označení sektoru).
- Hodiny (vždy jedna tabule v sadě - digitální provedení ve formátu HH:MM).
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádností).

Na začátku každého řádku před prvním údajem o plánovaném odjezdu vlaku je v případě mimořádnosti vždy zobrazen symbol mimořádnosti (oranžový trojúhelník s černým vykřičníkem) za účelem zvýšení pozornosti cestujícího o změnách v daném spoji.

Důležitost každého tohoto údaje (informace) je v přímé souvislosti s velikostí písma zobrazujícího tuto informaci na displeji. Důležitost je dána umístěním informace na tabuli – tj. zda jde o informaci v záhlaví tabule nebo na ostatní ploše tabule, o informaci základní či doplňkovou, hodiny v záhlaví či běžící text na ostatní ploše tabule. Přehledně je rozdělení důležitosti těchto údajů (informací) uvedeno v kap. 7.5.

Velikost písma údajů na tabuli je odvislá od zvolené pohledové vzdálenosti – nejdůležitější informace musí být čitelné z největší vzdálenosti od tabule, která musí být vhodně zvolena podle toho, kde (např. v jak velké hale) je odjezdová tabule umístěna.

obr. 7.7.1

| Pravidelný | | Očekávaný | Vlak | Linka | Cíl | přes | Kolej |
|---|---------------------------|------------|------|------------------|---------------------|----------|-------|
| Time | Estimated | Train | Line | Destination | Via | Platform | |
| 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | R21 | Ústí nad Labem | Kralupy nad Vltavou | 6 | A-F |
| 13:37 | | R 278 RJ | R4 | Havířov | Kolín | 7 | A-H |
| 13:39 | 13:50 | R 278 ČD | R21 | Budapest-Keleti | Pardubice | 13 | A-F |
|  13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | R22 | České Budějovice | Benešov | | |
| 16:36 | | IC 3256 ČD | R20 | München Hbf | Plzeň | 12 | A-D |
| 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | R15 | Bohumín | Kolín | 7 | J-K |
|  17:02 | JEDE ODKLONEM / PŘES..... | | | | | | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Kolín | Lysá nad Labem | 4 | A-B |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Nymburk | Lysá nad Labem | 4 | A-D |

Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace

7.7 Odjezdová tabule ve zkrácené verzi

Odjezdová tabule ve zkrácené verzi se instaluje na fasádách nádražních budov stanic kategorie C a D a dále v malých halách či čekárnách nádražních budov stanic kategorie C a D s neřízeným osvětlením daného prostoru, kde je riziko snížení čitelnosti v případě použití monitoru vlivem dopadu neřízeného denního světla. Z důvodu správné čitelnosti existují ještě jiná použití – viz popis v kap. 7.13 týkající se umístění monitorů ve zkrácené verzi v zastávkách kategorie D a E. Vzhled odjezdové tabule ve zkrácené verzi je uveden na obr. 7.7.1.

Odjezdová tabule ve zkrácené verzi musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:

- Pravidelný a očekávaný odjezd.
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Číslo linky dle číslování linek MD/Integrátora dopravy (překlapávací).
- Cílovou stanicí.
- Směr jízdy - zde se zobrazuje pouze informace o jedné stanici ve směru s překlápáním ostatních.
- Kolej (součástí čísla koleje je označení sektoru).
- Hodiny (digitální provedení ve formátu HH:MM).

- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádnosti).

Na začátku každého řádku před prvním údajem o plánovaném odjezdu vlaku je v případě mimořádnosti vždy zobrazen symbol mimořádnosti (oranžový trojúhelník s černým vykřičníkem) za účelem zvýšení pozornosti cestujících o změnách v daném spoji.

Důležitost každého tohoto údaje (informace) je v přímé souvislosti s velikostí písma zobrazujícího tuto informaci na displeji. Důležitost je dána umístěním informace na tabuli – tj. zda jde o informaci v záhlaví tabule nebo na ostatní ploše tabule, o informaci základní či doplňkovou, hodiny v záhlaví či běžící text na ostatní ploše tabule. Přehledně je rozdělení důležitosti těchto údajů (informací) uvedeno v kap. 7.5.

Velikost písma údajů na tabuli je odvislá od zvolené pohledové vzdálenosti – nejdůležitější informace musí být čitelné z největší vzdálenosti od tabule, která musí být vhodně zvolena podle toho, kde je odjezdová tabule ve zkrácené verzi umístěna.

Obr. 7.8.1

| Ze směru From | | Linka Line | Pravidelný Time | Očekávaný Estimated | Vlak Train | Kolej Platform |
|--|--|---------------|--------------------|------------------------|---------------|-------------------|
| Ústí nad Labem | | R21 | 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | 6 A-F |
| Havířov | | R4 | 13:37 | | R 278 RJ | 7 A-H |
| Budapest-Keleti | | R21 | 13:39 | 13:54 | R 278 ČD | 13 A-F |
| ⚠ České Budějovice | | R22 | 13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | |
| München Hbf | | R20 | 16:36 | | IC 3256 ČD | 12 A-D |
| Bohumín | | R15 | 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | 7 J-K |
| Kolín | | S7 | 17:12 | | Os 9450 ČD | 4 A-B |
| Nymburk | | S7 | 17:12 | | Os 9450 ČD | 4 A-D |
| Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace | | | | | | |

7.8 Příjezdová tabule

Příjezdová tabule poskytuje aktuální informace o příjezdech vlaků. Instaluje se v kategorii A a B dle směrnice SŽDC SM122, ale pouze výjimečně, jinak se upřednostňuje umístění příjezdového monitoru. Použití příjezdové tabule je možné upřednostnit před příjezdovým monitorem pouze ve specifických případech, jejichž schválení musí být projednáno s gestorem směrnice. Jde např. o případ, kdy umístění monitoru je nemožné vzhledem k dopadu neřízeného denního světla a monitor by tak byl za denního světla nečitelným.

Vzhled příjezdové tabule je totožný se vzhledem příjezdového monitoru.

Příjezdová tabule musí být z důvodu nezaměnitelnosti s odjezdem provedena v zelené barvě.

Vzhled příjezdové tabule je uveden na obr. 7.8.1

Příjezdová tabule musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:

- Výchozí stanici (ze směru)
- Číslo linky dle číslování linek MD.

- Pravidelný a očekávaný příjezd.
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Kolej (součástí čísla koleje je označení sektoru).
- Hodiny digitální provedení ve formátu HH:MM.
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádnosti).

Důležitost každého tohoto údaje (informace) je v přímé souvislosti s velikostí písma zobrazujícího tuto informaci na displeji. Důležitost je dána umístěním informace na tabuli – tj. zda jde o informaci v záhlaví tabule nebo na ostatní ploše tabule, o informaci základní či doplňkovou, hodiny v záhlaví či běžící text na ostatní ploše tabule. Přehledně je rozdělení důležitosti těchto údajů (informací) uvedeno v kap. 7.5.

Velikost písma údajů na tabuli je odvislá od zvolené pohledové vzdálenosti – nejdůležitější informace musí být čitelné z největší vzdálenosti od tabule, která musí být vhodně zvolena podle toho, kde je příjezdová tabule umístěna.

Obr. 7.9.1



7.9 Nástupištní tabule

Nástupištní tabule poskytuje aktuální informace o odjezdech vlaků příslušných ke konkrétní nástupištní hraně (koleji). Umísťuje se k hraně nástupiště (kolmo k ose nástupiště) a zobrazuje odjezd konkrétního vlaku u této nástupní hrany.

Nástupištní tabule se instaluje v železničních stanicích kategorie A a B a vždy současně s nástupištním přestupním monitorem.

Nástupištní tabule se instalují i v železničních stanicích a zastávkách kategorie C. V případě železničních stanic kategorie D (v odůvodněných případech i kategorie E) vzhledem k značně rozdílným typům jejich řešení (nástupiště, přístupy na nástupiště) se v běžných případech na ostrovních a poloostrovních nástupištích upřednostňuje využití nástupištní tabule víceřádkové, pokud ta lze na nástupišti vhodně umístit. Nástupištní tabule se umísťují také na vnějších nástupištích železničních stanic i zastávek (v odůvodněných případech i v kategoriích D a E). V některých případech zastávek je vhodné nástupištní tabule nahradit odjezdovým monitorem (tabulí) ve zkrácené verzi – viz bližší popis v kap. 7.13.

Nástupištní tabule se umísťují vždy v blízkosti přístupu na nástupiště, ať už se jedná o železniční stanici nebo zastávku. V případě železniční stanice s více podchody (předpoklad

kategorie A a B) se nástupištní tabule umísťují u každého výstupu z podchodu. Kromě tohoto pravidla se umístění nástupištních tabulí dále řídí dopravní technologií dané stanice – nástupištní tabule je nutné umístit tak, aby byla vždy zajištěna dostatečná informovanost cestujících v návaznosti na orientační systém (např. pokud je dělená hrana nástupiště nebo pokud má nástupiště ještě jazykovou část s kusými kolejemi apod).

Pokud je v železniční stanici kategorie A, B, C výstup z podchodu umístěn tak, že vzdálenost mezi nástupištní tabulí u výstupu z podchodu a koncem nástupiště je tak velká, že nezajistí dostatečnou orientaci cestujících, umísťuje se další nástupištní tabule asi 50 m před koncem nástupiště – vždy s ohledem na požadavky dopravní technologie. Vzhled nástupištní tabule je znázorněn na obr. 7.9.1.

Nástupištní tabule se v případě krytého nástupiště umísťuje pod střechu přístřešku, projekčně musí být zpracován způsob uchycení i vedení kabelů do tabule. Je zakázáno kabelizaci vést po vrchu uchycení tabule. Kabelizace musí být vždy skryta tak, aby nerušila celkový vzhled zařízení.

V případě nekrytého nástupiště se použije uchycení na sloupek. V případě umístění tabule na sloupek je nutné patku sloupku

zapustit do nástupištní plochy tak, aby nevyčnívaly upevňovací prvky. K upevňovacím prvkům sloupku musí být zajištěn z důvodu kontroly (koroze, upevnění šroubů) trvalý přístup. Stožár, na kterém je uchyten vizuální informační systém, musí mít přípravu i na případnou instalaci kamer a reproduktorů.

Nástupištní tabule neobsahují hodiny jednotného času. Hodiny jsou umístěny mimo tabule dle potřeby, ale vždy tak, aby bylo docíleno optické spojitosti mezi informací nástupištní tabule a jednotného času.

Veškeré venkovní prvky vizuálního informačního systému musí být dle potřeby vybaveny ochranou proti ptactvu. Ochrana proti ptactvu musí být pohledová a v minimální míře rušit vzhled jednotlivých prvků.

Tabule, které nejsou kryté zastřešením, musí mít krycí sklo.

Nástupištní tabule musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:

- Cílovou stanicí.
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Pravidelný a očekávaný odjezd.
- Směr jízdy „Přes“ (překlápavací)
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádnosti).

Důležitost těchto údajů (informací) je odlišná od rozdělení uvedeného v kap. 7.5.- tabule nemá záhlaví, všechny informace jsou zobrazované v ostatní ploše tabule. Názorně je důležitost informací vyobrazena na obr. 7.9.2.

Obr. 7.9.2



Základní informace : cílová stanice

Informace doplňková: časový údaj u pravidelného, popř. očekávaného odjezdu v případě zpoždění

Popis informace: „Odjezd“, „Očekávaný“

Běžící text : informace o mimořádnostech ve spodním řádku tabule

Vzhledem k tomu, že v případě nástupištních tabulí jsou obvykle voleny pohledové vzdálenosti pro dobrou čitelnost textů dle dosud získaných zkušeností, je v kap. 7.19 uveden příklad výpočtu velikosti písma pro ověřené pohledové vzdálenosti. Na obr. 7.9.3 je znázorněno rozmístění dvojice nástupištních tabulí na oboustranném ostrovním nástupišti, na samostatné podpěře (mimo zastřešení nástupiště), s umístěním samostatných hodin na středu sloupku.

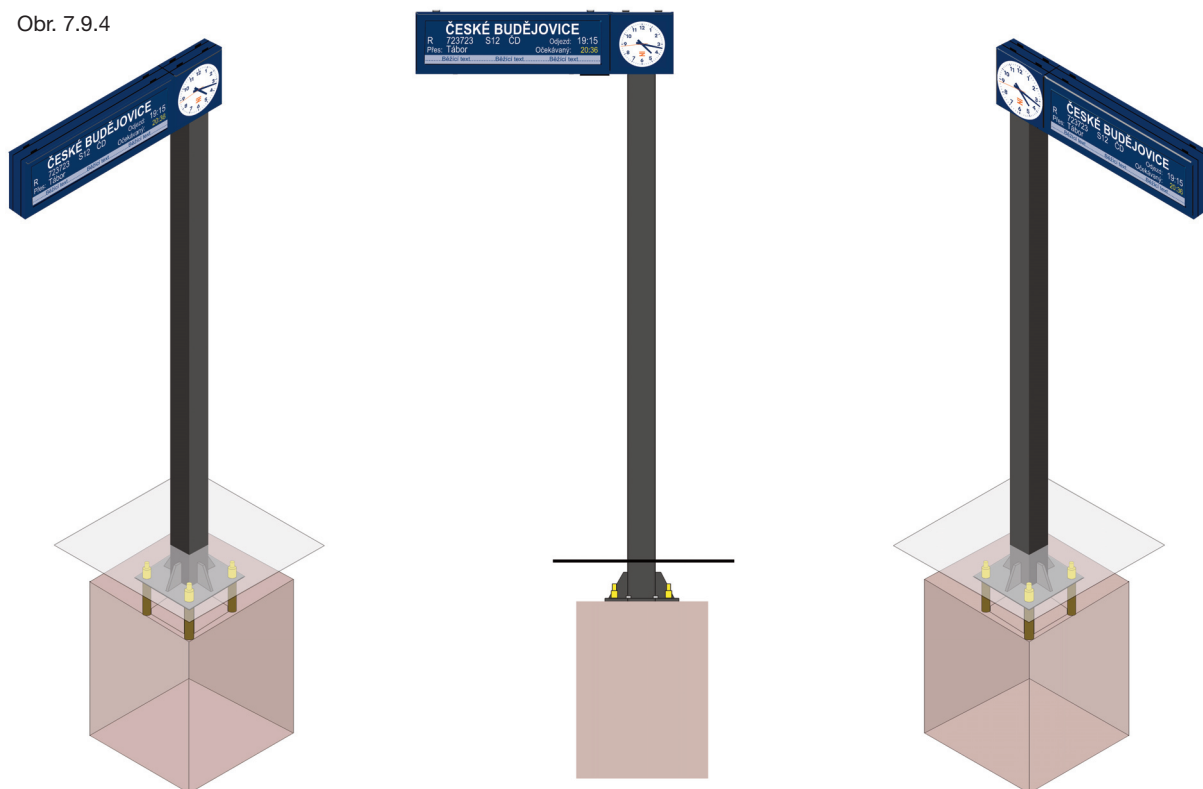
Obr. 7.9.3



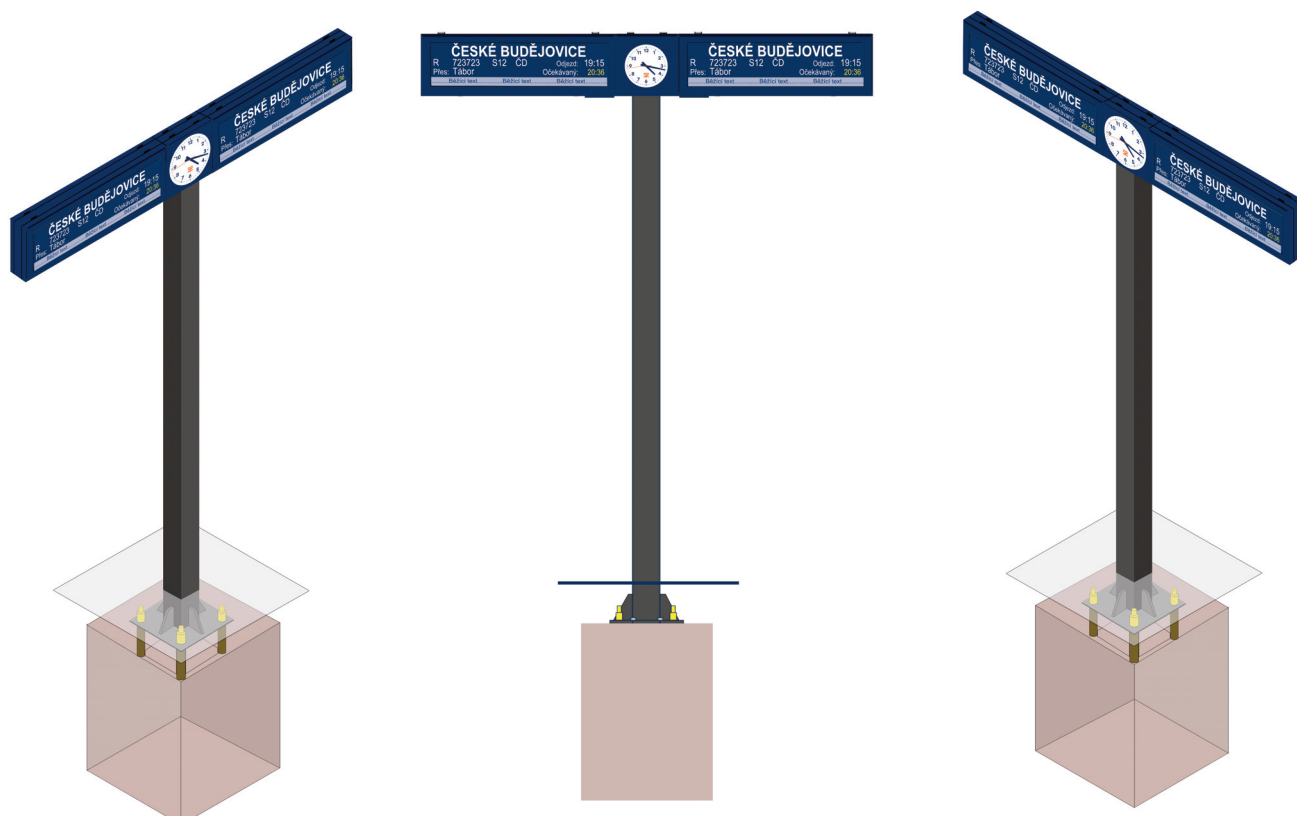
Na obr. 7.9.4 je znázorněno umístění nástupištní tabule na jednostranném nástupišti a na obr. 7.9.5 na oboustranném ostrovním nástupišti - v obou případech jsou nástupištní tabule na samostatné podpěře (mimo zastřešení nástupiště), s umístěním samostatných hodin na středu sloupku.

Na obrázku 7.9.4 a 7.9.5 je dále znázorněno požadované uchycení podpěry k betonovému základu – tj. tak, aby základ i uchycení podpěry tabulí byly vždy zakryty pod nástupištní dlažbou. Detail překrytí uchycení podpěry do základu musí být řešen tak, aby uchycení bylo možné průběžně kontrolovat a aby bylo zabráněno korozi uchycení vlivem pronikání dešťových vod z povrchu nástupiště.

Obr. 7.9.4



Obr. 7.9.5





Nástupištní tabule se zobrazením řazení vozů se instaluje v železničních stanicích zatříděných do kategorie A a B dle směrnice SŽ SM122 „Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 a jejich bezbariérová přístupnost“. Vzhled tabule je znázorněn na obr. 7.9.6. Technologie je shodná jako u běžných nástupištních tabulí, jen je realizována ve velikosti 5x2 moduly.

Ve výjimečných případech - po odsouhlasení gestorem směrnice - je možné instalovat nástupištní tabule s řazením vozů i do stanic kategorie C.

Obr. 7.9.6



Obr. 7.10.1

|  ODJEZD / DEPARTURE /..... | | | | | | | 13:30 |
|--|------------------------|---------------|---------------|--------------------|-------------|-------------------|-------|
| Pravidelný Time | Očekávaný Estimated | Vlak Train | Linka Line | Cíl Destination | Přes Via | Kolej Platform | |
| 13:20 | 13:40 | Os 9834 ČD | S3 | Benešov | Čerčany | 6 A-B | |
|  13:50 | NEJEDE | Os 9836 ČD | S3 | Čerčany | Pyšely | 7 B-C | |
| 14:20 | | Os 9835 ČD | S3 | Benešov | Čerčany | 5 A-F | |
| 14:30 | 14:40 | Os 9837 ČD | S3 | Čerčany | Pyšely | 3 A-B | |
| Běžící text - aktuální informace | | | | | | | |

7.10 Nástupištní tabule víceřádková

Nástupištní tabule víceřádková poskytuje aktuální informace o odjezdech vlaků od nástupních hran (kolejí) jednoho konkrétního nástupiště. Je umístěna na nástupišti - zpravidla v místech, kde cestující přicházejí na nástupiště a rozhodují se o přístupu ke konkrétní hraně nástupiště (koleji). Instaluje se v železničních stanicích kategorie C a D, kde buď není vhodná, nebo není nutná instalace klasické nástupištní tabule umístované k hraně nástupiště.

Nástupištní tabule víceřádková se v případě krytého nástupiště umísťuje pod zastřešení (v případě oboustranného nástupiště v ose nástupiště, kolmo ke koleji). Projekčně musí být zpracován způsob uchycení i vedení kabelů do tabule. Je zakázáno kabelizaci vést po vrchu uchycení tabule. Kabelizace musí být vždy skryta, tak aby nerušila celkový vzhled zařízení.

V případě nekrytého nástupiště se použije uchycení na sloupek, nebo jiné vhodné uchycení, které zajistí stabilitu a nebude překážet v hlavních pochozích trasách. Především musí být zajištěn předepsaný prostor okolo vodící lišty OOSPO. V případě umístění tabule na sloupek je nutné patku nebo patky sloupku zapustit do nástupištní plochy tak, aby nevyčnívaly upevňovací prvky. K upevňovacím prvkům sloupku musí být zajištěn z důvodu kontroly (koroze, upevnění šroubů) trvalý přístup. Stožár, na kterém je uchycen vizuální informační systém, musí mít přípravu i na případnou instalaci kamer a reproduktorů.

Na základě architektonického řešení je možné instalovat hodiny mimo tabule. Jinak standardně nástupištní tabule víceřádkové obsahují hodiny jednotného času jako digitální ve formátu HH:MM. V případě, že je rozhodnuto hodiny umístit mimo tabule, musí být umístěny tak, aby bylo docíleno spojitosti mezi informací nástupištní tabule víceřádkové a jednotného času.

Veškeré venkovní prvky vizuálního informačního systému musí být dle potřeby vybaveny ochranou proti ptactvu. Ochrana proti ptactvu musí být pohledová a v minimální míře rušit vzhled jednotlivých prvků.

Vzhled nástupištní tabule je znázorněn na obr. 7.10.1

- Nástupištní tabule víceřádková musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:
- Cílovou stanici
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce
- Pravidelný a očekávaný odjezd
- Směr jízdy „překlápávací“ (postupně překlápává text s vybranými stanicemi v daném směru)
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádnosti).

Na začátku každého řádku před prvním údajem o plánovaném odjezdu vlaku je v případě mimořádnosti vždy zobrazen symbol mimořádnosti (oranžový trojúhelník s černým vykřičníkem) za účelem zvýšení pozornosti cestujícího o změnách v daném spoji.

Důležitost každého tohoto údaje (informace) je v přímé souvislosti s velikostí písma zobrazujícího tuto informaci na displeji. Důležitost je dána umístěním informace na tabuli – tj. zda jde o informaci v záhlaví tabule nebo na ostatní ploše tabule, o informaci základní či doplňkovou, hodiny v záhlaví či běžící text na ostatní ploše tabule. Přehledně je rozdělení důležitosti těchto údajů (informací) uvedeno v kap. 7.5.

Velikost písma údajů na tabuli je odvislá od zvolené pohledové vzdálenosti – nejdůležitější informace musí být čitelné z největší vzdálenosti od tabule, která musí být vhodně zvolena.

Obr. 7.11.1

| Pravidelný Time | Očekávaný Estimated | Vlak Train | Cíl Destination | Kolej Platform |
|--------------------|------------------------|---------------|-------------------------|-------------------|
| 13:40 | 13:45 | R 532 ČD | České Budějovice | 2 A-D |
| 14:05 | | Os 9836 ČD | Čerčany | 1 A-B |

7.11 Podchodová tabule

Podchodová tabule poskytuje aktuální informace o odjezdech vlaků od nástupních hran (kolejí) konkrétního nástupiště. Instaluje se v podchodu, v prostoru výstupu na nástupiště, ve stanicích kategorie A, B, C. V odůvodněných případech se instaluje také ve stanicích kategorie D - po odsouhlasení gestorem předpisu.

Podchodová tabule musí mít tolik řádků, kolik je na daném nástupišti kolejí, v případě dělených hran nástupiště se počet úměrně zvýší.

V případě, že není možné instalovat tabuli do výklenku u stropu k výstupu na nástupiště, je možné ji vhodně umístit na boční stranu podchodu.

Vzhled podchodové tabule je na obr. 7.11.1.

Podchodová tabule musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:

- Pravidelný a očekávaný odjezd.
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Cílovou stanici.
- Kolej (součástí čísla koleje je označení sektoru).

Obr. 7. 12.1

|  | | Odjezd / Departure /..... | | | | 13:30 | | |
|---|------------------------|----------------------------------|---------------|--------------------|---|-------------------|--|-------|
| Pravidelný Time | Očekávaný Estimated | Vlak Train | Linka Line | Cíl Destination | přes Via | Kolej Platform | | |
| 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | R21 | Ústí nad Labem | Kralupy nad Vltavou – Roudnice nad Labem – Lovosice | 6 A-F | | |
| 13:37 | | R 278 RJ | R4 | Havířov | Kolín – Pardubice – Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov | 7 A-H | | |
| 13:39 | 13:50 | R 278 ČD | R21 | Budapest-Keleti | Pardubice – Č. Třebová – Brno hl.n. – Bratislava hl.st. – Nové Zámky – Nagymaros-Visehrad – Budapest-Keleti | 13 A-F | | |
|  | 13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | České Budějovice | Benešov – Tábor – Veselí nad Lužnicí | | | |
| 16:36 | | IC 3256 ČD | R20 | München Hbf | Plzeň – Domažlice – Furth i Wald | 12 A-D | | |
| 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | R15 | Bohumín | Kolín – Pardubice – Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov | 7 J-K | | |
|  | 17:02 | JEDE ODKLONEM / PŘES..... | | R 282 ČD | R22 | Ostrava hl.n. | Kolín – Pardubice – Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov | 9 D-E |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Kolín | Lysá nad Labem – Nymburk – Poděbrady – Velký Osek | 4 A-B | | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Nymburk | Lysá nad Labem | 4 A-D | | |

Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace

7.12 Odjezdový monitor velký

Odjezdový monitor velký se v případě potřeby instaluje do odbavovacích hal železničních stanic v kategorii A a B jako doplňková součást odjezdové tabule velké (pozn.: instaluje se zejména v případech velkoprostorových hal, kdy by vzhledem k velkému rozptýlení čekacích ploch nebyla zajištěna dostatečná informovanost cestujících o odjezdech vlaků jen prostřednictvím jedné odjezdové tabule velké). Odjezdový monitor velký zobrazuje informace stejné jako odjezdová tabule velká. Vzhled odjezdového monitoru velkého je uveden na obr. 7.12.1.

Odjezdový monitor musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:

- Pravidelný a očekávaný odjezd
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Číslo linky dle číslování linek MD/Integrátora dopravy (překlapávací).
- Cílovou stanicí.
- Směr jízdy, u „Odjezdového monitoru velkého“ se zobrazují směrové údaje výpisem všech.
- Kolej (součástí čísla koleje je označení sektoru).
- Hodiny (vždy jedna tabule v sadě - digitální provedení ve formátu HH:MM).
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádností).

Na začátku každého řádku před prvním údajem o plánovaném odjezdu vlaku je v případě mimořádnosti vždy zobrazen symbol mimořádnosti (oranžový trojúhelník s černým vykřičníkem) za účelem zvýšení pozornosti cestujících o změnách v daném spoji.

Důležitost každého tohoto údaje (informace) je v přímé souvislosti s velikostí písma zobrazujícího tuto informaci na displeji. Důležitost je dána umístěním informace na monitoru – tj. zda jde o informaci v záhlaví monitoru nebo na ostatní ploše monitoru, o informaci základní či doplňkovou, hodiny v záhlaví či běžící text na ostatní ploše monitoru. Přehledně je rozdělení důležitosti těchto údajů (informací) uvedeno v kap. 7.5.

Velikost písma údajů na monitoru je odvislá od zvolené pohledové vzdálenosti – nejdůležitější informace musí být čitelné z největší vzdálenosti od tabule, která musí být vhodně zvolena podle toho, kde (např. v jak velké hale) je odjezdový monitor umístěn.

Obr. 7.13.1

| Pravidelný | | Očekávaný | Vlak | Linka | Cíl | přes | Kolej |
|---|----------------------------------|------------|------|------------------|---------------------|----------|-------|
| Time | Estimated | Train | Line | Destination | Via | Platform | |
| 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | R21 | Ústí nad Labem | Kralupy nad Vltavou | 6 | A-F |
| 13:37 | | R 278 RJ | R4 | Havířov | Kolín | 7 | A-H |
| 13:39 | 13:50 | R 278 ČD | R21 | Budapest-Keleti | Pardubice | 13 | A-F |
|  13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | R22 | České Budějovice | Benešov | | |
| 16:36 | | IC 3256 ČD | R20 | München Hbf | Plzeň | 12 | A-D |
| 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | R15 | Bohumín | Kolín | 7 | J-K |
|  17:02 | JEDE ODKLONEM / PŘES..... | | | | | | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Kolín | Lysá nad Labem | 4 | A-B |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Nymburk | Lysá nad Labem | 4 | A-D |

Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace

7.13 Odjezdový monitor ve zkrácené verzi

Odjezdový monitor ve zkrácené verzi se instaluje v nádražních budovách stanic kategorie C a D, v malých halách či čekárnách s řízeným osvětlením daného prostoru, kde není riziko snížení čitelnosti monitoru vlivem dopadu neřízeného denního světla. Odjezdový monitor ve zkrácené verzi zobrazuje informace stejně jako odjezdová tabule ve zkrácené verzi. Vzhled odjezdového monitoru ve zkrácené verzi je uveden na obr. 7.13.1.

Odjezdový monitor ve zkrácené verzi se dále instaluje i v železničních zastávkách, a to v případě složitějších přístupů na nástupiště – např. na chodníku u podjezdu, na chodníku u přejezdu v případě dlouhých přístupů na nástupiště – vždy v místě rozhodování o dalším postupu cesty na nástupiště. Kromě těchto uvedených případů je vhodné odjezdový monitor (tabule) ve zkrácené verzi instalovat ještě v těch případech, pokud v zastávce zastavují více jak dva vlaky za půl hodiny. Je pak nutné vždy u konkrétního případu zastávky zvážit, v jakém místě je vhodné toto zařízení umístit a podle toho případně vypustit nástupištní tabuli z důvodu nadbytečnosti (myšleno u zastávek zařazených v kategorii D a E).

Další využití odjezdového monitoru ve zkrácené verzi je v čekárně budovy zastávky, pokud se jedná o budovu s funkčním odbavením cestujících.

Odjezdový monitor ve zkrácené verzi musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:



- Pravidelný a očekávaný odjezd.
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Číslo linky dle číslování linek MD/Integrátora dopravy (překlapávací).
- Cílovou stanicí.
- Směr jízdy - zde se zobrazuje pouze informace o jedné stanici ve směru s překlápáním ostatních.
- Kolej (součástí čísla koleje je označení sektoru).
- Hodiny (digitální provedení ve formátu HH:MM).
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádnosti).

Na začátku každého řádku před prvním údajem o plánovaném odjezdu vlaku je v případě mimořádnosti vždy zobrazen symbol mimořádnosti (oranžový trojúhelník s černým vykřičníkem) za účelem zvýšení pozornosti cestujícího o změnách v daném spoji.

Důležitost každého tohoto údaje (informace) je v přímé souvislosti s velikostí písma zobrazujícího tuto informaci na displeji. Důležitost je dána umístěním informace na monitoru – tj. zda jde o informaci v záhlaví monitoru nebo na ostatní ploše monitoru, o informaci základní či doplňkovou, hodiny v záhlaví či běžící text na ostatní ploše monitoru. Přehledně je rozdělení důležitosti těchto údajů (informací) uvedeno v kap. 7.5.

Velikost písma údajů na monitoru je odvislá od zvolené pohledové vzdálenosti – nejdůležitější informace musí být čitelné z největší vzdálenosti od monitoru, která musí být vhodně zvolena podle toho, kde je odjezdový monitor ve zkrácené verzi umístěn.

Obr. 7.14.1

|  Příjezd / Arrival / | | 13:30 | | | | |
|--|---------------|--------------------|------------------------|---------------|-------------------|--|
| Ze směru From | Linka Line | Pravidelný Time | Očekávaný Estimated | Vlak Train | Kolej Platform | |
| Ústí nad Labem | R21 | 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | 6 A-F | |
| Havířov | R4 | 13:37 | | R 278 RJ | 7 A-H | |
| Budapest-Keleti | R21 | 13:39 | 13:54 | R 278 ČD | 13 A-F | |
|  České Budějovice | R22 | 13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | | |
| München Hbf | R20 | 16:36 | | IC 3256 ČD | 12 A-D | |
| Bohumín | R15 | 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | 7 J-K | |
| Kolín | S7 | 17:12 | | Os 9450 ČD | 4 A-B | |
| Nymburk | S7 | 17:12 | | Os 9450 ČD | 4 A-D | |
| Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace | | | | | | |

7.14 Příjezdový monitor

Příjezdový monitor poskytuje aktuální informace o příjezdech vlaků. Instaluje se v kategorii A, B, C. V kategorii D se příjezdový monitor instaluje pouze v případě, že v dané stanici končí vlaky svou jízdu. Možnost použití příjezdové tabule v kat. A a B – viz popis „příjezdová tabule“.

Příjezdový monitor musí být z důvodu nezaměnitelnosti s odjezdem proveden v zelené barvě.

Vzhled příjezdového monitoru je uveden na obr. 7.14.1

Příjezdový monitor musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:

- Výchozí stanici (ze směru)
- Číslo linky dle číslování linek MD.
- Pravidelný a očekávaný příjezd.
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Kolej (součástí čísla koleje je označení sektoru).
- Hodiny - digitální provedení ve formátu HH:MM.
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádnosti).

Důležitost každého tohoto údaje (informace) je v přímé souvislosti s velikostí písma zobrazujícího tuto informaci na displeji. Důležitost je dána umístěním informace na monitoru – tj. zda jde o informaci v záhlaví monitoru nebo na ostatní ploše monitoru, o informaci základní či doplňkovou, hodiny v záhlaví či běžící text na ostatní ploše monitoru. Přehledně je rozdělení důležitosti těchto údajů (informací) uvedeno v kap. 7.5.

Velikost písma údajů na monitoru je odvislá od zvolené pohledové vzdálenosti – nejdůležitější informace musí být čitelné z největší vzdálenosti od monitoru, která musí být vhodně zvolena podle toho, kde je příjezdový monitor umístěn.

Obr. 7.15.1

| Pravidelný | | Očekávaný | Vlak | Linka | Cíl | přes | Kolej |
|---|----------------------------------|------------|------|------------------|---------------------|----------|-------|
| Time | Estimated | Train | Line | Destination | Via | Platform | |
| 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | R21 | Ústí nad Labem | Kralupy nad Vltavou | 6 | A-F |
| 13:37 | | R 278 RJ | R4 | Havířov | Kolín | 7 | A-H |
| 13:39 | 13:50 | R 278 ČD | R21 | Budapest-Keleti | Pardubice | 13 | A-F |
|  13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | R22 | České Budějovice | Benešov | | |
| 16:36 | | IC 3256 ČD | R20 | München Hbf | Plzeň | 12 | A-D |
| 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | R15 | Bohumín | Kolín | 7 | J-K |
|  17:02 | JEDE ODKLONEM / PŘES..... | | | | | | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Kolín | Lysá nad Labem | 4 | A-B |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Nymburk | Lysá nad Labem | 4 | A-D |

Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace

7.15 Nástupištní přestupní monitor

Nástupištní přestupní monitor poskytuje aktuální informace o nejbližších odjezdech vlaků v celé stanici – tj. od všech nástupních hran ve stanici. Umísťuje se ve stanicích kat. A a B na nástupišti - zpravidla v místech odchodu z nástupiště, vždy v kombinaci s nástupištními tabulemi.

Nástupištní přestupní monitor se v některých případech zřizuje i v železničních stanicích kategorie C pokud je to vhodné – např. pokud je do železniční stanice zaústěno více tratí.

Umístění se vždy řeší do výšky nad hlavu cestujících, resp. je nutno zajistit podchodnou výšku.

Vzhled nástupištního přestupního monitoru je uveden na obr. 7.15.1

Nástupištní přestupní monitor musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:

- Pravidelný a očekávaný odjezd.
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Číslo linky dle číslování linek MD/Integrátora dopravy (překlapávací).
- Cílovou stanici.
- Směr jízdy - zde se zobrazuje pouze informace o jedné stanici ve směru s překlapáváním ostatních.

- Kolej (součástí čísla koleje je označení sektoru).
- Hodiny (digitální provedení ve formátu HH:MM).
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku popř. odkaz na web mimořádnosti).
- Na začátku každého řádku před prvním údajem o plánovaném odjezdu vlaku je v případě mimořádností vždy zobrazen symbol mimořádnosti (oranžový trojúhelník s černým vykřičníkem) za účelem zvýšení pozornosti cestujícího o změnách v daném spoji.

Důležitost každého tohoto údaje (informace) je v přímé souvislosti s velikostí písma zobrazujícího tuto informaci na displeji. Důležitost je dána umístěním informace na monitoru – tj. zda jde o informaci v záhlaví monitoru nebo na ostatní ploše monitoru, o informaci základní či doplňkovou, hodiny v záhlaví či běžící text na ostatní ploše monitoru. Přehledně je rozdělení důležitosti těchto údajů (informací) uvedeno v kap. 7.5.

Velikost písma údajů na monitoru je odvislá od zvolené pohledové vzdálenosti – nejdůležitější informace musí být čitelné z největší vzdálenosti od monitoru, která musí být vhodně zvolena podle toho, kde je nástupištní přestupní monitor umístěn.

Obr. 7.16.1

| Pravidelný | | Očekávaný | Vlak | Linka | Cíl | přes | Kolej |
|---|----------------------------------|------------|------|------------------|---------------------|----------|-------|
| Time | Estimated | Train | Line | Destination | Via | Platform | |
| 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | R21 | Ústí nad Labem | Kralupy nad Vltavou | 6 | A-F |
| 13:37 | | R 278 RJ | R4 | Havířov | Kolín | 7 | A-H |
| 13:39 | 13:50 | R 278 ČD | R21 | Budapest-Keleti | Pardubice | 13 | A-F |
|  13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | R22 | České Budějovice | Benešov | | |
| 16:36 | | IC 3256 ČD | R20 | München Hbf | Plzeň | 12 | A-D |
| 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | R15 | Bohumín | Kolín | 7 | J-K |
|  17:02 | JEDE ODKLONEM / PŘES..... | | | | | | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Kolín | Lysá nad Labem | 4 | A-B |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Nymburk | Lysá nad Labem | 4 | A-D |
| Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace | | | | | | | |

7.16 Podchodový přestupní monitor

Podchodový přestupní monitor poskytuje aktuální informace o odjezdech vlaků. Je umístěn v podchodu, resp. na nadchodu. Ve stanicích kategorie A a B se instaluje na stěnu podchodu – buď u výstupu na nástupiště na stranu vně hlavního toku cestujících do předem připravené niky (monitor horní hranou lícuje s hranou tabule orientačního systému) nebo na stěnu podchodu mezi jednotlivými výstupy na nástupiště. V kategorii C se instaluje v celém podchodu na vhodném místě pouze jeden monitor.

V případě, že nelze zajistit přípravu niky pro umístění monitoru (např. pokud stavba nezahrnuje rekonstrukci či výstavbu podchodu), upřednostňuje se vždy umístění monitoru mezi výstupy na nástupiště, ne v jeho bezprostřední blízkosti.

Součástí stavebních objektů podchodu pro cestující musí být provedena stavební připravenost pro umístění podchodových přestupních monitorů včetně ochranné trubky pro připojení odjezdových podchodových monitorů. Dále je nutné ve stavební části zajistit stavební připravenost v podobě stavební niky dle projektové dokumentace na základě požadavku zhotovitele informačního systému.

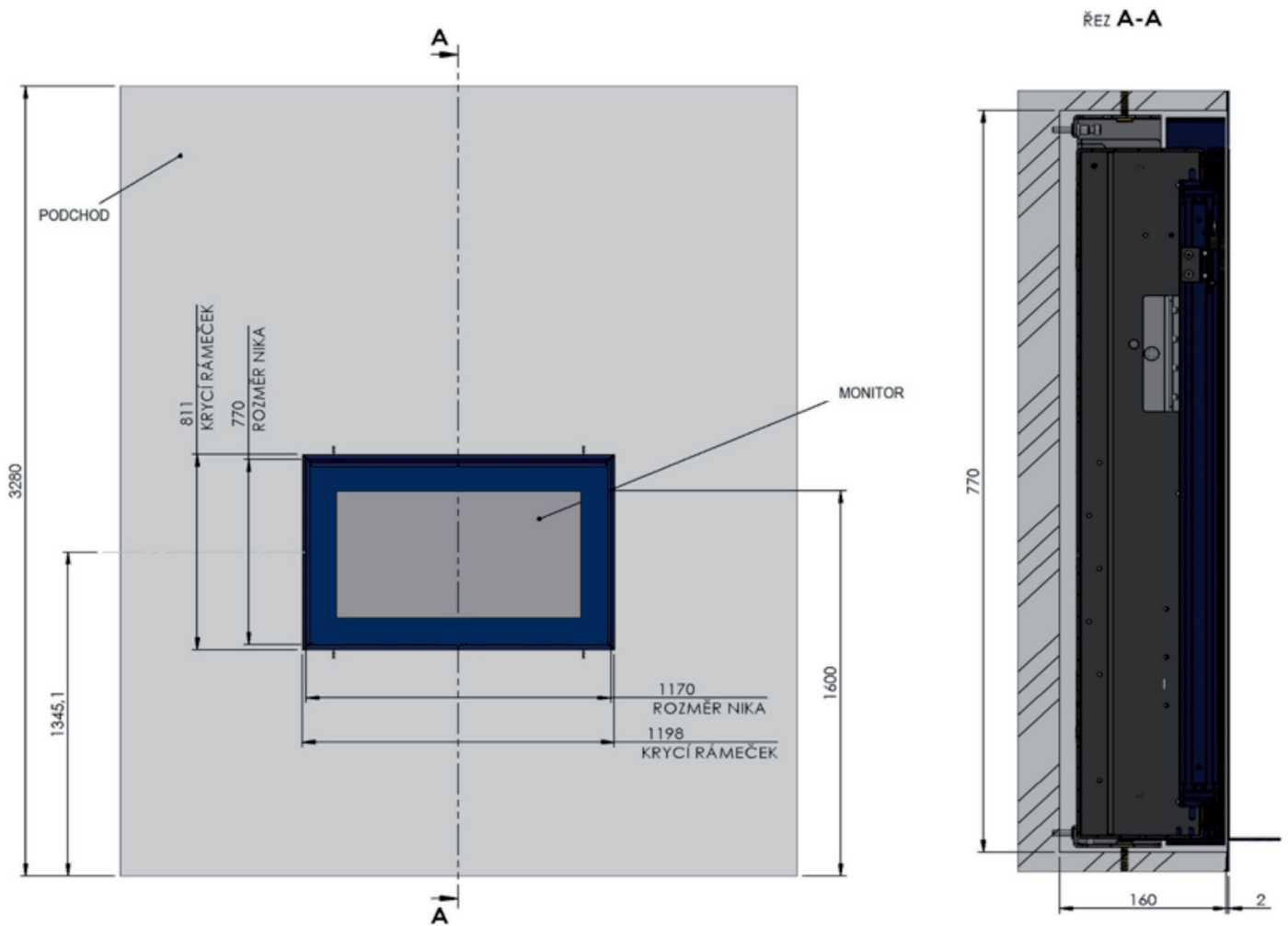
Součástí dodávky odjezdového podchodového monitoru musí být i překryvný rámeček pro zakrytí stavebních nesrovnalostí. Vzhled odjezdového monitoru je uveden na obr. 7.16.1

Odjezdový monitor musí obsahovat tyto údaje a v tomto pořadí:

- Pravidelný a očekávaný odjezd.
- Druh vlaku/Číslo vlaku/Dopravce.
- Cílovou stanici.
- Číslo linky dle číslování linek MD.
- Směr jízdy (menší písmo), překlápávací
- Kolej (součástí čísla koleje je označení sektoru).
- Hodiny digitální provedení ve formátu HH:MM).
- Běžící text - aktuální informace (mimořádné informace na posledním řádku anebo mimořádnosti přiřazené k danému vlaku, popř. odkaz na web mimořádnosti).

Na začátku každého řádku před prvním údajem o plánovaném odjezdu vlaku je v případě mimořádnosti vždy zobrazen symbol mimořádnosti (oranžový trojúhelník s černým vykřičníkem) za účelem zvýšení pozornosti cestujícího o změnách v daném spoji.

Obr. 7.16.2 Stavební připravenost niky pro podchodový přestupní monitor v podchodu pro cestující

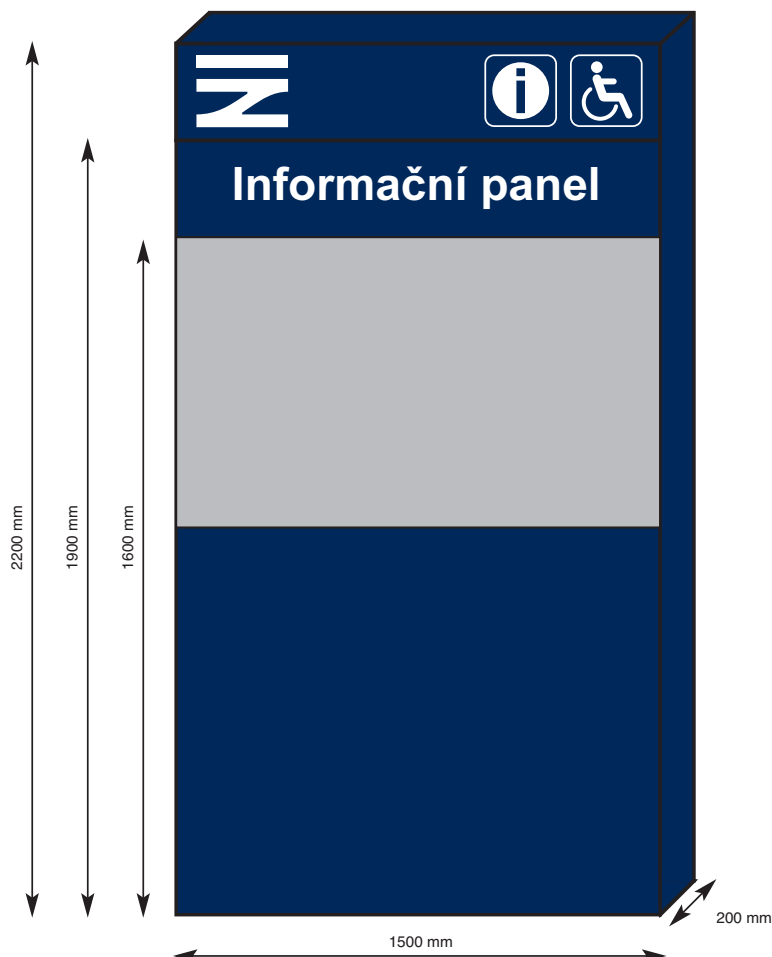


Obr. 7.16.3 Podchodový přestupní monitor s překryvným rámečkem

|  Odjezd / <i>Departure</i> /..... | | | | | | | | 13:30 |
|---|---------------------------|---------------|---------------|-------------------------|---------------------|-------------------|--|-------|
| Pravidelný Time | Očekávaný Estimated | Vlak Train | Linka Line | Cíl Destination | přes Via | Kolej Platform | | |
| 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | R21 | Ústí nad Labem | Kralupy nad Vltavou | 6 A-F | | |
| 13:37 | | R 278 RJ | R4 | Havířov | Kolín | 7 A-H | | |
| 13:39 | 13:50 | R 278 ČD | R21 | Budapest-Keleti | Pardubice | 13 A-F | | |
|  13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | R22 | České Budějovice | Benešov | | | |
| 16:36 | | IC 3256 ČD | R20 | München Hbf | Pižeň | 12 A-D | | |
| 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | R15 | Bohumín | Kolín | 7 J-K | | |
|  17:02 | JEDE ODKLONEM / PŘES..... | | | | | | | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Kolín | Lysá nad Labem | 4 A-B | | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Nymburk | Lysá nad Labem | 4 A-D | | |

Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace

Obr. 7.17.1 Informační panel - základní rozměry:



7.17 Informační panel

- Informační panel na slouží zejména pro poskytování informací pro osoby se zdravotním postižením a OOSPO a plní legislativní požadavky EU.
- Musí umožňovat hlasový výstup pro nevidomé cestující a musí být ovládán pomocí tlačítek. Kromě toho se pro potřebu nevidomých cestujících na informačním panelu instaluje i konektor na připojení sluchátek.
- Musí být řešeno akustické dálkové navádění k informačnímu panelu.
- V kategorii A a B se informační panel umísťuje v hale i na nástupištích. Do haly a na jednotlivá nástupiště se informační panel umísťuje vždy minimálně jednou – podle potřeby a vhodnosti umístění (na nástupištích se obvykle informační panel umísťuje u každého výstupu z podchodu). V kategorii C se informační panel umísťuje pouze v odbavovací hale nádražní budovy.
- Vnější rozměry informačního panelu vydefinované v příloze 7.17.1 jsou orientační. Vnější rozměry je možné přizpůsobit velikosti monitoru, jehož velikost se odvíjí od počtu požadovaných informací. Závazné rozměry jsou spodní a horní hrana monitoru. Tyto parametry jsou definovány TSI PRM. Blíže viz výška umístění textů na obr. 7.17.3.
- Jelikož se jedná o multifunkční zařízení, je možné, aby informační panel zobrazoval i další informace, ale to v případě, že se jedná o oboustrannou variantu. Podmínkou je, aby v případě, že ostatní informace, které jsou poskytovány z jiných informačních systémů, byly datově a technologicky oddělené.


Požadované údaje na monitoru informačního panelu jsou totožné s údaji požadovanými na odjezdovém (příjezdovém) monitoru ve zkrácené verzi (viz kap. 7.12 a 7.14).

Obr. 7.17.2a Požadované údaje na monitoru informačního panelu (odjezdy vlaků)

| Pravidelný | | Očekávaný | Vlak | Linka | Cíl | přes | Kolej |
|---|---------------------------|------------|------|------------------|---------------------|----------|-------|
| Time | Estimated | Train | Line | Destination | Via | Platform | |
| 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | R21 | Ústí nad Labem | Kralupy nad Vltavou | 6 A-F | |
| 13:37 | | R 278 RJ | R4 | Havířov | Kolín | 7 A-H | |
| 13:39 | 13:50 | R 278 ČD | R21 | Budapest-Keleti | Pardubice | 13 A-F | |
|  13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | R22 | České Budějovice | Benešov | | |
| 16:36 | | IC 3256 ČD | R20 | München Hbf | Plzeň | 12 A-D | |
| 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | R15 | Bohumín | Kolín | 7 J-K | |
|  17:02 | JEDE ODKLONEM / PŘES..... | | | | | | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Kolín | Lysá nad Labem | 4 A-B | |
| 17:12 | | Os 9450 ČD | S7 | Nymburk | Lysá nad Labem | 4 A-D | |

Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace

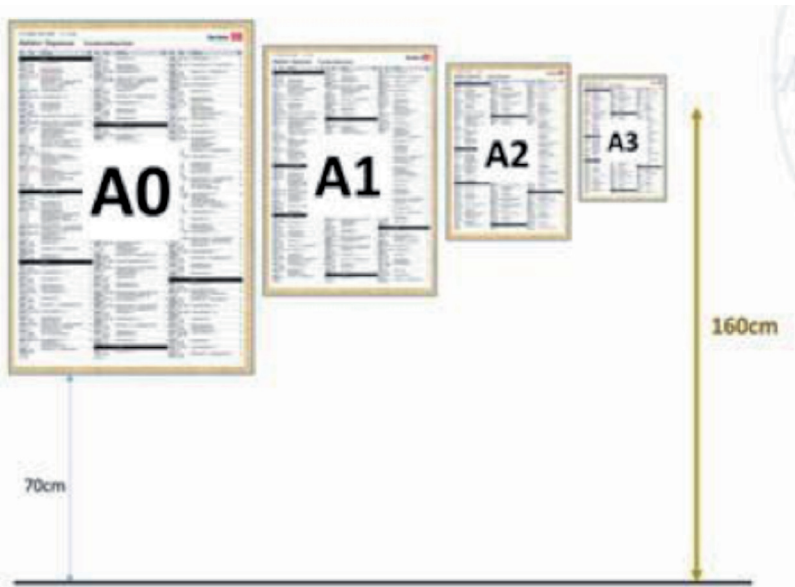
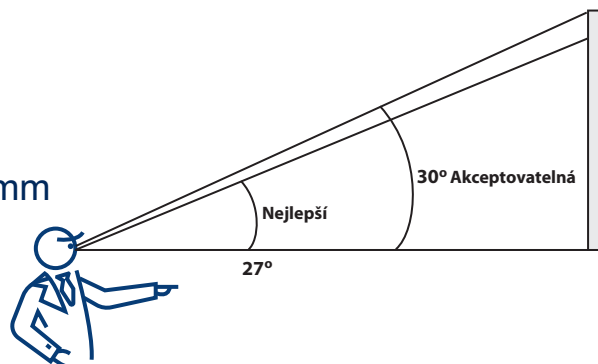
Obr. 7.17.2b Požadované údaje na monitoru informačního panelu (příjezdy vlaků)

| Ze směru | | Linka | Pravidelný | Očekávaný | Vlak | Kolej |
|--|------|-------|------------|------------|----------|-------|
| From | Line | Time | Estimated | Train | Platform | |
| Ústí nad Labem | R21 | 13:35 | 13:40 | R 501 ČD | 6 A-F | |
| Havířov | R4 | 13:37 | | R 278 RJ | 7 A-H | |
| Budapest-Keleti | R21 | 13:39 | 13:54 | R 278 ČD | 13 A-F | |
|  České Budějovice | R22 | 13:53 | NEJEDE | Ex 354 ALX | | |
| München Hbf | R20 | 16:36 | | IC 3256 ČD | 12 A-D | |
| Bohumín | R15 | 16:58 | 17:23 | Ex 5423 ČD | 7 J-K | |
| Kolín | S7 | 17:12 | | Os 9450 ČD | 4 A-B | |
| Nymburk | S7 | 17:12 | | Os 9450 ČD | 4 A-D | |

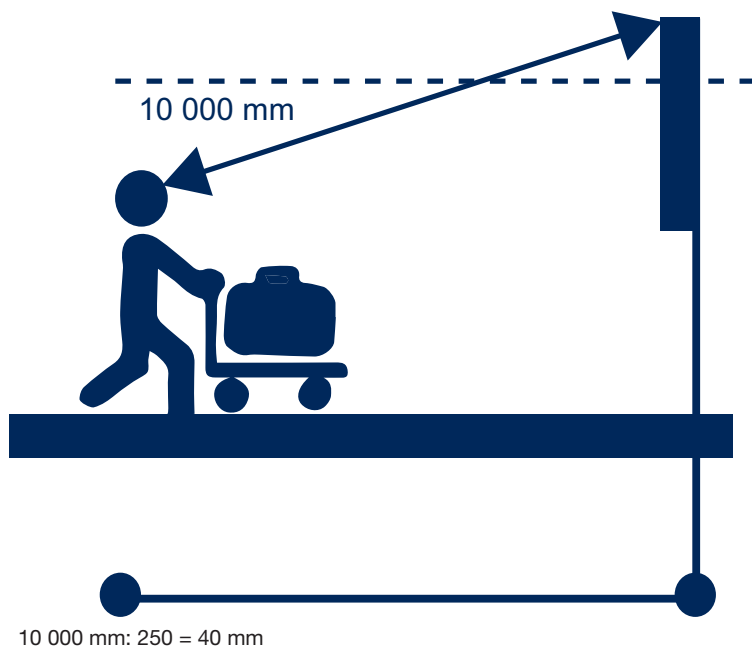
Běžící text - aktuální informace / Běžící text - aktuální informace

Výška umístění textů

- návrh AG TSI PRM
- 20-30% plochy panelu výše, než 1600 mm
- dolní okraj panelu ne níže, než 700 mm



Vzorový příklad výpočtu velikosti písma:



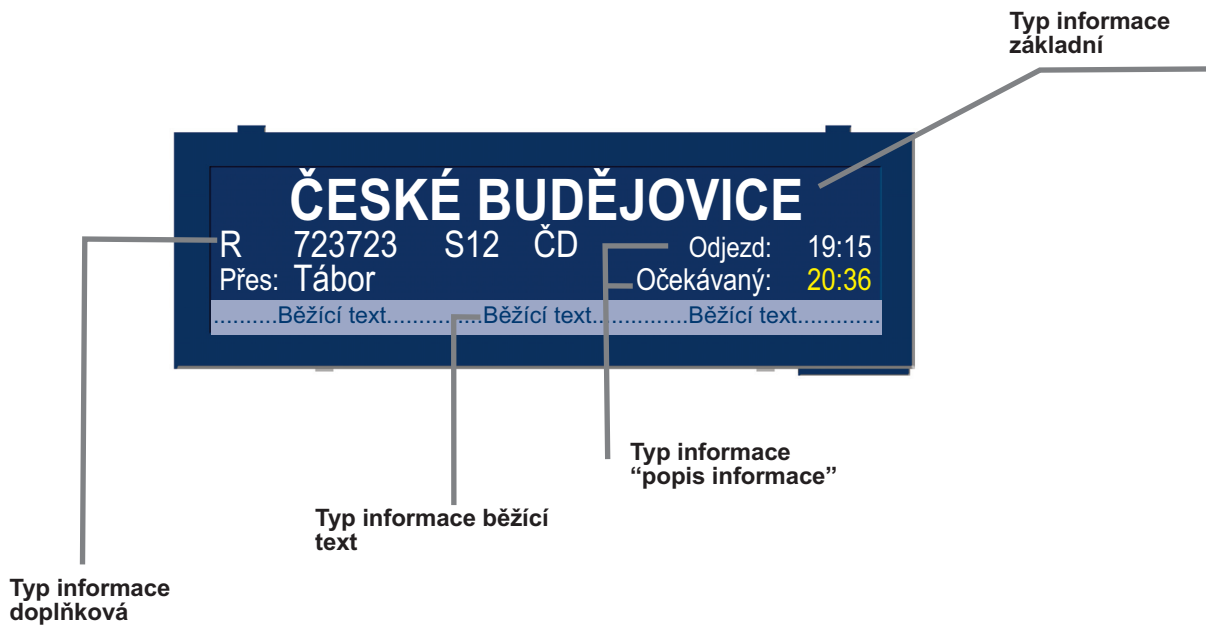
7.18 Velikost písma zobrazovaných informací

Při návrhu a posuzování displejů je třeba zohlednit prostor, v němž se použijí a který je definován maximální vzdáleností pro čtení, jež se stanoví podle tohoto vzorce:

vzdálenost pro čtení v mm děleno 250 = velikost písma
(například: 10 000 mm/250 = 40 mm).

Výška požadovaného písma je vždy uváděna v milimetrech.

Obr. 7.19.1



7.19 Příklad výpočtu velikosti písma u nástupištní tabule

Podle typu tabule a její vzdálenosti, ze které se požaduje její čitelnost, se provede základní výpočet minimální velikosti nejmenšího písma. Dle jednotlivých typů informací a typu tabule se provede navýšení u jednotlivých typů písma, u kterých je požadována větší pohledová vzdálenost než je předepsáno TSI PRM.

Při určení pohledové vzdálenosti a z toho vyplývající velikosti písma je nutné respektovat technické možnosti zobrazovací jednotky a jejich schopnosti zobrazit požadovaný text na tabule a jejich možná (vhodná) velikost v daném prostoru. Je třeba vzít v úvahu technické parametry jednotlivých zobrazovacích jednotek tak, aby nedocházelo ke zbytečnému nárůstu plochy zobrazovacích jednotek, ale zároveň aby nebyl snížen komfort informací pro cestujícího.

Vždy musí být zajištěna čitelnost dle TSI PRM i u nejmenšího písma na zobrazovací jednotce z požadované vzdálenosti.

Výška písma se počítá včetně diakritiky.

Dle dosavadních zkušeností je v případě nástupištní tabule pro minimální velikost základní informace („Cíl“) v horní části tabule obvykle volena pohledová vzdálenost 14 000 mm. Výpočet (návod v kap. 7.18):

$14000:250= 56 \text{ mm}$ tj. 56 mm je minimální velikost písma u základní informace „Cíl“ (název cílové stanice) pro zvolenou pohledovou vzdálenost

Pro čitelnost informace typu běžící text je možné volit menší pohledovou vzdálenost - cestující se po ověření správného „cíle“ postupně k tabuli přibližují a z menší vzdálenosti již pak vidí i menší text. Např. pro běžící text je možné volit pohledovou vzdálenost 11000 mm:

Výpočet:

$11000:250= 44 \text{ mm}$tj. 44 mm je minimální velikost písma u běžícího textu pro zvolenou pohledovou vzdálenost 11000mm.

Obecně dle zkušeností platí, že minimální požadavek na čitelnost nejmenších textů je volen pro pohledovou vzdálenost 9500 mm:

$9500:250=38 \text{ mm}$ tj. 38mm je velikost písma včetně diakritiky pro nejmenší texty na odjezdové tabuli.

7.20 Příklady umístění elektronických informačních tabulí ve stanicích a zastávkách kategorie D (popř. E) dle SŽ SM122

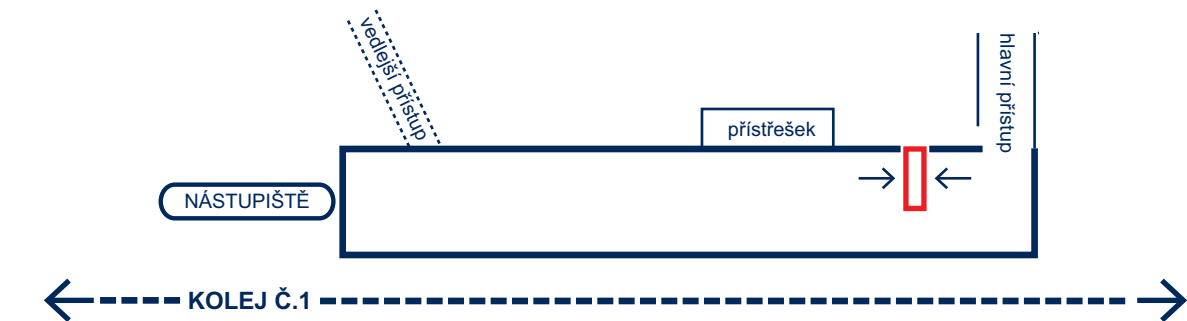
Kromě určení správného typu informační tabule či monitoru (odjezdová velká, odjezdová ve zkrácené verzi, nástupištní tabule, nástupištní víceřádková, nástupištní přestupní monitor apod.), které jsou popsány v kap. 7.6 – 7.17, je nutné ještě správně určit jejich umístění, popř. jejich četnost.

Např. v případě železničních zastávek se počet elektronických informačních zařízení minimalizuje, ale zároveň musí být zajištěna dostatečná informovanost cestujících. V následující části 7.20.1 a 7.20.2 jsou graficky znázorněny běžné příklady umístění informačních tabulí v zastávkách typu D (popř. v odůvodněných případech typu E), kde je znázorněno vhodné umístění elektronických informačních tabulí z hlediska různých přístupů cestujících na nástupiště (příklady řešení zastávky s jedním vnějším nástupištěm nebo se dvěma vnějšími nástupišti). V části 7.20.3 jsou pak uvedeny příklady umístění a volby typu elektronických informačních tabulí v případě stanic kategorie D na jednokolejně trati s centrálním přechodem ve smyslu ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách.


7.20.1 ZASTÁVKA S JEDNÍM VNĚJŠÍM NÁSTUPIŠTĚM

Obr. 7.20.1.1

Zastávka kat. D (popř. kat. E v odůvodněných případech) na jednokolejné trati s jedním hlavním přístupem na nástupiště, popř. s druhým vedlejším přístupem

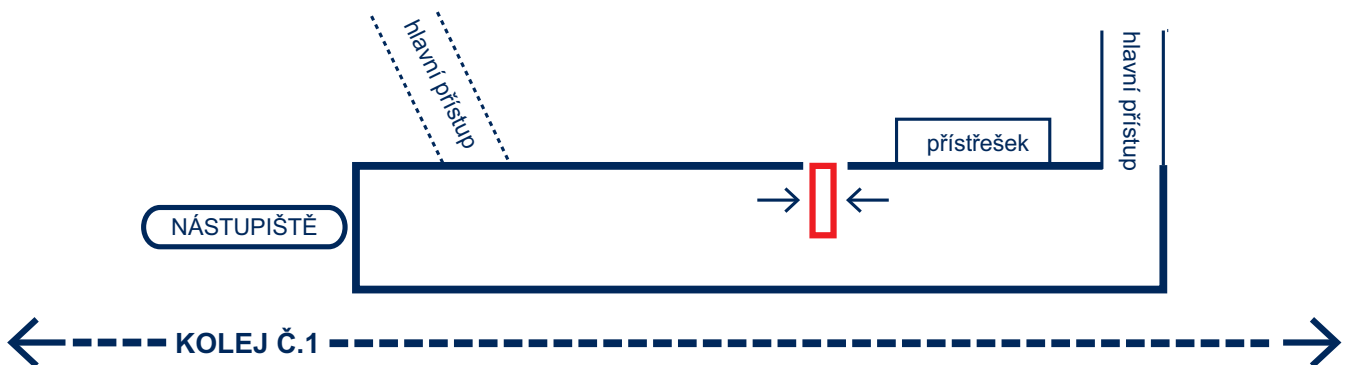


Legenda

→  ←Nástupištní tabule oboustranná v blízkosti hlavního přístupu na nástupiště a přístřešku

Obr. 7.20.1.2

Zastávka kat. D (popř. kat. E v odůvodněných případech) s jedním vnějším nástupištěm a dvěma hlavními přístupy od obce

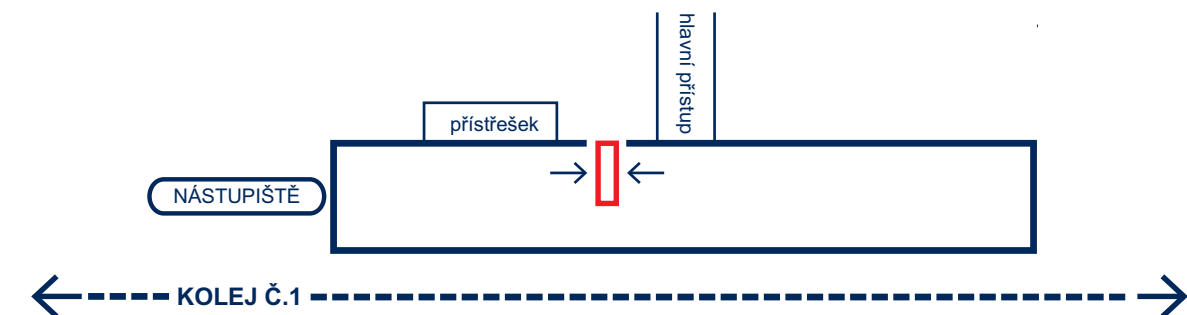


Legenda:

→  ←Nástupištní tabule oboustranná (umístěná mezi oběma přístupy, avšak bliže přístřešku)

Obr.7.20.1.3

Zastávka kat. D (popř. kat. E v odůvodněných případech) s jedním vnějším nástupištěm a jedním přístupem od obce vedeným k prostředku nástupiště



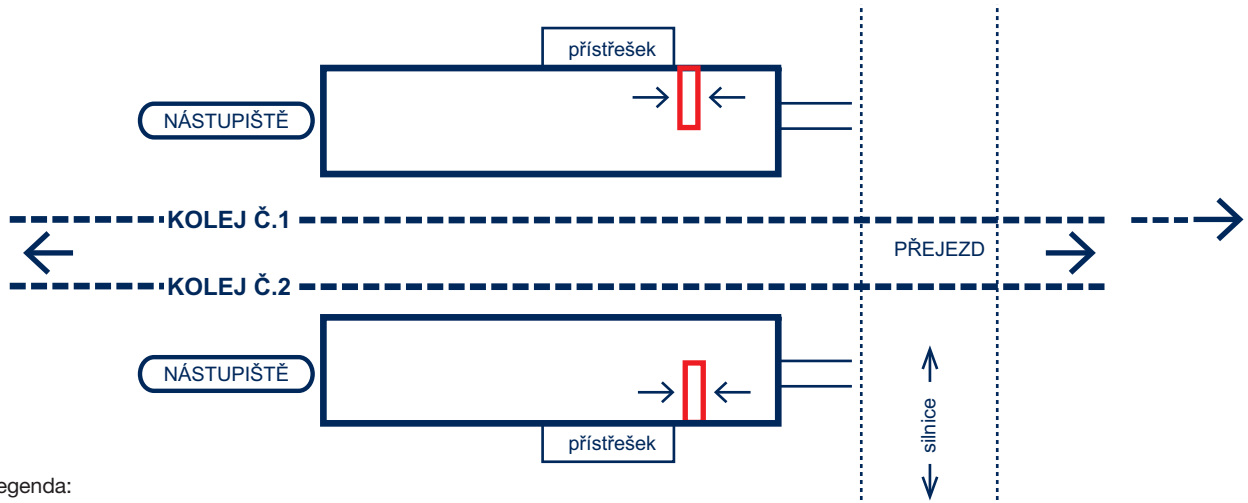
Legenda:

→  ←Nástupištní tabule oboustranná

7.20.2 ZASTÁVKY SE DVĚMA VNĚJŠÍMI NÁSTUPIŠTI

Obr. 7.20.2.1

Zastávka kat. D (popř. kat. E v odůvodněných případech) se dvěma vnějšími nástupišti a krátkým přístupem od přejezdu:



Legenda:

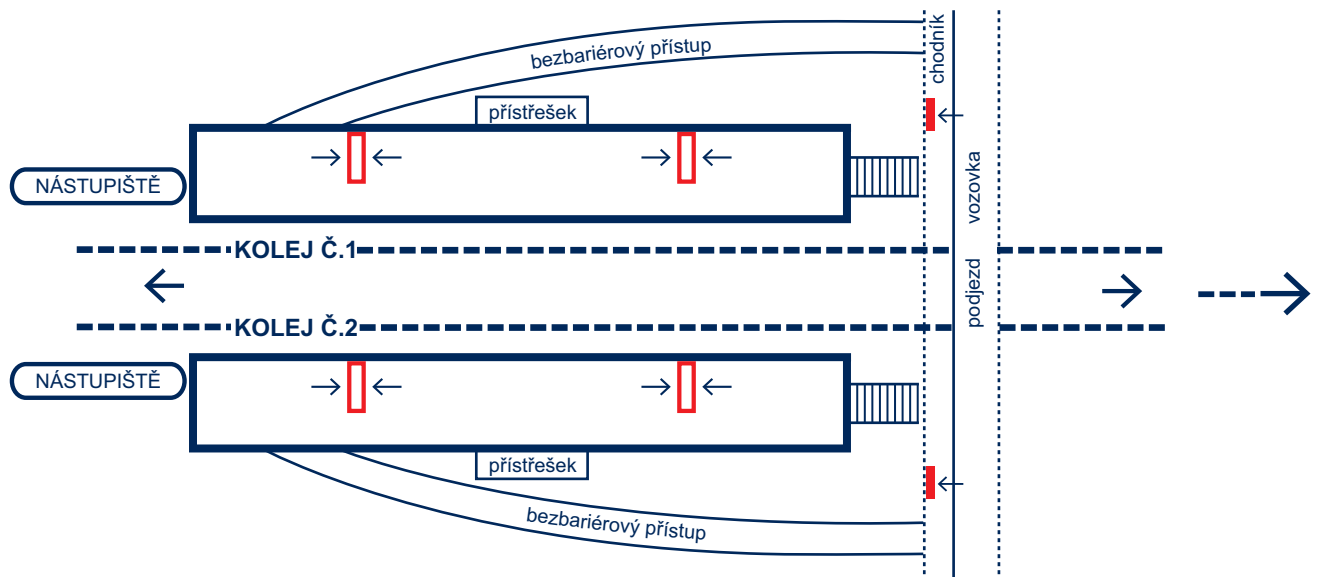
→ | ←Nástupištní tabule oboustranná

Pozn.č. 1: na přístupech k nástupišti jsou osazené modrobílé tabule orientačního systému o daných směrech jízdy.

Pozn.č. 2: v případě dlouhého přístupu od přejezdu se umísťují ještě odjezdový monitor (tabule) ve zkrácené verzi před přejezdem – vždy v místě rozhodování o dalším postupu ke konkrétnímu nástupišti (tzn. obdobně jako na obr. 7.20.2.2).

Obr.7.20.2.2

Zastávka kat. D (popř. kat. E v odůvodněných případech) se dvěma vnějšími nástupišti, se dvěma přístupy - přímým bariérovým přístupem po schodišti a dlouhým bezbariérovým přístupem



Legenda:

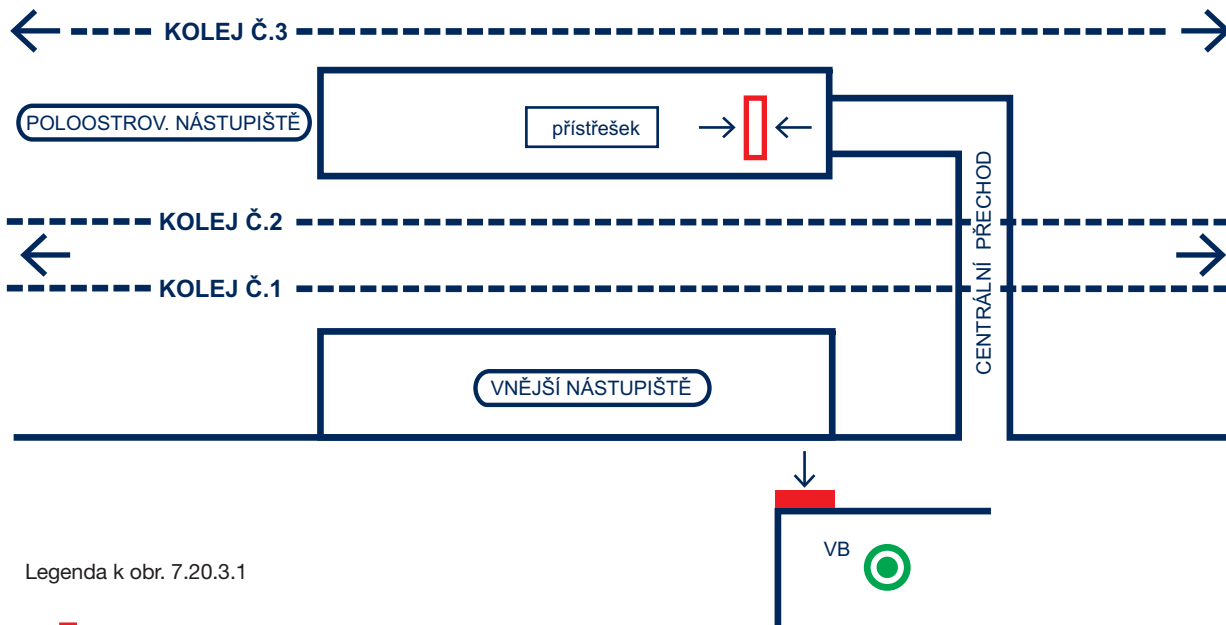
→ | ←Nástupištní tabule oboustranná (na nástupišti je 2x – vždy v blízkosti obou přístupů)

↓Odjezdový monitor (tabule) ve zkrácené verzi (na chodníku v místě rozhodování o dalším postupu cesty na nástupiště)




7.20.3 ŽELEZNIČNÍ STANICE S CENTRÁLNÍM PŘECHODEM

Obr.7.20.3.1

Stanice kat. D s nižší frekvencí cestujících (popř. kat. E) s jedním vnějším a jedním poloostrovním oboustranným nástupištěm

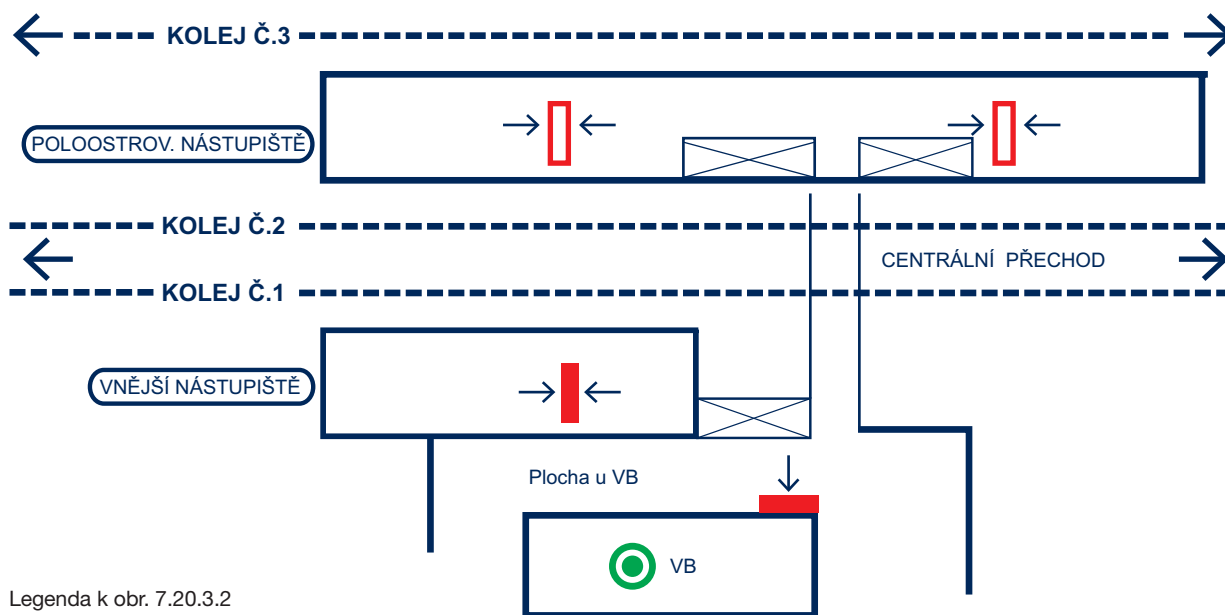


Legenda k obr. 7.20.3.1





-  ←Nástupištní tabule víceřádková oboustranná
- ↓ Odjezdový monitor (tabule) ve zkrácené verzi na fasádě výpravní budovy
- Odjezdový monitor ve zkrácené verzi v čekárně výpravní budovy (pozn.: ve stanicích kategorie D a E musí být jeho instalace podložena dostatečnou frekvencí cestujících a odsouhlasena gestorem předpisu)

Obr.7.20.3.2

Stanice s jedním vnějším a jedním poloostrovním oboustranným nástupištěm, kdy je veden centrální přechod doprostřed nástupiště – tj. hrana u koleje č.2 je přerušena (šikmé přístupové komunikace na obě strany od centrálního přechodu):



Legenda k obr. 7.20.3.2

-  ←Nástupištní tabule víceřádková oboustranná
-  ←Nástupištní tabule oboustranná
- ↓ Odjezdový monitor (tabule) ve zkrácené verzi na fasádě výpravní budovy
- Odjezdový monitor ve zkrácené verzi v čekárně výpravní budovy (pozn.: ve stanicích kategorie D a E musí být jeho instalace podložena dostatečnou frekvencí cestujících a odsouhlasena gestorem předpisu)

7.21 Informační systém jiných subjektů

Pravidla pro tvorbu informačních tabulí a monitorů jiných subjektů jsou obdobná jako pro tabule a monitory informačního systému Správy železnic. Konkrétní specifika umístování tabulí a monitorů jiných subjektů jsou popsána ve směrnici SŽ SM118, kap.6.

Informační systém jiných subjektů se umísťuje na samostatné tabule nebo monitory, které jsou tvarem i provedením konstrukce shodné s informačním systémem Správy železnic. Každá tabule nebo monitor jiných subjektů je označen na viditelném místě logem provozovatele. Na těchto tabulích a monitorech se zobrazují výhradně informace o neželezničních spojích. Podkladová barva zobrazovací části monitoru musí být výrazně odlišná od podkladové barvy informačního systému Správy železnic, aby nedocházelo k dezorientaci cestujících. Pro vyobrazení barevné odlišnosti na obrázcích 7.21.1b a 7.21.2 byla zvolena barva žlutá, která však není závazná. Při aplikaci barev pro informační systém jiných subjektů je nutné dodržet legislativní podmínku pro kontrast barev.

V případech, kdy je ve stanici pouze informační systém jiných subjektů (tj. není tam k dispozici informační systém z databáze

Správy železnic a informační systém je instalován a provozován jiným subjektem – např. objednatelem autobusové dopravy), lze použít tabuli kombinovanou, kdy část tabule či monitoru obsahuje informace o vlakových spojích (údaje poskytnuté z internetu) a druhou část tabule tvoří informační systém jiných subjektů. Tato tabule nebo monitor je výrazně oddělen (právě podbarvením zobrazovaných informací) z důvodů přehlednosti. V praxi to znamená, že část tabule bude podbarvena modře - informace z informačního systému Správy železnic - a druhá část bude odlišnou barvou - informace informačního systému jiných subjektů. Zobrazované informace z informačního systému Správy železnic podléhají pravidlům zobrazování na informačních tabulích a monitorech Správy železnic (písmo, vzhled, pořadí zobrazované informace apod.) dle tohoto manuálu.

Z důvodů specifičnosti a nejednotnosti zobrazovaných informací je nepřijatelné zobrazovaná data z informačního systému Správy železnic kombinovat po řádcích s informacemi informačních systémů jiných subjektů. Přípustná je tedy pouze varianta optického rozdělení tabule nebo monitoru do dvou podkladem barevně oddělených částí.


Povolené varianty řešení

Obr. 7.21.1a



|  ODJEZD / DEPARTURE /..... | | | | | | | 13:30 |
|--|------------------------|---------------|---------------|--------------------|-------------|-------------------|-------|
| Pravidelný Time | Očekávaný Estimated | Vlak Train | Linka Line | Cíl Destination | Přes Via | Kolej Platform | |
| 13:20 | 13:40 | Os 9834 ČD | S3 | Benešov | Čerčany | 6 A-B | |
|  13:50 | NEJEDE | Os 9836 ČD | S3 | Čerčany | Pyšely | 7 B-C | |
| 14:20 | | Os 9835 ČD | S3 | Benešov | Čerčany | 5 A-F | |
| 14:30 | 14:40 | Os 9837 ČD | S3 | Čerčany | Pyšely | 3 A-B | |

Běžící text - aktuální informace


Obr. 7.21.1b

|  ODJEZD | | | | | logo provozovatele |
|--|------|-------------|----------|------------|--------------------|
| linka | směr | čas odjezdu | zpoždění | stanoviště | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Obr. 7.21.2


|  ODJEZD / DEPARTURE /..... | | | | | | | 13:30 |
|--|------------------------|---------------|---------------|--------------------|-------------|-------------------|-------|
| Pravidelný Time | Očekávaný Estimated | Vlak Train | Linka Line | Cíl Destination | Přes Via | Kolej Platform | |
| 13:20 | 13:40 | Os 9834 ČD | S3 | Benešov | Čerčany | 6 A-B | |
|  13:50 | NEJEDE | Os 9836 ČD | S3 | Čerčany | Pyšely | 7 B-C | |
| 14:20 | | Os 9835 ČD | S3 | Benešov | Čerčany | 5 A-F | |
| 14:30 | 14:40 | Os 9837 ČD | S3 | Čerčany | Pyšely | 3 A-B | |

Běžící text - aktuální informace

|  AUTOBUSY logo provozovatele | | | | |
|---|------|-------------|----------|------------|
| linka | směr | čas odjezdu | zpoždění | stanoviště |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Zakázaná varianta řešení

Obr. 7.21.3

|  ODJEZD | | | | | | |
|---|----------|--------------|-----------------------|--------------------|-------------|--|
| pravidelný | aktuální | vlak | cíl | přes | kolej | |
| 10:20 | 10:25 | Os 9111 ČD | Stránčice | S2 Čelákovice | 2A-C | |
| 10:23 | | BUS 27043225 | Milovice | Ben. Vrutice | ST1 | |
| 10:42 | | BUS 432 | Milovice, Bal. | Milovice Tel. | ST1 | |
| 10:55 | | Os 9404 ČD | Praha Mas n. | S2 Čelákovice | 2A-D | |
| 11:02 | 11:05 | Os 9403 ČD | Milovice | S2 | 3A-C | |
| 11:07 | | BUS 661 | Česky Brod | Semice, Bříství | ST2 | |
| 11:15 | 11:30 | R 940 ČD | Praha hl. n. | R10 Praha Vysočany | 1A-D | |

7.22 Vzhledové a technické požadavky na podružné analogové hodiny

Vzhled hodin je jednotný. Na nástupišti mimo zastřešení se instalují hodiny v modrém čtvercovém poli dle vzoru na obr. 7.22.1 - vždy v kombinaci s nástupištními tabulemi na samostatném sloupku (viz sestava na obr. 7.9.3).

V budově a ve vhodných případech i na nástupištích pod zastřešením se instalují samostatné hodiny vsazené do kulatého obvodového pláště dle vzoru na obr. 7.22.2. Vhodné případy pro instalaci hodin v kulatém rámu na nástupišti pod zastřešením jsou ty, kde je dostatek prostoru na umístění těchto hodin při zajištění jejich plné viditelnosti současně s viditelností údajů na nástupištních tabulích. V běžných případech zastřešení nástupiště s jedním středovým sloupem, kdy viditelnost hodin není možné zajistit z důvodu jejich částečného zakrytí (např. středovým sloupem), se zde hodiny v kulatém rámu neinstalují. Tyto případy lze řešit přisazením hodin ve čtvercovém rámu k nástupištní informační tabuli - obdobně jako při řešení mimo zastřešení (viz obr. 7.9.3, 7.9.4). Rozměry čtvercového rámu hodin musí být pak přizpůsobeny výšce nástupištní informační tabule.

Pozn.: v případě, že se v nádražní budově nacházejí stávající historické hodiny, tyto nepodléhají uvedeným pravidlům a zůstávají zachovány.

Napájení osvětlení 230V jen v případě, že je požadováno podsvětlení hodin.

Napájení vteřinové ručky 230V.

Napájení minutového impulsu 24V z řídicích hodin.

V případě, že bude použit jiný typ řízení hodin, musí být systém schválen a odzkoušen dle platných předpisů.

Rám, hodinové a minutové ručky a čísla, čárky na ciferníku jsou modré RAL 5003.

Vteřinová ručka je hladká a u kořene má minimálně 9mm a svažuje se na 6mm. Barva vteřinové ručky je oranžová RAL 2009.

V případě, že hodiny budou větší a tudíž budou větší i ručky, pak se vteřinová ručka poměrově zvětšuje.

Na hodinách se zobrazuje symbol loga (tzn. bez textu Správa železnic) v oranžové barvě odstín RAL 2009.

Obr. 7.22.1 samostatné analogové hodiny umístěné mimo zastřešení – vždy v kombinaci s nástupištními tabulemi



Obr. 7.22.2 samostatné analogové hodiny umístěné pod zastřešením nástupiště nebo v budově

