

# ÚLOHA NÁDRAŽÍ V OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ

Karel Hájek, Martin Jacura, Lukáš Týfa

## **Abstrakt:**

*Článek zevrubně popisuje stávající stav a požadavky na výpravní budovu železniční stanice (příp. na čekárnu zastávky) jako klíčovou součást systému veřejné hromadné dopravy.*

## 1. Úvod

Přestože jak platná česká i evropská dopravní politika, tak zásady trvale udržitelného rozvoje jednoznačně hovoří pro modernizaci a rozvoj železniční dopravní infrastruktury, stále má situace na tuzemské železniční síti daleko k optimálnímu stavu. S výjimkou modernizačních a optimalizačních staveb na národních tranzitních koridorech a racionalizačních akcí nedošlo doposud na železniční síti ve vlastnictví ČR k výraznějším úpravám, a to ani na většině tratí zařazených do evropského železničního systému ležících mimo koridory. Totéž platí i pro železniční stanice, zastávky a přestupní uzly veřejné hromadné dopravy (VHD), které pro cestujícího tvoří vstupní bránu do prostředku hromadné dopravy a spolu s poskytovanými službami, cestovní dobou a komfortem ve spojkách spoluvytvářejí jeho pohled na VHD jako systém umožňující přemístění mezi dvěma místy.

Z pohledu cestujícího (na rozdíl od provozovatele dráhy), nejsou výrazným přínosem ani tolik populární racionalizační projekty, které se, ke škodě věci, zaměřují výhradně na snížení počtu personálu zajišťujícího provozování dráhy a úpravy v dopravních spojkách nejvýše v odstranění zbytné infrastruktury. Cestující, nostalgicky vzpomínající na opečovávaná „vesnická nádražička“, tak nakonec mohou celou investici, jejímž důsledkem je opuštěná železniční stanice, uzavřená chátrající výpravní budova a zrušení veškerých služeb, vnímat jako změnu negativní.

## 2. Služby poskytované v železničních tarifních bodech

Poskytované služby a využití nemovitostí již nadbytečných z pohledu potřeb železnice je v ČR otázka velmi aktuální. Kromě prostor pro nástup a výstup patří mezi části zastávek a stanic, velmi citlivě vnímané cestující veřejností, právě prostory pro vyčkávání, odbavení a související služby. Ještě v nedávné minulosti se ve všech železničních stanicích a významnějších zastávkách nacházely osobní pokladna, zavazadlová pokladna, úschovna zavazadel, vytápěná čekárna a v tarifních bodech s vyšším obratem cestujících nechyběly doplňkové služby, počínaje trafikou a konče kupř. kadeřnictvím. V posledních letech nastal v situaci obrat způsobený sílícím tlakem na snižování nákladů na personál. Takřka všechny zastávky včetně těch na páteřních tratích jsou dnes komerčně neobsazeny, odbavení probíhá až ve vlaku. Výjimku tvoří buď zastávky s nadstandardním obratem tržeb (kupř. Chvaletice,

---

**Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.**, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů; Konviktská 20, Praha 1; e-mail: tyfa@fd.cvut.cz; osobní web: <http://www.fd.cvut.cz/personal/tyfa/>. Specializace na dopravní obsluhu území, vysokorychlostní tratě, geometrické parametry koleje a počítačové systémy na podporu konstruování.

**Ing. Martin Jacura**, ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů; Konviktská 20, Praha 1; e-mail: jacura@fd.cvut.cz. Specializace na dopravní obsluhu území, historii železniční dopravy, železniční provoz a řešení uzlů veřejné hromadné dopravy.

**Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.**, ČVUT v Praze Fakulta architektury, Ústav nauky o budovách; Thákurova 7, Praha 6; e-mail: karek@email.cz; osobní web: <http://www.arch.cz/karek>. Specializace na urbanismus, architekturu a design dopravních staveb.

Týnec nad Labem, Srbsko, Vysoké Mýto město) nebo zastávky, kde dopravní službu konající zaměstnanec (hlásky, hradla, závorářská stanoviště) má současně v pracovních povinnostech komerční odbavení (např. Čeperka).

Trend rušení výpravního oprávnění v osobní přepravě postihl rovněž železniční stanice s nízkým obrátem služeb, kde se nevyplatí zaměstnání osobního pokladníka a vybavení pokladny elektronickým výdejem jízdenek. Kdysi rozšířené propojení dopravních a komerčních povinností u výpravních menších stanic se stává minulostí v souvislosti s postupným přechodem na tzv. živou dopravní cestu (striktní oddělení provozování dráhy a drážní dopravy), a proto v posledních letech o osobní pokladnu a úschovnu zavazadel přišly např. žst. Libuň, Dlouhá Třebová nebo Svor. Mnohde je v době nepřítomnosti osobního pokladníka osobní pokladna uzavřena, byť zde koná službu dopravní zaměstnanec a dopravní kancelář sousedí s prostorem osobní pokladny (kupř. Libice nad Cidlinou). Rušení komerčních služeb bývá také důsledkem racionalizačních projektů, které spočívají především v centralizovaném řízení železničního provozu na ucelených traťových úsecích, a tak nejsou stanice obsazeny zaměstnancem ani provozovatelem dráhy, ani dopravce (např. Bezděz, Obrataň).

Protože chce železniční dopravce minimalizovat své náklady na výběr jízdného a s ohledem na výše zmíněné pomíjení synergického efektu provozování dráhy a drážní dopravy (zaměstnanec nebude řídit provoz a současně odbavovat cestující nebo dokonce nákladní přepravce), je snaha dopravce přejít při komerčním odbavení cestujících v co nejvyšší míře na samoobslužný prodej jízdenek a místenek. Tento způsob pořízení jízdních dokladů spočívá ve využití telefonu, internetu a automatů ve stanicích a zastávkách. V osobní železniční přepravě je tento způsob samoobslužného odbavení běžný např. ve skandinávských zemích a jeho podíl se zvětšuje kupř. i v sousedním Německu. Zatímco Češi již považují za běžné nákupy zboží nebo obstarání letenek na internetu a pořízení jízdenek na MHD v mincovních automatech a přijímají za své jízdenku na čipové kartě místo její klasické papírové podoby, tak obdobné způsoby získání jízdenky na vlak se zatím příliš velké oblibě netěší, a to i přes přiznání slevy na takovýto nákup. Příčin je možné nalézt více – například:

- Jestliže chybí kontakt s kvalifikovaným pracovníkem, odpadá možnost získat radu nejen o druhu a ceně jízdního dokladu, ale i souvisejících záležitostech cesty (spojení, zpoždění, přestupy apod.).
- Odbavení po telefonu nebo internetu vyžaduje od cestujícího plánování cesty s předstihem, což u velkého množství nepravidelných cest není zvykem (dojíždění studentů na víkend domů, návraty z výletů). Navíc při nákupu některých druhů jízdních dokladů tímto způsobem je kvůli zabránění jeho opakovanému použití nutné stejně vyzvednout na nádraží papírový doklad k zakoupenému jízdnému.
- Samoobslužné systémy vyžadují od cestujícího určitý čas navíc (aby zadal korektně všechny své požadavky na jízdní doklad), zvládnutí ovládnutí příslušné techniky (internetový obchod, automat) a klade na něj vyšší zodpovědnost za správnost celého odbavení (způsob placení, nutné doklady k jízdence – průkazy na slevu – a podmínky jejich platnosti, přesná trasa cesty – z ní se odvíjí cena zejm. při kilometrickém tarifu).

Zmíněné příčiny neochoty cestujících přejít na alternativní způsob svého odbavení je možné odstranit například doplněním automatů o možnost přímého zvukového spojení s komerčním centrem dopravce, kde cestující získá nejen informace o tarifu, ale i o aktuálním provozu (zpoždění). Takovéto zařízení funguje kupříkladu v pražském metru. Zvýšení finančního bonusu za použití samoobslužného odbavení by zajisté také zvýšilo jeho využití. Obzvláště v ČR je zásadní otázkou ničení pozemních objektů i vybavení (vč. automatů) vandaly, které je samozřejmě více pravděpodobné v neobsazeném tarifním bodě. Pokud tedy ve stanici nebo zastávce nebude sloužit žádný pracovník, je nutné upravit všechny konstrukce

tak, aby byly vůči ničení co nejvíce odolné, a zároveň je vhodné osadit takové místo kamerovým systémem s přenosem dat jednak k pracovníku provozovatele dráhy, a jednak k policii, příp. bezpečnostní agentuře.

### **3. Problematika rozsahu poskytovaných služeb**

Rušení obsazení tarifních bodů jakýmkoli zaměstnanci je pochopitelné z ekonomického pohledu, avšak přináší cestujícím řadu negativ v podobě uzavřených budov s pobytovými prostory v nich umístěnými (čekárna, vestibul), komplikované získání informací, neexistence úschovny zavazadel, chybějící WC apod. Zvláště v turisticky atraktivních lokalitách tak železnice jako systém nastavuje cestujícím nepřívětivou tvář. Odstrašujícím příkladem z pohledu péče o cestující je traťový úsek Bakov nad Jizerou – Česká lípa hl. n., na němž pro proběhnuvší racionalizaci zůstává obsazena pouze stanice Doksy, a to jen v omezeném časovém rozsahu. Mimo službu osobního pokladníka se cestujícímu k pobytu nabízí pouze zakrytá veranda, příp. nádražní restaurace nevalné kvality. V ostatních tarifních bodech tohoto úseku, s výjimkou zastávky Staré Splavy v době tzv. rekreačního léta, cestující vyčkávají na vlak bez jakýchkoli služeb a železnice se jim prezentuje zavřenými dveřmi chátrajících budov.

Rekreační přepravní proudy se vyznačují svojí vysokou nepravidelností a nárazovým zvyšováním poptávky po přepravě a právě tato skupina cestujících je velice citlivá na nabízené služby. Uzavřené a mnohdy i vybydlené budovy zastávek a stanic nejsou reprezentativní branou (hlavně při náhlé nepřízni počasí) ani pro železnici jako druhu veřejné dopravy, ani pro přilehlou obec či město. A je obecně známou a mlčky přecházenou realitou, že neobsazené budovy čeká obvykle velmi rychlá devastace. V kontrastu s projektem Českých drah „Živá nádraží“ se zvyšuje počet tarifních bodů, jež by se (řeceno s mírnou nadsázkou) mohly bez problémů zařadit do projektu „Nádraží mrtvá“. Pokud není pro železničního dopravce ekonomicky výhodné využívat objekty výpravních budov ve stanicích a čekárnách na zastávkách jen pro vlastní potřebu, nabízí se jejich využití k dlouhodobým pronájmům nebo k prodeji pokud možno s tím omezením, aby jejich následné využití mělo přínos pro uživatele železniční přepravy. V jejich prostorách pak mohou nalézt místo regionální informační kancelář (provozovaná místní samosprávou), občerstvení nebo pension. Jako vhodný příklad lze uvést dopravnu Černý Kříž, kde prostory nevyužívané čekárny a dopravní kanceláře našly uplatnění jako bufet a infocentrum „Pohádková dopravní kancelář“. Kupříkladu společnost Jindřichohradecké místní dráhy nevyužívané výpravní budovy svých drah přestavěla ve vlastní režii na penziony, které sama provozuje, což by mohlo být inspirací i pro jiné turisticky zajímavé lokality, než je Česká Kanada.

Jinou možností využití výpravní budovy nepotřebné pro železnici je pronájem prostor pro drobné obchody (trafika, občerstvení) a nájemci zaneš do smlouvy povinnost doplňkového prodeje jízdních dokladů. Lákavé řešení má však úskalí v odpovídajícím proškolení personálu z tarifu železničního dopravce, protože v opačném případě není zaručeno správné odbavení a dobrý úmysl se mění v množství nepříjemností způsobených cestujícímu. Nabízí se proto i opačný postup (zatím u nás nevyzkoušený), kdy komerční zaměstnanec železničního dopravce (alespoň v rekreační sezóně) poskytuje kromě přepravních služeb a doplňujících služeb např. v rozsahu současných ČD-center (turistické informace, informace o ubytování, prodej jízdenek navazující MHD, prodej upomínkových předmětů apod.) také například prodej občerstvení nebo denního tisku. Jelikož není v takovém případě možné zajistit přednost cestujících před ostatními zákazníky, tak pro dobrou pověst železnice nelze považovat tarifní bod za komerčně obsazený, a při nákupu jízdních dokladů ve vlaku nelze tedy účtovat manipulační přírůstek. V kontrastu s neustálým omezováním služeb pro cestující v tarifních bodech ve správě Českých drah, a. s., lze opět uvést

Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., které v době letní rekreační sezóny posilují rozsah služeb v nejvíce využívaných stanicích, jakými jsou Jindřichův Hradec, Nová Bystřice, Hůrky a Albeř.

České dráhy, a. s., jako vlastník pozemních objektů – výpravních budov a souvisejících pozemků v železničních stanicích, které leží na tratích v majetku státu, hledají cestu k jejich opravě a využití. Jednou z cest byl projekt „Živá nádraží“, jehož filosofie spočívala v nabídnutí budov soukromému subjektu, který po rekonstrukci nemovitosti dostane objekty bezúplatně k dalšímu pronajmutí na třicet let (kromě prostor nezbytných pro potřeby železniční dopravy a přepravy). Za ekonomicky zajímavé byly považovány objekty s průchodem nejméně 4 000 osob denně. Celý projekt „Živá nádraží“ zahrnoval více než šedesát stanic a spolupráce byla navázána v 19 lokalitách. Avšak v mnoha z nich už došlo nebo dochází k rozvázání smlouvy ze strany investorů, kteří zjistili, že návratnost investice je v příliš dlouhém časovém horizontu. V současnosti probíhají „oživovací projekty“ kupř. ve stanicích Praha hl. n., Mariánské Lázně, Karlovy Vary a Havlíčkův Brod.

#### 4. Služby a vybavení tarifních bodů v Německu

Inspirace v omezování obsazení tarifních bodů na české železnici zaměstnanci (jak bylo zmíněno v předchozí kapitole) pochází mimo jiné z Německa, kde jsou stanice rozděleny do šesti kategorií, jež vycházejí z průniku požadavků cestujících a ekonomických nákladů německé dráhy (DB AG). Dělení bylo provedeno dle těchto kritérií:

- počet cestujících a jejich poměr mezi místní a dálkovou dopravou (rozdílná doba pobytu cestujících v prostoru železnice)
- počet zastavení vlaků a poměr jejich kategorií (členění jen na vlaky místní a dálkové)
- funkce přípojů mezi místní a dálkovou dopravou, popř. v rámci místní nebo dálkové dopravy
- přítomnost různých druhů vlaků ve stanici – např. stanice s vysokou frekvencí regionální či městské dopravy
- počet obyvatel přilehlého sídla a místní specifika – např. turisticky významné místo, univerzitní nebo lázeňské město

Na základě uvedených kritérií byly stanice rozčleněny do šesti kategorií, jež uvádí tab. 1, včetně popisu rozsahu poskytovaných služeb pro cestující.

**Tab. 1** – Rozdělení stanic ve správě DB AG podle rozsahu poskytovaných služeb pro cestující

<b>Kategorie</b>	<b>Označení tarifního bodu</b> Charakteristika tarifního bodu
<b>1</b>	<b>Uzel dálkové dopravy</b> Vybavení 21 německých stanic této kategorie je srovnatelné s mezinárodním letištěm. V reprezentativních budovách ležících v centru velkých měst najdou cestující a návštěvníci nádraží veškeré služby spojené s železnicí. Nabídka je doplněna atraktivními obchody, přičemž je kladen důraz na osobní zákaznický servis. Příjemné prostředí je zajišťováno kvalitními materiály interiéru a dekoracemi.
<b>2</b>	<b>Důležitá stanice dálkové dopravy</b> Přes 60 stanic této kategorie je významným nástupním místem pro dálkovou dopravu nebo připojení velkých letišť. Jsou zde k dispozici všechny významné funkce a služby pro cestující. Je zajišťována péče o cestující pracovníky DB AG

	v době přepravní špičky. Vybavení a servis mají podobnou úroveň jako ve stanicích kategorie 1.
<b>3</b>	<b>Regionální uzel s možným zastavením vlaků dálkové dopravy</b> Do této kategorie patří především hlavní nádraží středně velkých měst. Ve výpravní budově naleznou cestující uspokojení svých běžných potřeb až do pozdních nočních hodin. Z finančních důvodů se na 250 stanicích kategorie 3 neprovozuje péče o zákazníky pracovníky DB AG.
<b>4</b>	<b>Frekventovaná stanice (uzel) místní dopravy</b> Do této kategorie náleží zhruba 600 stanic s frekventovanou regionální a městskou dopravou. Protože se stanice nacházejí většinou ve velkých městech a jejich spádových oblastech, je zde velký podíl pravidelně a často dojíždějících (tzv. pendlerů), kteří ve stanici pobývají jen krátkou dobu. Vybavení je srovnatelné s vybavením autobusových nádraží. Velký důraz je kladen na čistotu a bezpečnost.
<b>5</b>	<b>Důležitá stanice místní dopravy</b> Tato kategorie obsahuje stanice menších měst nebo městských částí, které jsou většinou využívány tzv. pendlery. Těchto zhruba 1 300 stanic je méně rušných, u vybavení je dbáno na odolnost proti vandalismu. Méně zde často znamená více, a proto je spíše než investování do nepotřebného vybavení dávána přednost výdajům na čištění a údržbu.
<b>6</b>	<b>Stanice místní dopravy</b> Přes 3 200 menších stanic leží většinou v řídko osídlených oblastech na místech s malým počtem cestujících a představují základní obsluhu v místní kolejové dopravě. Vybavení se omezuje jen na to nejnútnejší, což odpovídá očekávání cestujících. V mnoha nejmenších stanicích je vybavení srovnatelné s autobusovými zastávkami.

I na našem území by bylo vhodné stanovit standardy služeb poskytovaných cestujícím v zastávkách, stanicích a přestupních bodech VHD, a tedy i stanovit kritéria, podle kterých se dělení uskuteční. Autoři článku však důrazně varují před bezmyšlenkovitým kopírováním zahraničních příkladů bez zohlednění místních zvyklostí a reálií, které často místo zlepšení situace v celkovém výsledku spíše danému záměru uškodí. Například v současnosti jediným kritériem, které u Českých drah rozhoduje o obsazení tarifního bodu pokladníkem, je průměrná výše tržby za měsíc.

## **5. Stávající drážní budovy a jejich další využití pohledem architekta**

Při možném využití stávajících staveb v rámci modernizace dopravního systému je možno vycházet z několika základních aspektů.

Prvním, a často nejdůležitějším, je momentální technický stav. Stáří většiny pozemních budov, sloužících kolejové dopravě u nás, je kolem jednoho sta let, přičemž ani starší objekty nejsou nikterak výjimečné. Technický stav většiny z nich je pak vlivem nejrůznějších okolností, zejména náročného provozu a zanedbané údržby, velmi špatný – především kovové konstrukce jsou na samé hranici fyzické životnosti. Nahrazení takových objektů novostavbami ale nepředstavuje jednoznačně vhodné řešení, a to nejen z důvodů investiční a časové náročnosti. U konstrukcí a jednoúčelových staveb je technický stav, resp. dovršení fyzické životnosti, jednoznačným kritériem rozhodujícím buď o demolici s případnou následnou novostavbou, nebo o rekonstrukci.

Při změně technologie dopravního systému byly mnohé objekty zbaveny původní funkce, a staly se tak nepotřebnými, ale u víceúčelových staveb výpravních budov, administrativních budov, strážních domků apod. jsou možnosti jejich dalšího využití širší. Mnohé nádražní budovy mohou sloužit i přes své stáří nadále po důkladné modernizaci. Rozhodování o dalším osudu těchto objektů by mělo vycházet nejenom z posouzení okamžitého technického stavu na základě statického a stavebně-technického průzkumu, ale také ze stavebně historického průzkumu. Mnohé stavby mohou pod nánosem přestaveb skrývat zajímavé a dnes pro svou jedinečnost cenné konstrukční a stavebně-architektonické detaily. Posouzení vlastního stavu objektu musí být provázeno reálným zhodnocením schopnosti začlenění rekonstruované stavby do okolí – například možnosti využití objektů, nacházejících se uvnitř rozsáhlejších provozních areálů a dopravních ploch jsou ve většině případů velice omezené.

Při posuzování stávajícího stavu pozemních staveb kolejových dopravních systémů je nutné vzít v úvahu také aspekt možného využití stávajících budov v rámci vnímání celého systému dopravy a pro podporu firemní propagace. Celá oblast drážní architektury je jednou ze základních částí moderní architektury a stavitelství 19. a 20. století. Železnice byla od počátku chápána nejenom jako moderní dopravní prostředek, ale přeneseně také jako zosobnění rozvoje moderní techniky, a tedy celé společnosti. Právě zavedením či opominutím železnice byl jasně stanoven další rozvoj měst a regionů v moderní historii naší země. Nádražní budova byla vždy jasným a pevným orientačním bodem městského prostoru s funkcí koncentrace dopravy, a tím také dynamické složky urbanizovaného území a krajiny vůbec. Z tohoto pohledu je přes negativně působící přestavby v minulosti, absenci údržby a nevhodné využití v současnosti nádražní budova důležitým bodem v organismu města. Je nazírána jako personifikace komunikace a pohybu. Tuto skutečnost je proto nezbytné reflektovat v rámci posuzování její další existence. Dnes již vpravdě historické stavby mohou po své modernizaci a adaptaci pro uspokojení soudobých technických požadavků plnit nezanedbatelnou úlohu prostředníka, resp. pojítka s minulostí. Mohou jasně vyjadřovat kontinuitu historického vývoje, a tím přispívat ke zvýšení atraktivity dopravního systému jako celku pro jeho uživatele.

## **5.1 Možnosti přestavby dopravních staveb**

Přestavby stávajících dopravních objektů vycházejí ze dvou základních kritérií.

Prvním z nich je vyčerpání fyzické životnosti. Tyto přestavby jsou podmíněny technickým řešením a jsou mu výrazně podřízeny. Mnohé přestavby a stavební úpravy jsou součástí údržby a průběžného zvyšování technické úrovně dopravního systému.

Z architektonického hlediska jsou výraznější přestavby, jejichž podnětem je dovršení morální životnosti staveb. Tehdy je možno využít kvalitní stávající stavební fundus k vytvoření soudobého díla, splňujícího náročné požadavky na současné řešení – ať již dispoziční a typologické, či architektonické a výtvarné. Právě možnost cíleného využití stávající stavby nabízí jedinečné možnosti pro vytvoření originálního řešení. Také možnost výraznějších architektonických a stavebních zásahů do těchto budov není dostatečně využívána. Právě razantní změna vnějšího vzhledu budovy by umožňovala jednak skutečný kvalitativní posun v dispozičním a provozním uspořádání (např. vložení nové prosklené odbavovací haly) a zároveň výrazné zlepšení vizuálního vnímání celé stavby. To by vedlo k zamýšlenému vyjádření modernizace směrem k potenciálním cestujícím – zákazníkům při přijatelných investičních nákladech.

Sebedokonalejší technické řešení dopravního systému nemůže být úspěšně přijato cestující veřejností v případě, že z uživatelského hlediska nedojde k viditelnému kvalitativnímu zlepšení – navýšení cestovního komfortu. To se nejvýrazněji projevuje právě

na styku dopravního systému s okolím. Toto první místo kontaktu potenciálního uživatele s dopravním systémem je nejdůležitější pro utváření laického názoru na něj.

## 5.2 Nahrazení dožitých staveb novostavbou

Při budování novostavby jde většinou o náhradu stávajícího objektu z důvodu dosažení fyzické životnosti. V případě, kdy rovněž morální životnost stávající stavby byla dovršena, je třeba pro novostavbu najít koncepci splňující soudobé provozní požadavky. Potřebný rozsah a dispoziční uspořádání se stanoví na základě provozních, technologických a ekonomických údajů, vztažených pro výhledové období zpravidla dvaceti let, tj. do první generální opravy daného objektu. Samozřejmostí je respektování urbanistických a ekologických aspektů staveniště, zakotvených v územním plánu dané lokality.

Při budování dopravních systémů nových nebo komplexní modernizaci a rekonstrukci stávajících jsou navrhovány novostavby dopravních staveb ve větším rozsahu. V podstatě nový dopravní podsystém železniční dopravy představují vysokorychlostní tratě a právě na nich jsou budovány novostavby železničních stanic, které představují soudobý světový vrchol „drážního“ stavitelství. Jejich tvůrci jsou špičkoví architekti (např. Santiago Calatrava) a vlastní budovy jsou bez nadsázky konstrukčně stavebními a zejména architektonicko-uměleckými skvosty moderní architektury (např. žst. Lyon St. Exupery TGV). Rovněž stávající železniční tratě jsou při své modernizaci rozsáhle doplňovány novostavbami, zejména při zřizování nových stanic a zastávek.

Při zvažování celkového pojetí novostavby, bez ohledu na konkrétní dispozičně technologické požadavky, lze v zásadě vytyčit dva přístupy – řešení typové (opakovaný projekt, typizované detaily) a individuální. Přednosti nebo nedostatky obou možností jsou předmětem teoretických prací již od poloviny 19. století, kdy se objevily první projekty velkých nádraží, jejichž autoři se pokusili rozbít monotónnost a strohost klasicistních budov, používaných do té doby téměř bezvýhradně.

## 5.3 Atributy dopravních staveb

Moderní stavby a konstrukce v sobě přesto nesou jasnou pečeť dopravních staveb. Právě uplatnění některých elementárních atributů je umožňuje jasně zařadit již při prvním, jen zprostředkovaném kontaktu. Výrazná dynamika staveb a otevřený prostor jsou patrně dva nejzákladnější znaky, uplatňované již od konce 19. století. Dalšími atributy, které nejsou jednoznačně typickými znaky pouze u dopravních staveb, mohou být akcentovaný vstup, kontrast vertikály a horizontály hmotového řešení, rytmus členění a symetrie průčelí.

## 6. Literatura

- [1] *Die sechs Bahnhofskategorien* [online]. DB AG [cit. 12.11.2009]. Dostupný z WWW: <[https://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur\\_\\_schiene/personenbahnhofe/bahnhofskategorien/bahnhofs\\_\\_kategorien.html](https://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur__schiene/personenbahnhofe/bahnhofskategorien/bahnhofs__kategorien.html)>.
- [2] Jacura, M., Kohutka, R., Vachtl, M., Týfa, L. *Moderní trendy v dispozičních a provozních úpravách regionálních dopravních uzlů*. Vydání 1. ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Praha 2010. 341 stran + 4 přílohy. ISBN 978-80-01-04520-6.

## 7. Poděkování

Článek byl zpracován s podporou výzkumného záměru MSM 6840770043.