

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů

Katedra zahradní a krajinné architektury



**Česká zemědělská
univerzita v Praze**

Koncepce veřejného prostoru na železnici

Bakalářská práce

Tupikina Viktoriia

Zahradní a krajinařská architektura

Vedoucí práce: Ing. Jindřich Vaněk

© 2021 ČZU v Praze

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci «Koncepce veřejného prostoru na železnici» jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze 03.05.21

Tupikina Viktoriia

Poděkování

Ráda bych poděkovala Ing. Jindřichu Vaňkovi za cenné rady, nastavení správného směru, věcné připomínky a vstřícnost při konzultacích a vypracování bakalářské práce.

Koncepce veřejného prostoru na železnici

Souhrn:

Práce se zabývá výpravními budovami a zejména veřejným prostorem tvořeným v jejich okolí.

Obsah se skládá ze projektové části a rešerše ze čtyř kapitol: historie české železnice; historie železnice v zahraničí; železnice z hlediska krajinného rázu a památkové péče; nádraží, zastávky a výpravní budovy, veřejný prostor).

Nejprve v rešerši byla popsána historie české a zahraniční železnice, která postupně navazuje na střídavost samotných slohových proudů budov patřících železniční dráze. Dále bude provedené zamyšlení o perspektivě typizace, která se projevovala v plánech výpravních budov. Důležitou tematou taky je otázka dědictví.

Součástí práce byly zajištěny dobové pohlednice, fotografie příkladů z vlastního terénního průzkumu a rozbor historického uspořádání veřejného prostoru na železnici. V rámci popisu změn v dispozici, v barevnosti, mobiliáře, které se odehrávají během času, bude zhodnocen i stávající stav a jeho srovnání se zahraničím, zejména, Ruská, Německá a Rakouská.

Taky práce se zabývá pojmem „veřejný prostor“ a jeho specifikou v okolí výpravních budov s popsáním jeho požadavku, který bude navazovat na zhodnocení stávající stavu a jeho působení na veřejnost. Na konci bude definování zásad, kterými by se měl rozvoj a údržba ubírat. Na základě provedených analýz bylo definováno potřeby v hledání nového využití objektů, šetrném zacházení dědictvím, vrácením života na nádraží, zlepšením kvality zelených ploch a údržby.

Projektová část zahrnují v sebe „ideovou vizi“, jak může vypadat moderní nádraží, které se v souvislosti se současnými trendy využíváno jako muzeum. Pro projektovou část bylo zvoleno nádraží Loděnice, které se nachází na trati „Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun“. Jednou z koncepcí, je zavedení typizovaných prvků, které by se mohly využít v podobě mobiliáře, barevnosti, úpravy ploch a tak dále.

Klíčová slova: železnice, nádraží, veřejný prostor, typizace, dědictví.

Concept of public space on the railway stations

Summary:

The work deals with outbuildings and especially the public space formed in their surroundings.

The content consists of project parts and research from four chapters: the history of the Czech railway; the history of the railway abroad; the railway in terms of landscape and monument care; railway stations, stops and outbuildings, public space).

The history of the Czech and foreign railways was first described in the reshuffle, which gradually builds on the alternating nature of the very verse currents of the buildings belonging to the railway track. There will also be a reflection on the prospect of typing that was reflected in the plans for the legal buildings. The issue of inheritance is also an important topic.

The work included secured postcards, a photograph of examples from the field survey itself and an analysis of the historical layout of the public space on the railway. As part of the description of changes in available, in colours, mobiliaries that take place over time, the status quo and its comparison with foreign countries will also be assessed, in particular, Russian German and Austrian.

The work also deals with the concept of «public space» and its specificity around outbuildings, describing its requirement, which will follow the assessment of the status quo and its effect on the public. At the end there will be a definition of the principles that development and maintenance should follow. Based on the analyses carried out, needs were defined in the search for new uses of the premises, the gentle treatment of heritage, the return of life to the railway station, the improvement of the quality of green spaces and maintenance.

The project section includes an «ideas vision» of what a modern railway station can look like, which is used as a museum in connection with current trends. The Loděnice railway station, located on the line «Prague-Smíchov - Rudná u Praha - GUE», was chosen for the project part. One of the concepts is the introduction of typified elements that could be used in the form of mobiliary, colour, surface adjustment and so on.

Key words: railway, railway station, public space, typing, heritage.

Obsah

1. Úvod	5
2. Cíle práce	5
3. Literární rešerše	6
3.1 Historie české železnice	6
3.1.1 Koněspřežné dráhy.....	6
3.1.2 První parostrojní železnice	6
3.1.3 Státní dráhy	6
3.1.4 Období uhelných drah	7
3.1.5 Místní dráhy	7
3.1.6 Železnice ve dvacátém století.....	7
3.2 Historie železnice v zahraničí	8
3.2.1 Historie rakouské železnice.....	8
3.2.2 Historie ruské železnice.....	8
3.2.3 Historie německé železnice.....	8
3.3 Železnice z hlediska krajinného rázu a památkové péče	9
3.4 Nádraží, zastávky a výpravní budovy	9
3.4.1. Historický průzkum českých nádraží	9
3.4.2. Typizace.....	10
3.4.3 Typologie stanic, výpravních budov a nádraží	11
3.5 Veřejný prostor	12
3.5.1 Definice veřejného prostoru	12
3.5.2 Pravidla navrhování veřejného prostoru	12
3.5.3 Specifika veřejného prostoru okolí železničních stanic	13
3.5.4 Přednádraží, nástupiště, bezbariérové užívání, orientační systém	13
3.5.5 Historický vývoj přístupu k tvorbě a péči o veřejný prostor na železnici	14
3.5.6 Stávající stav	21
3.5.8 Bezpečí a problémy vandalismu.....	23
3.5.9 Zacházení s historickými objekty.....	23
3.5.10 Hodnocení stávajícího stavu a jeho působení na veřejnost	24
3.5.11 Výjimečné příklady	26
3.5.12 Zásady	27
4. Zhodnocení podkladových údajů	28
4.1 Loděnice	28
4.2 Nádraží Loděnice	28
4.3 Dendrologický průzkum	29
5. Projekt	30
5.1 Koncept	30
5.2 Stávající stav	31
5.2 Studie	32
5.3 Řez	33
5.4 Perspektiva	34
6. Diskuze	35
7. Závěr	35
8. Seznam literatury	36

1 Úvod

Železnice vždy vytvářely nové pohodlné podmínky pro život. Byly impulsem pro rozvoj ekonomiky, otevřely rychlejší přepravu zboží se zvýšenou poptávkou. Kolem železnic se stavěla nová města. (Bass 2017)

Součástí komplexu železnic jsou nádraží, výpravní budovy a stanice. Nádraží je ukázkou architektonické myšlenky, která vytvářela důležitou funkci v městském životě. Během století se měnila a odehrávala sociální scénérie; prostor byl rozdělen podle tříd, nádraží mělo funkci pro zábavu cestujících (Bass 2017).

Železniční stavby a veřejný prostor kolem mají svá specifika. Z jednoho hlediska výpravní budovy byly navrženy podle jedinečného projektu, který mohl být experimentální, jako ocelové haly zvýrazňující inženýrský pokrok. Z druhého hlediska typizované objekty, které měly svůj ráz. (Bass 2017). Mezitím se u nádraží rozkládaly reprezentativní veřejné parky, zatímco u malých stanic byly zahrádky, které měl na starost železniční personál.

V současné době je těžké, aby železnice mohly konkurovat automobilové dopravě, a tak je stále méně využívána. Velké železniční stanice jsou stále vizitkou města, byť ve stanicích lokálních tratí je vidět úpadek (Bečková 2009). Skutečností je, že při hospodaření s nemovitostí o demolici objektu rozhoduje místo pro rekonstrukci a hledání nového využití. Čekárny a výpravní budovy z období Rakousko - Uherska nahrazují typizované betonové, či ocelové přístřešky (Motýl 2020). To se týká i veřejného prostoru a péče.

Aby nezmizela historie i ráz místa, je třeba podporovat a mluvit o historickém dědictví železničních drah, proto je potřeba věnovat této tematice.

Práce začíná kapitolami o vývoji železnic České republiky a jiných států, další kapitoly budou navazovat na historický vývoj budov a veřejného prostoru železnic.

2 Cíle práce

Cílem této bakalářské práce je hodnocení historického vývoje veřejného prostoru v okolí železničních stanic s posuzováním stávajícího stavu a jeho vlivu na veřejnost. Práce budou doplňovat fotografie stanic, dobové pohlednice a plány České republiky a zahraničí. V rámci práce bude zamýšlení o perspektivě typizace a otázky dědictví. Dalším úkolem je definování principu budoucího rozvoje veřejného prostoru na nádraží a jakým směrem by se měla údržba ubírat. Také bude proveden názorový průzkum kompetentních osob.

3 Literární rešerše

3.1 Historie české železnice

3.1.1 Koněspřežné dráhy

Rozhodnutí o výstavbě koněspřežné dráhy se odehrálo kvůli vývoji ekonomiky, zejména pro nákladní dopravu, těžbu soli a přepravu dřeva (Borovcová 2016). Prvorozená evropská dráha vznikla coby náhradní řešení: koleje namísto plavebního kanálu (Schreier 2009). V roce 1924 císař František I. udělil privilegium F.A Gerstnerovi pro výstavbu dráhy, kterou realizovala c.k. první rakouská železniční společnost (Borovcová 2016).

Pravidelnou nákladní dopravu mezi Budějovicemi i Kerschbaumem zahájila společnost na konci roku 1828 mezi Lincem a Budějovicemi 1. srpna 1832. Povolení k přepravě osob společnost získala 10. května 1836.

K dráze patřily přepravní stanice (do území Česka spadají Holkov a Bujanov), strážní domky a výhybny. Na koněspřežných drahách se budovaly dřevěné stanice nebo se využívaly stávající objekty. V holkovské stanici se denně měnili koně dvojích osobních vlaků. Dvojice protijedoucích vlaků a nákladních vlaků zde každý den zůstaly přes noc. Vedle dráhy vznikají hostince, které mohly plnit funkce výpravních budov. Zájezdní hostinec měl kancelář, několik hostinských pokojů a stáje. V takovém uspořádání to fungovalo až do roku 1872, kdy se přestal využívat animální provoz (Krejčířík 2003).

Po ukončení trasy z Lince do Grumdeny se začaly budovat výpravní budovy a došlo k zahájení osobní dopravy. K českému území patří staniční budova v Bujanově (Krejčířík 2003). V následující době pražská železniční společnost zahájila provoz z Dejvic do Lán. Původní staniční budovu převzala Buštěhradská dráha, kde animální provoz skončil (Krejčířík 2003).

3.1.2 První parostrojní železnice



Obr. 1 Staniční budova v Bujanově Zdroj: (bujanov.cz)



Obr. 2 Vlak na lince Liverpool Manchester Zdroj: (warwickshirerailways.com)

„Systém kolej-vlak“ se stal důležitým bodem pro vývoj železnice, stejně jako vynález hnacího stroje (Krejčířík, 1990). Pak se začalo vynalézat vhodné řešení pro tento typ dopravy. Zkoumali se nové stroje na kolejnici a experimentovalo se s různými materiály. Nejprve Stephenson vyvinul litinové kolejnici, díky kterým byla jízda komfortnější. Poté vyvinul spojení kamenných kvádrů s kolejnici na dřevěných pražcích. V této době lokomotivní doprava sloužila jako nákladní. Pro přepravu osob se využívala koněspřežná

dráha (Krejčířík 1991). V Anglii začal parostrojní provoz. První tratí byla Stockton - Darlington. Díky Stephensonovu stroji byla zavedena osobní doprava mezi Liverpoolem do Manchesteru, která se stala prototypem moderní železnice (Borovcová 2012).

V tomto období na území ČR se veřejná doprava seskupovala na silniční provoz (Schreier 2009). Osobní dopravu činila koněspřežná dráha, která nebyla základem budoucí železniční sítě. V roce 1929 profesor F.X. Riepl zavedl návrh na stavbu železnice vedenou napříč Hamburskou monarchií začínající ve Vídni a pokračující přes Moravu, Slezsko a končící polskou hranicí. Severní dráha císaře Ferdinanda se budovala pro přepravu soli, obilí, dřeva a ostravského uhlí, jejíž spotřebu využívaly stroje (Borovcová 2012).

Pro vybudování železnic existovala praxe udělování privilegií. Ze začátku se vyskytovala myšlenka, že železnice nesmí stavět stát a že je stavba železnic záležitostí soukromých železničních společností. S nárůstem poptávky se stát rozhodoval, v jakých směrech bude budovat železnice (Borovcová 2016). Důležitou osobností, bez které nemohla parostrojní železnice na území monarchie stát, je S.M. Rothschild, který dostal privilegium ke stavbě železnice mezi Vídní a Bochní. Pak se směr změnil na Osvětim, s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy, a v roce 1847 z Bohumína až k pruské hranici (Borovcová 2012).

Stavba probíhala s dovážením anglických kolejnic a lokomotiv. Kvůli podmínkám privilegia (první míle by měla být ukončena během dvou let a trať během deseti let) se KFNB rozhodla o zavedení dřevěných mostů. První úsek trati byl dokončen roku 1838 mezi Floridsdorfem a Wagramem, pak se trať spojovala k Břeclavi přes řeku Dunaj, poté trať pokračovala k Uherskému Hradišti. V roce 1945 KFNB byla dokončena trať do Prahy (Borovcová 2012).

Společnost až po dosažení uvedených tratí v privilegiu neukončila svoji stavební činnost. V roce 1867 KFNB začalo budovat Moravskoslezskou severní dráhu (Krejčířík 2003) nazývanou se „Ferdinandka“. Přesto k „Ferdinandce“ patří ještě dvanáct lokálních tratí, které byly vybudovány podle zákona o Místních drahách. (Borovcová 2012)

3.1.3 Státní dráhy

Finanční krize společností uskutečněné kvůli vysokým nákladům vedly k zvýšenému počtu žádostí o úrokovou garanci. Názor o účasti státu se měnil ve dvorské kanceláři. Císař Ferdinand I. rozhodl o zastoupení do stavby železnic v roce 1841. Hlavním cílem jeho rozhodnutí bylo propojení všech provincií s Vídní, a v důsledku toho byly určeny základní směry: z Vídně přes Prahu do Drážďan, z Vídně přes Terstu, z Benátek přes Milán ke Comskému jezeru, a dále ve směru na Bavorsko. Císař také zavedl nový postup k železničním stavbám podle principu řádu, jednotnosti a pravidelnosti (Borovcová 2016).

Koncepci, která určila základní směry, a cíle klíčových státních tratí, zavedl C.F. Kübeck. Inženýři se snažili navrhovat nejlepší vedení tras terénem, které seřadili podle ekonomických zájmů a přírodních podmínek (Borovcová 2016).

První trať vedla z Prahy přes Třeboň a Tábor. Druhá trať směřovala do Prahy z východu a spojovala Budějovice, Písek a Beroun. Třetí trasa vede přes Znojmo, Jihlavu, Chotěboř, Čáslav a Český Brod. A čtvrtá navazuje na Ferdinandovu dráhu. (Schreier 2009)

3.1.4 Období uhelných drah

V 50. letech, kdy začala industrializace, bylo stále více potřeba uhlí. Z hlediska účelnosti a úspory se na našem území začaly budovat železnice s cílem těžby bílého a černého zлата. Železniční tratě spojovaly místa těžeb a průmyslová města (Krejčířík 1991).

Proto v různých částech Habsburské monarchie byly zavedeny uhelné železnice, které měly největší zisk. Součástí uhelných drah byly: Buštěhradská dráha, která spojovala Kladno a Kralupy, Brněnsko-rosická dráha, která spojovala Rosice u Brna a Brno - tato trať se pak stala součástí rakouské společnosti Státní dráhy, Ústecko-Teplická dráha, která byla napojena na trať Praha-Drážďany, rakouské společnosti Státní dráhy, Duchovsko-Podmokelská dráha, která spojovala severní Čechy a Prahu, a Pražsko-Duchcovská dráha.

3.1.5 Místní dráhy

Přetvářet dráhu pro přepravu osob nebylo zájmem železniční společnosti (Schreier 2009). 15. listopadu 1856 byla zahájena stavba třetí uhelné dráhy, která byla nazvána Ústecko - Teplická. Projekt vypracoval inženýr Werner. Tato dráha byla zahájena i s osobní přepravou (Krejčířík 1991).

Tímto začala preference pro osobní dopravu, v roce 1880 došlo k důležitému jevu v železniční historii vydáním zákonů o „Místních drahách“. Díky zákonu byly doplněny hlavní tratě lokálek. Tím se zlepšil hospodářský vývoj dotčených území. V rámci dekretu byly vyvedeny tratě do horských oblastí, které doposud nebyly železnicí dotčeny (Krejčířík 1991).

Další zákon, který podporoval trasování v místech s ekonomickým potenciálem, byl zemský zákon z roku 1892. Zákon zřizoval technickou jednotnost staveb a vozů (Krejčířík 1991). S tímto obdobím je spojena elektrifikace železnic. První provoz, který se uskutečnil na elektrifikované trati, byl Tábor-Bechyně. (Krejčířík 1991)

Železniční architekti Místních drah upřednostňovali výpravní budovy na hlavních tratích, na vedlejších došlo k jejich zjednodušení. Navzdory této praxi měla nádraží dobrou architektonickou působivost zejména v horských oblastech (Krejčířík 1991). Se zvýšenou frekvencí cestujících ve výpravních budovách vedlejších tratí došlo k jejich rozšiřování. Zpravidla se rozšiřovaly formou volně stojících objektů, nebo k přístavbám. (Krejčířík 1991)

3.1.6 Železnice ve dvacátém století

Další rozvoj železnic byl spojován s dějinami. Před světovou válkou došlo k zestátnění soukromých společností. Každá společnost na svých drahách používala různé typy kolejových sítí, z toho důvodu projektanti stáli před nesnadným úkolem jejich sjednocení (Krejčířík 1991). Přesto, v období první republiky byly v některých případech opouštěny kanony drážní architektury. Představitelem drážní architektury této doby byl Ing. Augustin Škudla, který ve svých projektech využíval prvky lidové architektury. Jeho práce se liší od ostatních použitím vysoké polovalbové konstrukce se štítem a třítaktovým uspořádáním (Krejčířík 1991).

Po válce došlo k rekonstrukci viaduktu a mostu z důvodu výměny lokomotivních strojů. Vyměňovaly se klenbové propustky na deskové konstrukce s použitím válcových nosníků (Krejčířík 1991).

Změnila se dopravní politika vůči rozvoji a definice dopravních směrů. Po vzniku ČSSR hlavní tratě směřovaly k Budapešti. Úkolem bylo rozšíření slovenských drah ve směru západ-východ, a propojení se západní částí republiky. (Krejčířík 1991)



Obr. 1 Nádraží Blatnice pod Svätým Antonínkem. Zdroj: (krasnecesko.cz)



Obr. 2 Nádraží Kamenice nad Lipou. Zdroj: (turistika.cz)

3.2 Historie železnice v zahraničí

3.2.1 Historie rakouské železnice

Dějiny České a Rakouské železnice mají společné kořeny. Začátek železniční historie byl spojen s zahájením provozu koněspřežné dráhy, velká část které se nachází na území ČR. Trať procházela od Lince do Českých Budějovic. Začátek parostrojní železnice spjat s Severní drahou císaře Ferdinanda, kde došlo ke vizualizaci velmi perspektivního návrhu spojit Viděn s Prahou, Bratislavou, Krakovem a tak dále. (Jelen 1987)

V roce 1848 byla zahájena stavba Jižní železnice, která vedla horní krajinou a spojila Viden Semmering a Triest. Trati Rakouska byly na těžko dostupných místech, což dělalo stavbu a provoz náročným. (Jelen 1987)

Rok 1841 je spojen s zahájením stavby drah spojující Viděn a okrají země. Byly pro tento účel zaváděny soukromé společnosti, které v roce 1877 byly zestátněny.

Západní dráha (Westbahn) má velký význam pro Rakousko; železniční koridor spojuje Viděn Salcburk, Innsbruck a Bregen. Trať byla poprvé zprovozněna v roce 1895. (Hájek 2012)

S pádem rakousko-uherské monarchie na začátku listopadu 1918 rakouské státní železnice přestaly existovat. Příslušné části sítě železnic a vozidel spadly do nových států. Po této události železnice Rakouská začíná fungovat jako německé a rakouské státní železnice, pak 1. dubna 1921 byly přejmenovány na Rakouské spolkové dráhy.

Po válce došlo ke rekonstrukci a opravě tratí, nakonec železniční dráhy byly zestátněny a pod státní kontrolou Rakouské Spolkové železnice (ÖBB), které fungují na území státu i dnes.

3.2.2 Historie ruské železnice

Před začátkem éry železnic v Rusku neexistovala jediná dopravní síť. Stavba drah byla záležitostí místních úřadů. Cestu přes rozvodí říčních systémů vybudovanou pro transport lodí po souši zajišťovaly voloky. Nákladní provoz na drahách Ruského impéria zajišťoval konvoj, s využitím síly koní. V zimě se jezdilo na saních a vlecích. (Vulfov 2016)

S myšlenkou vybudovat v Rusku železnice se obrátil k caru profesor z Vídeňské univerzity F.A. Gerstner. V následující době dostal privilegia s výjimkou, že dráha by měla fungovat celoročně, a proto rakouský inženýr navrhl šířku kolejí 1829 mm a násep s výškou 3 m. V roce 1837 byl zahájen provoz dráhy mezi Petrohradem a Carským selem. Dráha obsahovala i reprezentativní objekty jako „železniční divadlo“, restaurace a tak dále. Provoz dráhy mohl zvládnout těžké klimatické podmínky, a tím byl požadavek císaře splněn. Po této události se začala železniční síť v Rusku rozvíjet. (Broytman 2004)

V následujícím roce Nikolaj I. postavil mezi Petrohradem a Moskevsko - Nikolajevskem (Oktoberskem) železniční dráhu. Císař podle legendy narýsoval železniční spojení mezi dvěma největšími městy v zemi v souladu s čarou na mapě. Ve skutečnosti však spíše kopíroval komplexní reliéf terénu, kolem kterého linie prošla. Dráha tratí Petrohrad-Moskva, a následně téměř celá síť ruských železnic, měla pětimetrový rozchod. Slavnostní zahájení provozu proběhlo v roce 1851. (Wolmar 2013)

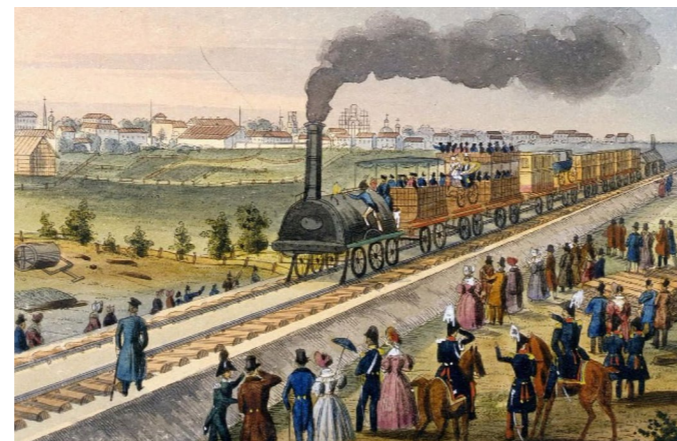
Po výstavbě petrohradské i moskevské železniční sítě byla postavena dráha Petrohrad-Varšava. Po zrušení nevolnictví v důsledku reformy v roce 1861 se lidé začali rychleji pohybovat. V těchto letech byly postaveny železnice Tiflis (1866-1872) (s přechodem ostruh kavkazského hřebene), a také železnice pokračovala ve Střední Asii. (Broytman 2004)

Velkou událostí v ruské historii byla výstavba Transsibiřské magistrály. Tato železnice dosáhla rekordního času výstavby. Velký význam měla pro hospodářský a civilizační rozvoj Sibiře. Kolem magistrály se rozvíjela města: stavěly se chrámy a nemocnice. Výstavba Transsibiřské magistrály začala v roce 1891 současně z Čeljabinsku přes Novonikolaevsk do Krasnojarsku a Irkutsku a z Vladivostoku do Chabarovsku. Doprava mezi Moskvou a Vladivostokem byla zahájena v roce 1903 po dokončení Čínsko – dálnévýchodní železnice. (Turek 2015)

Občanská válka ovlivňovala železniční dopravu, kvůli jejím záporným důsledkům byla provedena rekonstrukce zastaralých tratí. Zájem budování železnic byl na Sibiři, ve střední Asii a Kyrgyzstánu. Při první



Obr. 1 Kozáci Jermaka na Tahilském vlásku. Zdroj: (wikipedia.org)



Obr. 2 Příjezd prvního vlaku do Cárského sela. Autor: (Beggrov, 1840)

pětiletce se železnice elektrifikovala. (Turek 2015)

V půlce dvacátého století se začaly parní lokomotivy vyměňovat za diesellové a elektrické. Po přizpůsobení na tuto změnu, se začala železnice rozvíjet i na Uralu. (Turek 2015)

3.2.3 Historie německé železnice

První zmínka o „vozové dráze“ byla z 16. století. Ve své práci „De re metallica“ významný německý učenec Georgius Agricola zobrazuje vozík pojmenovaný „Hund“ s nefalšovanými koly běžícími na dřevěných prknech, který měl velkou popularitu v Evropě (Lee 1943).

Éra železnic začala se stavbou linky Nürnberg - Fürth v Bavorsku, při které byl zakoupen anglický stroj „Adler“, mezitím se v provozu používala síla koně. Nakonec tato linka nebyla však integrována (wikipedia.org).

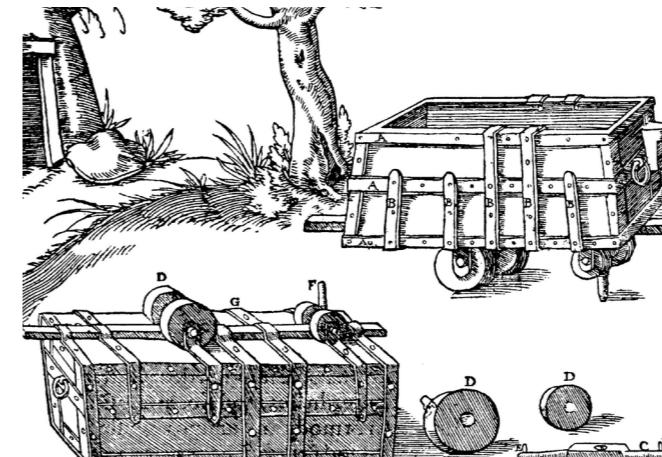
V roce 1833 Friedrich Lists podal návrh vybudovat železnice mezi Lipskem a Drážďany. Nakonec byla podle potřeb založena „Lipsko-drážďanská železniční společnost“. V roce 1839 došlo ke slavnostnímu zahájení provozu meziregionální linky Leipzig–Dresden (Berger 1980).

V roce 1871 došlo k zestátnění soukromých železnic jednotných osmi spolkových zemích. Samostatné železniční společnosti špatně kooperovaly, a proto v roce 1866 došlo k vytvoření Německého železničního spolku, který zaváděl jednotný tarif (Jelen 1987).

Jednou z renovací bylo zahájení dvanáctikilometrové městské dráhy v Berlíně, která se jmenuje S-Bahn. Městská dráha spojovala východ a západ, zahrnující čtyři významné stanice, které vedly do příměstských oblastí. Systém S-Bahn se začal uplatňovat ve velkoměstech (Jelen 1987).

Železnice, které patřily do jednotných německých zemí, začaly patřit Deutsche Reichsbahn, DR Úkolem bylo pečovat o veřejnou dopravu, která byla přetvořena na samostatně hospodářský podnik (Jelen 1987).

V roce 1946 došlo k rozdělení státu. Železniční doprava se měnila dvěma alternativními cestami. Během těchto let byla vidět konkurence s automobilovou dopravou v západní části Německa v době, kdy se ve východní části země více využívala železniční doprava. (wikipedia.org)



Obr. 3 Ilustrace s „De re metallica“ detail vozové dráhy. Zdroj: (Georgius Agricola 1556)



Obr. 4 Rekonstrukce stroje "Adler" Autor: (Magnus Gertkemper, 2008)

V roce 1994 se Německo „znovu“ sjednotilo, železniční dráhu začalo řídit „Deutsche Bahn“.

3.3 Železnice z hlediska krajinného rázu a památkové péče

Se začátkem industrializace se začala rozvíjet železniční síť, což vedlo k propojení továren s městem. Začalo se diskutovat o průmyslových vlivech průmyslových areálů a o pojetí estetických hodnot na krajinu (Borovcová 2016).

Železnice se zdála strukturou cizí se silným zásahem do krajiny. Během století se nakonec historická a estetická hodnota železnice začala brát v potaz. Objekty patřící k historickým železničním tratím jsou navrženy s ohledem na historii krajinné struktury. Železnice jsou v současné době nejen dopravním prostředkem, ale také objektem památkové ochrany (Kupka et al. 2018).

Plochy území, které patří železnici, lze přiřadit k termínu „Brownfield“ označující území či areál, který je nedostatečně využíván kvůli úpadku průmyslové, zemědělské a vojenské aktivity. Termín „Brownfield“ se začal používat na začátku 20. století při snížené frekvenci cestujících a nákladní dopravy. Úpadek zájmu cestujících byl zaznamenán kvůli velké vzdálenosti stanic od sídla, dále konkurenci s autobusovou a leteckou dopravou, jakožto levnější alternativy, a optimalizací velkých intervalů v jízdním řádu. (uzemi.eu)

Plochy spadající do železnic mohou mít také negativní vliv na krajinný ráz, jelikož mohou být obklopeny protihlukovými opatřeními vyskytujícími se u dopravních komunikací. Navzdory své ochranné funkci proti hluku slouží stěna jako bariéra a z estetického hlediska negativně ovlivňuje krajinu. (Merunková et al. 2014)

Touto otázkou se zabývala moskevská architektonická kancelář CITIZENSTUDIO, která svou prací ukázala dvě možnosti pro využití volných ploch, které zůstaly po železnici. První scénérie je výsledkem centralizace a opouštění od malých měst ve prospěch velkých, kde začíná problém s volnými plochami pro nemovitost. V první možnosti město roste vertikálně. Druhou scénérií je sakralizace, kde se město rozrůstá kolem železničních tratí. Autoři projektu si myslí, že v budoucnu se bude rozvíjet doprava i díky ní a vzdálenosti pak nebudou překážkou. (Pechenkina 2018)

Problémem nového využití Brownfieldu je, že některé části železnice jsou stále v provozu. V komplexním pojetí mohou vznikat kulturní a kreativní kláštery v plochách spadajících pod železnice.

Důležité je zvažovat kulturní a historickou hodnotu objektů, které mohou spadat do památkové péče.



Obr. 1 Pohlednice z roku 1908. Mrač.

Zdroj: (hrady-zrceniny.cz)



Obr. 2 Pohled na Mrač z kopce.

Zdroj: (archiv autorky, 2019)

Objekty se hodnotí podle jedinečnosti, stupně technického vývoje a zastoupení v rámci daného odvětví. Stavby jednotlivých tratí by měly být chápány jako jeden celek, protože byly stavěny podle samotného vývoje různými železničními společnostmi. Každá trať má jedinečný rys.

Předmětem památkové ochrany se stává objekt, ve kterém je vidět dobové proudy, nebo výpravní budovy uzlových stanic, které mají reprezentativní charakter. Co se týče typů projektů, hodnotí se jeden objekt z tratí. (Borovcová 2016)

3.4 Nádraží, zastávky a výpravní budovy

3.4.1 Historický průzkum českých nádraží

Na počátku 19.st. došlo k velké asanaci/bourání hradeb. Na místo hradeb se začaly stavět železnice, díky tomu se na sebe města napojila v určitém dráhovém spojení. Železnice využívala hodně místa, a proto se nejprve nacházela na okrajích území. Vzhledem k tomu, že se sídlo rozrůstalo, železnice získala centrální umístění. Nádraží se stala reprezentativními, byla v nich divadla, restaurace apod. (Šenberger et al. 2018) Nádražní restaurace byly součástí dispozice výpravní budovy, kde se využívala třicetiminutová přestávka na oběd během přestupu z vlaku na vlak (Musil 2005).

Postupně se charakter nádraží stal důležitou součástí města. Charakter nádraží se časem měnil, stejně jako samo prostorové uspořádání objektu. Ze začátku spadaly železniční budovy a objekty do klasicismu, který se vyskytoval ve formě poštovních budov podél carských silnic. Vzorem pro navrhování výpravních budov byly zkušenosti z koněspřežné dráhy, kde se kolem dvora hostince seskupovaly budovy spadající pod železnice. Po zřízení parostrojní přepravy se změnilo objekty na dílny a výtopy (Borovcová 2016).

Klasicistní sloh drážních budov se na konci 40. let 19. století vyměnil za romantismus, kde docházelo k interpretacím románského a středověkého slohu. Znakem romantismu byly sedlové střechy s řezbářskými štíty, které byly zdobeny vlasy. Rysem tohoto slohu bylo využití režného zdiva v detailech kopírující byzantský a severoitalský sloh. Na Buštěhradské dráze došlo mezitím k novému pojetí historismu, kde se projevovalo spojení renesance, byzantského slohu a italsko-románského slohu (Krejčířík 2003).

Historismus se přeměnil na novorenesanci. Zástupce tohoto slohu lze potkat na Rakouské severozápadní dráze a na výpravních budovách choceňské Společnosti státní dráhy. Tedy docházelo ke zjednodušování jednotlivých prvků, začalo se užívat patrových říms, okenních šambrán, rustiky a bosáží. (Krejčířík 2003)

Na začátku 20. století začaly tendence ke stvoření detailu staveb s výskytem kovu, skla a dřeva. Dekorativní prvky se proměňovaly s důrazem na účelnost a jednoduchost. Podle tohoto hlediska se měnily také povrchy. Moderními se staly hladké, strukturované omítky, které využívaly kamenu a režné cihly. (Krejčířík 2003) I přesto, že se v realizacích ještě vyskytoval historismus. Ornamenty, které byly charakteristické pro secesi (rostlinné motivy), se postupně vyměňovaly za geometrické tvary (Borovcová 2016). Začátek 20. století je spojen se secesním slohem, jehož vliv se architektonickému řešení nádraží nevyhnul. Secesní sloh v drážní architektuře měl hodně odpůrců, jelikož používal historizující prvky. Do nástupu moderny převažovala estetická stránka na úkor vnitřního uspořádání a účelnosti (Krejčířík 2003). V té době se také uplatňoval individualismus, který se projevoval opouštěním od typizace i drážního stylu. Došlo ke ztrátě indikace drážních objektů. (Borovcová 2016)

Polovina 20. století je známa jako období Funkcionalismu. Funkcionalističtí architekti se inspirovali čistotou skladbou ploch, plastikou objektů a materiálů. (Krejčířík 2003) Uspořádání nádraží se vztahovalo na centrální halu místo na původní dispozici, kde se čekárny rozdělovaly do tříd. (Borovcová 2016) Architekt

Josef Danda zformuloval teoretická pravidla osobní dopravy, kde podle bylo podle něj nádraží stále město-tvorným prvkem, a které ovlivňovalo městskou zástavbu. Veřejný prostor, který vzniknul kolem nádraží, byl obohacen travnatými plochami, plastikami a sochami. Samotná výpravná vznikala v hmotové kombinaci s horizontálou a vertikálou.



Obr. 1 Brněnská nádražní restaurace v době První republiky. Zdroj: (infofila.cz)
 Obr. 2 Rožtoky u Prahy. Secese s prvky lidové architektury. Zdroj: (archív autorky)
 Obr. 3 Mnichovice. Romantizmus. Zdroj: (archív autorky)
 Obr. 4 Praha Karlín. Historizmus. Zdroj: (archív autorky)
 Obr. 5 Praha Dejvice. neorenesance; klasicismus. Zdroj: (pamatkovykatalog.cz)
 Obr. 6 Nádraží v Pardubicích je dílem Josepha Dandy a Karla Řepy. Je příkladem funkcionalizmu. Zdroj: (pamatkovykatalog.cz)
 Obr. 7 Výpravní budova Grygov, je úkazkou typového projektu třídy IV. Tento typ se vyskytuje na lokálních drahach. Zdroj: (zpravy.aktualne.cz)

3.4.2 Typizace



Nástroj aplikující typizované vzory je široce známý v železničním světě. Původně typizace sice tak neuplatňovala jak v ostatních zemích, bylo zavedení sjednocujících detailů, ale každý projekt byl individualizován. Typizace se však stala populární v posledních desetiletích 19. století, kde se používaly detailní plány, až do návrhu a umístění nábytku (Krejčířík 2003).

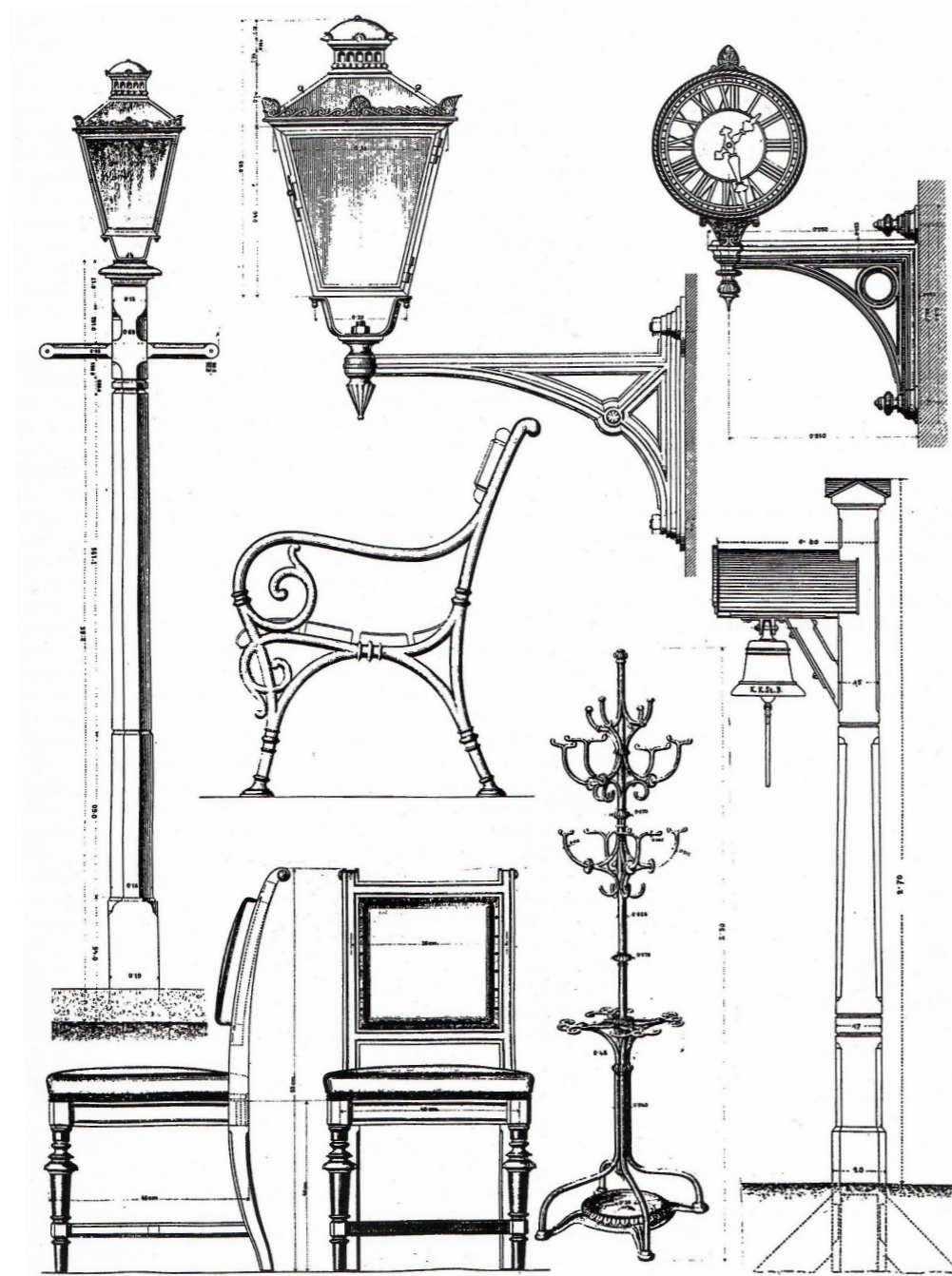
Společné rysy se aplikovaly na prvních lokomotivních dráhách. Jak známo z úkazu císaře Ferdinanda, výpravní budovy na Severní statní draze a Ferdinandce by měli navrhovat podle základních typů, rozdělených na třídy. Podstata byla i v ekonomické úspornosti z ohledu na racionalitu výstavby. Typizace zahrnovala i objekty přilehající k železnici jako vodárny a strážní domky (Borovcová 2016). Charakteristický vzhled výpravních budov, zajišťoval orientaci cestujícím a zrychlila se doba výstavby jednotlivých stanic (Borovcová 2016). I když nádraží stavěli podle společného rysu, zejména s použitím zjednodušených detailů, každá budova měla individuální projekt. (Krejčířík 2003)

Výstavba typových projektu na Ferdinandce spojeno s architektem Antonem Dachlerem, který navrhoval nádraží s použitím řezného zdiva. Řezné zdivo se uplatňovalo s přehlédnutím k místním podmínkám, ozdoba prvku se dělala s použitím lokálních materiálů. Dispozičně, je vidět spojování vestibulu s čekárnou III třídy, sjednocením čekárny I a II třídy do jedné místnosti. Bytová část, tradičně se nacházela v patře (Borovcová 2012). Typový projekt III třídy, zejména se vyskytuje na Moravskoslezských lokálkách prováděn ve dvou variacích: cihelný nebo kamenný šambrán se záklenky. Podle dispozičního uspořádání je vidět, že ve druhém patře byty mají společné příslušenství na chodbě; v přízemí ve vystupující části fasády se nacházel vestibul společně s čekárnou II a III třídy (Borovcová 2012).

Při rozkvětu typizace, v posledních desetiletích 19. století došlo k použití francouzských vzorů, to jest zavedení normalí, v podobě planu, kde je velice podrobně byly rozpracovány detaily, jako kaligrafie názvu stanic. V tomto případě, rozdíl byl pouze v názvu stanice.

Však nevíšichni společnosti aplikovali podrobnou typizace. Občas se stávalo při typizaci využití opakování předešlých projektu, jak to stali na dráze císaře Františka Josefa. Ovšem, Statní, v osmdesátých letech 19 st. Statní dráha začala zavádět důslednou typizace, která řešila i vnitřní prostory, jako dopravní kanceláře.

Navzdory této praxi, ve veřejnosti na konci 19 století došlo ke kritice typizace, že výpravní budovy by měly navrhovat s ohledem na řad, který převažuje v podstatném místě (Krejčířík 2003). Ve 20. století došlo k opouštění hromadné typizace, i když občas stavby se projektovali podle ní. Ačkoli, diskuse o „správnosti typizace“ nepřestala existovat.



Obr. 1 Mobiliiář, který se používal při typizace. Zdroj: (archív ČD)

Nějaké společné rysy se začali projevovat nejenom v drážní architektuře. Vliv obecné typizace se začal objevovat všude a rozrůstají oblasti které nelze jednoznačně popsat a zapomenout. To projevuje v okrajových územích, kde jsou častěji vyskytují stejná obchodní centra, stejné budovy, zastávky a tak dále (Hnilička 2012).

3.4.3 Typologie stanic, výpravních budov a nádraží

Provoz limitovaný přímým vedením kolejí určil i tři základní typy uspořádání budov stanic: hlavové, průjezdné a ostrovní (Borovcová 2016).

U hlavového typu končí koleje ve stanici. Budovy jsou seskupeny kolem hlavní koleje v několika



Obr. 1 Železniční stanice Crown Street v Liverpoolu Zdroj: (Amberlay books)

Obr. 2 Schéma hlavového uspořádání. Masarykovo nádraží . Zdroj: (iprpraha.cz) Úprava: autorka

Obr. 3 Prototyp průjezdného nádraží. Smíchovské nádraží . Zdroj: (iprpraha.cz) Úprava: autorka

Obr. 4 Prototyp Ostrovního uspořádání. Ústí nad Orlicí . Zdroj: (mapy.cz) Úprava: autorka

formách: kolmo ke kolejím, podkovovitě, po stranách kolejí, u novodobých forem s jazykovými nástupišti vybíhajícími od kolmo situované výpravy (Borovcová 2016).

Nejdůležitější prostory pro cestující a vstup do nádraží z města jsou umístěny dopředu hlavového typu nádraží. Pod kanceláře a služby jsou situované boční prostory (Yavein 1938).

Za prototyp průjezdného nádraží je obecně považována železniční stanice Crown Street v Liverpoolu v Anglii postavená v roce 1830. Patrová výpravní budova stála na jedné straně kolejí, kterou kryla široká sedlová střecha. Postupně došlo k rozmístění staveb, které Anglie neznala - výpravní budova na jedné straně a naproti ní v ose provozní budova (Borovcová 2016).

První stanice měly těsné, přitom přehledné a jednotné uspořádání objektů (Borovcová 2016).

Při navrhování velkých průjezdných nádraží je nutné, aby výšková úroveň stezky ležela buď výše, nebo pod přilehlým územím (Yavein 1938).

Ostrovní uspořádání vzniklo až v následující vývojové etapě, protože souviselo s připojením dalších tratí. Budova situovaná mezi kolejemi umožňovala oboustranný provoz, kde přestupující cestující nemuseli přecházet trať (Borovcová 2016).

Ostrovní uspořádání výrazně přibližuje výpravní budovu k vlakům a umožňuje přístup osobních vlaků k hlavním nástupištím v obou směrech (Yavein 1938).

První stanice měly těsné, přitom přehledné a jednotné uspořádání objektů (Borovcová 2016).

Prostory stanic mají mezi sebou obvykle několik funkcí, například na stanicích s malým počtem cestujících je typická jedna společná místnost, která slouží jako vestibul a čekárna. Vedle této haly je situována služební místnost, jejíž část vyčnívá pod pokladnu, která je propojena s osobním valem přepážkou pro prodej vstupenek. (Yavein 1938)

Všechny stanice neměly stejnou rozlohu. V historii bylo pro úspornost navrženo rozdělení stanic podle tříd:

- Stanice I. třídy měly reprezentativní charakter a zvláštní postavení, jejich součástí totiž byly i hlavní dílny.
- Stanice II. třídy už byly v porovnání se stanicemi I. třídy menší a obsahovaly vodárnu s čerpadlem, a dílny pro opravu vozů a remízu.
- III. třída měla dvě čekárny pro cestující, vodárnu, dílnu a byty pro strojvedoucí.
- Prostý vzhled měly stanice IV. třídy, které obsahovaly čekárnu, pokladnu, vodárnu a byty.
- Nejjednoduššími stanicemi byly stanice V. třídy.

Dle normy TNŽ 73 4955 rozsah stanice ovlivňuje její návaznost na komunikace, charakter osídlení a s třídami podle frekvence cestujících:

- zastávky (obsazené, neobsazené),
- stanice s malou špičkovou frekvencí - do 500 cest. /hod.,
- stanice se střední špičkovou frekvencí - do 1000 cest. /hod.,
- stanice s velkou špičkovou frekvencí - do 1500 cest. /hod.,
- stanice s mimořádnou špičkovou frekvencí - nad 1500 cest./hod.

3.5 Veřejný prostor

3.5.1 Definice veřejného prostoru

Veřejný prostor a prostranství jsou plochy (náměstí, ulice, parky), které jsou otevřeny pro veřejnost. Termín „veřejný prostor“ se využívá především jako označení fyzického prostředí, které na rozdíl od veřejného prostranství může mít nejen funkci exteriéru, ale zahrnovat v sobě vnitrobloky a interiéry vnitřních prostor budov. Veřejný prostor je definován také jako „nehmotné rovinné prostředí zahrnující vztahy, myšlenky, děje a média“. Pojem „veřejný prostor“ může být vymezen jako celek či kontinuum (Melková, et al. 2014).

Veřejný prostor je důležitou součástí města ovlivňující blahobyt občanů. Na tvorbu veřejného prostranství se vztahují pravidla, normy a doporučení.

Kratochvil (2015) rozděluje pojem „veřejný prostor“ na tři kategorie:

- První zdůrazňuje roli veřejného prostoru jako místo, kde se život jedince může potkávat s ostatními a kde individuum je součástí širšího celku – obce.
- Do druhé kategorie spadají analýzy popisující činnosti, které se odehrávají ve veřejném prostoru a v jejich vlastnostech.
- Třetí kategorie popisuje architektonické ztvárnění veřejného prostoru a odraz tvůrčích principů, což zahrnuje sociální smysl, aktivní náplň a fyzickou podobu. Veřejný prostor je kvalitní v případě, že v sobě zahrnuje jednotlivé principy.

3.5.2 Pravidla navrhování veřejného prostoru

V teorii veřejného prostoru, resp. veřejného prostranství, se většinou dává důraz na poměry (veřejné/ neveřejné), (zastavěné/nezastavěné) a (zpevněné/nezpevněné). U poměru veřejného/neveřejného v kontextu přístupnosti může docházet k omezení režimu časového, polohového či činnostního. U poměru «zastavěného/nezastavěného» jde zase o zastavěné neveřejné plochy a zastavěný veřejný prostor. Přesto veřejný prostor může mít částečně zastavěný i veřejný prostor, tedy může obsahovat budovy občanské vybavenosti. U poměru zpevněného/nezpevněného jde o vztah přírodních a permeabilních míst a míst pokrytých propustnými materiály. (Jehlík 2018)

Jedním z důležitých poměrů ovlivňujících kvalitu místa je vztah veřejného a soukromého prostoru, přičemž správný poměr by měl být 70:30, jejíž menší část je pro veřejné plochy. Pokud je na daném území poměr prokázán, dojde k přibývání prostoru s využitím volby a výběru, především v kontextu vlastnictví. (Hnilička 2012)

Podle Jehlíka (2018) je pro navrhování veřejného prostoru potřeba «poznat jeho budoucí režim, odvodit jeho typologii a nalézt jeho přiměřenou skladbu». Skladba veřejného prostoru je vyjádřena v prostorovém vzorci lokality a umístěním od centra. Formu ovlivňuje způsob užívání a děje, které se v tomto prostoru odehrávají.

Při projektování je důležité vycházet z okolí, které definuje veřejný prostor, tedy z architektonického průčelí, kvality a uspořádání topografické plochy. Návrh by měl mít srozumitelnou kompoziční jednotu a držet řád. Taky je důležité nezapomínat na funkční role, užití estetiky s mírou a kumulovat jednotlivosti. U využití soch a uměleckých objektů je třeba dbát na racionálnost (Kratochvil 2015).

Každé místo vzniká ze souhrnu času a nákladů, které je třeba posuzovat podle historické a estetické hodnoty - dodržovat a podporovat nejlepší části. Postup realizace je odlišný v případě, jestli dané prostranství již existuje. Nezbytnou součástí při návrhu je hodnotit proporční a materiálovou kvalitu prvků a neodstraňovat to, co neodpovídá z hlediska současného trendu v designu. Odstranění objektů ze stávajícího stavu může vést ke zvýšení nákladů. (Cejpková et al. 2019)

Jan Gehl ve svých publikacích (2012) propaguje cestu otevřených hranic mezi městem a budovami, integraci různých městských funkcí, zabezpečení městského prostoru pro chodce a cyklisty k vytvoření podmínek pro větší setrvání ve městě.

Úspěšným veřejným prostranstvím je místo, kde je vidět velké množství lidí preferujících trávit svůj volný čas venku. Gehl (2012) rozděluje způsob setrvání lidí ve městě na aktivity nezbytné, volitelné a společenské. Volitelné aktivity se odehrávají v blízkém prostoru a po splnění určitých podmínek jako jsou viditelnost, bezpečnost, atraktivita a «měkkých hranice» mezi veřejným a soukromým prostorem. (Gehl 2012)

Venkovní prostor se stává kvalitním, pokud projektant rozumí „lidským smyslům“, a jestli je prostor přizpůsoben člověku. Například pohyb člověka je omezen na 5 kilometrů za hodinu, člověk se dívá horizontálně a jeho zrak je přizpůsoben vzdálenosti týkající se komunikace (intimní - 0 - 45 cm; osobní – 45 - 120 cm; společenské 1,2 - 3,7 m; veřejné 3,7 m a více). Při stání se člověk raději nachází v průčelí, protože je tam lepší možnost pozorování. Ve stoje je lepší zůstat ve stínu a opřít se. Pro sezení je potřeba mít mobiliář pečlivě umístěný, sedadlo musí být přizpůsobeno pohodlnému vstávání a tak dále. (Gehl 2000)

3.5.3 Specifika veřejného prostoru okolí železničních stanic

Veřejný prostor na železnici je důležitou složkou sídla a disponuje množstvím vazeb. Často na tomto místě převládá priorita dopravního řešení, která ohrožuje kvalitu veřejného prostoru, sjednocuje a typizuje prostředí. Proto, parkoviště a komunikace kolem dopravních staveb nutně navrhovat citlivě k okolní zástavbě (Cejpková et al. 2019). Člověk, necítí bezpečně v prostoru, kde je velké množství dopravy a neexistuje priorita chůze. Taky ve veřejném prostoru na nádraží odehrával určitý akční scénář, kde člověk musel stat, čekat, kupovat a dlouho nezdržovat.

Takže, na veřejném prostoru na nádraží převažují technické podmínky, které musí splnovat požadavky na funkčnost, bezudržbovost, bezpečnost, a na samotný provoz železnice. Ovšem je důležitá architektonická stvářenost místa. V současnosti tí sloužky by měli kombinovat.

Taky ve veřejném prostoru na nádraží odehrával určitý akční scénář, kde člověk musel stat, čekat, kupovat a dlouho nezdržovat.

3.5.4 Přednádraží, nástupiště, bezbariérové užívání, orientační systém

Železniční stanice se prostorově rozděluje na přednádraží, výpravní budovu a nástupiště. Tyto plochy jsou z hlediska majetkové příslušnosti rozdílné. Přednádraží patří většinou městu, napříč tomu nástupiště a výpravní budovu řídí Správa železnic.



Obr. 1 Zonování železniční stanice. Zdroj: (<https://www.geoportalpraha.cz/>). Úprava: (autorka)

Přednádraží je jedním z významných veřejných prostorů z hlediska urbanistické struktury tvořící „bránu do města“, čímž není jen součástí dopravní stavby. Přednádraží společně s výpravní budovou má velmi významnou architektonickou hodnotu. (Novotný et al. 2017)

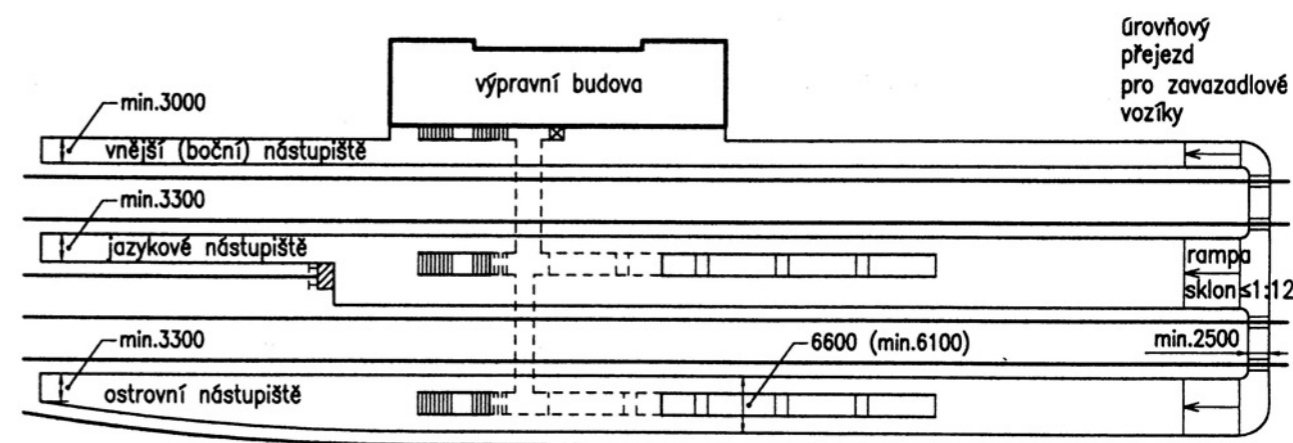
Přednádraží tvoří jeden celek s výpravní budovou. Organizace cestujících začíná od okamžiku, kdy se městský proud připojí před nádražím k náměstí. Nejprve se cesta lidí směřujících do nádraží odděluje od celoměstského pohybu, pak se chodci rozptylují podle účelu cestování (příjezd a odjezd, regionální a

dálkové směry). (Yavein 1938)

Novotný et al. (2017) rozděluje samotné přednádraží z hlediska návazností na komunikace na:

- Hlavový přednádražní prostor, kde se vytváří větší rozptylové a komunikační plochy.
- Průjezdny přednádražní prostor s oddělením tranzitní dopravy, kde lze zmenšit délky přístupných vazeb, a zároveň je potřeba zvýšit bezpečí cestujících vůči dopravě.
- Průjezdny přednádražní prostor bez oddělení tranzitní dopravy, který je typický pro malé stanice, lze zmenšit délkami přístupných vazeb.
- Přednádražní prostor v jedné úrovni s kolejištěm s mimoúrovňovým přístupem na kolejiště.
- Přednádražní prostor v jedné úrovni s kolejištěm.
- Přednádražní prostor pod úrovní kolejiště.
- Přednádražní prostor nad úrovní kolejiště.

Součástí přednádražního prostoru by měly být kvalitně zorganizované pobytové plochy se vzrostlými stromy a hodnotným orientačním systémem. Avšak velké množství travnatých ploch a keřových skupin může vést ke shromažďování odpadků. Je důležité navrhovat tyto plochy s prioritou pěších zón, s eliminováním dopravy a využitím zklidňujících prvků a opatření. Nezbytná je také vazba na záchytná parkoviště P+R (park + ride) a K+R (kiss and ride) sloužící pro krátkodobé zastavení. (Novotný et al. 2017)



Obr. 2 Schéma umístění nástupišť. Zdroj: (honzikovylvlacky.cz)

Nástupiště je konstrukce sloužící pro nástup a výstup cestujících z vozidla. Je součástí železniční stanice, kde se uskutečňuje krátkodobé čekání. Nástupiště obsahuje čekárny, nástupní přístřešek, varovný pás a plochy k sezení. Na nástupiště musí navazovat lávky či podchody, mělo by být přístupné z více stran a mělo by mít volný prostor, aby nedocházelo ke shromažďování cestujících (Lingqvist et al. 2018).

Kubát (1998) rozděluje nástupiště:

Podle přístupu:

- mimoúrovňová s přístupem cestujících mimo úroveň kolejí pomocí podchodu či lávky
- úrovňová s přístupem cestujících na úrovni kolejí (sypané a s pevnou hranou)

Podle počtu nástupních hran:

- jednostranná s jednou nástupní hranou
- oboustranná s nástupními hranami po obou stranách

Podle jejich řešení nebo umístění na:

- ostrovní – oboustranné mimoúrovňové nástupiště

- jazykové – prodloužená část mimoúrovňového nástupiště
- vnější (boční) – jednostranné nástupiště na vnější straně krajní koleje.

Zřízení nástupiště se řídí normou ČSN 73 4959 (734959).2009. Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a na vlečkách. Norma se používá pro stavbu nových nástupišť, nástupištních přístřešků a u rekonstrukce dokončené stavby, kde může dojít ke zvýšení, prodloužení a rozšíření nástupišť a nástupištních přístřešků. Norma vyznačuje nejvyšší výšku nástupiště, a to 550 mm nad úroveň koleje. Nástupní hrana tohoto typu se nachází ve vzdálenosti 1670 mm (v oblouku až 1680 mm) od osy koleje. Pokud je poloměr oblouku menší než 300 metrů, výška nástupiště nesmí překročit 380 mm. (Fridrich 2009)

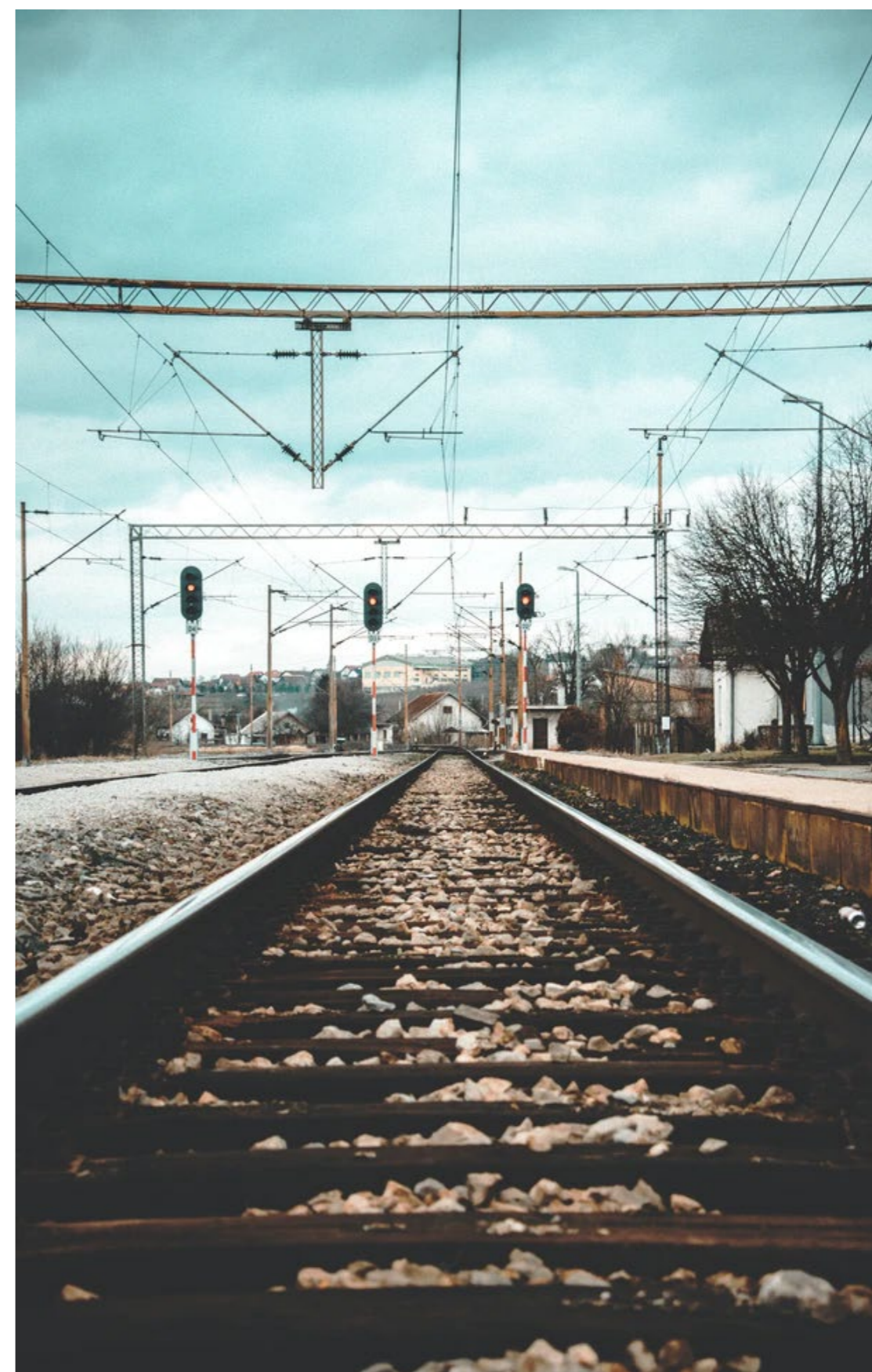
Délku nástupiště ovlivňují samotné dopravní prostředky, a tím je potřeba některé nástupiště přizpůsobit do 600 mm v případě, že tam zastavují mezinárodní vlaky. (Herinek 2014). Například standardní výška nástupiště v Rusku je 1,1 m, v Německu je to 750 mm.

Smítková (2018) popisuje konstrukci nástupišť:

- Sudop, kde nástupní zídky se kombinují s konzolovými nástupními zídkami.
- Typu „L“, s nástupištní zídkou (prefabrikát typu „L“) a navazující zpevněnou plochou.
- Typu „H“, bez konzolových desek a s protiskluzovou nášlapnou plochou.
- Tisher, tvořené z prefabrikovaných zídek.
- UMSTEIGER - PLUS 2000, kde se železobetonové nástupní desky kombinují s protiskluzovou úpravou a vlepovanými dlaždicemi hmatného pásu.

Součástí požadavku, vztahujícího se na prostor okolo železničních stanic a na samotnou výpravní budovu, je bezbariérové užívání. Proto je důležité, aby šířka komunikace či nástupiště byly přizpůsobeny komfortnímu pohybu hendikepovaných osob, aby byly vybaveny vodícími liniemi, signálními pásy, varovnými pásy, hmatovou informací, aby byl dodržován vizuální kontrast vůči překážkám, a aby bylo vybaveno bezbariérovou rampou či výtahem (Šestaková & Lupač 2010). Pro parkování je třeba dbát na nejbližší umístění parkovacího stání hendikepované osoby s ohledem na cíl cesty. Samotné stání by mělo být umístěno ve výšce chodníku. (Melková et al. 2014)

Nezbytnou částí veřejného prostoru na nádraží je orientační systém, který má funkci pomoci cestujícím v navigaci, zvýšit informovanost cestujících formou prvků s akustickými výstupy pro nevidomé, informačními panely a dalšími prvky. Informační systém by měl být zpracován pro každou stanicí a s integrací městského systému dané obce. (Novotný et al.2017)



3.5.5 Historický vývoj přístupu k tvorbě a péči o veřejný prostor na železnici

Železniční architekti koněspřežné dráhy čerpali inspirace ze chodu pošty, ve které se dělá výměna koní. Hostinec, sloužící jako přijímací budova zpravidla byl oplocen a zahrnoval v sebe potřebné dle provozu objekty jako stáje, sklady, kovárny (Borovcová 2012).

Při zřizování parostrojní železnice, projektanti museli adaptovat pro lokomotivní provoz a nahrazovat kolářství dílnami; začali se budovat vodárny. Už v roce 1838 existoval spis, podle kterých se zřizovali nádraží. Podstatou bylo zřízení místností pro odbavování cestujících, oddělení jejich pohybových tras zakázáním přecházení přes koleje, zajištění přístupných remíz, dílen, vodáren a tak dále. Plochu stanice obklopoval plot, přes bránu kterého přejížděl vlak (Borovcová 2012).

Samotná scénérie pohybu cestujících obecně se začínala přednádražím, což platilo pomalé a velké výpravní budovy. Přednádraží obsahuje příjezdní komunikace, které jsou propojeny se vstupem do budovy, pak scénérie pokračovala dále: přes vestibul do čekárny I, II, třídy nebo do dělnické čekárny. Dělníci vstupovali do ní z venku a zpravidla přístup byl časově omezeny (Krejčířík 2003).

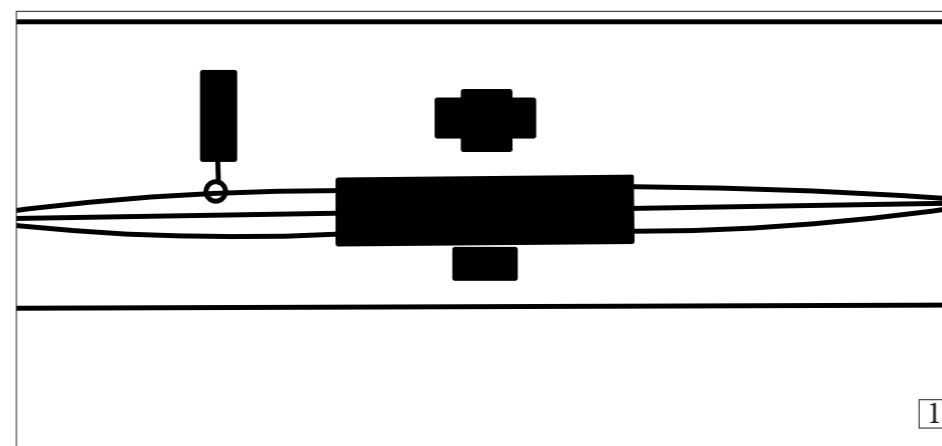
Na této etapě stavby železnic, uspořádání převládalo hlavové a průjezdné. U hlavového objekty se rozkládají kolem kolejí, naopak u průjezdného souběžně s kolejí (Borovcová 2012).

V 50 letech 19 století se začalo zdvoukolejnění tratí a tím rozšiřování stanic; nástupištní haly se změnil na pultové přístřešky. Samotná výpravní budova už netvoří komplex, speciální objekty se rozmisťují samostatně (Borovcová 2012).

U malých stanic mohou se vyskytovat malé parčíky. Je to znázorněno na obrázku níže. Prvky zeleně mohli mít formu volnou nebo pravidelnou.

- Obr. 1 Stanice Hodonín. Zdroj: (Krejčířík, 2003 + úprava autorka)
- Obr. 2 Stanice Hodonín při parostrojní železnice. Zdroj: (Krejčířík, 2003 + úprava autorka)
- Obr. 3 Schéma stanice Hevlín. Zdroj: (kubickap parabola.wz.cz)
- Obr. 4 Schéma stanice Hevlín. Zdroj: (kubickap parabola.wz.cz)
- Obr. 5 Uprostřed parčíku je vidět znázornění studny. Zdroj: (Národní archiv Praha a koridory.cz)
- Obr. 5 Volná cesta i pravidelná nádražního parčíku Zdroj: (Národní archiv Praha a koridory.cz)

Hodonín

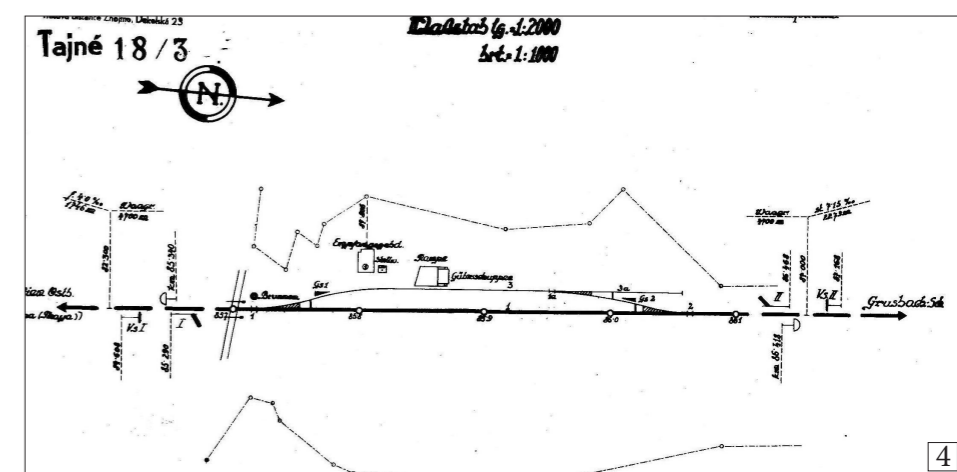
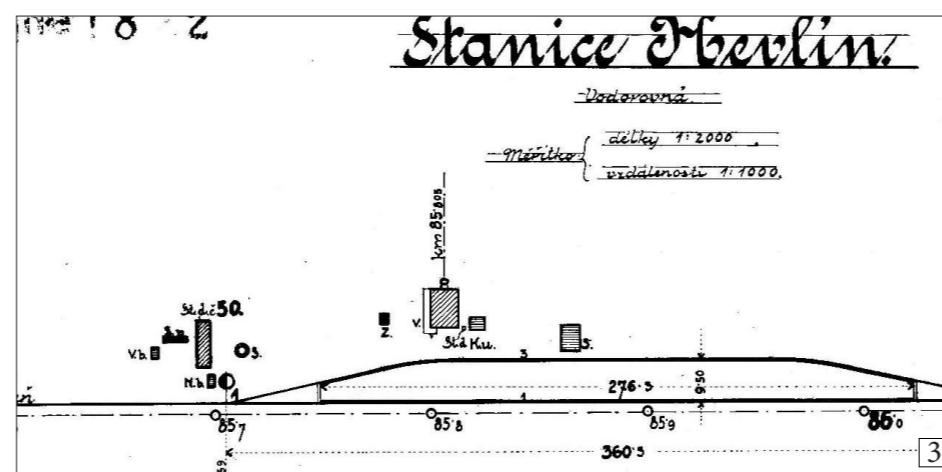


Na nádraží Hodonín nacházející na okraji města bylo vyřešeno postavit pro členy císařské rodiny dlouhou nástupištní halu. Naproti výpravní budovy se nacházela lokomotivní remíza a vodárna. Kvůli zvýšenému počtu cestujících na konci 19 století, bylo navržena stavba nové výpravní budovy, mezera mezi starou a novou budovou sloužila jako východ z nástupiště (Krejčířík 2003).

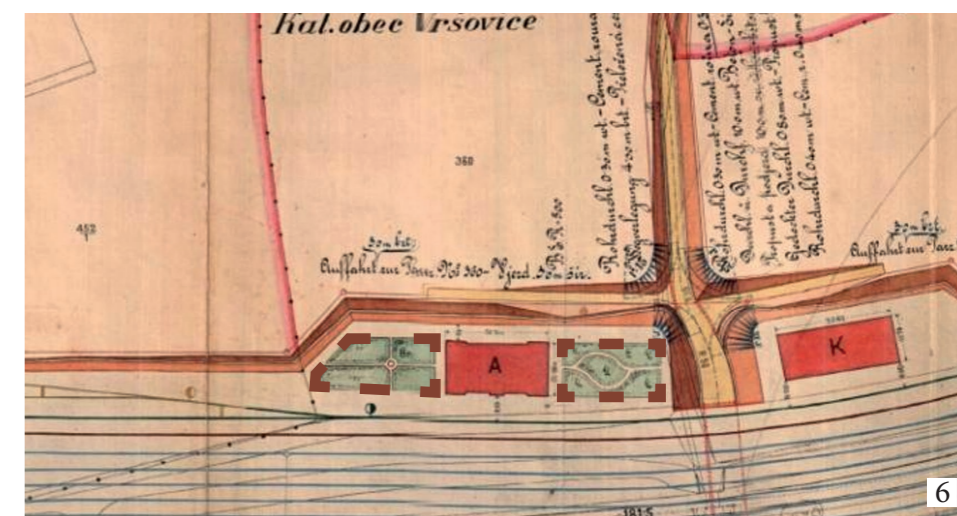
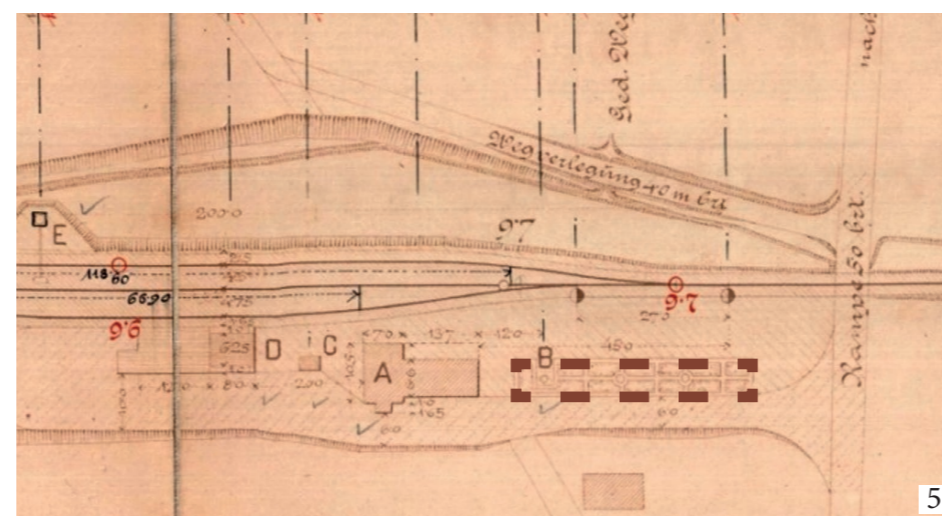
Úspořádání 19. st.



Hevlín



Zajímavým objektem stanice je typizovaný záchodek, který se nacházel vedle levé strany budovy (Borovcová 2016). Podle situačního schématu uspořádání stanice bylo vedeno dvěma staničními kolejemi. Ve pravé straně od výpravní se nacházela zvonková návěst, skladiště uhlí a stavědlový kozlík. Pak součástí stanice byl strážní domek (Beňák 2009).



Česko:19. st.

Nádražní park sloužil stejnou reprezentativní roli jako samotná výpravní budova. Parky u nádraží se navrhovali s velkou péčí, s ohledem na dopravu a toky cestujících.

Oproti tomu menší stanice byly na starosti zaměstnanců, jako iniciativa pro reprezentace.

Zeleň na malých nádražích se vyskytovala v podobě stromořadí, které se navazovalo na loubi a bylo jakési prvky zajišťující stín, zvyšující příjemné trvání venku. Totiž, plnilo funkci nastupních přístřešku.

Taky se vyskytovaly malé produkční zahrady. Záhradky většinou byli odděleny dřevěným plotem a nacházeli z boku stanice. Záhony vypadaly ve formě pravidelného partéru, rovnoběžně pokračující kompoziční křivku koleji. Záhon taky mohl být rozmístěn mezi zabradlí a výpravní budovou.

Materiály zabradlí se vysílaly kovová či dřevěná a plnily bezpeční funkce a rozdělovaly

prostor před nástupištěm. Při velkých událostech a zahájení slavnostních cest císaře bylo zvykem zdobit stanice. Barevnost stanic odpovídala materialum a harmonistocký působila vůči krajině.

Obr. 1 . Park u nádraží císaře Františka Josefa v Praze. Zdroj: (wikipedia.org)

Obr. 2 Nádražní park.. Zdroj: (fotohistorie.cz)

Obr. 3 Příklad lávky přes koleje.Stanice Všenory. Zdroj: (mistopis.eu)

Obr.4 Lávka přes koleje.Tady je zajímavá cestní síť. Mnichovice. Zdroj: (mnichovice.cz)

Obr.5 Stanice Davle má typizovanou budovu, dřevěné skladiště, a vodárnu a záhradu.(pacifikem.cz)

Obr. 6 Zajímavá kombinace stromořadí a pravidelného nádražního parčíku. (pacifikem.cz)

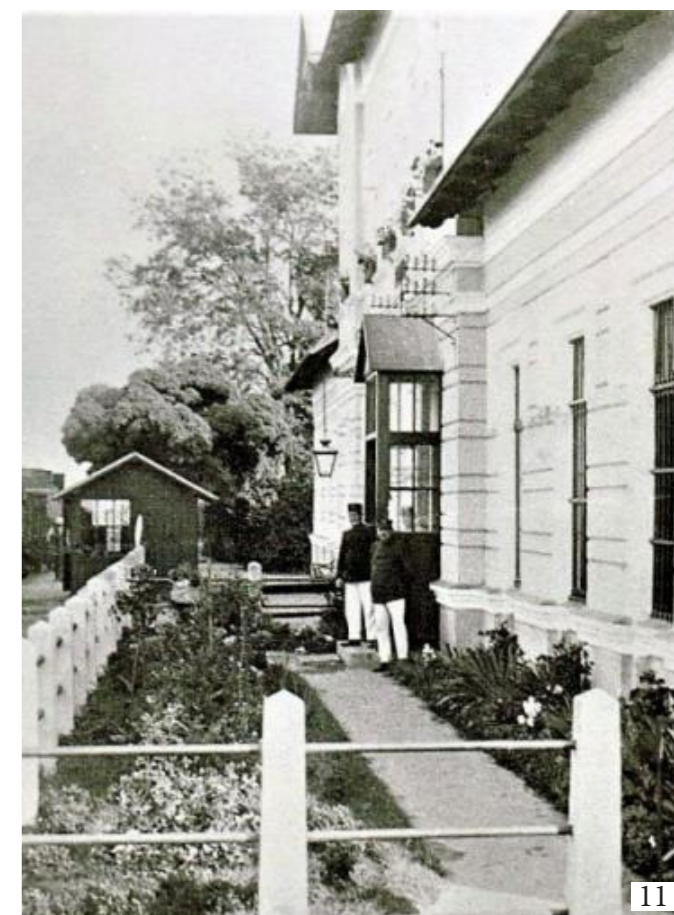
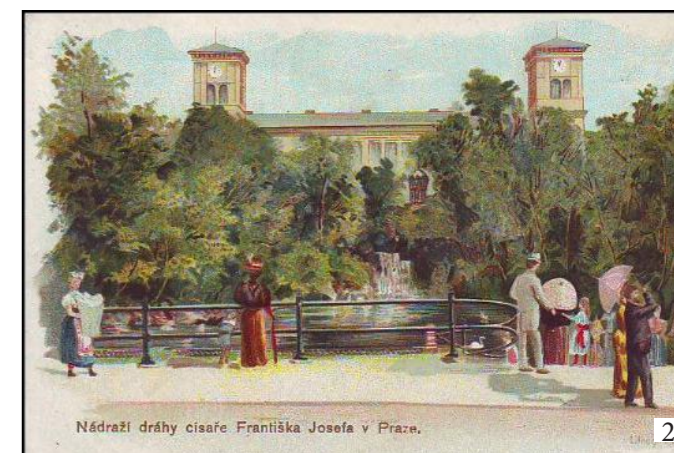
Obr. 7 Nádraží Vyšehrad. Parčík a stromořadí. (Světovzor)

Obr. 8 Dolní Kralovice. Zachycení záhradek obklopených dřevěným plotem.(fotohistorie.cz)

Obr. 9 Součástí nádražního parku je rybník. (nadraziletohrad.wz.cz)

Obr. 10 Produkční zahrada a parterový záhon ve stanici Veverská Bítýška. Zdroj: (idnes.cz).

Obr. 11 Záhon je rozmístěn mezi nástupištěm a výpravní budovou. .Zdroj: (podivin.cz).





stromořadí 19 st.



čekárna 19.st



dekorace 19st..



Jedním dokladem může sloužit záznam o úspořadání typické stanice období roku 1966 „Železniční stanice byla vyzdobena květinami a mezi vlastní budovou a malým domečkem, opatřenými nápisy ŽENY a MUŽI , stála na umělé skalce miniatura, jakéhosi romantického hradu. Vystavěl ji ve svých volných chvílích starý hradbař Chvojka, dnes už dávno v důchodu“(Železničář 1966). Zdobili stanice taky venkovními květináči. Formá kterých mohla vypadat jako kostka či koule.



veřejná zeleň 20 st.



obr.1 Stromořadí na nádraží v Novém Městě nad Metují. Dostupné z (aukro.cz).
 Obr. 2 Stromořadí z Aesculus x carnea. Dostupné z (botevova3106.webnode.cz).
 Obr. 3 Dřevěná zábradlí a stromořadí, rozdělující prostor Dostupné z (podivin.cz).
 Obr. 4 Stromořadí i dřevěný plot. sloužící jako zábradlí.
 Obr. 5 Dřevěná čekárna a zábradlí. Dostupné z(nadraziletohrad.wz.cz).
 Obr. 6 Vzadu dřevěné čekárny je orientační systém. Dostupné z(nadraziletohrad.wz.cz).
 obr.7 Stanice je zdobená dekoraci pro slavnostní události. Dostupné z (nadraziletohrad.wz.cz).

Obr. 8 Plný lidi veřejný prostor při slavnostní události. Dostupné z (petrkovice.ostava.cz).
 Obr. 9 Zahon z výškovou modelací obsahující růže a lilie na stanici Roudná (koridory.cz).
 Obr. 10 Popinavé rostliny na stanici Petrovice (nadraziletohrad.wz.cz).
 Obr. 11 Stanice Roudná obklopena venkovní květináči. Dostupné z (pacifikem.cz).
 Obr. 12 Praha Krč. Z Boku jsou venkovní květináče Dostupné z (pacifikem.cz).
 Obr. 13 Nádražní hrád. Dostupné z (turistika.cz).



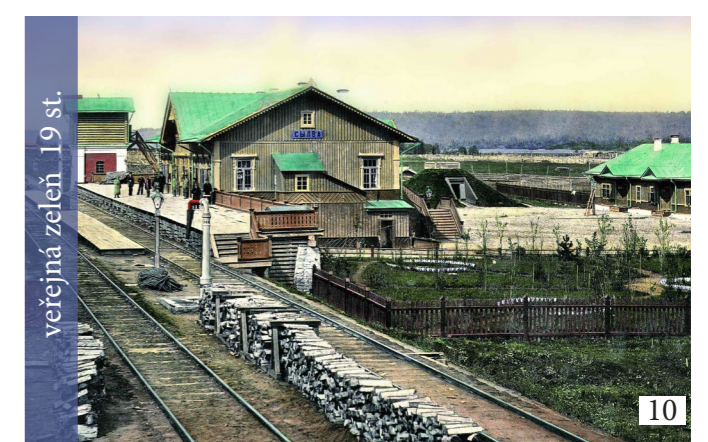
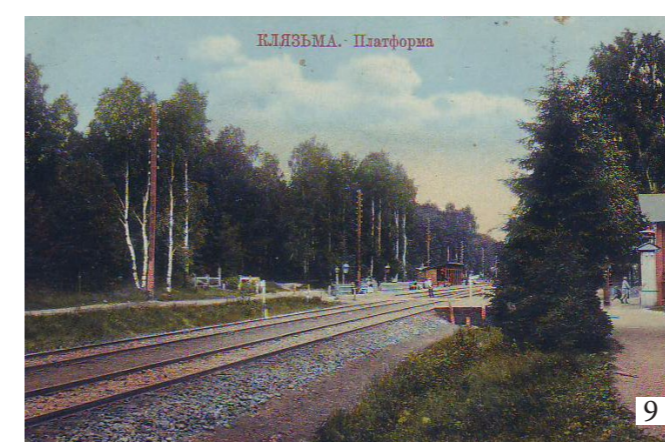
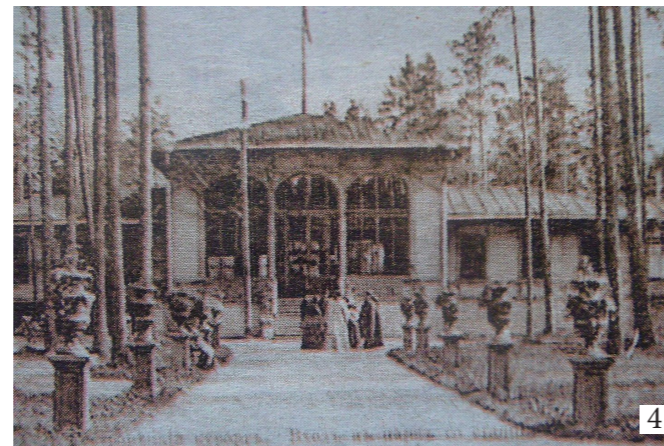
Rusko

V Rusku, kde vlakové spojení bylo na velké vzdálenosti, částečně se změnil průběh děje na nádraží. Přestávka na přístup a nástup se trvala déle a tím lidi trávili na nádraží více času. U přednádraží vyskytovali obchody, a na nástupištích se nacházely kiosky s občerstvením.

Ve druhé polovině 19. století se začalo rozvíjet «chatařství» a pro potřeby lidí, odjíždějící v létě do venkova se zřizovali stanice. Zvláštností bylo využití dřeva jako stavebního materiálu nástupišt. Ze dřeva taky byl mobiliář, zastávky, zábradlí a tak dále (Jegorov 2012).

Veřejná zeleň se vyskytovala buď na přednádraží, nebo na samotných zahrádkách, spíše neexistoval žádný společný rys.

Ve 20. století došlo ke využití typizovaných materiálů, a mobiliářů. Rostlinný materiál se vyskytoval v pravidelných nádobách, stanice měst sloužící pro rekreace lidí, měli záhony a návaznost na parky.



Obr. 1 Přednádraží a vstup do čekárny I.II třídy. Dostupné z (pastvu.com).

Obr. 2 Knihupectví na přednádraží v Nižním Novgorodě. Dostupné z (lhistory.ru).

Obr. 3 Zajímavou návaznost parku na stanici «Kurort». Dostupné z (terijoki.spb.ru).

Obr. 4 Přednádraží u výpravní budovy lázeňského města. Dostupné z (ru.wikipedia.org).

Obr. 5 Ze strany kolejí v Rusku se často přemísťovali kiosky s občerstvením. Dostupné z (terijoki.spb.ru).

Obr. 6 Podkovovité uspořádání nádraží a pohled na přechod přes koleje. Dostupné z (pastvu.com).

Obr. 7 Dřevěné zábradlí a námět na stromořadí. Dostupné z (lhistory.ru).

Obr. 8 Příklad dřevěného nástupiště, vyskytující na «dačných» osadách. Dostupné z (archnadzor.ru).

Obr. 9 Volná zeleň podél nástupiště. Dostupné z (trojza.blogspot.com).

Obr. 10 Produkční zahrada z boku výpravní budovy. Dostupné z (forum.nscaleclub.ru).

Obr. 11 Zeleň pokrývající mezeru mezi zábradlí a plotem. Dostupné z (forum.nscaleclub.ru).

Obr. 12 Vedle hranici s Finskem častěji vyskytovaly partery u vnějšího nástupiště. Dostupné z (trojza.blogspot.com).

Ve 20. století se v Rusku začala široce používat typizace, která se aplikovala pro veškerý veřejný prostor; stejné prvky mobiliáře, se vyskytovali na náměstích, parcích a nádražích. Nástupiště se navrhovalo z funkcionalistické stránky, a obsahovalo vysoké nástupní přístřešky. Nicméně, na jihu Ruska, veřejný prostor na nádraží, byl pojat reprezentativně, kde zeleň na nádražích vyskytovala i na ostrovních nástupištích.



čekárna 19. st.

1



mobiliář 20. st.

2



nástupiště 20. st.

3



4



záhon 20. st.

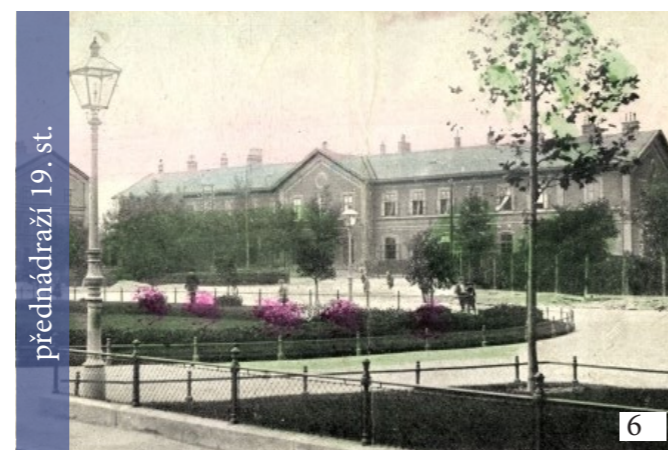
5

Obr. 1 Materiálové provedení čekáren bylo ze dřeva (terijoki.spb.ru).
 Obr. 2 Lavičky na nástupiště. Dostupné z (pushkino-2009.livejournal.com).
 Obr. 3 Typická lavička z 60 let a litinové zábradlí na nástupiště stanice Kolpino. Dostupné z (pastvu.com). Autor (Ogarkov)
 Obr. 4 Typizované nástupiště z 80 let 20 století. Tenhle typ vyskytuje ve většině stanic Ruska. Dostupné z (pastvu.com).
 Obr. 5 Záhon s růží, tulipány obklopen zimostrázem. Dostupné z (pastvu.com).
 Obr. 6 Reprezentativní přednádraží. Dostupné z (akpool.de)
 Obr. 7 Přednádraží stanice Rosenberg. Dispozičně plocha plocha zeleně se skupinou stromu rozděluje prostor od ulice. Zdroj: (de-academic.com)

Obr. 8 Umístění záhonu před dřevěným plotem a popínavé rostliny na nádraží. Zdroj: (Topothek Litschau. Dostupné z (http://goo.gl/ENwu93))
 Obr. 10 Konstrukce pro popínavé rostliny na nádraží. Dostupné z (pucegger.at/)
 Obr. 11 Často mezi koleje se vyskytují zábradlí. Dostupné z (picclick.de)
 Obr. 12 Zahrazovací sloupky místo zábradlí. Dostupné z (austria-forum.org)
 Obr. 13 Telefonní budka a hodiny často se setkávají na nádražích v Rakousku. Dostupné z (bahnbilder.de)

Rakousko

Dějiny drah Česká a Rakouská mají společné kořeny, například, použití stromořadí, mobiliáře, barevnosti a tak dále. Existují však také rozdíly, jako je použití budek pro telefonování, plotů mezi kolejemi. Také na rakouských výpravních budovách se často vyskytovaly popínavé rostliny.



přednádraží 19. st.

6



7



veřejná zeleň 19. st.

8



10

bariéry

11



12



13

3.5.6 Stávající stav

Česko



- Barevnost se provádí v oranžové a modré barvě, vizuálně podobající logu SŽDC. Ted je vidět malou proměnu a zabradlí natírají šedě.

- Podle průzkumu zelen na českých stanicích chybí a často jí nahrazují plochy ze šterku. Jednak, občas se vyskytují muškaty na verandách či okněch výpravních budov.

Rusko



- «Vizualní kod» ruských železnic provádí v šedé a červené barvě, která se aplikuje na zabradlí, výpravních budovách, nástupištích či záchodách.

- Velkým problémem bariéry vztahující při vstupu do stanic, tím doba cestování zvětšuje a ztrácí funkce přednádraží.

- Zelen na nádražích často byla v součásti veřejného prostoru, během 20 století, ted vsrostlé stromy zastali, ale chybí jí péče.

Německo



- Barevnost často se provádí v šedé barvě, nenarušující vizuální prostředí. Dobře provedení mají významna z historického hlediska stanice.

- Vzhledem k stejnému výškovému urovni ploch, není vidět zbytené umístění zabradlí.

Rakousko



- Na Rakouských drahách vyskytují ocekové prvky provdžené v černé barvě a dobře pusobí v kontextiu historického města.

- Na nádražích se vyskytuje plot rozdělující koleje bez narušení pohybu cestujících.

Česko



Prefabrikovaný betonový nástupní přístřešek ohrožuje architektonickou hodnotu a návzdory povrchu «antivandal» láka k konání aktu vandalizmu. Existuje ve tvářech «T» a «U». (Cejková et al. 2017) Náprotí tomu moderní čekárná s intenzivní udržbou více šetrná v okolí.

Str. 24

Obr. 1 Oranžové zábradlí podobující logo Spravy železnic.

Zdroj: (hustopece.cz)

Obr. 5 Modré zábradlí může narušovat vizuální orientaci a sloužit jako bariera. Zdroj: (autorka, 2021)

Obr.9 Štěrka na místě bývalého stromořadí. Zdroj: (zubnickazeleznice.cz)

Obr.10 Příklad městské zelení, který je umístěn na jazykovém nástupišti. Zdroj: (autorka 2021)

Str. 25

Obr. 1 Betonová čekárná nejvíce se vyskytuje na tratích. Autor: (Aleksij P) Dostupné z : (railwayz.info)

Obr.5 Přístřešek ocelový tvaru „L“. Dostupné z : (vlakregion.cz)

Rusko



Oběh malých čekáren na stanicích je malý, jedná nástupišť obvykle ručně zastřešený. Malé čekárný nepřispůsobený měřítku člověka. Novejší jsou.

Str. 24

Obr. 2 Barevnost na ruských stanicích se řídí podle «loga» RŽD, zejména šedé a červené barvy. Na obrázku znázorněny kiosky s občerstvením na nástupišti. Zdroj: (autorka, 2021)

Obr. 6 Objekt prováděcí kontrolu cestujících před vstupem do přednádraží. Může vyskytovat i v samotné výpravní budově. Zdroj: (autorka 2021)

Obr.10 Příklad městské zelení, který je umístěn na jazykovém nástupišti. Zdroj: (autorka 2021)

Str. 25

Obr. 2 Betonový nástupní přístřešek neobsahuje plochy pro sezení. Autor: (Aleksij P) Dostupné z : (railwayz.info)

Obr.6 Nový typizovaný nástupní přístřešek v Moskvě. Autor: (AGN Moskva). Dostupné z : (mk.rul)

Německo



Betonové čekárný vyskytují méně. Typizované přístřešky vyrobené ze skla.

Str. 24

Obr. 3 Historická úprava nádraží. Stražní domek a orientační systém jsou v modro - bílé barvě. Zdroj: (mein-nhavo.de)

Obr.7 Kontrastní barevnost a bariéra při vstupu do stanice Zdroj: (eesafety.de)

Obr.11 Pas trávníku mezi nástupišti a výpravní budovou. Zdroj: (einbeck-marketing.de)

Str. 25

Obr. 3 Betonový nástupní přístřešek zdálky vypadá jako dřevěný. Autor: (Marcel Wittich, 2016) Dostupné z : (nahundfernverkehr.startbilder.de)

Obr.7 Typizovaná zastávka. Zdroj: (bahninfo-forum.de)

Rakousko



Moderní čekárný ze skla obsahují příslušenství pro prodej jízdenek .

Str. 24

Obr.4 Příklad kvalitního zacházení s historickým objektem na stanici vídeňské linky S. Zdroj: (facebooková skupina «Zastávky Černošice, Všenory, Srbsko»).

Obr.8 Přístup na nástupišti opatřen vstupní barierou. Autor: (https://www.bb-bau.at/).

Obr.12 Kombinace popínavých rostlin a přístřešku na kole. Zdroj: (https://maps123.net/)

Str. 25

Obr.4 Součástí betonového nástupního přístřešku je drátosklo. Zdroj: (https://maps123.net/)

Obr.8 Skleněná typizovaná čekárná. Autor: (Ferienregion Dachstein Salzkammergut)

Tady je vidět nový nástupní přístřešek města Raasdorfu. Černá barva nenarušuje historickou hodnotu a vypadá moderně. Autor: (ÖBB & Michael Fritscher).

3.5.8 Bezpečí a problémy vandalismu

Bezpečný pohyb je jedním z požadavků kvalitního a dobře fungujícího města. Člověk se necítí bezpečně v prostranství bez lidí, kde navíc nejsou zavřená okna a kde je špatné osvětlení. Vzhledem k výskytu kriminality ve městech s různorodou populací se snaží obyvatelé chránit svoji nemovitost a vlastní soukromí. Řeší to zavíráním oken pomocí mříží, vystavěním vysokých zdí a plotů, policejními ostrahami a dalšími prvky. (Gehl 2012)

Opatření, která bojují s nebezpečím, jako například uzavřené areály nezapojené na sousedící prostorovou strukturu, oslabují celek, a tím převádí k opačnému významu. Dochází k oslabení přirozené ochranné role vůči celku. (Jehlík 2018)

Ve své publikaci Gehl (2012) podotýká, jak pěší chůze, dobré osvětlení a „měkké hranice“ zvyšují úroveň bezpečí. Pro větší pocit bezpečí je důležité uvědomění, že člověk není jeden a že ho někdo vidí. Velký vliv na bezpečné prostředí je, že se lidé víc dívají z okna a tráví víc času venku.

Navazující budova vedle dopravní stavby může v okolí zlepšit pocit bezpečí (Lingqvist et al. 2018).

V poslední době se v Rusku rozvíjela praxe izolovat prostor plotem před nádražím, do kterého se lze dostat přes tzv. check-point. V některých případech se postaví malá budova na hranici plotu a okolí. Tato skutečnost se argumentuje provedením bezpečnostních opatření, díky kterým je vidět velký vliv na prostředí kolem tohoto prvku.

Jedním z problémů v prostředí kolem dopravních staveb je špína, zápach a nepořádek. Základním předpokladem proti této skutečnosti je kvalitní návrh, neustálá údržba a vymezená pravidla užívání (Cejpková et al. 2019).

Vandalismus vede k problémům na železnicích a může přejít až k vykolejení vlaku. Proto je potřeba mít všechny prvky dostatečně ukotvené, aby volně neležel stavební materiál. Stanice musí být vybavena zahrazovacími sloupky, stejně jako opatřeními proti vjezdu auta (Ross 2000).

Graffiti lze zařadit k velkým problémům na železničních stanicích. Jeho výskyt pozitivně láká k dalšímu vandalismu. Graffiti lze popsat jako znehodnocení povrchu fixou v malém měřítku, a v měřítku velkém



Obr. 1 Dobrým nástrojem proti graffiti může sloužit břečtan popínavý. Zdroj: (archív autorky, 2021)



Obr. 2 Vstup do nádraží Khosta a bariera, přestávající volně stojící budovu. Zdroj: (archív autorky, 2020)

jako malování rozprašováním, provedené skupinami graffitistů. V boji proti vandalismu a graffiti je zásadní včasné odstranění nových škod (Ross 2000).

Jako příklad úspěšného boje proti různým zločinům lze přivést teorii rozbitého okna, kde znečištěné prostředí, kriminální chování a pití alkoholu na prostranství navádí k větší kriminalitě. Argumentem bylo, že jestli je jedno okno rozbité, tak budou rozbitá i ostatní. Například policie v New Yorku začala bojovat proti graffiti v metru neustálou údržbou, aby ukázali, že malý zločin bude potrestán a následně opraven (Ponosov 2018).

Je zřejmé, že prostředí kolem železnice by mělo být bezpečné a čisté. Politika bezpečnosti na železnici se týká prevence spojené se sebevraždou, zabezpečení opatření proti spadnutí, a napojení na kontakt s policií v případě, že se stane nehoda nebo trestný čin. Při projektování „nádražního“ prostředí je třeba dbát na správnou volbu materiálu, který by měl být protiskluzový a který by měl nabídnout možnost lehkého odstranění nečistot (Lingqvist et al. 2018).

3.5.9 Zacházení s historickými objekty

Není tomu tak dávno, kdy jsme byli svědky rozkvětu železnic, které se staly nezbytnou součástí našeho života, a otázka rozšíření jejich sítí byla důležitá. V současné době došlo ke zřejmé změně využití ploch spadajících pod železnice. Charakter přesunu se změnil díky levnější přepravě přes automobilovou dopravu, a taktéž dopravu surovin a produktů v ekonomice. Zanikají tratě a podle potřeb města i nádraží. Plochy do ní spadající vypadají prázdně (Bečková 2009).

Takto popsal Štěpán Cháb (2020) ve článku celkové působení železnice: „Jízda vlakem mi v poslední době připadá jako terapie šokem. Nádražní budovy mizí, budovy, které mají své kouzlo, svého ducha a k železnici patří. Místo nich se začínají množit nádory betonových čekáren, které svou ohavností předčí snad jen vyhřezlá střeva. Krása? Proč? Na co? K ničemu. Správa železnic zveřejnila seznam 74 budov, určených k demolici v Královéhradeckém a Plzeňském kraji. Další z mnoha seznamů.“

Hospodaření s nemovitostmi spadajícími pod železnice ovlivňují velké rozměry objektů vůči skutečným potřebám. Samotné objekty občas nemohou najít nové využití, protože nestojí v centru města, a nelze je komerčně využít. Jedním z příkladů lze uvést odbavovací halu pražského hlavního nádraží, kde je vidět využití plochy pro obchody. (ct24.ceskatelevize.cz 2018)

K otázce: „Je vůbec nebo jakým způsobem je zajištěno, aby komplexní architektonické dílo typizovaného stavebního fondu drah bylo udržováno nebo rekonstruováno způsobem, který zamezí dalšímu rozkladu někdejší architektonické ucelenosti?“, se vyjádřila Ing. Eva Rubešová, systémový specialista personálního odboru, oddělení vzdělávání Správy železnic, že SŽDC komplexně řeší rekonstrukce s důrazem „na bezpečnost a plynulost železniční dopravy, zachování architektonických prvků, které je podloženo památkovou ochranou, je rekonstruováno vždy v souladu s názory a souhlasem příslušných odborníků“. Při rekonstrukci objektů nespádajících do památkové péče SŽDC se snaží citlivě rekonstruovat s ohledem na finanční náklady a potřeby moderní železnice.

Nejvýznamnějším dokumentem, díky kterému lze zjistit, jak se Správa železnic vypořádává se svými objekty, je „Konceptce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“. Dokument popisuje algoritmus, kde se nádraží a zastávky rozdělují podle kategorií. Faktory, které ovlivňují hodnocení, jsou frekvence cestujících, počet zastavujících vlaků, počet nástupních hran, plocha železniční stanice (zastávky), návaznost na další druhy dopravy. Velký význam má kategorie A, kterou činí 1 stanice, kategorie B má 13 stanic, nejmenší má kategorie E zahrnující 1544 stanic.

Přesto to není jediný faktor ovlivňující rozhodnutí SŽ vůči výpravním budovám a zastávkám. Správa železnic definuje předpokládanou životnost, která poskytuje dlouhodobější představu o potřebách objektu na opravy. Diagnostika zahrnuje morální, ekonomickou a technickou (fyzickou) životnost. Součástí diagnostické a dohlédací činnosti bude tak i plánování oprav objektu na základě této fyzické a ekonomické životnosti, která může jednoznačně ovlivnit směr nakládání se svěřeným majetkem, tj. demolice, znovupostavení nového objektu, nebo výrazné rekonstrukce stávajícího objektu.

Tento problém má tendenci se projevovat v mnoha zemích, například v Německu. Lehmann ve své disertační práci (2011) popisuje podobný stav se zacházením malých stanic: „Vzhledem k tomu, že z technického hlediska již přijímací budovy často nejsou potřebné, hrozí nám v Německu, že se jich na malých a středních městech zcela vzdáme – a tím degradují na bezcitné a neidentifikovatelné zastávky.“ Poměr historických zastávek v Rusku je poměrně malý, neexistují už určité typy nádraží (Jegorov 2013). Někdy dochází k demolici budovy pod záminkou „rekonstrukce“, budova je zrenovována do staré podoby, ale občas ztrácí svůj původní ráz (Jegorov 2020). To se může stát i s železniční budovou v Toksovo, kde teď řeší její demolicie navzdory reakci veřejnosti (Strelkamag 2020).

Lehmann (2011) nabízí možné řešení využití nádraží na třech příkladech, které ukazují tři cesty k spravování výpravních budov: modernizace, demolice a nádraží budoucnosti – modulární výpravní budova. Nádraží budoucnosti je zde pojata jako integrace volného prostoru pro potřeby města, v případě historické přijímací budovy, která je umístěna daleko od nástupiště, je potřeba přidat nový prostor pro pohodlí cestujících. Prostor výpravní budovy lze využít jako knihovnu, policii, městský úřad, muzeum a tak dále.

3.5.10 Hodnocení stávajícího stavu a jeho působení na veřejnost

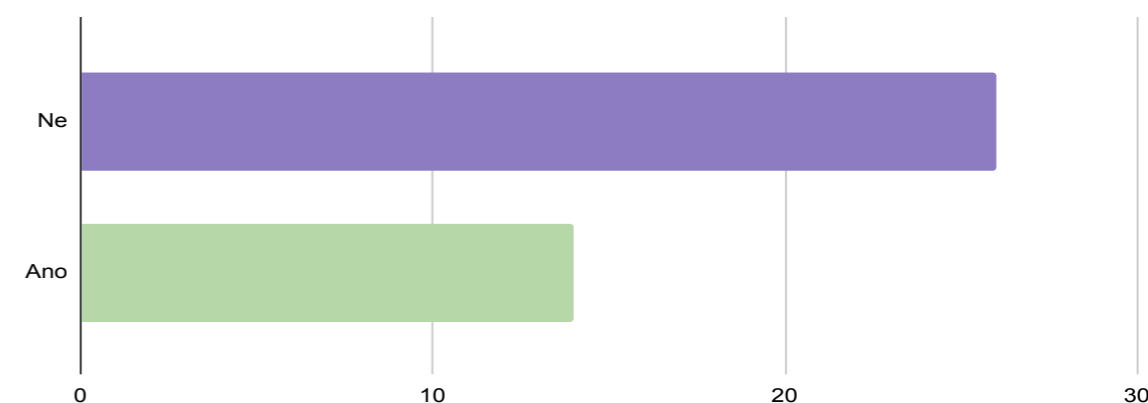
Podle dotazníků 70 % lidí je nespokojeno se stavem veřejného prostoru u železnice. Důvodem je nešetrné zacházení s historickými objekty, barevné a materiálové provedení ploch objektů, působení veřejného prostoru a objektů kolem něj s ohledem na krajinu a kontext místa, údržba a péče prostoru kolem výpravní budovy. Naproti tomu nejvíce spokojenosti cítili k bezpečí, bezbariérovému přístupu, kvalitě komunikace a výskytu zelených ploch u českých železnic. Respondentům se taktéž líbilo, že v prostoru je zajištěno šetrné zacházení s historickými objekty. Při odpovědi na otázku: „Co byste mohl/mohla doporučit pro rozvoj veřejného prostoru na železnice?“ Dotazovaní odpovídali s přáním zajistit více údržby veřejného prostoru českých železnic, zlepšení zeleně na nádražích, nejpůvodnější ráz při opravách historických budov, rozšiřování parkovacích míst P+R, zajištění bezpečnostní šířky komunikace, bezbariérovost a útulnější čekárny.

Problémem zlepšování hodnot ohledně kvality zastávek může být rozdělení pravomocí mezi jednotlivými organizacemi, které se týkají správy a údržby. Vztah k vlastnictví je rozdělen mezi SŽDC, ČD, a obce. (Drápal et al. 2018)

Přesto Správa železnic má monopol na vlastnictví výpravních budov a jejich infrastrukturu. Stejná věc se týká i personálu, tj. výpravčí jsou zaměstnanci SŽ. (ct24.ceskatelevize.cz 2018)

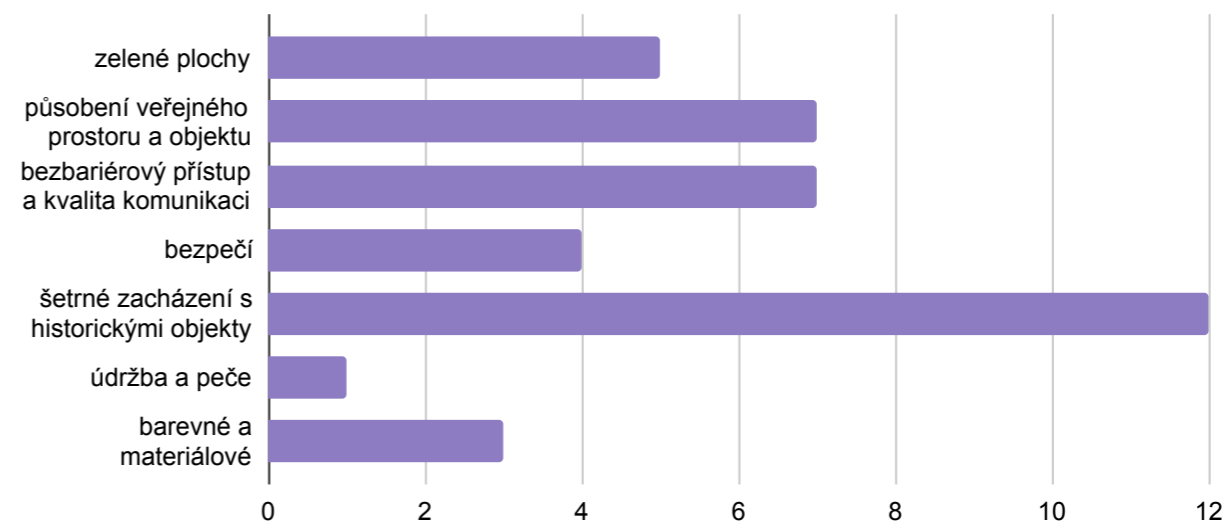
Podle komentáře SŽDC se na českých železnicích nepoužívá žádný manuál pro tvorbu okolí veřejného prostoru nádraží, nýbrž Správa železnic se řídí legislativou :

Spokojený/á jste se stavem veřejného prostoru na železnici?



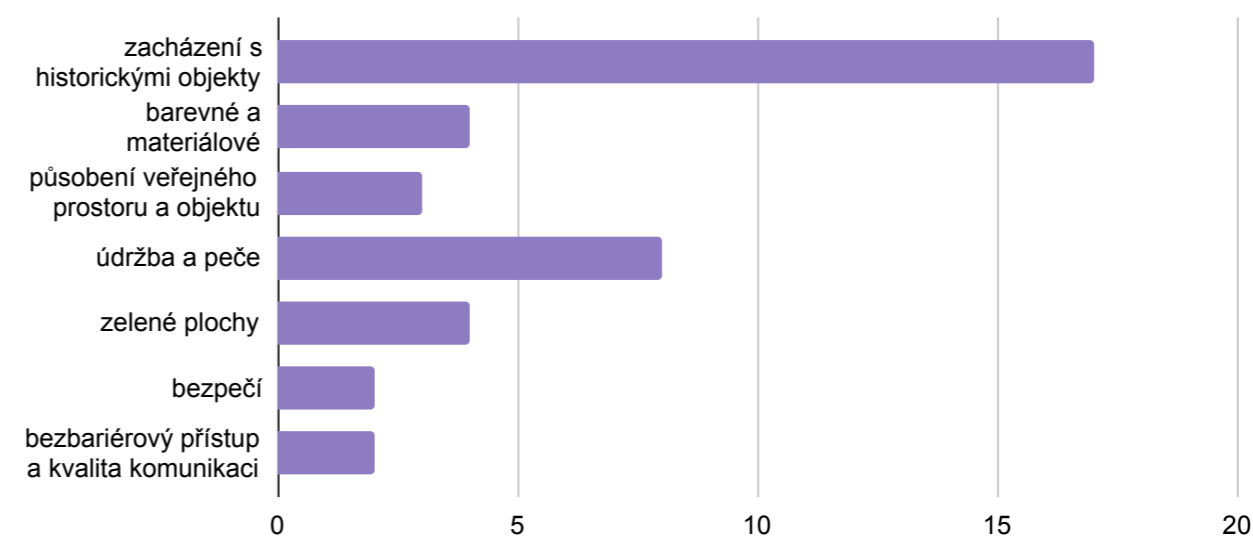
Graf 1. Spokojenost se stavem veřejného prostoru na železnici. Vypracovala: (autorka 2021)

Co se Vám líbí ve veřejném prostoru na železnici?



Graf 2. znázorňují pozitivní stránky veřejného prostoru na železnici. Vypracovala: (autorka 2021)

Co se Vám NE líbí ve veřejném prostoru na železnici?



Graf 3. znázorňují negativní stránky veřejného prostoru na železnici. Vypracovala: (autorka 2021)

PO-20/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Mobiliář, Změna č. 1
 PO-22/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Standardy pro hygienická zařízení, Změna č. 2
 PO-23/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky
 PO-25/2020-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Standardy pro povrchy nástupišť
 TNŽ 73 4955 Výpravní budovy a budovy zastávek
 SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
 SŽDC č. 118 - Grafický manuál Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
 177/1995 Sb. VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy ze dne 30. června 1995, kterou se vydává stavební a technický řád drah
 Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Mezitím z dokumentu „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“ vyplývá, že vytvoření manuálu „Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR“ je jednou z hlavních priorit, tedy že se aktuálně pracuje na jeho vytvoření. Přesto už existuje „Standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje“, ve kterém jsou zahrnuty i zastávky linek „S“.

Tedy už existují určité části manuálu, které budou popsány níže:

V požadavku „Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Mobiliář“ jsou ustanoveny priority pro používání prvků ve výpravních budovách a jejich okolí, zejména obsahující estetickou hodnotu s ohledem na trvanlivost a odolnost vůči vandalismu a bezpečnosti. Mobiliář by měl mít trvanlivost alespoň 7 let bez nutnosti údržby. Jedním z nejčastějších požadavků je materiálové provedení, které preferuje opracování do hladka bez zbytečných zákoutí a štěrbin. Další požadavek určuje i barevnost, která by měla mít podle vzorníku RAL neutrální odstín a stálost povrchové úpravy. Rozhodnutí ohledně objektů památkové úpravy je individuální.

V požadavku zodpovídající za hygienická zařízení jsou popsány předměty, které by měly obsahovat příslušenství. Požadavek popisuje i materiálové provedení povrchu, jeho barevnost - podlaha by měla mít tmnější barvy než stěny (v bílých a šedých odstínech) s protiskluzovými povrchy.

Navíc existuje „Metodický pokyn pro údržbu stromoví“, diktující údržbu zeleně u českých železnic s regulací kácení na příslušných pozemcích Správy železnic, následnou péčí porostů, po-výsadbovou péčí, vyplnění dlouhodobého plánu péče a zajištění prodeje dřevěné hmoty. Všechny úpravy by měly být zajištěny ve prospěch bezpečnosti a prevence pádu dřevin na pozemku.

V požadavku popisující železniční zastávky/přístřešky jsou uvedeny tři základní typy přístřešků (betonové, ocelové, dřevěné), které by měly splňovat základní nároky na jednotnost, odolnost, ochranu před povětrnostními vlivy, barevnost dle vzorku RAL a další. Správa železnic umísťuje nástupní přístřešky podle kategorií stanic. Betonové zastávky se zřizují ve stanicích kategorií D, E, kde je považováno území s velkou možností vandalismu, ocelové - na zastávkách B, C (D, E), dřevěné - ve významných krajinných oblastech a památkových zónách.

Umístění betonových zastávek je nejvíce kritizováno veřejností. Často nahrazují zastávky z období postavené za Rakousko-Uherska z důvodu převýšení nákladů na údržbu a opravu stávajících objektů (Motýl 2020). Dále je kritizován požadavek na bezúdržbovost ve stylu „anti-vandalismu“, díky čemuž se



Obr.1 Betonový přístřešek typu „A“. Zdroj:(autorka 2021)

Obr.2 Ocelový přístřešek typu „B“. Zdroj:(autorka 2021)

Obr.3 Ocelový přístřešek typu „B“ tvaru „U“.Zdroj:(egoe-plus.eu)

Obr.3 Dřevěný přístřešek typu „C“. Luka pod Medníkem Zdroj: Jaroslav Mareš

ztrácí hodnota místa i architektonická kvalita (Cejková et al. 2019).

Na otázku: „Proč se nepoužívají dřevěné přístřešky namísto betonových, i když cena i odolnost vůči vandalismu je srovnatelná, a vzhledem k tomu, že dřevěné přístřešky navazují na tradici, a jejich architektonický potenciál je významně větší?“ se Správa železnic vyjádřila tak, že si váží dědictví, které zůstalo na tratích v podobě různých typů přístřešků z různých dob a materiálů, a snaží se, aby byly nově projektované přístřešky estetické, funkční a jednotné pro vhodné lokality, aby byl vytvořen výše zmiňovaný „Manuál - Železniční zastávky/přístřešky“.

Podle vyjádření Správy železnic barevnost na českých stanicích je řešena podle dokumentu „Manuál jednotného vizuálního stylu“. Manuál je tvořen z kombinace modré a oranžové barvy, která je použita u tvorby loga. Barevnost a nevhodné použití zábradlí jsou problémy ve veřejném prostoru u železnic, které se řídí podle předpisu a norem, ale například požadavek na barevnost mobiliáře diktuje použití neutrálních odstínů ze vzorníku RAL.

3.5.11 Výjimečné příklady

Nostalgické trati Němčická



Úprava muzeálních železnic může sloužit jako vzorový a ideový příklad, jak může historická železniční stanice vypadat. Tady jde o stanice v německém městě Žitavě, kde stanice uzkojezdnic se využívá i jako rekreační plocha s restaurací a dětským hřištěm. Prostor je doplněn zelení a úprava ploch prováděna s uctěním historické hodnoty.

Muzeální dráha reprezentuje éru saských úzkorozchodných železnic. Saský vlak přenáší cestující do dob Královských saských státních železnic, zrodu a rozkvětu saských úzkorozchodných železnic a slouží jako atraktivita pro dospělé a děti. (www.zittauer-schmalspurbahn.de)

Obr. 1 Nádraží na uzkojezdce Oybin ve Žitavě. Dostupné z: (facebookova skupina «Nádraží Chotyně»)
Obr. 2 Dětské hřiště se vlakovou tematikou na Nádraží Oybin. Dostupné z: (bimmelbahn-forum.de)

Zastávka Varnsdorf - pivovar Kocour



Stanice Varnsdorf se nachází u české – německé hranice a první soukromou zastávkou v ČR. Koncept spočívá v zaklesnutí do sebe kvádrů. Materiál proveden z ocelových plátů, který zahrnuje perforování ve formě kocoura – loga pivovaru. V konceptu založena hra světla a stínu. Motiv kocoura se opakuje i na městském mobiliáři. (Nováková 2019)

Navzdory tomu, že čekárna otevřená do okolí, její interiéru umožňuje schovat se před deštěm. Uvnitř krychle se nacházejí jízdničky v polykarbonátových pouzdrech. Na zastávce nechybí i instalační prostor, sloužící na údržbu a elektro výkroj. (Šikola)

Obr.3 Lavička s opěradlem ve formě kocoura navazuje se na krychle. Zdroj: (archiweb.cz)
Obr.4 Pohled na zastávku. Autor: (Ing. Jindřich Vaňek)

Čeladná



Jde o novostavbu, nacházející cca 750 m severně od centra obce. Inspirace architekti čerpali z malebné krajiny podhůří Beskyd. Návrh spočíval s jednoduchého půdorysného tvaru s důraznou střechou s třemi sklony střešních rovin. Při návrhu bylo zavedeno využití přírodních materiálů jako cihla a dřevo. Formou kamenné zídky bylo provedeno uspořádání mezi venkovským prostorem a komunikačními přístupy. Řešením byly zlepšeny přístupové trasy k čekárně. (www.archiweb.cz)

Obr.3 Po zřízení zastávky byla přidána zbradlá. Zdroj: (www.nejnadrazi.cz)
Obr.4 Pohled na zastávku. Autor: (www.archiweb.cz)

Přednádraží v Zelenogradsku



Veřejný prostor je zasazen do jediného celku pomocí nového rozvržení ploch a povrchů. Doplněným rástrou stromů. Plocha navazuje na kulatý pavilón s komerční funkcí, monumentální pavilónovou zastávkou a kulatými lavičkami před obchodním centrem. (www.prorus.ru)

Obr.7 Navaznost přednádraží na městskou dopravu. Autor: (Sagal' 2020) Zdroj:(prorus.ru)
Obr.8 Pavilónová zastávka tvoří pobytový prostor. Autor: (Sagal' 2020) Zdroj:(prorus.ru)

3.5.12 Zásady

1. Zavedení typizace citlivé k prostředí.

Ze začátku existování železnice architekti řešili otázku úspory tím, že projektovali malé stanice podle typizovaných plánů, které nenarušovali krajinný ráz. Adaptovat tuto tradici pro potřeby 21. věku je snadné. (Lehmann 2011) Důležité proto zformovat nějaké společné rysy, podle kterých bude zajištěna regulace prvků na veřejném prostoru stanic. Důležitým aspektem, nicméně byla by šetrná aplikace vůči konkrétnímu místu s ohledem na dané území a jeho historickou hodnotu.

2. Hledání nového využití objektů spadajících do železnice

V disertační práci, Lehmann (2011), ukazuje, jak lze využít stávající výpravní budovy. Nicméně, využití budov nádraží pro muzea není úplně nový nápad: už dávno existují nostalgické tratě, které slouží jako atraktivita. Na území ČR, tato praxe se začala rozvíjet, například na nádraží Bubeneč a v Řeporyjích budou využity stávající budovy pro potřeby města. (Medková 2019; Novotný 2021)

3. Šetrné zacházení s historickými objekty.

Je zřejmé, že objekty spadající do železničních ploch, jsou historickým dědictvím. Pro jeho zachování je nezbytné začít diskutovat o « správnosti demolicí „železničních budov. Rekonstrukce musí být citlivá k prostředí a zachovat genius loci. Není úkolem památkové péče zabránit novým přístavbám na železnici, ale s hledáním kompromisu, týkajících obnovy historické podoby objektu a splněním současných požadavků. (Borovcová 2012)

3. Vracení života na nádraží

Abych prostor byl přátelský, nutné přilákání lidí, kteří by chtěli svůj volný čas trávit venku. To ovlivňuje pocit bezpečí, protože lidé potřebují abych jich někdo viděl. To může vyřešit problém s vandalismem a kriminalitou. (Gehl 2012). Například, lze použít nástroj, jak « Taktický urbanismus », kde se pomocí městských iniciativ se začínají využívat plochy pro parkování a tak dále. (Lydon & Garcia 2015). Takže je vhodné propagovat « důležitost železničního dědictví » a motivovat lidi k zapojení do městských aktivit.

4. Zlepšení kvality zelených ploch

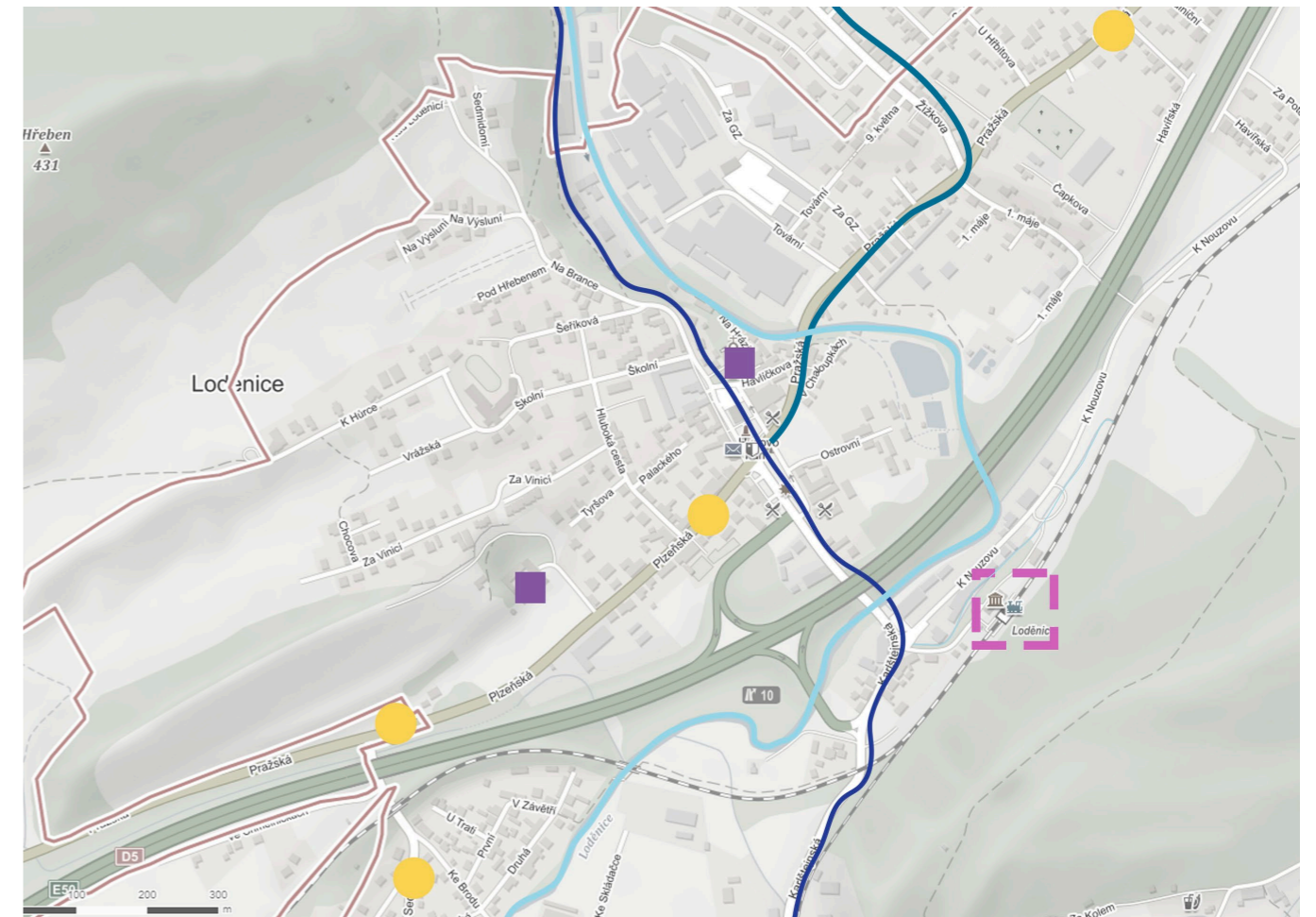
Odedávna se o zelení na stanicích starali výpravčí, stalo to dobrou tradicí a rysem tehdejšího místa. Podle průzkumu, na otázku « Co byste mohl/mohla doporučit pro rozvoj veřejného prostoru na železnici? » často se vyskytoval požadavek o zapojení zelení do prostoru u nádraží a zlepšení její údržby a péče.

5. Zlepšení údržby







Jasně, že podle požadavku výběr materiálu a mobiliáře je určen s největší odolností vůči vlivům a vandalismu, je potřeba včas odstraňovat jeho důsledky.

4 Zhodnocení podkladových údajů

4.1 Loděnice



Obr. 1 Analýza území. Zdroj: (archiv autorky, 2020 + mapy.cz)

	zástavka		pěší trasa Loděnice - Lhotka u Berouna-Beroun
	pamatky		potok
	nádraží		pěší trasa Loděnice - Pod Úderskem - Malé Kyšice

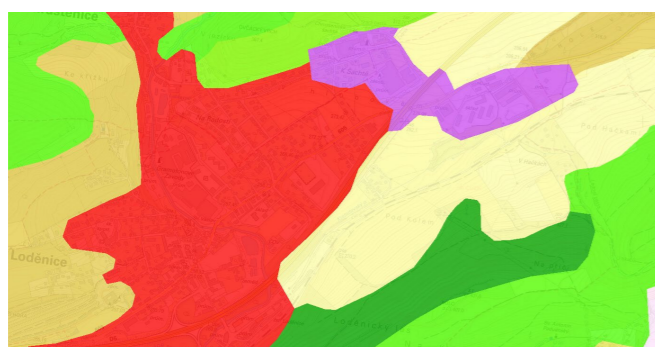
Historie Loděnice začíná až z paleolitu, svědkem, kterého je Špičatý vrch a Barrandovy jámy. Nechybí zmínky o archeologických zůstatku keltských plemen. Další zmínka o usedlostí se nachází ve záznamu popisující o bitvě za český trůn v 1179 roce.

Obec je bohatá kulturními památkami. Zámek Loděnice, který založil podnikatel Antonín Cířka. V areálu zámku se pěstovalo víno a se nacházel první tenisový kurt v Česku. V současné době, zámek se změnil status na ženský monastýr sv. Václava a sv. Ludmily. Významnou památkou obcí je barokní kostel sv. Václava s farou, což je objektem památkové péče a železniční stanice, ve které se natočil oskarový film «Ostře sledované vlaky».

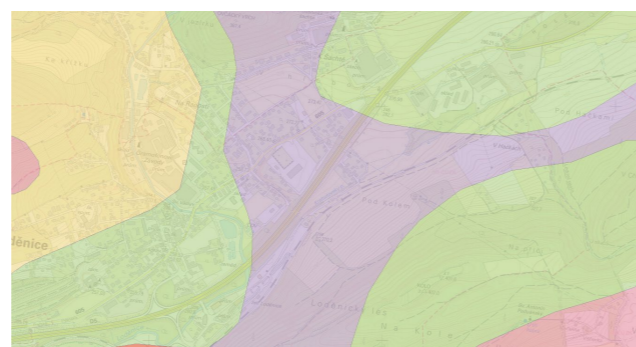
Lodenice je bohaté svojí přírodou. Území spadá do poberounské soustavy, která se rozkládá ve středních a západních Čechách. Soustava se zahrnuje Křivoklátsko, ležící v údolí řeky Berounky. Její přítokem je řeka Loděnice (Kačák). Potok, pramenem, kterého nachází ve vrchovině Džbán, tvoří „Přírodní park povodí Kačáku“. Taky obec je součástí chráněné oblasti Český krás. Horniny v tomto území je tvořený z vápence a břidlic s krasovými jevy. Díky erozní vlastnosti Berounky území má zájmový reliéf. Obec leží mezi vrchovinami Kolo 407 m, Hřeben (431 m) a Blýskavka (324 m).

Za loděnickým lesem se provádí těžba kamenu. Na severu města se těžila ruda.

Podle mapy krajinného pokryvu území patří k Městské nesouvislé zástavbě. Naproti se leží oblast Jehličnatých lesu a smíšených lesu. Loděnice se na nachází v mírně-teplé oblasti.



Obr. 2 Krajinný pokryv
Zdroj: (aopkcr.maps.arcgis.com)



Obr. 3 Potenciální vegetace území. Zdroj: (aopkcr.maps.arcgis.com)

4.2 Nádraží Loděnice

Železniční stanice Loděnice se spadá do úseku Praha-Smíchov – Rudná, který je součástí Pražské Duchcovské dráhy. Historický, drahá se budovala kvůli zlevnění těžby uhlí a zajištění konkurence společností Statní dráhy.

Prostor železniční stanice obsahoval typizovanou výpavní budovu s dřevěným přístřeškem, strážním domkem, skladištěm a vodárnou. Zboku stanice existoval nějaký porost, ale jak vidět s fotografií 60 let 20



Obr.3 Loděnice ve II. vojenském mapování. Zdroj: (oldmaps.geolab.cz)



Obr. 2 Loděnice v Müllerovém mapování. Zdroj: (oldmaps.geolab.cz)



Obr.4 Letecký snímek nadraží Loděnice. Zdroj: (https://geoportal.gov.cz/)

století, došlo ke náhradě skupinou břiz, které obklopují studnu.

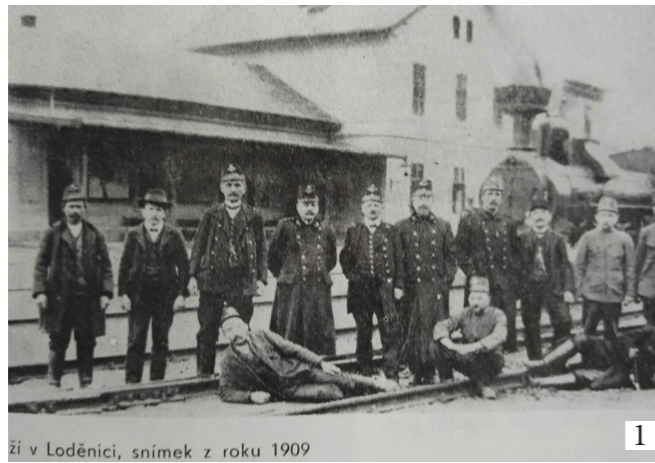
Nádraží je odděleno od městské zástavby. Z centra obce je potřeba překonat silnici. Díky zajímavému reliéfu z jiho-východné strany, prostředí má intimní charakter, což ovlivnilo řešení natáčet oscarový film «Ostre sledované vlaky». Úprava nádraží pro potřeby filmového natáčení zahrnovala plocené zahrádky, partér s květinami, povrchy byly z mlátu.

Kvalita prostředí posledních dob je charakterizuje tenhle vzkáz: „Reaguje na podněty a požadavky řady starostů i mikroregionů z území zúčastněných MAS a na skutečnost, kdy správci a provozovatelé železnic na jejich území zanedbávají údržbu nádraží i zastávek, údržbu vlastních tratí a tento stav je obcím k ostudě. Kromě toho, že směřuje k nízké kvalitě železniční osobní dopravy jako službě veřejnosti a někde k zastavení dopravy, obce a jejich starostové hledají obtížně způsob, jak aktivně a kvalitně zasáhnout do zlepšení stavu nádraží a zastávek, které jsou vstupními branami do obcí a měst“ (Zpravodaj 2014).

Prostranství kolem nádraží mělo rozbitý charakter, kde často vyskitovalo nevhodné chování lidí a přednádraží mělo poloveřejnou úpravu, a špatnou kvalitu zeleně kolem.

Jinak dochazelo k pozitivním změnám: první patro bylo pronajato muzeem, kde občas se dějí společenské akce, což jistě ovlivňuje kulturní život v obci a případně láká turisty.

Koncem prosince byla dokončená oprava nádraží, při které bylo vyměněno topení, barva a nástupní veranda. Veřejný prostor skoro zůstal stejný, jenom se přidal štěrk. V budoucí se plánuje návaznost nádraží na parkoviště P+R, ale o koupi pozemku stále se jedná.



žáci v Loděnici, snímek z roku 1909

1



2



3



4



5



6



7



8

Obr. 1 Nádraží Loděnice v roce 1909. Zdroj: (facebooková skupina «Loděnice a její cesta historií»)

Obr. 2 Loděnice v roce 1909. Je vidět zastoupení strážní budky. Zdroj: (facebooková skupina «Loděnice a její cesta historií»)

Obr. 3 Pohled na výpravní budovu do rekonstrukce. Zdroj: (archív autorky 2020)

Obr. 4 Nádraží Loděnice po rekonstrukci. Zdroj: (archív autorky 2021)

Obr.5 Úpravu veřejného prostoru ve filmu zahrnovaly záhrady s tují. V budoucnu pohled do kopce změní na dálnice.

Zdroj:(facebooková skupina «Loděnice a její cesta historií»)

Obr. 6 Snímek z filmu «Ostře sledované vlaky». Zdroj: (facebooková skupina «Loděnice a její cesta historií»)

Obr. 7 Pohled ze strany březového háje. Zdroj: (archív autorky 2021)

Obr. 9 Podle plánu je vidět že pro potřeby parkoviště bude bouraná budova skladiště. Zdroj: (lodenice.cz)

4.3 Dendrologický průzkum



	dřevina	Kód	Obvod kmene (cm)	Výška (m)	Sad.hodnota
1	Betula pendula	BETPEN001-017	40-55	15-30	2
2	Thuja occidentalis	THUOCC001	40	3-5	3
3	Forsythia viridissima	FORVIR001	120	1	1
4	Forsythia viridissima	FORVIR002	120	1	1
5	Fraxinus excelsior	FRAEXE001	150-170	15	2
6	Fraxinus pennsylvanica	FRAPEN001	150-160	15-20	2
7	Fraxinus pennsylvanica	FRAPEN002	150-160	15-20	2
8	Berberis thunbergii	BERTHU	100-120	1	1
9	Sophora japonica	SOPJAP		15-20	2

Tab. 1 Dendrologický průzkum. 1- je nejlepší sad. hodnota

5 Projekt

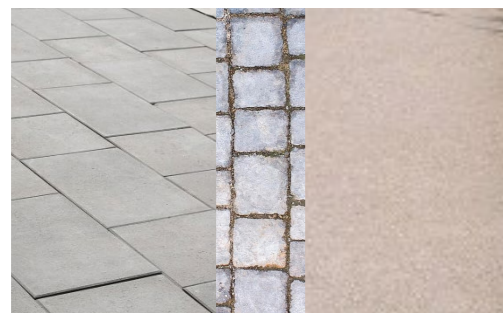
5.1 Koncept

Nádraží Loděnice je ukázkou výpravní budovy, která již našla svoje nové využití. Stanice byla pod objektivem kamer, na ní byl natočen oscarový film «Ostre sledované vlaky». Dnes, v prvním patře se nachází muzeum, oddaný této události. V tomto prostoru se koná i lokální akce. Ostatní plochy jsou pobytové, pro čekání na vlak slouží veranda.

V dotazníku, který byl proveden, aby zjistit budoucí rozvoj obcí, vznikl požadavek na budování veřejného prostoru (lodenice.cz). V tomto případě lze rozvíjet veřejný prostor nádraží Loděnice. Jako příklad nástroje pro zapojení veřejnosti, by mohla být aplikace principu «taktického urbanizmu», kde pomocí mobilních knihoven, či kiosku s jídlem lze bylo přilákat lidi. Taký myslím že mobilní plochy do sezení lze zapojit do «plochy pro využití» či «březového háje».

Na této stanici, hlavní pozornost bude věnována úpravě ploch. V rámci úprav bude vytvořeno sjednocené plochy, pro zlepšení celkové návaznosti a přístupnosti z výpravní budovy do nástupiště. Taký pomocí terénních modelací bude provedeno snížení výškového rozdílu mezi nástupištěm a ostatními plochy, takže vizuálně ty plochy budou odděleny. Sjednocenou plochu bude doplňovat zvýšený záhon a břízy, kteří budou vytvářet pobytovou plochu. Námět bříz bude se aplikovat i jinde. Součástí stanice bude parkoviště na kola, mobiliář, výměnná osvětlení.

Povrchy:



Betonová dlažba malého a velkého formátu, pruh kamenné dlažby, mlat

Mobiliář:



Lavička (mmcite.com)



Informační nosič (mmcite.com)



Koš (architonic.com)

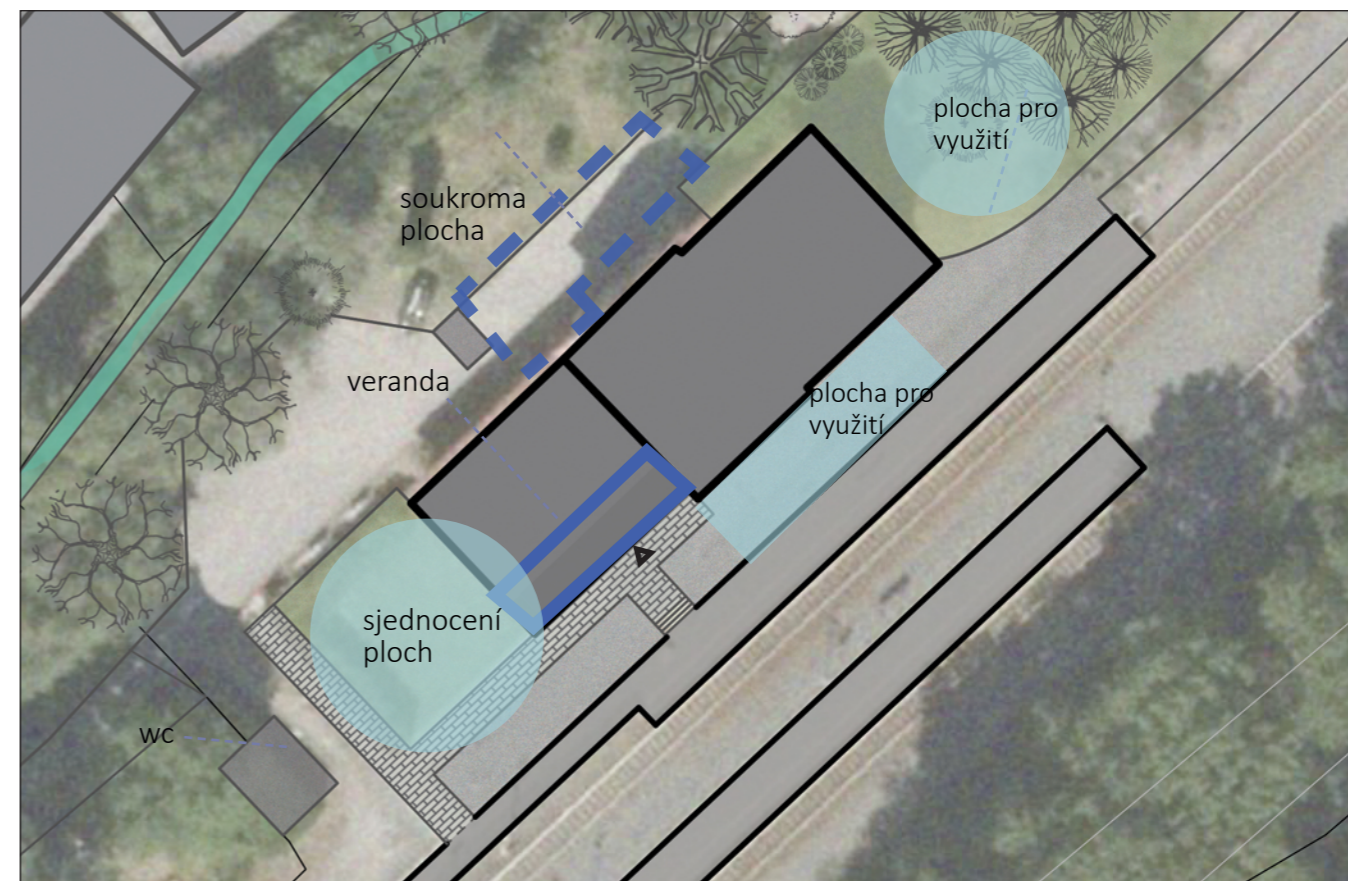


Informační nosič (architonic.com)

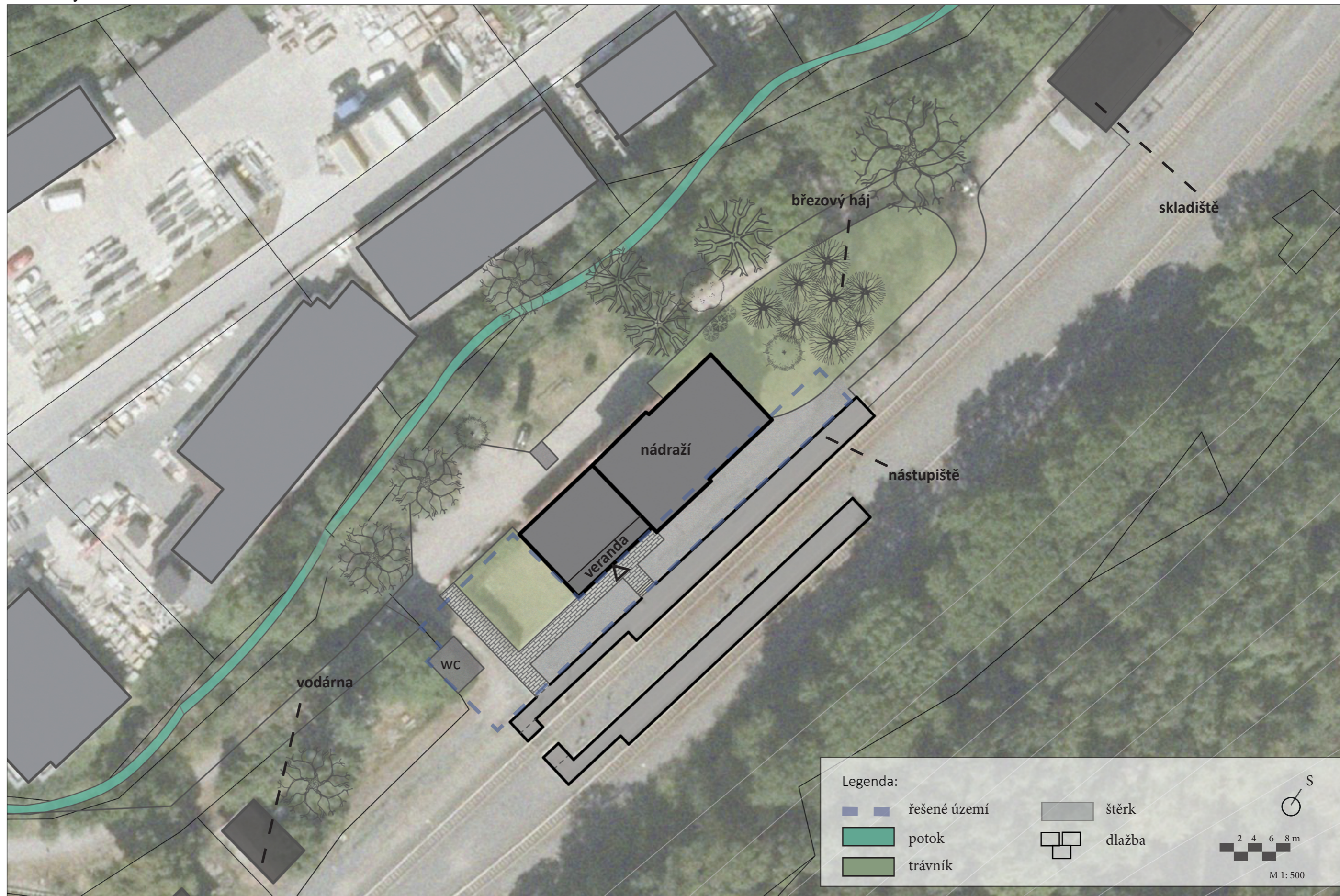


Lavička (mmcite.com)

Mobiliář nebo rostlinný materiál	Celkem (kus)	Cena	Cena celkem
Lavička	3	7000	21000
Přístřešek na kola	1	50000	50000
Koš	2	3000	6000
Informační nosič	2	10000	20000
Betula pendula	6	15000	90000



5.2 Stávající stav

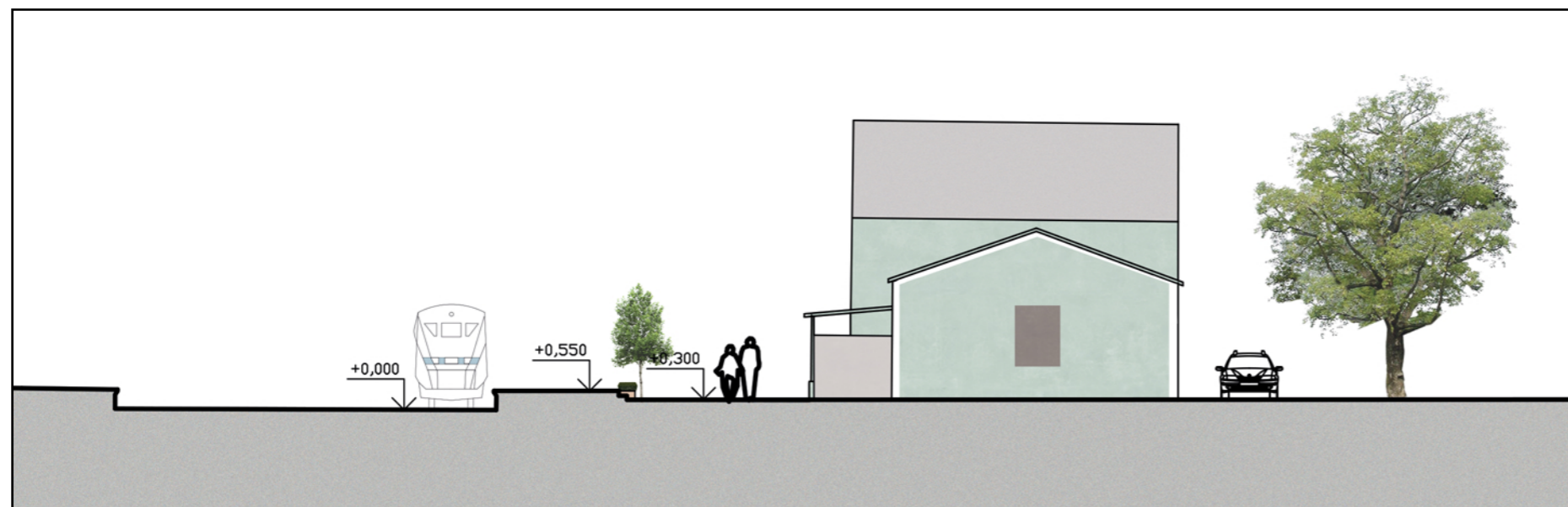


5.3 Studie

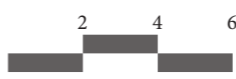


5.3 Řez

Řez: A-A'



M 1: 200



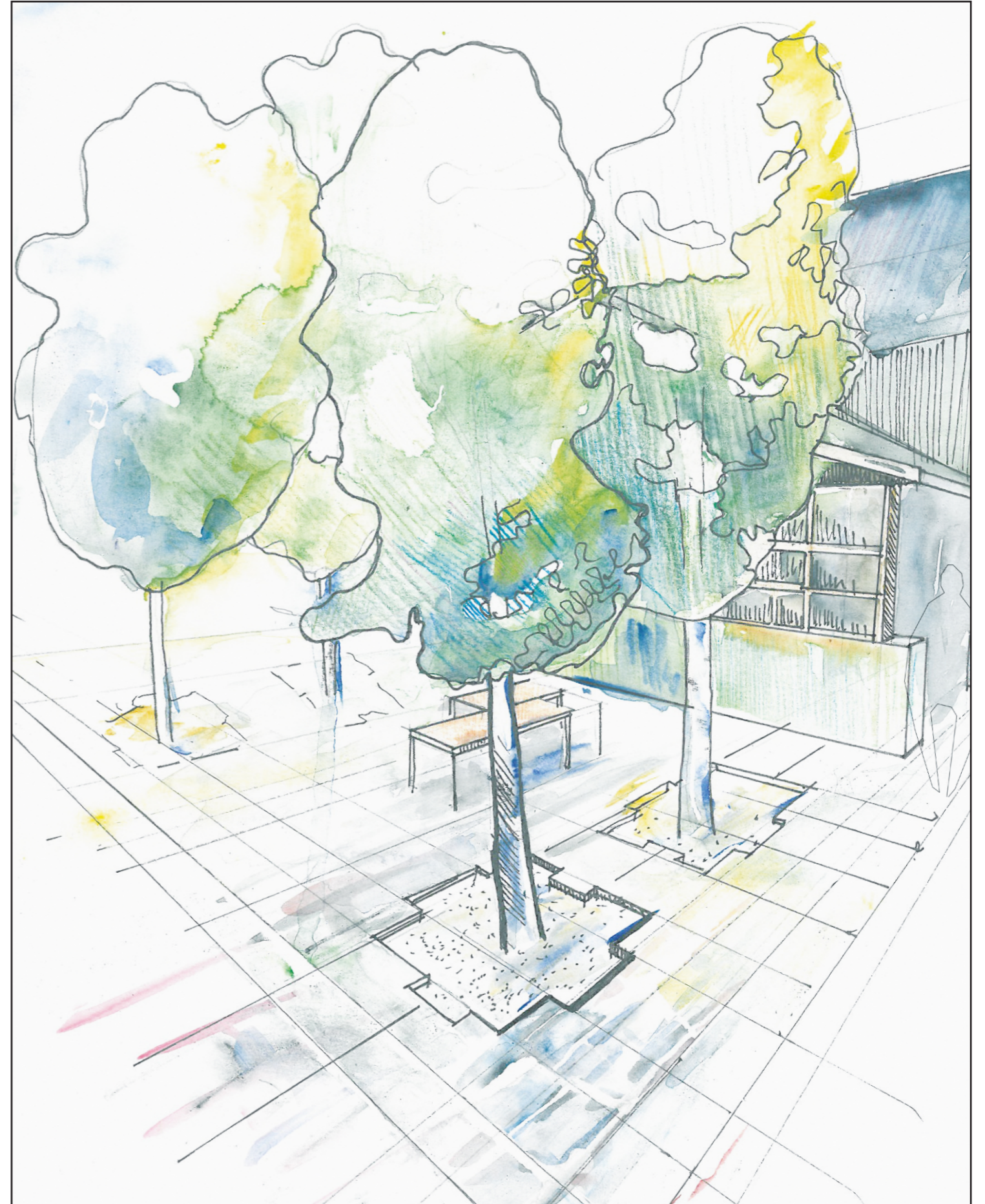
Řez: B-B'



M 1: 200



4.3 Perspektiva



6 Dizkuze

Existují však různé předpoklady, jak budou železnice rozvíjet a je to centralizace, která vede k opuštění malých měst a využití železnice nebude perspektivní; nebo ztrátou důležitostí vzdáleností, kde se zrychluje doprava a města se rozšiřují kolem trati (Pechenkina 2018).

Přesto, už existuje praxe prioritní pesi zony, sdílení aut ve městě. Nasledkem které může být zmenšení automobilové dopravy a tím zvýšení frekvencí cestujících na železnici (Gehl 2012). Taky nelze zapomenout na skupiny společenství (senioři, studenti a děti) kteří mohou preferovat železniční dopravu z různých důvodů, jako pohodlí a dostupnost cestování (Lingqvist et al. 2018).

Nicméně existují různé příklady železničních stanic, kteří mají dobrou nebo špatnou úpravu. I když s pohledu, vypadají stejně, většinou mají svá specifika. Například, charakter Ruské železnice je trochu rozlišný. V Česku, původně železniční síť a silnice se rozšířenější v rámci státu, když v Rusku železnice je stále nejvýhodnějším způsobem dopravy, v rámci některých měst. Lze zmínit i užívání veřejného prostoru u nádraží, kde kvůli velkým vzdálenostem vlak se zastavuje na více než 30 minut. Proto na nástupištích se zastupují kiosky s občerstvením a renesance nádražních restaurací nenastala.

Využití ploch železnice není jednoznačná, některé částí železnice stále v provozu. Jelikož, při komplexním zvažování, v plochách spadajících do železnice mohou vznikat kulturní centra, muzea a tak dále.

Je velkou otázkou jestli lze vytvářet prostředí pro setrvání a seskupování lidí na nádraží. Veřejný prostor na železnici je definován určitými pravidly chování individua. Samozřejmě pravidla regulují z ohledu bezpečností a regulaci kriminálního chování, ale cestující v prostoru před nádraží mají definovaný soubor k dějů - stát, čekat na vlak a kupovat . I když individuum poruší pravidla svým chováním, bude,nakonec cítit špatně. Jak je vidět z historického průzkumu veřejný prostor na nádraží mel více možností využití. Spojení kulturních instituci s nádraží může byt řešením odporující zániku samotných budov a opouštěných prostoru před nádraží. Stále platí diskuze o nutností typizaci, ukazuje na její negativní důsledky, jako oblast kterou je těžko rozpoznat a vzpomenout, kvůli tomu že prostředí je všude stejné.

Momentálně stav výpravních budov a prostoru kolem je podroben kritice. Nejvíc kritizují zacházení s historickými objekty (Motýl 2020), barevnost a nevhodné umístění zábradlí a tak dále. Důsledkem kterých je normy a předpisy, kteří všichni musí splňovat na úkor účelnosti (Kolína 2018). Tím pádem veřejný prostor na železnice řídí technická stránka, a pak už architektonické utváření, a tohle neuvédeno do rovnováhy. Nicméně v normách existují předpisy, kteří určují, například, barevnost, která by měla být neutrální. Ale, v současnosti, barevnost veřejného prostoru vypadá jinak.

Myslím, že koncepce drážní architektury během své existencí vytvořila celek, díky kterému lze rozpoznat její individuálnost. Lidí stále váží její obraz a ráz. Typizace může bojovat proti vyskytu nevkusných uprav, ale stěně musí navazovat na konkrétní lokalitu, být prováděna z kvalitních materiálu, a navržena po diskuzi mezi společností, projektanty a samotnou správou železnic.

7 Závěr

Železnice během století plnila důležitou úlohu z ekonomického, infrastrukturní a historického hlediska. Dnešní výzva je adaptovat plochy, které jsou bez využití pro současné potřeby města.

Železniční stavby jsou předmětem potenciální ochrany, její součástí jsou budovy navržené pomocí typizace. Objekty by měly být samostatně hodnoceny, protože každý prvek má svoji identičnost a historii v celé trati. Stejně je potřeba uvažovat o historické identitě objektů, kteří nejsou pod památkovou ochranou, ale mají svoji příslušnost k tradicím a rysům drážní architektury. Stejně je důležité chápat železniční architekturu jako celek.

Veřejný prostor vždycky ovlivňuje kvalitu městského života. Jeho zástupcem je prostranství kolem nádraží, které je součástí velkého celků. Veřejný prostor železničních staveb má svá specifika a tím potřebuje zvýšenou ohleduplnost týkající údržby, vnímání historického kontextu a zásad navrhování. V současnosti je potřeba zvážít, že veřejný prostor je důležitou částí stanice a má návaznost na strukturu sídla.

O veřejný prostor malých stanic, pečovali zaměstnanci, kteří vytvářeli příjemné místo pro pobyt. Zeleně na nádražích vyskytovala, zejména, v stromořadí, západkách, záhonech, či ve formě venkovních nádob. Ovšem co se týče stromořadí, už nezůstal jeho námět, když je to mohl být velice pozoruhodným prvkem, který by mohl přinést ochranu před sluncem a udělat prostor pohodlným.

Důležitým aspektem navrhování veřejného prostoru na nádražích je pochopitelnost navigačního systému, bezpečnost, bezbariérové užívání, souladnost se normy a zaměření na lidské potřeby.

Budoucí rozvoj by měl zabývat hledáním nového využití objektů, šetrném zacházení dědictvím, vrácení života na nádraží, zlepšením kvality zelených ploch a údržby.

8 Literatura

Tištěné monografie:

1. Borovcová A. 2012. Kulturní dědictví Severní dráhy císaře Ferdinanda. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, Ostrava.
2. Borovcová A. 2016. Kulturní dědictví Severní státní dráhy. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, Ostrava
3. Bečková K. 2009. Nádraží a železniční tratě: zaniklé, proměněné a ohrožené stavby. Paseka, Praha.
4. Cejpková K, Dpležalová V, Mikulášek D, et al. 2019. Principy tvorby veřejných prostranství. Kancelář architekta města Brna, Brno
5. Jehlík J. 2018. Rukověť urbanismu: Architektura poznávání a navrhování prostředí, Ausdruck Books. Praha
6. Hlinička P. 2012. Sídlní kaše. Host. Brno.
7. Kratochvíl P. 2015. Městský veřejný prostor. Zlatý řez. Praha.
8. Krejčířík M. 1991. Po stopách našich železnic. Knižnice techniky a technologie železniční dopravy, Praha.
9. Krejčířík M. 2003. Česká nádraží - Architektura a stavební vývoj, I. díl. Vydavatelství dopravní literatury, Litoměřice.
10. Krejčířík M. 2009. Česká nádraží - Architektura a stavební vývoj, III. díl. Vydavatelství dopravní literatury, Litoměřice.
11. Kubát K. 1998. Železniční stavby: Projektování. Český svaz stavebních inženýrů, Praha
12. Musil M. 2005. Vůně pražských nádraží. Plot, Praha.
13. Schreier P. 2009. Příběhy z dějin našich drah: kapitoly z historie českých železnic do roku 1918. Mladá fronta, Praha.
14. Melková P et al. 2014. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Praha.
15. Novotný V, Hájek K, Javořík T, Drápal F, et al. 2017. Standard zastávek PID: standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje. České vysoké učení technické, Praha.
16. Šestáková I, Lupač P. 2010. Budovy bez bariér: návrhy a realizace. Grada, Praha.
17. Turek V. 2015. Transsibiřská magistrála: TRANSSIB. Václav Turek.
18. Vacek O, et al. 2014. Tvorba krajiny. Česká zemědělská univerzita v Praze, Fakulta agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů, katedra zahradní a krajinné architektury, Praha.
19. Šenberger T, et al. 2018. Železniční dědictví - od velké minulosti k budoucí využitelnosti: Railway heritage - a great past and a useful future. Česká technika - nakladatelství ČVUT v Praze, Praha.
20. Broytman EZ. 2014. Железнодорожные станции и узлы (Železniční stanice a uzly). Marshrut, Moskva.
21. Berger M. 1980. Historische Bahnhofsbauten. Transpress Verlag für Verkehrswesen, Berlin.
22. Gehl J. 2010. Cities for People. Island Press, Washington DC.
23. Gehl J. 2011. Life Between Buildings. Island Press, Washington DC.
24. Lingqvist L, et al. 2018. Railway Stations - Planning Manual. The Swedish Transport Administration, Borlänge.
25. Lydon M, Garcia A. 2015. Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change. Island Press, Washington, DC.
26. Vulfov AB. 2016. История железных дорог Российской империи (Historie železnic ruské říše). Ripol klassik, Moskva
27. Wolmar C. 2016. To the Edge of the World: The Story of the Trans-Siberian Express, the World's Greatest Railroad. PublicAffairs, New York.
28. Yavein IG. 1938. Архитектура железнодорожных вокзалов (Architektura výpravních budov). Izdatelstvo akad. arkitektury, Moskva.
29. Ponosov I. 2016. Искусство и город. (Umění a město). Igor Ponosov, Moskva.
30. Ross J. (2000) Railway stations: planning, design and management. Architectural Press, Oxford.
31. Lehmann T. 2011. Der Bahnhof der Zukunft – Alternativen zum traditionellen Bahnhofsempfangsgebäude [disertační práce]. Technische Universität Berlin, Berlin.

Závěrečné práce:

1. Herinek M. 2014. Posouzení uspořádání železničních stanic z hlediska dopravní technologie [diplomová práce]. Univerzita Pardubice, Pardubice.
2. Smítková P. 2018. Konstrukce nástupišť železničních tratí [bakalářská práce]. Vysoké učení technické v Brně, Brno.

Elektronické zdroje:

1. Bass V. Расшифровка: Почему вокзалы — вершина архитектурной мысли (Rozkódován: Proč nádraží je vrcholem architektonické myšlenky). Arzamas.academy, Moskva. Available from <https://arzamas.academy/materials/1428> (accessed April 2021).
2. Archiweb, s.r.o. Železniční zastávka Čeladná. Archiweb, s.r.o. Available from <https://www.archiweb.cz/b/zeleznicni-zastavka-celadna> (accessed July 2020).
3. Archiweb, s.r.o. 1. soukromá železniční zastávka Varnsdorf - Pivovar Kocour. Archiweb, s.r.o. Available from <https://www.archiweb.cz/b/1-soukroma-zeleznicni-zastavka-varnsdorf-pivovar-kocour> (accessed July 2020).
4. Nováková K. 2019. Zastávka nemusí být nehostinným přístřeškem. 8 míst od českých architektů, kde si počkáte rádi. CZECHDESIGN. Available from www.czechdesign.cz/temata-a-rubriky/zastavka-nemusi-byt-nehostinnym-pristreskem-8-mist-od-ceskych-architektu-kde-si-pockate-radi (accessed May 2021)
5. ООО «Объединенные проекты» (Společné projekty s.r.o). Центральная и Вокзальная площади Зеленоградска (Centrální a Přednádražní náměstí v Zelenogradsku). Prorus. Available from <https://prorus.ru/projects/centralnaya-i-vokzalnaya-ploshchadi-goroda-kurorta-zelenogradsk/#>
6. Národní památkový ústav. Kaple se zvonici - Památkový Katalog. Památkový Katalog. Available from <https://www.pamatkovykatalog.cz/kaple-se-zvonici-12684689> (accessed April 2021).
7. Pechenkina J. 2018. Павильон России никого не пытался обмануть и убедить в том, что мы живем в супербудущем (Pavilon Ruska se nikoho nesnažil oklamat a přesvědčit o tom, že žijeme v superbudoucnosti). Strelka Mag. Available from <https://strelkamag.com/ru/article/chto-ne-popalo-v-oficialnuyu-ekspoziciyu-rossii-na-arkhitekturnoi-biennale-v-venecii> (accessed April 2021).
8. Heinrichová A. Z historie obce: Loděnice. Loděnice- Oficiální web obce, Loděnice. Available from <https://www.lodenice.cz/z-historie-obce/ds-50/p1=52> (accessed April 2021).
9. Wikipedie. Loděnice (okres Beroun). Wikipedie. Available from <https://www.lodenice.cz/z-historie-obce/ds-50/p1=52> (accessed April 2021).
10. Katedra urbanismu a územního plánování. Železniční brownfields. Katedra urbanismu a územního plánování. Fakulta stavební ČVUT, Praha. Available from <http://www.uzemi.eu/vystupy/brownfieldy-typy/-6-zeleznicni-brownfields.html> (accessed April 2021).
11. Roubík M. 2012. Aby stará nádraží nemusela zchátrat. Moderní Obec. Available from <https://www.moderniobec.cz/aby-stara-nadrazi-nemusela-zchatrat/> (accessed April 2021).
12. ČT24 - Česká televize. 2018. OBRAZEM: Nádraží patří státu dva roky, opravou prošly desítky z nich. ČT24 — Nejdůvěryhodnější zpravodajský web v ČR — Česká televize. Available from https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2488828-obrazem-nadrazi-patri-statu-dva-roky-opravou-prosly-desitky-z-nich?fbclid=IwAR1Qutlu8UDEVDY6OeO4UqcOisqfY9mKctiSE0W7s4rlltm_BNfdwpR9PR4 (accessed April 2021).
13. Jegorov J. Снесён последний дачный вокзал России (Zbouráno poslední chatové nádraží Ruska).

- Архнадзор (archnadzor). Available from <http://www.archnadzor.ru/2012/10/20/snesyon-posledniy-dachnyiy-vokzal-rossii/> (accessed April 2021).
14. Beňák L. 2009. Trať Hevlín - Hrušovany nad Jevišovkou. Kubickaparabola.wz.cz Available from http://kubickaparabola.wz.cz/clanek03/hrus_hev.htm(accessed April 2021)
 15. Ministerstvo dopravy, Správa železniční dopravní cesty s. o. ,Státní fond dopravní infrastruktury. 2019. Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Správa železnic, Praha. Available from <https://www.spravazeleznice.cz/stavby-zakazky/podklady-pro-zhotovitele/koncepce-pri-nakladani-s-nemovitostmi-osobnich-nadrazi> (accessed April 2021)
 16. Strelka Institute. 2020. Исторический вокзал Токсово решили снести, чтобы «реконструировать» (Historické nádraží Toksovo bylo rozhodnuto o demolici za účelem „rekonstrukce“). Strelka Mag, Moskva. Available from <https://strelkamag.com/ru/news/istoricheskii-vokzal-toksovo-pytayutsya-spasti-ot-snosy> (accessed August 2020).
 17. Motýl I. 2020. Zkáza stovek českých nádraží: Místo záchrany se je Správa železnic chystá zbourat. FTV Prima. Available from https://cnn.iprima.cz/zkaza-stovek-ceskych-nadrazi-misto-zachrany-se-je-sprava-zeleznice-chysta-zbourat-6960?fbclid=IwAR34naYsEzW7gvbzg0JEAju5-eo1N3AGJOnb_SA2Volv2u8v5J_IRG5mAis (accessed April 2021)
 18. Medková M. 2019. Nádraží v pražské Bubenci čeká proměna. Bude v něm hospoda a cyklistická dílna. Economia, a.s. Available from <https://magazin.aktualne.cz/bydleni/architektura/chatrajici-prazske-nadrazi-v-bubenci-ceka-promena-bude-v-nem/r~a460fe0607a311eab259ac1f6b220ee8/> (accessed April 2021)
 19. Loděnický zpravodaj. 2020. Strategie rozvoje obce. Loděnice. Available from https://www.lodenice.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=8632&id_ktg=1116&n=strategie%2Drozvoje%2Dobce&p1=1115 (accessed April 2021)
 20. Cháb Š. 2020. Dejte sem bourací kladivo, jde přece o budoucnost. Komentář Štěpána Chába. Krajské listy s.r.o. Available from <https://www.krajskelisty.cz/kralovehradecky-kraj/25025-dejte-sem-bouraci-kladivo-jde-prece-o-budoucnost-komentar-stepana-chaba.htm> (accessed April 2021)

Tištěná periodika:

Kolina J. 2018. Ohrazená železnice. Týden **38**: 22-23

Železničář. 1966. Tak dlouho se chodí se džbánem pro vodu. Železničář **16**:19.

Legislativní dokumenty:

Správní orgán. Rok vydání. Přesný název. Místo vydání. Číslo dokumentu

Správa železnic, státní organizace. 2020. Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Mobiliář. Česká republika. SŽ PO-20/2019-GŘ

Správa železnic, státní organizace. 2019. Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Železniční zastávky/přístřešky. Česká republika. SŽDC PO-23/2019-GŘ

Správa železnic, státní organizace. 2020. Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR - Standardy pro hygienická zařízení, Změna č. 2. Česká republika. SŽ PO-22/2019-GŘ

Správa železnic, státní organizace. 2020. Grafický manuál Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty. Česká republika. SŽDC č. 118 SŽDC č. 118

Správa železnic, státní organizace. 2021. Metodický pokyn pro údržbu stromoví. Česká republika. SŽ MP