

Urbanistické a architektonické řešení přestupních uzlů a terminálů kolejové dopravy

Patrik KOTAS

Ing. arch. Patrik KOTAS, Ateliér designu a architektury

Osobní železniční doprava a zejména železniční doprava ve městě již dávno nevytváří v rámci svých uzlů pouze stanice a zastávky v úzce provozně omezeném železničním úhlu pohledu, nýbrž postupně vznikají přestupní uzly a terminály vzájemně propojující různé dopravní subsystémy do jednoho urbanistického, architektonického a provozního celku.

V rámci postupně vznikajících integrovaných systémů regionální a městské dopravy tak postupně železnice získává novou a výraznou úlohu v podobě městské a příměstské intervalové dopravy. Takovéto pojetí železnice coby integrovaného prvku městské hromadné dopravy však často naráží na problém neexistence vhodných přestupních uzlů, které by byly situovány do urbanisticky důležitých lokalit a zároveň vytvářely přirozenou, krátkou a atraktivní přestupní vazbu na autobusy, trolejbusy, tramvaje a metro. Často se tak v podmínkách České republiky dostáváme do situace potřeby implantovat do existující železniční infrastruktury nové uzly. Má-li takovéto přestupní uzel dosáhnout obecných standard většiny zemí Evropské unie, pak zcela jistě nestačí vytvořit typizované peróny, zastřešit je „unifikovanou vlašťovkovou konstrukcí“, a s okolím propojit opět typovým schodištěm, rampičkou a chodníčkem. Naopak evropský ale i celosvětový vývoj jde směrem jiným – k vytváření atraktivních uzlů, majících svébytnou architektonickou podobu a garantovanou míru funkčního vybavení. Takto koncipované uzly vytvářejí v dané lokalitě vizuálně zřetelné a dobře zapamatovatelné objekty, které spoluvytvářejí orientační body ve městě a v krajině. Mírou vybavení i architektonickou podobou se tak stanice a zastávky městské a příměstské železnice dostávají na velice příbuznou úroveň se stanicemi metra, zejména pak se stanicemi povrchovými a nadzemními. Celá řada příkladů z Paříže, Londýna, Curychu, Amsterdamu a jiných měst je jednoznačným dokladem tohoto trendu. Navíc velice často dochází k cílenému provoznímu, organizačnímu, legislativnímu a technickému smazávání rozdílu mezi dopravou železniční, metrem a tramvajemi. Často tak dochází k odstraňování jednotného vymezení drážních ploch a perónů a naopak vznikají přestupní uzly s velice krátkou a atraktivní přestupní vazbou, např. se systémem přestupu hrana – hrana jakožto důsledek průpletového uspořádání stanice. U jedné hrany téhož nástupiště tak mohou zastavovat vlaky, u protilehlé hrany soupravy metra nebo rychlodrážní tramvaje. Odbavení cestujících potom probíhá ve společných vestibulech a halách s jednotným tarifním a informačním systémem. Zcela samostatnou kapacitu tvoří integrace různých kolejových subsystémů v jedné společné dopravní cestě. Příkladem mohou být v současnosti velice aktuální kombinace regionální železniční a tramvajové dopravy pod zkratkou TRAM TREIN, které již dosáhly mimořádných úspěchů např. v regionech měst Karlsruhe a Saarbrücken. V těchto případech se přestupní terminály redukuje ve většině případů do nácestných zastávek se společnou perónovou hranou a s případnou krátkou přestupní vazbou na navazující autobusy.

Co by mělo být společné všem nově navrhovaným a budovaným terminálům a přestupním uzlům ?

Vždy by měly plnit městotvornou a krajinotvornou funkci jakožto významná architektonická díla v urbanisticky významných lokalitách. Mělo by se tak navázat na dřívější tradici starých nádraží, mostů a tunelů, které harmonicky zapadaly do svého prostředí, nevytvářely pocit bariér a přitom patřily neodmyslitelně ke stylové tradici železničního stavitelství a architektury té které země.

Podají se na tuto tradici navázat i současnosti ? Doufejme, že ano. Příklady ze zahraničí ukazují, kudy vede cesta.