

UNIVERZITA PARDUBICE

DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2024

Suhaib Atieh

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Vývoj potřeb cestujících v  
prostorách osobních železničních  
stanic na území ČR

Bakalářská práce

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2022/2023

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Suhaib Atieh**  
Osobní číslo: **D19302**  
Studijní program: **B3607 Stavební inženýrství**  
Studijní obor: **Dopravní stavitelství**  
Téma práce: **Vývoj potřeb cestujících v prostorách osobních železničních stanic na území ČR**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního stavitelství**

## Zásady pro vypracování

Vypracujte přehled potřeb cestujících v osobních železničních stanicích. Provedte souhrnnou analýzu v návaznosti na jejich kategorizaci. Indikujte potřeby stávající a budoucí, dopad Covidu-19 atd., s cílem zvýšení komfortu a celkové obslužnosti.

Rozsah pracovní zprávy:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

- ŠUCHA, Matúš. *Proč se v dopravě chováme tak, jak se chováme?* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2019. 280 s. ISBN 978-80-7422-726-4.
- MLÁDEK, Štěpán. *Moderní trendy v železniční dopravě. Výpravní budovy.* Praha, 2020. Studentský projekt. České vysoké učení technické. Fakulta dopravní.
- LEHMANN, Tim. *Der Bahnhof der Zukunft – Alternativen zum traditionellen Bahnhofsempfangsgebäude.* Entwicklung eines modularen Entréesystems für kleine und mittlere Bahnhöfe. Berlin, 2011. Dissertation. Technische Universität Berlin. Fakultät VI – Planen Bauen Umwelt. Betreuer Rudolf SCHÄFER.

Vedoucí bakalářské práce:

**Ing. Filip Ševčík**

Katedra dopravního stavitelství

Datum zadání bakalářské práce: **26. září 2022**

Termín odevzdání bakalářské práce: **14. května 2024**

L.S.

---

**doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.**  
děkan

---

**Ing. Aleš Šmejda, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 13. října 2023

Prohlašuji:

Práci s názvem Vývoj potřeb cestujících v prostorách osobních železničních stanic na území ČR jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 9. 5. 2024

Suhaib Atieh v.r.

## **PODĚKOVÁNÍ**

Chtěl bych poděkovat vedoucímu své práce panu Ing. Filip Ševčík. za poskytnutí užitečných rad.

Rád bych také poděkoval panu Ing. Petru Vnenkovi Phd. za poskytnutí cenných rad a připomínek, trpělivé vedení a množství času, které této práci věnoval.

Děkuji také Štěřba Roman, doc. Dr, ze společnosti Správa Železnic.

## **ANOTACE**

Tato bakalářská práce zkoumá historický vývoj a současné využití osobních železničních stanic v České republice, se zaměřením na potřeby cestujících. Analyzuje architektonické změny, technologické inovace a sociálně-ekonomické dopady stanic na městské prostředí a regionální rozvoj. Práce dále hodnotí, jak železniční stanice reagují na moderní výzvy v mobilitě a technologiích a přispívají k udržitelnému rozvoji a zlepšení kvality veřejného prostoru.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

železniční stanice, architektonický vývoj, technologické inovace, sociálně-ekonomické dopady, udržitelný rozvoj, městské prostředí

## **TITLE**

Development of Passenger Needs in the Spaces of Personal Railway Stations in the Czech Republic

## **ANNOTATION**

development and current use of passenger railway stations in the Czech Republic, focusing on the needs of travelers. It analyzes architectural changes, technological innovations, and the socio-economic impacts of stations on urban environments and regional development. The thesis also evaluates how railway stations respond to modern mobility challenges and technologies, contributing to sustainable development and enhancing the quality of public spaces.

## **KEYWORDS**

railway stations, architectural development, technological innovations, socio-economic impacts, sustainable development, urban environment

## Obsah

SEZNAM OBRÁZKŮ .....	8
ÚVOD.....	9
1. Historie železniční stanice v českých zemích.....	10
1.1. Historická výstavba a vývoj železniční stanice.....	10
1.2. Vývoj po roce 1989.....	14
1.3. Převod železniční stanice Správě železnic a nejnovější vývoj .....	15
2. Stávající využití železničních stanic .....	16
2.1. Využití pro potřeby dopravců a Správy železnic .....	16
2.2. Využití pro potřeby cestujících.....	18
2.3. Další využití .....	32
3. Možnosti využití železniční stanice .....	34
3.1. Příklady dobré praxe z České republiky .....	34
3.2. Příklady dobré praxe ze zahraničí .....	38
4. Případové studie .....	43
4.1. Případová studie č. 1 (Železniční stanice St Pancras) .....	43
4.2. Případová studie č. 2 (Železniční stanice Pardubice) .....	47
5. Závěrečná doporučení a diskuse .....	52
ZÁVĚR BAKALÁŘSKÉ PRÁCE .....	53
LITERATUAR .....	54



## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1: Pražské Masarykovo nádraží [2].....	11
Obr. 2: Praha hlavní nádraží [17].....	12
Obr. 3: Brno, hlavní nádraží [18].....	12
Obr. 4: Olomouc hlavní nádraží [19].....	13
Obr. 5: Plzeňské hlavní nádraží [20].....	13
Obr. 6: Liberec hlavní nádraží [21].....	14
Obr. 7: Nádraží Ostrava-Svinov [5].....	15
Obr. 8: Návrh podoby výpravní budovy v Nymburce [12].....	17
Obr. 9: Graf podílu využití restaurací v dotazníku.....	20
Obr. 10: Graf podílu využití Místa k sezení v dotazníku.....	21
Obr. 11: Graf podílu využití obchody v dotazníku.....	22
Obr. 12: Graf podílu využití WC v dotazníku.....	23
Obr. 13: Graf podílu využití sprchy v dotazníku.....	24
Obr. 14: Graf podílu využití informační přepážky v dotazníku.....	25
Obr. 15: Graf podílu využití lékárna v dotazníku.....	26
Obr. 16: Graf podílu využití ubytování v dotazníku.....	27
Obr. 17: Graf podílu využití dětský koutek v dotazníku.....	28
Obr. 18: Graf podílu využití pracovna/studovna v dotazníku.....	29
Obr. 19: Graf podílu využití koše na tříděný odpad v dotazníku.....	29
Obr. 20: Graf podílu využití služba Wi-Fi v dotazníku.....	30
Obr. 21: Graf podílu využití informace o oblastech a zajímavostech v blízkosti nádraží v dotazníku..	31
Obr. 22: Graf podílu využití odjezdové informační tabule v dotazníku.....	31
Obr. 23: Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka [23].....	35
Obr. 24: Železniční stanice v Dubí [24].....	35
Obr. 25: Kubova Huť [25].....	36
Obr. 26: Hlavní nádraží Praha [26].....	37
Obr. 27: Brno – Královo Pole. Vizualizace nového nádraží [30].....	38
Obr. 28: Nová Stanice Rychlé Přepravy Bay Area [29].....	39
Obr. 29: Podél solárního parku v Baiersdorfu-vlak konstrukční řady ET 442 na cestě jako S-Bahn [29].....	40
Obr. 30: Nákupní centrum, restaurace a hotel St Pancras International [32].....	40
Obr. 31: Interiér Oculus [33].....	41
Obr. 32: Rotterdam Centraal Station v Nizozemsku [33].....	42
Obr. 33: Searcyho šampaňský bar na horním patře, St Pancras International [37].....	44
Obr. 34: Letecký pohled na mezinárodní stanici St Pancras [40].....	46
Obr. 35: mezinárodní stanici St Pancras [41].....	46
Obr. 36: Pohled na staniční budovu, stanice Pardubice [42].....	48
Obr. 37: Celkový pohled na prostor nástupišť. Aktuálně probíhá výstavba 1. a 2. nástupiště a zastřešení [49].....	50
Obr. 38: Nové eskalátory v Pardubicích [50].....	51

# ÚVOD

Železnice byla od svého počátku v 19. století neodmyslitelně spojena s rozvojem průmyslové revoluce a postupně se stala klíčovým pilířem moderního dopravního systému. Železniční stanice, jako významné body této rozsáhlé sítě, představují nejen vstupní brány do měst a obcí, ale také jako důležitá centra veřejného života. V průběhu let se staly svědky mnoha historických okamžiků, technologických inovací a sociálně-ekonomických změn. Tento vývoj zanechal výraznou stopu nejen v architektuře stanic, ale i v jejich funkci a postavení v rámci městské infrastruktury.

V České republice železniční stanice představují unikátní křižovatku historie, architektury a každodenního ruchu. Od úplných začátků, kdy první vlaky začaly jezdit mezi Prahou a Olomoucí, až po současné pokročilé vysokorychlostní spoje, jsou tyto stavby svědky neustálé evoluce dopravních a stavebních technologií.

Hlavním cílem této bakalářské práce je nabídnout podrobný pohled na historii a současnost železničních stanic v České republice. Práce se bude věnovat nejen architektonickému a technologickému vývoji stanic, ale také jejich sociálnímu a ekonomickému významu pro městské prostředí a regionální rozvoj. Speciální pozornost bude věnována případovým studiím konkrétních stanic, které ilustrují různé aspekty jejich funkce a významu v průběhu času.

Zároveň bude tato práce zkoumat, jakým způsobem se železniční stanice adaptují na současné změny v mobilitě a technologiích. V kontextu udržitelného rozvoje a zvyšující se potřeby efektivity veřejné dopravy se mnohé stanice stávají nejen místy tranzitu, ale také centry komunitního života, kultury a obchodu.

Tato analýza umožní hlubší porozumění pro role, které železniční stanice zastávaly a nadále zastávají v české společnosti. Studie dále poskytne náhled na to, jak mohou železniční stanice efektivně reagovat na současné a budoucí výzvy, a jakým způsobem mohou přispět k rozvoji měst a regionů, v nichž se nachází. Práce tak přispěje k širšímu porozumění důležitosti železničních stanic jako nejen infrastrukturních, ale i socioekonomických a kulturních objektů v moderní společnosti.

# 1. Historie železniční stanice v českých zemích

Když počátkem 30. let 19. století začala jezdit koněspřežná dráha, začaly se v České republice objevovat první železniční stanice v podobě zrekonstruovaných hostinců (Holkův), speciálně vybudovaných objektů (celní sklad v Českých Budějovicích) nebo stájí. Ty zpočátku představovaly jídelní vozy a záchody, které ještě nebyly součástí vlaků. Význam a vzhled železničních stanic se mění se zavedením lokomotivních drah, což souvisí s nárůstem cestujících, kteří požadovali možnost nákupu jízdenek, zpříjemnění čekání na vlak a zajištění občerstvení. V prvních samostatných železničních stanic byly tedy nádražní pokladny, vstupní vestibuly a čekárny pro konkrétní třídy, tedy druhou a třetí třídu.[1]

Zpočátku sloužila jako místa železničního provozu nástupištní železniční hala a odbavovací objekt. Kromě kancelářských prostor byly součástí železničních stanic. Navíc jsou zde často soukromé prostory určené jako obslužné byty pro pracovníky, nejčastěji přednostu stanice a výpravčího. V mnoha konstrukcích byly také vidět plošinové přístřešky, nejprve vyrobené ze dřeva, ale následně z cihel a kovu. Zvolený návrh budovy byl ten, který byl v té době v módě nebo jej preferoval architekt společnosti. Původní nádražní stavby zde vznikly ve 40. letech 20. století a jsou kopiemi klasicismu a empíru i novorenesance, například pražské nádraží na Těšnově. Přes velký odpor byla stavba nádraží v roce 1985 odstraněna. Na řadu přišel secesní styl, který byl použit při výstavbě nádraží v Plzni nebo Českých Budějovicích. Nádraží České Třebové v Uherském Hradišti, která promyšleně zahrnovala aspekty lidové architektury, byla postavena za první republiky. Na řadu přišel strohý funkcionalismus, který byl ve 30. letech použit na mnoha nových konstrukcích. Tento návrh byl použit při výstavbě výpravní budovy v Hradci Králové, která má úžasnou hodinovou věž, která ukrývá vodárnu. V Poděbradech, přímo naproti lázeňskému parku, byla v roce 1931 postavena nová nádražní budova v konstruktivistickém stylu ve tvaru lokomotivy.[1]

## 1.1. Historická výstavba a vývoj železniční stanice

Železničních stanic v České republice jsou významné pro svou historickou a architektonickou rozmanitost, která odráží bohatou historii železnice sahající do počátků 19. století.

Jednou z nejstarších významných stanic je Pražské Masarykovo nádraží, otevřené v roce 1845 jako součást Severní státní dráhy. Tato stanice, původně umístěná těsně za městskými

hradbami, je nyní nedílnou součástí centrální Prahy a představuje jedno z nejstarších stále fungujících železničních nádraží na světě. Jeho architektura byla do značné míry zachována, což nabízí pohled do raných dnů železniční dopravy.[2]



*Obr. 1: Pražské Masarykovo nádraží [2]*

Na rozdíl od toho hlavní nádraží v Praze (Praha hlavní nádraží) představuje jiné architektonické období. Původně postavené v roce 1871, bylo později přestavěné v roce 1909 ve stylu a zlepšila zkušenosti cestujících. Je směsí historické architektury s moderními zařízeními, včetně podzemní části přidané v 70. letech. [2] [3]



*Obr. 2: Praha hlavní nádraží [17]*

Hlavní nádraží v Brně je dalším klíčovým příkladem, jehož současná struktura pochází z roku 1905. Tato stanice nedávno prošla rozsáhlými renovacemi, aby modernizovala své zařízení, zatímco si zachovala svou historickou fasádu. Architektura stanice odráží styl běžný na přelomu 20. století, což z ní činí významnou památku ve městě. [3]



*Obr. 3: Brno, hlavní nádraží [18]*

Olomoucké hlavní nádraží je příkladem secesní architektury z počátku 20. století. Původní budova byla postavena v roce 1873, ale dnešní podoba nádraží pochází z rekonstrukce v roce 1903, která reflektovala estetické ideály a technologický pokrok tehdejší doby. Tato stanice je charakteristická bohatě zdobenými fasádami a uměleckými detaily, které zdůrazňují význam a prestiž železničního dopravního systému. [2]



*Obr. 4: Olomouc hlavní nádraží [19]*

Plzeňské hlavní nádraží je další významnou stanicí, jejíž výstavba byla dokončena v roce 1907. Tento objekt je příkladem přechodu od secese k novějším architektonickým stylům. Budova je známá svou masivní a robustní strukturou s dominantní věží, která je viditelným orientačním bodem ve městě. [3]



*Obr. 5: Plzeňské hlavní nádraží [20]*

Hlavní nádraží v Liberci zase ukazuje vliv funkcionalismu na železniční architekturu v meziválečném období. Postaveno v roce 1928, je důraz kladen především na funkcionalitu a jednoduchost, avšak s elegantním využitím skla a oceli, které propůjčuje celému objektu moderní a průzračný vzhled. [2]



*Obr. 6: Liberec hlavní nádraží [21]*

## **1.2. Vývoj po roce 1989**

Po sametové revoluci v roce 1989 došlo v České republice k významným změnám v dopravní infrastruktuře, včetně obnovy a modernizace mnoha železničních stanic. Mnohé z těchto stanic byly postaveny v 19. a na počátku 20. století a potřebovaly rozsáhlou rekonstrukci. [4] Úsilí o obnovu a modernizaci bylo zaměřeno na zachování historického a kulturního významu železniční stanice a zároveň na zlepšení jejich funkčnosti a dostupnosti pro cestující. To zahrnovalo instalaci výtahů, ramp a dalších prvků, aby byly stanice přístupnější pro osoby se zdravotním postižením. [4]

Český železniční systém také zaznamenal zlepšení v technologii používané ve vlacích a v infrastruktuře, která je podporuje. To zahrnovalo zavedení rychlovlaků a modernizaci tratí a zabezpečovacích systémů.

Kromě obnovy a modernizace stávajících stanic došlo také k obnovení zaměření na architekturu a design stanic. Mnoho nových stanic bylo postaveno s moderní estetikou s elegantními liniemi a výraznými barvami, zatímco jiné byly navrženy tak, aby splynuly s

historickou architekturou okolí.

Příkladem moderního železniční stanice je nádraží Ostrava-Svinov, které bylo dokončeno v roce 2006. Železniční stanice se vyznačuje velkou prohnutou střechou, která mu dodává osobitý vzhled a poskytuje útočiště cestujícím.[5]



*Obr. 7: Nádraží Ostrava-Svinov [5]*

Rozvoj železničních stanic v českých zemích po roce 1989 byl součástí větší snahy o zlepšení dopravní infrastruktury v celé zemi. To zahrnovalo vylepšení silnic, letišť a systémů veřejné dopravy. Cílem bylo usnadnit a zefektivnit cestování pro obyvatele i turisty a zároveň podpořit ekonomický růst a rozvoj.[6]

### **1.3. Převod železniční stanice Správě železnic a nejnovější vývoj**

Podle materiálů ministerstva dopravy došlo k převodu železničních stanic na SŽDC ve snaze najít efektivnější zdroj financování údržby a provozu nemovitosti, protože státní správce drah má přístup k většímu množství finančních prostředků EU na jeho provoz. rekonstrukci než dopravce. Budovy se určitě stěhovat nebudou, spíš převádět. všech 1000 železničních stanic, kterých se převod dotkne, ale návrh vylučuje stavby se složitým vlastnickým uspořádáním, jako je železniční stanice Masarykova nádraží, která je ve vlastnictví Penta, nebo železniční stanice Brno, kde zatím není rozhodnuto o zvažované variantě přesunu. [7]

Necelá polovina stanic je ve výborném stavu. zbytek bude potřebovat značnou rekonstrukci. Mezi nejhůře zasažené patří přes 40 objektů včetně stanic v Plzni, Sokolově, Bílině, Berouně a ve Strakonících. Na jejich situaci měly vliv vleklé diskuse o tom, komu by mělo české nádraží patřit. ČD tak dlouho investuje do údržby minimum, ale i tak jde stále o stovky milionů korun ročně. [7]



Správa železnic, státní organizace, která spravuje železniční infrastrukturu v České republice, má pro rok 2024 naplánované rozsáhlé modernizační práce a výstavbu nových tratí. Mezi významné projekty patří rekonstrukce nádraží v Praze, Českých Budějovicích, Plzni a Pardubicích, a také obnova dalších historických budov, jako je Fantova budova v Praze a hlavní nádraží v Pardubicích.[8]

Modernizační práce zahrnují také instalaci evropského zabezpečovacího systému ETCS na přibližně 903 kilometrech tratí, přípravy na výstavbu více než 100 kilometrů vysokorychlostních tratí, a v západních Čechách se připravuje nová trať z Plzně do Stodu.[8]

## **2. Stávající využití železničních stanic**

K přesunu lidí, zboží, materiálů a energie se denně používají obrovská zařízení, jako jsou železničních stanic. Na základě svých jedinečných vlastností často shromažďují širokou škálu funkcí a poskytují uživatelům širokou škálu služeb. Takže díky podpoře intermodality, zelených a aktivních způsobů dopravy a logistiky, stejně jako agregaci blízkých služeb, mají nádražní budovy potenciál hrát zásadní roli při přestavbě našich měst udržitelným způsobem. [9]

### **2.1. Využití pro potřeby dopravců a Správy železnic**

Železniční stanice jsou klíčovými prvky v železniční infrastruktuře. Mnoho z nich bylo postaveno v dobách, kdy byla železnice hlavním způsobem přepravy a měla významnou ekonomickou roli. S rozvojem automobilové a letecké dopravy se však situace změnila a mnoho železničních stanic zůstalo bez využití. Přesto zůstávají železniční stanice klíčovým prvkem v železniční dopravě a jsou proto důležité pro dopravce a Správu železnic. [10] Jedním z nejčastějších využití železničních stanic je provozování čekáren a jídelen. Tyto služby jsou nabízeny cestujícím, kteří tráví čas na stanici při čekání na vlaky. Na mnoha železničních stanicích se nacházejí také obchody, které nabízejí zboží a služby pro cestující. Tyto obchody mohou být provozovány přímo dopravcem nebo pronajaté dalším provozovatelům. [10]

Železniční stanice mohou být také využity jako kancelářské prostory. Mnoho dopravců a Správa železnic sídlí v železničních stanicích a využívají je jako své centrální kanceláře. Tyto prostory mohou být pronajaty také dalším společnostem, které mají zájem o umístění svých kanceláří v centrální části města. [10]

Využití železničních stanic pro potřeby dopravců a správy železnic zahrnuje širokou škálu možností. Jednou z nich je ubytování pro cestující. Mnohé železniční stanice jsou vybaveny

prostornými halami, které lze adaptovat na pokoje a apartmány pro cestující, potřebující přenocování. Tyto prostory lze pronajmout přímo dopravcem nebo jiným operátorem specializujícím se na ubytovací služby. [11]

Kromě toho lze železniční stanice využít pro umístění veřejných institucí, jako jsou obecní úřady, knihovny či jiné veřejné služby. Tato lokalita nabízí významné výhody díky centrální poloze a vynikající dostupnosti, což je pro veřejné instituce velmi přínosné. [11]

Využití železničních stanic pro potřeby dopravců a Správy železnic se může různit. Například v Nymburce proběhne kompletní modernizace železniční stanice, včetně rekonstrukce stávající výpravní budovy a stavby nového zázemí pro cestující a zaměstnance dopravců. Stavba zahrnuje také rekonstrukci průjezdu uzlem a zajištění bezbariérového přístupu na nová nástupiště a koleje pro nákladní dopravu. [12]



*Obr. 8: Návrh podoby výpravní budovy v Nymburce [12]*

Dalším využitím železničních stanic může být obchodní centrum. V některých zemích jsou železniční stanice centry obchodu a zábavy. Tyto obchodní centra nabízejí nejen nákupní možnosti, ale také restaurace, kina a další zábavu. Toto využití může být pro dopravce velmi výhodné, protože mohou získat dodatečné příjmy z pronájmu obchodů a restaurací. [10]

### **Role Správy železnic**

Správa železnic, jakožto správce infrastruktury, má na starosti údržbu a rozvoj železničních stanic a přílehlé infrastruktury. Její role zahrnuje zajištění technického stavu stanic, bezpečnosti na kolejích a v prostorách stanic, koordinaci mezi různými dopravci a rozvojové

projekty pro zlepšení kapacity a služeb. Správa železnic také spolupracuje s městskými a regionálními orgány v otázkách integrace železniční dopravy do městské hromadné dopravy a rozvoje dopravní.[13]

## 2.2. Využití pro potřeby cestujících

Abychom lépe pochopili, jak železniční stanice slouží potřebám cestujících, Byl proveden dotazník dotazník na potřeby cestujících v rámci železničních stanic.

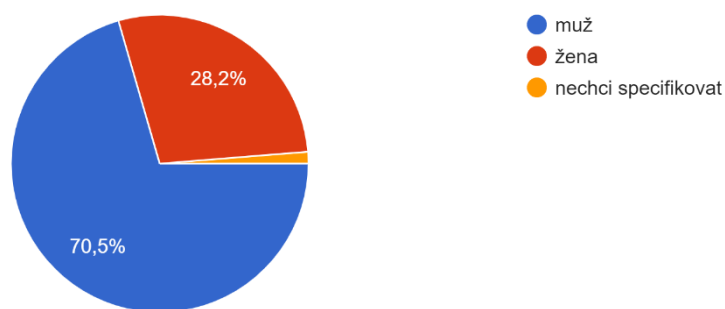
Dotazník by měl obsahovat 386 odpovědí [14], ale mně se podařilo získat pouze 78 odpovědí. Uvedení přesného čísla 386 odpovědí v dotazníku znamená několik věcí:

Reprezentativnost vzorku: Číslo 386 odvozeno z požadavku na statistickou reprezentativnost vzorku. V průzkumech trhu je důležité, aby velikost vzorku byla dostatečná pro dosažení statisticky významných výsledků s určitou mírou spolehlivosti a přesnosti. Toto číslo vypočítáno na základě očekávané variability odpovědí, margin of error a úrovně důvěry, které chceme dosáhnout. [14]

Dosažení určité úrovně pokrytí: V některých případech počet 386 odpovědí zvolen tak, aby byly zastoupeny různé demografické skupiny nebo segmenty trhu v určitých proporcích. Toto číslo výsledkem specifického rozdělení cílové populace. [14]

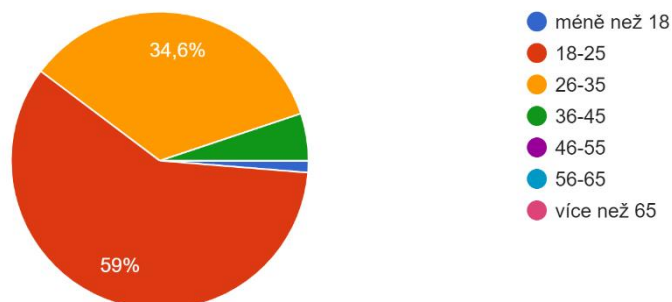
Pohlaví, věkové intervaly, Region (kraj) a Frekvence cestování vlakem pro lidi, kteří odpověděli byly následující

Pohlaví  
78 odpovědí



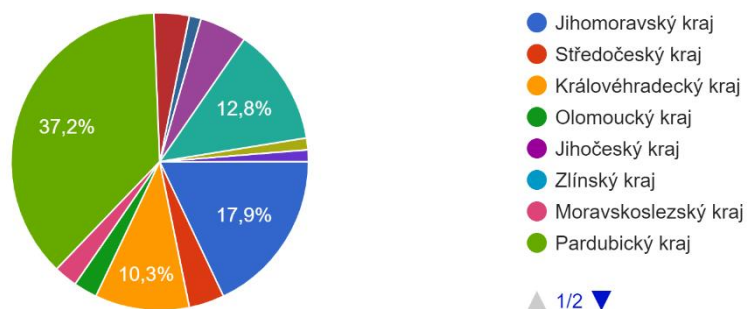
### Věkové intervaly

78 odpovědí



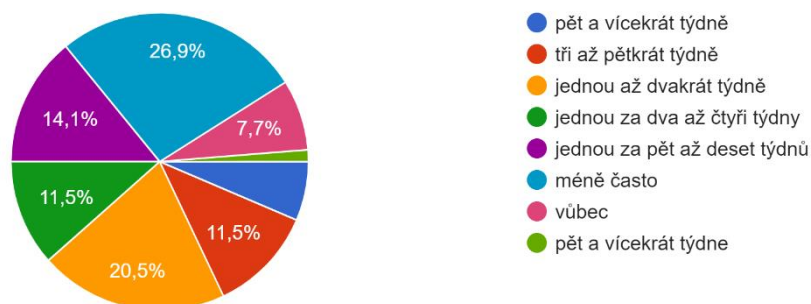
### Region (kraj)

78 odpovědí



### Frekvence cestování vlakem

78 odpovědí

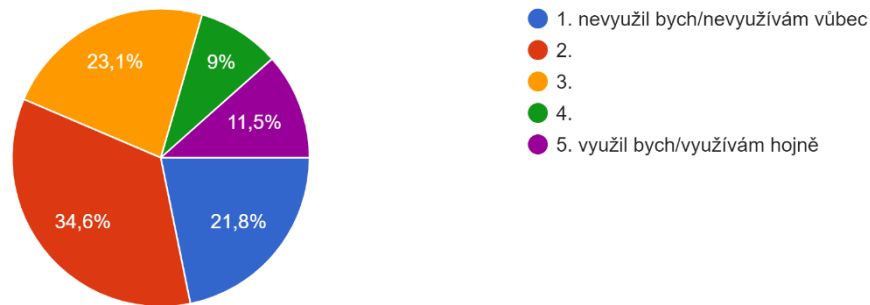


V dotazníku jsem požádal o vyhodnocení služby od 1 do 5 od nevyužil bych/nevyžívám vůbec po využil bych/využívám hojně podle toho, jak používat Služby byly následující:

## Restaurace

ohodnocení:

restaurace  
78 odpovědí



Obr. 9: Graf podílu využití restaurací v dotazníku

Z těchto statistik můžeme udělat několik závěrů:

Nejčastější hodnocení: Nejvyšší zastoupení má hodnota 2, což naznačuje, že většina respondentů vnímá restauraci v železniční stanici jako službu, kterou by mohli využít, ale ne s velkou frekvencí.

Střední hodnocení: Hodnota 3 je také poměrně vyrovnaně zastoupená, což může znamenat, že někteří respondenti jsou spokojeni s průměrným využíváním této služby.

Nízká a vysoká hodnocení: Hodnota 1 má sice nižší podíl, ale stále představuje poměrně značnou část. Zřejmě existují lidé, kteří restauraci vůbec nevyužívají, a to může být způsobeno různými faktory, jako je kvalita nabízených jídel, ceny nebo osobní preference.

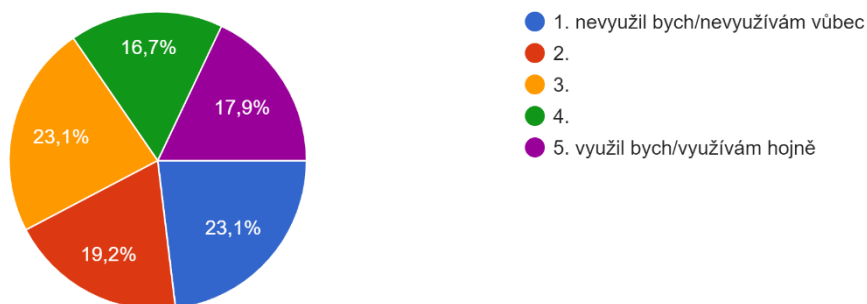
Hodnocení 4 a 5: Hodnoty 4 a 5 dohromady tvoří menší část respondentů, což ukazuje, že existuje menší skupina lidí, kteří tuto restauraci v nádražní budově využívají pravidelně a s vyšší intenzitou.

## Místa k sezení v železniční stanici

ohodnocení:

místa k sezení v nádražní budově

78 odpovědí



Obr. 10: Graf podílu využití Místa k sezení v dotazníku

Podle statistik, můžeme zjistit následující ohledně použití míst k sezení v železniční stanici:

1 (Nevyužil bych/nevyžívám vůbec): Toto je relativně nízká hodnota, což může naznačovat, že část cestujících nevyužívá místa k sezení z různých důvodů. Mohlo by to být způsobeno nedostatečným množstvím míst k sezení, nepohodlnými nebo nečistými sedadly, nebo jinými faktory, které brání lidem v tom, aby tato místa využívali.

2 (Využil bych): Tato hodnota je také relativně nízká. To může znamenat, že i když někteří cestující nejsou zcela spokojeni s místy k sezení, mohli by je stále v určitých situacích využít.

3 (Střední hodnota): Toto je nejvyšší hodnota mezi všemi možnostmi. To může naznačovat, že většina cestujících má neutrální nebo střední názor na místa k sezení v železniční stanici. Mohou být s nimi relativně spokojeni, ale zároveň by mohlo být místo ke zlepšení.

4 (Využívám hojně): Hodnota 4 je relativně nízká. To může znamenat, že jen malý zlomek cestujících často využívá místa k sezení. To může být způsobeno tím, že místa nejsou dostatečně atraktivní nebo pohodlná, nebo že cestující tráví jen krátký čas na nádraží a nemají tak potřebu se posadit.

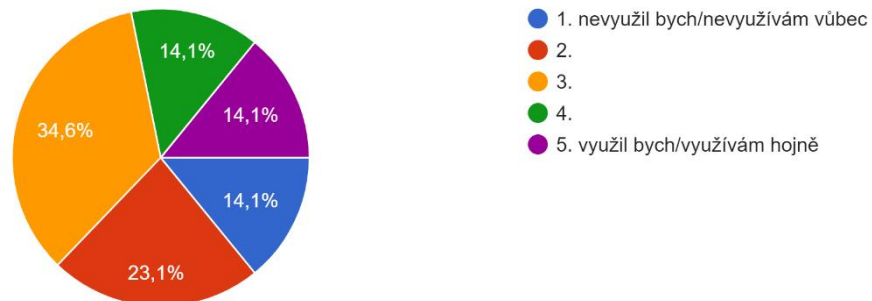
5 (Využívám hojně): Stejně jako u hodnoty 4, hodnota 5 je také relativně nízká. To může značit, že jen malá část cestujících využívá místa k sezení velmi často.

Celkově vzato, zdá se, že místa k sezení v železniční stanici mohou potřebovat zlepšení, aby více cestujících mělo motivaci k jejich využívání. Mohlo by to zahrnovat pohodlnější sedadla, čistotu a atraktivní uspořádání, aby se zvýšil komfort a pohodlí pro cestující.

## Obchody

ohodnocení:

obchody  
78 odpovědí



Obr. 11: Graf podílu využití obchody v dotazníku

Míra využití obchodů: Statistiky ukazují, že nejčastějšími hodnoceními jsou skóre 2 a 3, což naznačuje, že většina lidí nádražní obchody občas využívá, ale ne nutně pravidelně. To může znamenat, že nabídka obchodů může být atraktivní, ale možná není dostatečně silnou motivací pro cestující, aby je využívali každý den.

Nízké hodnocení 1: Nízká procentuální hodnota pro hodnocení 1 (14.1 %) naznačuje, že relativně málo lidí se zcela vyhýbá používání obchodů v nádražní budově. To je dobrý signál, že nabídka obchodů má nějakou hodnotu pro většinu cestujících.

Hodnocení 4 a 5: I když procentuální hodnota pro tyto hodnocení není příliš vysoká (oba mají 14.1 %), stále to znamená, že určité procento lidí obchody hodnotí jako velmi užitečné a pravidelně je využívá.

Možné zlepšení: Hodnocení 2 a 3 ukazují, že existuje prostor pro zlepšení, aby více lidí obchody využívalo. To může být dosaženo například rozšířením nabídky, zlepšením kvality služeb nebo akcemi zaměřenými na přilákání cestujících.

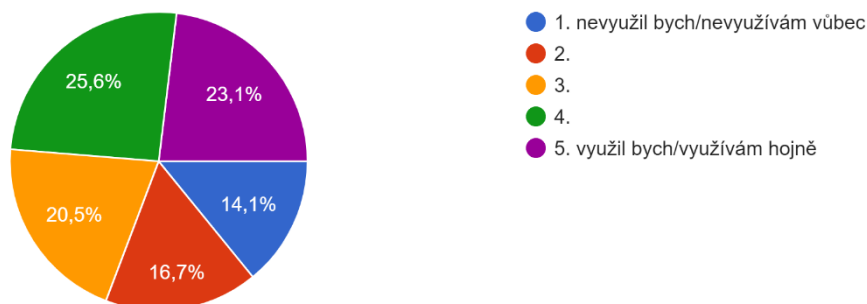
Rozmanitost cestujících: Kombinace různých hodnocení ukazuje, že mezi cestujícími existuje různorodost potřeb a preferencí. Je důležité nabídnout širokou škálu obchodů a služeb, aby se uspokojily různé skupiny cestujících.

## WC

ohodnocení:

WC

78 odpovědí



Obr. 12: Graf podílu využití WC v dotazníku

Nízké využití (1-2 hodnocení):

Službu WC málokdo využívá nebo ji vůbec nevyužívá. To by mohlo naznačovat, že buď lidé nemají potřebu tuto službu využívat, nebo existují problémy s dostupností, čistotou nebo jinými faktory, které odrazují od jejího použití.

Střední využití (3 hodnocení):

Třetina respondentů službu používá. Je důležité zjistit, co by mohlo zlepšit tuto míru využití. Mohlo by to být spojeno s pohodlím, hygienou, dostupností nebo jinými faktory.

Vysoké využití (4-5 hodnocení):

Téměř polovina respondentů (48,7 %) službu hojně využívá. To je dobrý znak a naznačuje, že se jedná o důležitý prvek nádražní budovy. Je vhodné zjistit, co tuto službu dělá tak atraktivní a zda je možné tuto úroveň využití udržet.

Doporučení:

Pro ty, kteří službu využívají středně (3 hodnocení), je dobré se zaměřit na to, co by mohlo zlepšit jejich pohodlí a motivaci k většímu využívání.

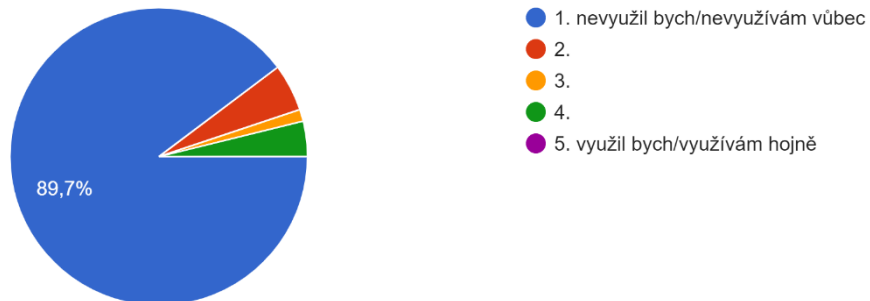
Pro ty, kteří službu využívají hojně (4-5 hodnocení), je důležité zajistit, aby byla tato úroveň spokojenosti udržena. To může zahrnovat udržování čistoty, dostupnost, pohodlí a dalších pozitivních faktorů.



## Sprchy

ohodnocení:

sprchy  
78 odpovědí



Obr. 13: Graf podílu využití sprchy v dotazníku

Z výsledků vyplývá, že většina cestujících (89.7 %) nepovažuje za důležité nebo nevyužívá vůbec sprchy v železniční stanici. To naznačuje, že pro většinu cestujících není tato služba prioritní.

Prioritizace služeb:

Na základě těchto údajů můžeme identifikovat další služby, které by mohly být pro cestující důležitější a více využívané.

Úspora nákladů:

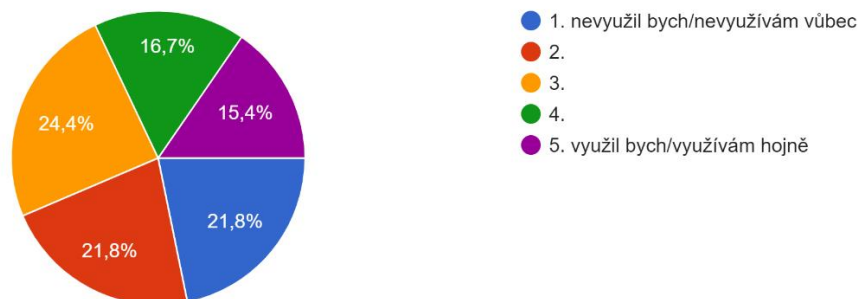
Pokud je provoz sprchových zařízení nákladný a málo využívaný, mohlo by být uvažováno o úsporných opatřeních, jako je snížení provozní doby nebo úplné zrušení této služby.

## informační přepážky

ohodnocení:

informační přepážky

78 odpovědí



Obr. 14: Graf podílu využití informační přepážky v dotazníku

Hodnocení 1 a 2 (dohromady 43.6 %): Tito respondenti se zřejmě necítí, že by informační přepážky byly pro ně důležité nebo užitečné. Mohou mít tendenci hledat informace jinými způsoby nebo nemají potřebu komunikovat s personálem na přepážkách.

Hodnocení 3 (24.4 %): Respondenti s tímto hodnocením pravděpodobně používají informační přepážky příležitostně. Mohou to být lidé, kteří občas potřebují pomoc, ale nemusí se na přepážky spoléhat pravidelně.

Hodnocení 4 (16.7 %): Tato skupina lidí pravděpodobně považuje informační přepážky za užitečný zdroj informací a často je využívá. Mohou to být lidé, kteří cestují častěji a mají potřebu rychle se orientovat.

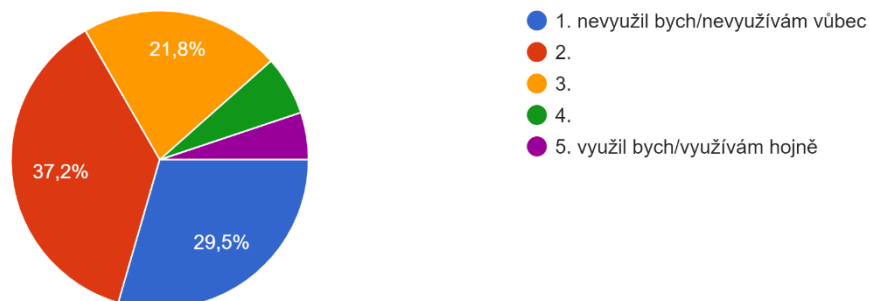
Hodnocení 5 (15.4 %): Respondenti s nejvyšším hodnocením pravděpodobně považují informační přepážky za zcela nezbytné a spoléhají se na ně při svých cestách. Mohou to být lidé, kteří mají méně zkušeností s cestováním nebo jsou více závislí na dostupných informacích.

Celkově vzato, zdá se, že většina respondentů je nějakým způsobem zapojena do využívání informačních přepážek, ať už je to častěji nebo občas.

## Lékárna

ohodnocení:

lékárna  
78 odpovědí



Obr. 15: Graf podílu využití lékárna v dotazníku

Na základě těchto výsledků můžeme udělat několik závěrů:

Nejnižší hodnocení: Hodnocení 1 a 2 ukazují, že většina respondentů (celkem 67.2 %) vnímá lékárnu v železniční stanici jako něco, co příliš nevyužívají nebo vůbec nevyužívají.

Střední hodnocení: Hodnocení 3 znamená, že někteří respondenti (21.8 %) považují lékárnu za službu, kterou by mohli občas využít, ale není to pro ně primární potřeba.

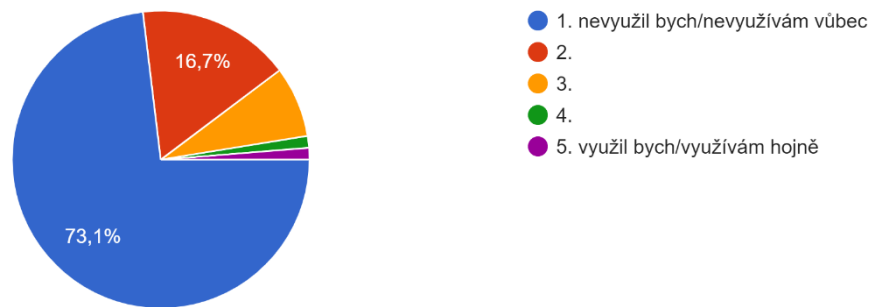
Vysoká spokojenost: Hodnocení 4 a 5 naznačují, že menší procento respondentů (celkem 11.5 %) vnímá lékárnu jako důležité a některé z nich je využívají hojně.

Z těchto statistik by mohlo vyplývat, že pro většinu cestujících nejsou lékárna v železniční stanici primárními potřebami. To však nebrání existenci alespoň jedné lékárny, protože existuje procento lidí, kteří lékárnu hodně používají.

## Ubytování

ohodnocení:

ubytování  
78 odpovědí



*Obr. 16: Graf podílu využití ubytování v dotazníku*

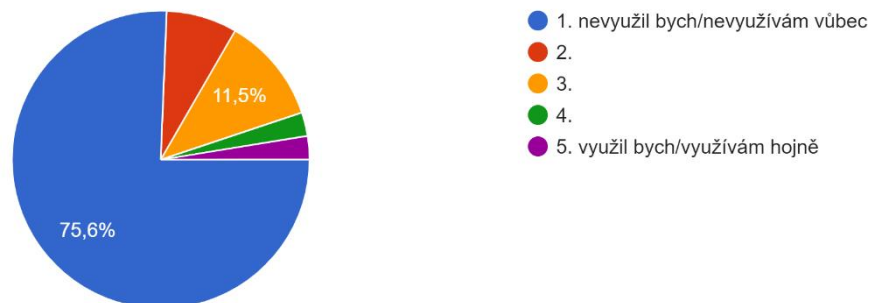
Z těchto statistik můžeme usoudit, že pro většinu respondentů není ubytování v n železniční stanici příliš důležité. Většina z nich by toto ubytování pravděpodobně nevyužila nebo ho nevyužívá vůbec. Naopak, pouze malý podíl respondentů by měl větší zájem o ubytování v železniční stanici.

Vzhledem k tomu, že tato služba je drahá, myslím, že je zbytečné ji mít na železniční stanici obecně, je možné ji mít na některých stanicích, které spojují města a cestující čekají na další let dlouhou dobu.

## dětský koutek

ohodnocení:

dětský koutek  
78 odpovědí



Obr. 17: Graf podílu využití dětský koutek v dotazníku

Hodnocení pod 3: Většina lidí (75.6 %) hodnotí dětský koutek nízkými hodnotami (1 a 2), což naznačuje, že většina cestujících tuto službu nevnímá jako důležitou nebo ji nevyužívá.

Hodnocení 3: Menší část cestujících (11.5 %) udělila hodnocení 3, což by mohlo znamenat, že tito cestující službu vnímají jako středně důležitou, ale stále ji nevyužívají tolik, jak by mohli.

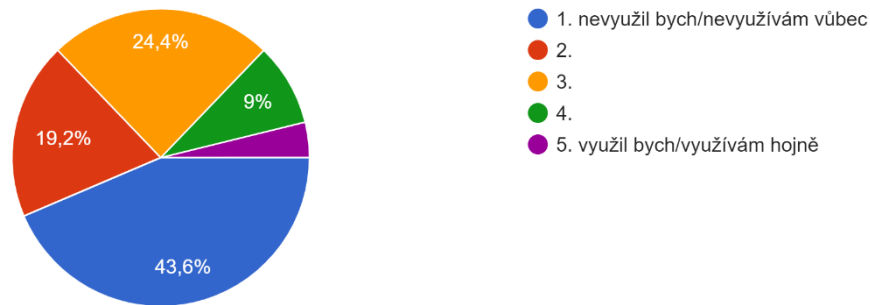
Hodnocení 4 a 5: Malé procento cestujících (celkem 5.2 %) udělilo službě vyšší hodnocení (4 a 5), což ukazuje, že existuje menší skupina cestujících, kteří tuto službu v nádražní budově považují za důležitou a využívají ji.

Na základě těchto statistik je možné říct, že dětský koutek v železniční stanici není pro většinu cestujících prioritní službou, a to i přesto, že existuje menší skupina lidí, kteří ji hodnotí výše.

## pracovna/studovna

ohodnocení:

pracovna/studovna  
78 odpovědí



Obr. 18: Graf podílu využití pracovna/studovna v dotazníku

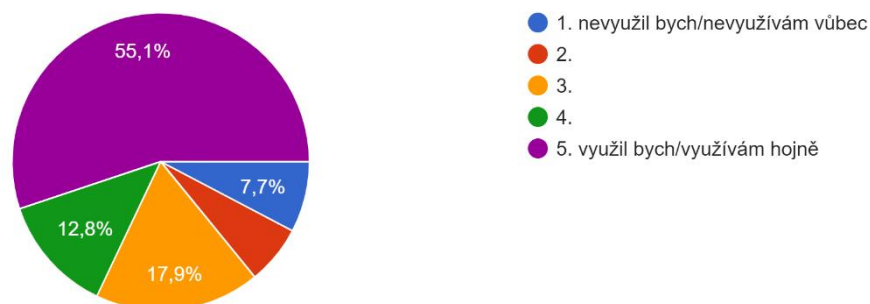
Pracovna/studovna v železniční stanici je relativně méně důležitá: výsledky naznačují, že tato služba není pro většinu cestujících primární. Kategorie 1 (43.6 %) a 2 (19.2 %) společně tvoří většinu odpovědí a naznačují, že cestující tuto službu nevyužívají či ji nevyužívají výrazně méně.

Měli bychom se zaměřit na další důležitější služby, a pokud se jedná o další prostor, není problém v něm vytvořit pracovna/studovna, protože existuje řada odpovědí, ukázali své využití.

## koše na tříděný odpad

ohodnocení:

koše na tříděný odpad  
78 odpovědí



Obr. 19: Graf podílu využití koše na tříděný odpad v dotazníku

Hodnocení 1 (7.7 %): Toto hodnocení naznačuje, že malý podíl cestujících nepovažuje služby třídění odpadu za důležité nebo je dokonce vůbec nevyužívá.

Hodnocení 2 (6.4 %): Také nízký podíl cestujících hodnotí služby nízkou známkou, což může indikovat, že třídění odpadu pro ně není důležité.

Hodnocení 3 (17.9 %): Zhruba pětina cestujících udělila průměrné hodnocení. To může znamenat, že někteří lidé službu využívají, ale není to pro ně zásadní.

Hodnocení 4 (12.8 %): Nižší procento cestujících udělilo službě vyšší hodnocení, což naznačuje, že určitá část cestujících službu třídění odpadu považuje za důležitou.

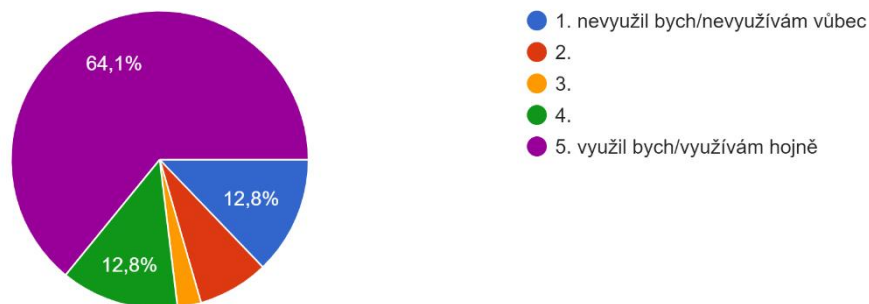
Hodnocení 5 (55.1 %): Největší podíl cestujících udělil nejvyšší hodnocení, což ukazuje, že většina lidí považuje služby třídění odpadu za velmi důležité a hojně je využívá.

Z těchto statistik lze usoudit, že pro většinu cestujících je služba koše na tříděný odpad v železničních stanicích důležitá, neboť většina lidí udělila nejvyšší hodnocení. To může naznačovat, že tato služba přispívá k pozitivnímu dojmu z nádražních budov a k ekologickému povědomí mezi cestujícími.

### služba Wi-Fi

ohodnocení:

služba Wi-Fi  
78 odpovědí



Obr. 20: Graf podílu využití služba Wi-Fi v dotazníku

Z těchto statistik je patrné, že služba Wi-Fi v železniční stanici má relativně vysoké hodnocení 5 (64.1 %), což naznačuje, že většina cestujících tuto službu hojně využívá.

Zároveň je vidět, že nižší hodnocení 1 (12.8 %) a 2 (7.7 %) naznačují, že menší část cestujících službu Wi-Fi buď nevyužila nebo ji vůbec nevyužívá.

Na základě těchto statistik by se dalo říct, že služba Wi-Fi v železniční stanici je pro cestující důležitá, protože většina z nich ji hojně využívá. Je to jedna z atraktivních funkcí, která může

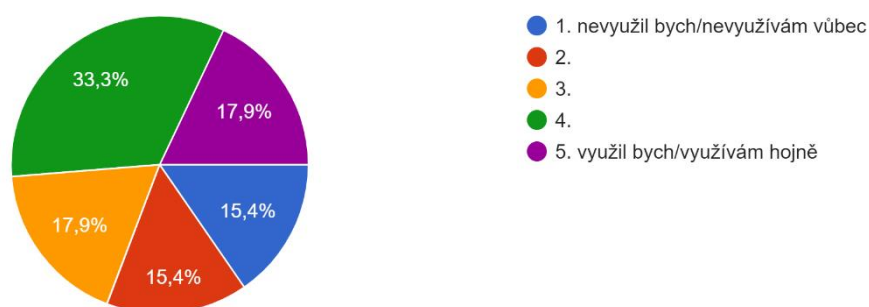
přilákat cestující a zlepšit celkový dojem z nádraží. Zároveň by mělo být věnováno pozornostní kvalitě a dostupnosti této služby, aby i ti, kteří ji zatím nevyužili, měli možnost získat pozitivní zkušenost a případně ji začali více využívat.

### informace o oblastech a zajímavostech v blízkosti nádraží

ohodnocení:

informace o oblastech a zajímavostech v blízkosti nádraží

78 odpovědí



Obr. 21: Graf podílu využití informace o oblastech a zajímavostech v blízkosti nádraží v dotazníku

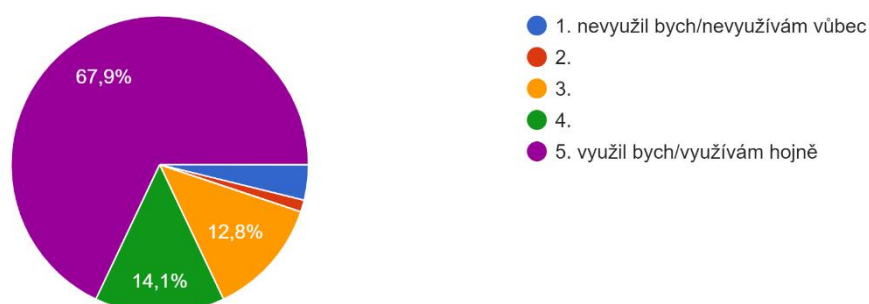
služba informací o oblastech a zajímavostech v blízkosti nádraží má pro většinu cestujících určitý stupeň důležitosti. Nejvíce lidí ji hodnotí jako důležitou a někteří ji považují za méně důležitou, ale přesto má nějakou úroveň zájmu.

### odjezdové informační tabule

ohodnocení:

odjezdové informační tabule

78 odpovědí



Obr. 22: Graf podílu využití odjezdové informační tabule v dotazníku



Zdá se, že výsledky ohodnocení služeb odjezdových informačních tabulí v železniční stanici naznačují, že tato služba je pro většinu cestujících poměrně důležitá a často využívána. Vysoký podíl lidí, kteří udělili nejvyšší hodnocení 5 (67.9 %), naznačuje, že tato služba splňuje jejich potřeby a přináší jim přidanou hodnotu.

Nicméně je také důležité brát v úvahu i nízká hodnocení. Například 3.8 % lidí udělilo hodnocení 1, což znamená, že tuto službu téměř vůbec nevyužívají nebo ji považují za nevhodnou pro své potřeby. Stejně tak 1.3 % lidí hodnotilo službu 2, což může naznačovat určité nedostatky, které by mohly být předmětem zlepšení.

Celkově lze z těchto statistik vyvodit, že odjezdové informační tabule ve železničních stanicích mají většinou pozitivní vliv na cestující a jsou důležitým prvkem pro usnadnění jejich cestování a informování o odjezdech vlaků či autobusů.

V dotazníku byla volná otázka a zaujalo mě jeden odpověď následující:

*"Úplně se mi nelíbí současný trend správy železnic, kdy z nádraží dělá nákupní centra. Již několikrát se mi stalo, že v Praze hl.n. jsem měl problém díky nějaké akci dostat na nástupiště přes lidi, kteří vůbec vlakem necestovali, ale přišli se podívat na akci konanou na nádraží. Nejsem proti několika krámkům s občerstvením, ale oblečení, bižuterie a další? To si opravdu na nádraží kupovat nechci. Naopak bych ocenil, kdyby na nádražích byly odběrová místa pro přepravních společností (např. DPD, Zásilkovna, ...)."*

Hojnost nákupní centra ve železniční stanici může správě železnic přinést ekonomické výhody, ale jejich nárůst může negativně ovlivnit cestující, proto by tomu měla správa železnic věnovat pozornost

### **Závěr dotazníkového šetření:**

Proto tento dotazník ukazuje potřebné služby pro cestující ve železniční stanici a méně potřebné služby, a na základě toho bychom se měli zaměřit na kvalitu potřebných služeb pro cestující a jejich přítomnost dobře pro cestující. Služby, které dotazník uvedl, jsou pro většinu dotazovaných cestujících zbytečné, není problém s jejich přítomností na některých nádražích, které obsahují další prostory poté, co existují nejnnutnější služby

### **2.3. Další využití**

Železniční stanice hrají v městské krajině jedinečnou roli, neboť jsou klíčovými prvky městské infrastruktury, odrážejí historický vývoj dopravy a slouží jako mosty propojující města s okolním světem. Z pohledu geografie slouží jako významné městské body a uzlové body v dopravní síti, což vyžaduje pečlivé zvažování jejich dvojího účelu pro optimalizaci

vztahů mezi dopravními sítěmi a urbanistickými prostory. Je nezbytné řešit jak přínosy, tak i výzvy, které s sebou přináší jejich umístění v městském prostoru, a to i v kontextu negativních dopadů na městské prostředí. Správným zohledněním těchto aspektů může železniční stanice posílit městský a socioekonomický rozvoj a stát se klíčovým prvkem nové urbanity. [9]

Od poloviny 19. století se železnice v Evropě staly nezbytnou součástí pro dopravu lidí a zboží, což vedlo k proměně městských prostorů a zvýraznění významu železničních stanic jako symbolů urbanity a dynamiky života. Byly vnímány jako odrazy modernity a důležitosti pro společnost, nicméně po druhé světové válce se železniční sektor ocitl v ústupu kvůli rostoucí preferenci automobilové dopravy, což mělo za následek ztrátu jejich společenské a architektonické prestiže. [9]

V posledních desetiletích však železniční stanice znovu získávají na důležitosti díky vysokorychlostním a mezinárodním železničním spojením, což podnítilo renovace a urbanistickou obnovu v jejich okolí. Tyto projekty často vedou k ekonomickému oživení, i když cesta k jejich realizaci může být složitá. Faktory jako modernizace infrastruktury, urbanistické přístupy k projektování a privatizace železnic přispěly k jejich novému významu a komercializaci, která podporuje rozvoj měst. [9]

Studie se zaměřily na vliv renovací a zavedení vysokorychlostních železničních spojení na metropolitní oblasti, naznačující, že tyto projekty mohou fungovat jako katalyzátory městského rozvoje, pokud jsou podpořeny dalšími faktory. Nicméně existuje málo výzkumu o dopadu těchto změn na místní ekonomiky a komunity, a je třeba více zkoumat, jak železniční stanice přispívají k udržitelnému využívání zdrojů a energetické účinnosti v městských oblastech, včetně možností, jako je využití energie z brzdění vlaků nebo instalace solárních panelů.[9]

Další využití železničních stanic různé aktivity a projekty, které přesahují tradiční rámec železniční dopravy. Příklady zahrnují rekreaci, kulturu a zachování historického dědictví. V rámci dalšího využití železničních stanic se můžeme setkat s řadou služeb a aktivit, které přesahují základní potřeby dopravy a cestování. Například na železniční stanici v České Třebové najdeme služby jako jsou směnárna, půjčovna kol, úschovna zavazadel i kol, bezbariérové WC, restaurace, stanoviště taxi, bankomat, veřejné parkoviště a zastávka linkových autobusů. K dispozici jsou také další obchody a služby, pošta, a dokonce i mobilní zvedací plošina pro cestující na vozíku.[15]

Další zajímavé využití nabízí město Česká Třebová, kde se konají různé kulturní a společenské akce, jako jsou festivaly, hudební a divadelní akce, sportovní akce a další. Kromě toho zde můžeme najít muzeum s expozicí zaměřenou na dopravní historii a techniku. Tyto

aktivitu ukazují, že železniční stanice a jejich okolí mohou sloužit jako důležitá centra komunitního života a kultury.[16]

Je zřejmé, že železniční stanice nejsou pouze místy, kde se cestující shromažďují k nástupu na vlaky, ale také poskytují širokou škálu služeb a aktivit, které obohacují městský život a komunitu.

### **3. Možnosti využití železniční stanice**

Železniční stanice nejsou pouze místem, kde cestující nastupují a vystupují z vlaků. V dnešní době se stávají živými centry, která nabízejí širokou škálu služeb a aktivit pro cestující i místní obyvatele.

#### **3.1. Příklady dobré praxe z České republiky**

V České republice můžeme nalézt řadu inspirativních příkladů, jak železniční stanice oživují své okolí a stávají se místy, kde se setkávají lidé, obchodují, odpočívají a aktivně tráví čas. V této práci se podíváme na několik zajímavých příkladů a možností, které přináší modernizace a inovace železničních stanic v České republice. Od kulturních akcí po podnikatelské inovace, tyto příklady ukazují, jak železniční stanice mohou být důležitým centrem pro komunitu a poskytovat cestujícím mnohem více než jen místo pro přestup mezi vlaky.

##### **Muzeum na železniční stanici**

Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka:

Toto muzeum se nachází na historické železniční stanici v Lužné u Rakovníka. Expozice zde představují historická železniční vozidla, lokomotivy, vagóny a další technické prvky spojené s železnicí. Návštěvníci zde mohou prozkoumat vývoj železniční dopravy v Českých zemích. [22]

Expozice muzea se věnuje nejenom samotným lokomotivám, ale také dalším aspektům železniční dopravy a přepravy. Návštěvníci se mohou seznámit s historií jízdenek, od koněspřežné dráhy přes první železnice až po moderní dobu, dále s různým ručním nářadím a strojním vybavením pro opravy tratí, předpisovými pomůckami, částmi kolejového svršku, výhybkami, přenosnými návěstidly a ručními mechanismy. Součástí expozice jsou také zabezpečovací a sdělovací zařízení, jako jsou telefonní aparát, různé přístroje a zařízení z hradel, stavědel a dopravních kanceláří. Venkovní expozice nabízí ukázky skutečných návěstidel. Zajímavostí pro děti je předvedení modelového kolejiště ve velikosti HO [23]



*Obr. 23: Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka [23]*

Železniční stanice v Dubí:

Železniční stanice v Dubí, transformovaná na muzeum, představuje plné historie. Stanice, navržená jako úvratňové nádraží, je nyní soukromým muzeem, kde každý exponát vypráví vlastní příběh. Návštěvníci se mohou těšit na prohlídku, která je zážitkem sám o sobě, díky nadšení majitelů pro historii železnice. Stanice obsahuje unikátní sbírky, včetně zachráněných lavic z roku 1858 a funkčního signálně zabezpečovacího zařízení.[24]



*Obr. 24: Železniční stanice v Dubí [24]*

## **Železniční stanice slouží pro turistiku v regionu**

### **Kubova Hut'**

Nejvýše položená železniční stanice v ČR, situovaná v Šumavě, nabízí ideální podmínky pro zimní i letní rekreaci. V okolí stanice se konají různé kulturní a sportovní akce, jako jsou koncerty, zimní pozorování jelenů, závod Vltava Run, nebo tradiční renesanční slavnosti solné Zlaté stezky v Prachaticích. Toto místo je vhodné i pro lyžování, s možností využití sjezdových a běžeckých tratí, a nabízí také největší discgolfové hřiště v ČR.[25]



*Obr. 25: Kubova Hut' [25]*

### **Hlavní nádraží Praha**

Hlavní nádraží Praha – Největší osobní železniční nádraží v ČR, které je nejen významným dopravním uzlem, ale i kulturním a historickým bodem. Hlavní nádraží v Praze je nabízí řadu služeb včetně obchodů, kaváren, restaurací a přímého přístupu k metru. V okolí nádraží se nachází mnoho turistických atrakcí, včetně Národního technického muzea nebo památníku sira Nicholase Winston.[26]



*Obr. 26: Hlavní nádraží Praha [26]*

Tyto příklady ukazují, jak mohou železniční stanice podporovat turistiku v regionu tím, že poskytují snadný přístup k hlavním turistickým atrakcím, usnadňují cestování a nabízejí různé možnosti pro aktivní i odpočinkovou rekreaci.

### **Služby**

V České republice se aktuálně odehrává řada ambiciózních projektů, které cílí na modernizaci železničních stanic a dopravních uzlů. Hlavním cílem těchto iniciativ je nejen posílení infrastruktury a zvýšení bezpečnosti, ale také zlepšení komfortu pro cestující. To vše s nadějí přilákat více lidí k využívání železniční dopravy. Kromě toho, železniční stanice nabízí unikátní příležitosti pro obchodní využití, což může přinést ekonomický prospěch a zároveň přispět k oživení místní komunity tím, že se stane atraktivnějším místem pro návštěvníky i místní obyvatele.

Modernizace stanice Brno-Královo Pole: Jedná se o plánovanou modernizaci druhého nejvytíženějšího nádraží v Brně, která zahrnuje výstavbu nové nádražní budovy a přestupního uzlu. Projekt předpokládá moderní prosklenou budovu s obchodními prostory a sociálním zázemím, zvýšená nástupiště s novým informačním systémem a rozsáhlou rekonstrukci kolejí ve stanici, aby se zvýšil komfort cestujících a umožnil průjezd rychlostí až 120 km/h.[30]



*Obr. 27: Brno – Královo Pole. Vizualizace nového nádraží [30]*

Hlavní nádraží v Praze, největší osobní železniční nádraží v České republice, je skvělým příkladem, jak železniční stanice mohou sloužit nejen jako dopravní uzel, ale také jako centrum obchodních a rekreačních služeb. Toto nádraží prošlo v 70. letech 20. století významnou modernizací, kdy byla postavena nová odbavovací hala. Tato hala nyní hostí obchody, kavárny, restaurace a zajišťuje přímé spojení se stanicí metra C Hlavní nádraží. Díky této proměně se nádraží stalo nejen důležitým dopravním bodem, ale i místem setkávání a odpočinku pro cestující i místní obyvatele. [31]

Nádraží je navíc plně bezbariérové, což usnadňuje přístup pro všechny skupiny cestujících, včetně osob s omezenou mobilitou. K nástupištím vedou tři široké a přehledné podchody, což zvyšuje komfort a bezpečnost při přestupu mezi jednotlivými částmi nádraží. [31]

### **3.2. Příklady dobré praxe ze zahraničí**

V Spojeném království se komunitní železniční partnerství a skupiny pro adopci stanic angažují v projektech, které zlepšují stanice a jejich okolí. Tato iniciativa zahrnuje vytváření komunitních zahrad, uměleckých projektů, historických expozic a zapojení dobrovolníků a komunitních skupin. Díky těmto projektům se zlepšuje vnímání místních železničních stanic a podporuje se pocit hrdosti a sounáležitosti ve společnosti. Kromě toho jsou některé stanice využívány jako komunitní centra, poskytují maloobchodní služby, slouží jako poštovní úřady, knihovny nebo dokonce jako místa pro volnočasové aktivity a dobrovolnictví.[27]

V Německu je Hamburg Hauptbahnhof jednou z nejfrekventovanějších železničních stanic v Evropě. Stanice nabízí širokou škálu služeb včetně maloobchodu, gastronomie a dalších

komerčních prostor, které vyhovují potřebám cestujících i místních obyvatel. Tento přístup k využití prostorů ve stanicích a jejich okolí představuje model pro integraci dopravní infrastruktury do městského prostředí s přidanou hodnotou pro všechny zúčastněné strany. [28]

BART (Bay Area Rapid Transit) ve Fremontu, Kalifornie, zavedl několik ekologických inovací ve své nové stanici, včetně solárních panelů na střeše, nabíjecích stanic pro elektrická vozidla a biologických systémů pro filtraci vody, známých jako bioswales. Tyto systémy zachytávají a filtrují dešťovou vodu, která by jinak unikala do místních vodních cest s nečistotami.[29]



*Obr. 28: Nová Stanice Rychlé Přepravy Bay Area [29]*

Hongkongská železniční stanice West Kowloon využívá zelenou střechu osázenou více než 700 stromy, která kromě estetické hodnoty slouží také pro zachycení a filtraci dešťové vody. Tento projekt ukazuje, jak mohou být železniční stanice navrženy tak, aby sloužily jako udržitelné veřejné prostory[29]

Německá Deutsche Bahn spustila iniciativu "Green Station" s cílem vytvořit první světově neutrální železniční stanici v Kerpen-Horrem na západě Německa. Tento projekt zahrnoval energeticky účinné osvětlení a využití obnovitelných zdrojů energie, což ukazuje, jak moderní stanice mohou být kompatibilní s ekologicky šetrnými rozhodnutími.[29]





*Obr. 29: Podél solárního parku v Baierdorfu-vlak konstrukční řady ET 442 na cestě jako S-Bahn [29]*

St Pancras Station v Londýně je vynikající příklad, jak železniční stanice může sloužit nejen jako dopravní uzel, ale také jako komplexní obchodní a zábavní centrum. Po rozsáhlé renovaci, dokončené v roce 2007, se St Pancras transformovala na místo, které nabízí širokou škálu obchodů, restaurací, a dokonce i hotel. Toto přepracování z ní učinilo "mini-město" uvnitř města, čímž se výrazně snížil stres cestujících tím, že jim poskytlo vše potřebné na jednom místě.[32]

Pro manažery stanic a politiky je klíčové rozšíření obchodního záběru stanic tak, aby byly atraktivnější a přínosnější pro cestující a spotřebitele. Tento přístup vyžaduje vytvoření nových služeb a obchodních modelů, které vycházejí z rostoucího počtu lidí, procházejících těmito prostory. Příklad St Pancras ilustruje, jak se stanicím daří adaptovat na měnící se požadavky a očekávání cestujících a stávají se živými místy, která přitahují více uživatelů železnice a zlepšují celkový zážitek z cestování.[32]



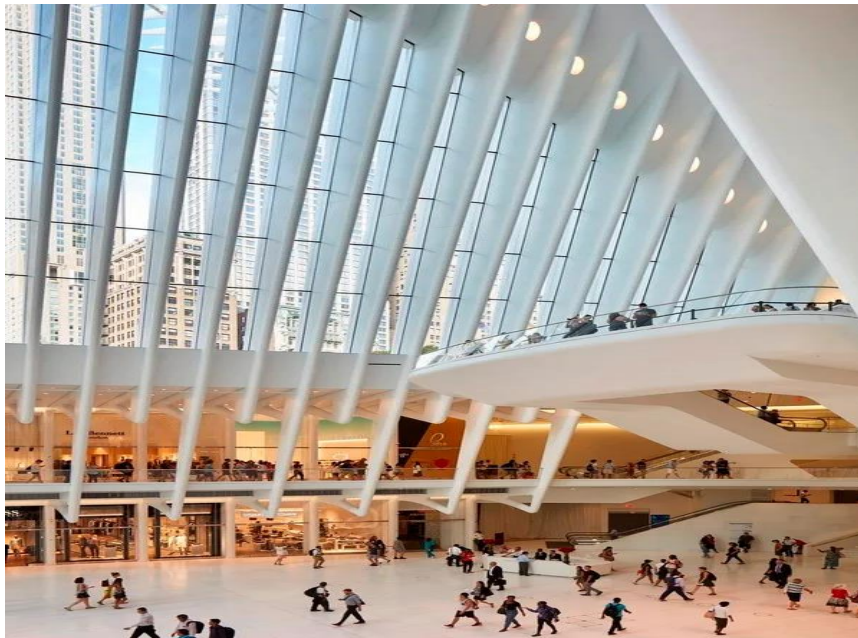
*Obr. 30: Nákupní centrum, restaurace a hotel St Pancras International [32]*

Za zmínku stojí také to, že komerční příležitosti v rámci stanic by měly být kompatibilní s železničním prostředím, což znamená, že prodejci by neměli nabízet příliš velké, těžké nebo křehké předměty, které by byly obtížné přenášet na dlouhé cesty. Tento přístup pomáhá zajistit, že obchody a služby jsou přizpůsobené potřebám cestujících [32]

Oculus v New York City, známý také jako World Trade Center Transportation Hub, je příkladem inovativního využití železniční stanice, která přesahuje tradiční dopravní funkce. Navrhl ho architekt Santiago Calatrava a otevřen byl v roce 2016. Oculus je charakteristický svou organickou, bílou konstrukcí inspirovanou křídly ptáků v letu. [33]

Design Oculusu se vyznačuje eliptickou obloukovou strukturou s dvěma vchody z východní a západní fasády. V horní části concourse mohou cestující přistupovat k linkám metra MTA 1, R a E, stejně jako k maloobchodním galeriím a věžím 2, 3 a 4. Klíčovým prvkem je velký světlík na vrcholu, který poskytuje přirozené světlo. Opakování ocelových žeber konstrukce sjednocuje víceúčelový tranzitní uzel a stává se atraktivním prvkem pro pěší.[33]

Oculus slouží jako důležitý dopravní uzel ve finančním okrsku New Yorku a zároveň jako veřejný prostor a nákupní destinace. Jeho design a funkcionality ilustrují, jak moderní železniční stanice mohou sloužit jako klíčové komponenty v urbanistickém plánování, spojující dopravní, obchodní a veřejné prostory v jedinečný a smysluplný celek. [33]



*Obr. 31: Interiér Oculus [33]*

Rotterdam Centraal Station v Nizozemsku je příkladem moderního víceúčelového tranzitního uzlu, který slouží různým druhům dopravy, včetně vysokorychlostních vlaků, městské železnice, tramvají, taxi, metra a autobusových služeb. Po rekonstrukci dokončené v roce 2014 byla stanice navržena tak, aby zvládla vysoký denní příval cestujících, který se do roku

2025 odhaduje na přibližně 323 000 osob. Tranzitní uzel se nachází v centru Evropy a je první zastávkou v Nizozemsku při cestě z jihu.[33]

Design stanice také zahrnuje transparentní střechu nad nástupišti, která umožňuje dostatek přirozeného světla a tepla do interiéru. Celkově pokrývá všechny koleje a je dlouhá asi 250 metrů. Pro rychlý pohyb cestujících v tranzitu je nad kolejemi vybudován pěší most. Navíc design zahrnuje velkou centrální halu propojenou s komerčními prostory, odpočinkovými zónami, restauracemi, kancelářskými prostory a parkovištěm pro auta i kola. Čekárny a další tranzitní nebo maloobchodní zařízení umožňují plynulý pohyb cestujících v rámci tranzitního uzlu.[33]



*Obr. 32: Rotterdam Centraal Station v Nizozemsku [33]*

Tyto příklady ukazují, že železniční stanice a přilehlé prostory mohou sloužit nejen jako místa pro nástup a výstup z vlaků, ale také jako centra komunitního života, kultury a obchodu. a k posílení udržitelnosti, podpoře komunitního života a jako klíčové prvky v urbanistickém plánování. Rozšířením funkcí železničních stanic lze přinést významné výhody pro cestující, místní obyvatele a celou společnost.

Díky kreativnímu přístupu a spolupráci mezi různými subjekty mohou tyto prostory přinášet významné sociální a ekonomické přínosy.

## 4. Případové studie

V současné době se města po celém světě neustále rozrůstají a s nimi roste i potřeba efektivního a pohodlného veřejného dopravního systému. Vlaková nádraží, jako klíčové uzly veřejné dopravy, hrají zásadní roli v tom, jak lidé cestují, pracují a prožívají každodenní život. Využitím dotazníku, jak je uvedeno ve druhém bodě, jsme získali podrobný přehled o potřebách cestujících v rámci železničních stanic. Tato studie zdůrazňuje nutnost, aby železniční stanice byly navrženy a vybaveny tak, aby co nejvíce vyhovovaly očekáváním a potřebám cestujících.

Cílem těchto studií je poskytovat inspiraci a doporučení pro zlepšení železničních stanic. Skrze analyzování vynikajících příkladů využití železničních stanic, jsem shromáždil informace o tom, jak se tyto prostory využívají nejen k cestování, ale také pro řadu dalších aktivit, od nakupování po odpočinek a sociální interakci.

### 4.1. Případová studie č. 1 (Železniční stanice St Pancras)

#### Úvod

Železniční stanice St Pancras, oficiálně známá od roku 2007 jako London St Pancras International, je významným londýnským železničním terminálem, který se nachází na Euston Road v londýnském obvodu Camden. Stanice je koncovým bodem pro služby Eurostar z Belgie, Francie a Nizozemska do Londýna. [34]

Historie stanice St Pancras se datuje do roku 1868 a je považována za jeden z divů viktoriánského inženýrství. Spolu s bývalým hotelem Midland Grand je mistrovským dílem viktoriánské gotické architektury a patří mezi nejelegantnější stanice na světě. Byla postavena společností Midland Railway Company (MRC) s cílem propojit Londýn s některými z hlavních měst Anglie a projevit tak svůj prestiž skrze fyzickou velkolepost. [35]

Přestavba stanice St Pancras v 60. letech 20. století čelila plánům na její demolici a přeměření služeb do stanic King's Cross a Euston, což vyvolalo silný odpor. Komplex prošel rekonstrukcí za 800 milionů liber, aby se stal terminálem pro železniční spojení Channel Tunnel Rail Link/High-Speed 1 jako součást plánu obnovy městské části východního Londýna. Obnovená stanice byla otevřena královnou Alžbětou II. v listopadu 2007 a zahrnuje bezpečnostně uzavřenou terminálovou oblast pro služby Eurostar do kontinentální Evropy přes vysokorychlostní trať 1 a Channel Tunnel, s nástupišti pro domácí vlaky směřující na sever a jihovýchod Anglie.[34]

St Pancras nejenže slouží jako kritický dopravní uzel v Londýně, ale také se stala destinací

samo o sobě, což dokládá její unikátní kombinace architektonické krásy, historického významu a moderního využití.

### **Provoz a služby**

Železniční stanice St Pancras International je důležitým dopravním uzlem, který nabízí širokou škálu služeb pro cestující, od mezinárodních a vnitrostátních železničních spojení až po různorodé obchody a stravovací zařízení. Tato stanice je známá svým výjimečným architektonickým provedením a pohodlím, které poskytuje cestujícím.

Mezinárodní a vnitrostátní spojení: St Pancras slouží jako londýnský terminál pro Eurostar, s přímými spoji do Paříže, Bruselu a Amsterdamu. Kromě toho poskytuje vnitrostátní služby prostřednictvím společností, jako jsou Southeastern, East Midlands Railway a Thameslink, což cestujícím umožňuje snadný přístup do různých částí Spojeného království.[34] [36]

Obchody a stravovací zařízení: Stanice nabízí bohaté možnosti nakupování a stravování. Cestující zde najdou široký výběr obchodů, od luxusních značek až po běžné maloobchodníky, a množství restaurací, kaváren a barů, které uspokojí různé chutě a potřeby .[37]



*Obr. 33: Searcyho šampaňský bar na horním patře, St Pancras International [37]*

Další služby: St Pancras je vybavena řadou zařízení zvyšujících pohodlí cestujících, včetně bezplatného Wi-Fi, míst pro sedění, informačních přepážek, toalet, sprch, a dokonce i luxusního hotelu pro ty, kteří potřebují ubytování v blízkosti stanice. K dispozici jsou také služby jako úschovna zavazadel, což je velmi praktické pro turisty a cestující čekající na spoj. [35] [37]

Z dotazníku o využití železniční stanice pro potřeby cestujících v bodu 2.2 vyplývá, že služby jako Wi-Fi, informace o odjezdech, a možnosti nakupování a stravování, jsou vysoce ceněny cestujícími. Je proto pozitivní, že tato stanice tyto služby nabízí.

Je zřejmé, že St Pancras International se neustále vyvíjí, aby splnila očekávání moderních

cestujících, a to jak v oblasti dopravních služeb, tak v oblasti zákaznických služeb a pohodlí.

### **Ekonomické a sociální dopady**

Ekonomické a sociální dopady rekonstrukce St Pancras International v Londýně jsou rozsáhlé a mají dlouhodobý vliv na okolní oblast. Rekonstrukce St Pancras byla příkladem toho, jak může být kulturní dědictví hybnou silou městské obnovy. Stanice se stala londýnskou „destinační“ stanicí, kde se nacházejí luxusní obchody, bary, restaurace a luxusní hotel společně s komplexním dopravním uzlem mezi městskými, regionálními a mezinárodními železničními službami.[38]

Regenerace King's Cross, která zahrnovala i St Pancras, byla možná díky konsolidaci vlastnictví pozemků a dlouhodobému kapitálu, což umožnilo integrovaný a trpělivý přístup k vývoji s důrazem na tvorbu místa („placemaking“). Flexibilita ze strany místní vlády v procesu plánování byla klíčová, a to i přes výzvy, které přináší britský plánovací systém. Tento přístup pomohl překonat nejistoty spojené s velkými vývojovými nebo regeneračními projekty.[39]

Investice do veřejného prostoru a snaha o vytvoření místa, kde se lidé chtějí setkávat, měly klíčovou roli ve vývoji oblasti. Přestože se King's Cross již mohl pochlubit rozsáhlými veřejnými dopravními spojeními, vládní investice do St Pancras a King's Cross zahrnovaly výstavbu nových vstupních hal, přístupových tunelů a výtahů pro bezbariérový přístup ke všem linkám, čímž se usnadnil přístup a snížilo přetížení.[39]

Oblast kolem King's Cross a St Pancras se stala živou čtvrtí s novými parky, náměstími, ulicemi a vysokým podílem veřejného prostoru, což bylo navrženo tak, aby bylo snadno přístupné a přátelské k uživatelům. Obnova některých historických budov a vytvoření směsi obchodních, volnočasových a kulturních zařízení přispělo k ekonomické regeneraci, ale zároveň to znamenalo, že bylo méně prostoru pro kancelářské plochy. I když není možné přesně určit, jaká směs využití by maximalizovala ekonomickou regeneraci oblasti, nyní, vzhledem k vysoké poptávce po kancelářských prostorech v King's Cross, lze tvrdit, že by mohlo být přilákáno více produktivních firem a pracovních míst, kdyby bylo poskytnuto více kancelářského prostoru místo jiných využití.[39]

### **Infrastruktura a Technologie**

Jedním z nejpozoruhodnějších aspektů přestavby je Barlowův vlakový depo, které se považuje za jedno z největších krytých prostor na světě. Během rekonstrukce byla původní ocelová konstrukce zachována a prodloužena o 200 metrů, aby mohla obsloužit domácí vlakové spoje. Pro zvýšení denního světla a snížení potřeby údržby bylo přidáno 18 000 panelů samočisticího skla. V rámci projektu došlo také k renovaci cihlové a kamenné práce

stanice, aby odpovídala její původní viktoriánské architektuře.[40]



*Obr. 34: Letecký pohled na mezinárodní stanici St Pancras [40]*

Infrastruktura a technologie na St Pancras nejsou zaměřeny pouze na železniční provoz, ale i na poskytování služeb cestujícím. Stanice nabízí širokou škálu zařízení, včetně úschovy zavazadel, bankomatů, fotokoutků, parkoviště, stojanů na jízdní kola a taxi stání. Pro zlepšení zážitku cestujících byla zavedena moderní technologie, včetně Wi-Fi, dotykových monitorů a displejů s informacemi pro cestující ve všech maloobchodních prostorech stanice. Dále byly instalovány stroje na výdej elektronických jízdenek.[40]

Kromě toho, projekt St Pancras International zahrnoval instalaci vysoce výkonné IT infrastruktury, která umožňuje podporu hlasových a datových služeb, bezdrátového připojení, interaktivních AV obrazovek, CCTV, elektronických přístupových karet a informačních bodů pro cestující. Díky této infrastruktuře je stanice schopna podporovat potřeby různých maloobchodníků, nájemců a provozních skupin uživatelů.[41]



*Obr. 35: mezinárodní stanici St Pancras [41]*

St Pancras International tedy slouží nejen jako důležitý dopravní uzel, ale i jako příklad

použití moderních technologií a infrastruktury ve veřejném prostoru, čímž zvyšuje pohodlí a efektivitu pro miliony cestujících, kteří stanicí ročně prochází.

### **Závěr**

Železniční stanice St Pancras International představuje více než jen dopravní uzel; je to symbol inovace, kulturního dědictví a moderního pohodlí. Od svého otevření v 19. století prošla řadou významných změn, přičemž nejvýznamnější rekonstrukce v poslední době přeměnila stanicí na světové centrum pro mezinárodní a vnitrostátní cestování.

Díky investicím do obnovy a modernizace se St Pancras stala klíčovým bodem pro dopravu v Londýně, nabízí široké spektrum služeb a zároveň slouží jako ikonická destinace sám o sobě. Přestavba nejenže zachránila historickou budovu před zánikem, ale také výrazně přispěla k oživení okolní části města, čímž se stala příkladem úspěšné městské regenerace.

V kombinaci s ekonomickými a sociálními dopady, které rekonstrukce přinesla, St Pancras dokládá, jak mohou být kulturní dědictví a moderní infrastruktura účinně integrovány, aby poskytovaly jak estetické, tak praktické výhody pro obyvatele i návštěvníky města. Je to příběh o přežití, inovaci a přeměně, který přetrvává jako svědectví lidského úsilí, inženýrského umu a vize pro budoucnost.

## **4.2. Případová studie č. 2 (Železniční stanice Pardubice)**

### **Úvod**

Železniční stanice Pardubice, klíčový dopravní uzel v srdci Čech, má bohatou historii a významnou roli v české železniční síti. První nádraží bylo vystavěno již v letech 1844 až 1845 podle plánů architekta Antona Jünglinga. Z této doby pochází i původní výpravní budova, která byla postavena ve stylu II. třídy s pořadovým číslem 19 a obsahovala vše potřebné pro tehdejší železniční provoz, včetně remízy pro až 8 lokomotiv.[42]





*Obr. 36: Pohled na staniční budovu, stanice Pardubice [42]*

V současné době je pardubická stanice důležitým uzlem pro osobní i nákladní dopravu, s přímým spojením do větších měst jako Praha, Brno, Vídeň nebo Budapešť. Obsluhuje širokou škálu vlaků včetně InterCity, EuroCity, Pendolino a další. Kromě toho, stanice nabízí řadu služeb cestujícím, včetně restaurace, obchodů, hotelu. Sousední autobusové nádraží, taxi stání a městská autobusová zastávka zajišťují snadný přístup k dalším formám dopravy.[43]

Stanice prošla v posledních letech řadou modernizací a plány do budoucna zahrnují další vylepšení, jako je projekt "Živá nádraží" nebo zdvoukolejnění trati do Hradce Králové. Očekává se také, že v Pardubicích bude nasazeno více moderních vozidel, což zlepší pohodlí a dostupnost železniční dopravy pro cestující.[44]

### **Provoz a služby**

Provoz a služby na železniční stanici Pardubice jsou široce rozmanité a zahrnují řadu zařízení a služeb určených jak pro cestující, tak pro návštěvníky stanice. Mezi tyto služby patří integrovaný dopravní systém, automaty na jízdenky MHD, ČD Lounge, směnárna ČD, půjčovna kol, prostory pro cestující s nepřetržitým provozem, úschovna zavazadel, úschovna kol, bezbariérové WC, restaurace, stanoviště taxi, bankomat, veřejné parkoviště, zastávka linkových autobusů, bufet, rychlé občerstvení, další obchody a služby, ČD Parking a Taxi, mobilní zvedací plošina pro cestující na vozíku a bezbariérový přístup do budovy a na některá nástupiště.[45]

Železniční stanice Pardubice je významným spojovacím uzlem, kde se setkávají trasy Praha – Česká Třebová, Pardubice–Liberec a Pardubice – Havlíčkův Brod, což z ní činí klíčovou stanicí v síti českých železnic. Stanice je elektrizovaná a orientována ve směru východ–západ.

Výpravní budova je významným příkladem poválečného funkcionalismu, navržená architektem Karlem Řepou, a je památkově chráněna. V letech 2020 až 2024 probíhá rekonstrukce kolejiště a nástupišť, přičemž rekonstrukce výpravní budovy je plánována na období od roku 2021 do přelomu let 2024/2025.[42]

Správa železnic se zavázala k modernizaci a rozvoji železniční infrastruktury, včetně železniční stanice Pardubice, což zahrnuje nejen výše zmíněné stavební projekty, ale i zlepšení kvality služeb a zvýšení bezpečnosti na přejezdech. Tato snaha je podpořena řadou operačních programů a projektů financovaných z evropských fondů. [46]

### **Ekonomické a sociální dopady**

Modernizace železniční stanice a uzlu v Pardubicích představuje významný krok k posílení ekonomické a sociální situace v regionu. Pardubický kraj, protínaný prvním tranzitním železničním koridorem, se nachází v centrální části České republiky a je důležitým chemickým a strojírenským průmyslovým centrem. Železniční stanice Pardubice hlavní nádraží je jedním z nejvýznamnějších uzlů na síti Správy železnic, a její modernizace přináší řadu ekonomických a sociálních přínosů.[47]

Ekonomické dopady modernizace a rozvoje železniční stanice v Pardubicích lze srovnávat s širšími ekonomickými dopady, jak ukazuje příklad kulturního cestovního ruchu v České republice. Rozvoj a modernizace infrastruktury, jako jsou železniční stanice, mohou přilákat turisty a podpořit regionální ekonomiku tím, že vytváří nová pracovní místa a zvyšují příjmy z turismu. Tento přístup lze aplikovat na širší ekonomické a sociální dopady modernizace železniční stanice v Pardubicích, které mohou vést k zvýšenému pohodlí pro cestující, lepší dostupnosti regionu a posílení lokální ekonomiky.[48]

Pro Správu železnic a dopravce má tato modernizace významné ekonomické dopady. Modernizace přináší nejen vylepšení infrastruktury pro pohodlnější a bezpečnější cestování, ale také zvyšuje efektivitu a spolehlivost zásobovacích a logistických řetězců, což má přímý vliv na podporu místní ekonomiky a průmyslu.[47]

modernizace železniční stanice v Pardubicích překračuje rámec obyčejného vylepšení dopravní infrastruktury; je to iniciativa s hlubokým vlivem na hospodářský růst a sociální prosperitu regionu. Nejde pouze o zlepšení služeb pro cestující, ale o katalyzátor, který podníká celkový rozvoj oblasti a zvýší kvalitu života jejích obyvatel. Modernizační práce přináší značné výhody jak pro provozovatele dopravy, tak pro Správu železnic – od výrazného zvýšení provozní spolehlivosti a kapacity železničních tratí až po pozitivní proměnu image železnice v očích veřejnosti. Tato železniční stanice se tak transformuje nejen v efektivnější uzel pro cestování, ale i v důležitý prvek, který odráží a podporuje modernizaci

a udržitelný rozvoj v regionu.

### **Infrastruktura a Technologie**

Pro železniční stanici Pardubice se realizuje rozsáhlá modernizace, která má zásadní význam pro infrastrukturu a technologie využívané v této klíčové dopravní uzlové stanici.

Modernizace zahrnuje řadu prací od obnovy nástupišť, přes instalaci nového zastřešení, rekonstrukci podchodů, až po montáž nových kolejí a technologických budov. Specifické technologické prvky, jako jsou například noční montáže tří samostatných ocelových konstrukcí pro mosty a lávky, jsou příkladem složitosti a rozsahu této modernizační činnosti. Celková hmotnost montovaných konstrukcí dosáhla 177 tun, což ukazuje na technickou náročnost projektu. [49]



*Obr. 37: Celkový pohled na prostor nástupišť. Aktuálně probíhá výstavba 1. a 2. nástupiště a zastřešení [49]*

Infrastruktura a technologie železniční stanice Pardubice jsou součástí širšího úsilí o modernizaci a rozvoj železničního systému, který je klíčový pro efektivitu a spolehlivost dopravy v celé České republice. Modernizace zahrnuje nejen fyzickou infrastrukturu, jako jsou koleje, nástupiště a signalizační systémy, ale také implementaci nových technologií a služeb zaměřených na zlepšení zážitku cestujících a zvýšení bezpečnosti.

Modernizace železničního uzlu v Pardubicích přinesla nové eskalátory, které usnadňují přístup k nástupištím a propojují odjezdový podchod s odbavovací halou. Dva eskalátory vedou z odjezdového podchodu na druhé nástupiště. Součástí projektu je také výstavba nové lávky a pátého nástupiště, celkové náklady dosahují 6,3 miliardy korun a dokončení je plánováno na květen 2024. [50]



*Obr. 38: Nové eskalátory v Pardubicích [50]*

Modernizace železniční infrastruktury a technologií je zásadní pro zajištění udržitelného a konkurenceschopného železničního sektoru, který je schopen čelit výzvám 21. století a splňovat rostoucí požadavky cestujících na pohodlí a bezpečnost. Celkově tyto snahy přispívají nejen k zlepšení služeb pro uživatele, ale také k ochraně životního prostředí tím, že podporují přechod k čistším a efektivnějším formám dopravy

### **Závěr**

V závěrečné části případové studie o modernizaci železniční stanice Pardubice jsme se zaměřili na komplexní přehled realizovaných projektů a jejich dalekosáhlý vliv na dopravní infrastrukturu, technologické inovace a socioekonomické aspekty regionu. Modernizace této klíčové dopravní uzlové stanice, která zahrnovala od rekonstrukce nástupišť po implementaci pokročilých technologických řešení, představuje významný krok vpřed.

Projekty, jako je instalace nových eskalátorů, modernizace podchodů, a přidání nových nástupišť, nejenže zlepšily estetiku a funkčnost stanice, ale také výrazně zvýšily pohodlí a bezpečnost cestujících. S celkovými náklady dosahujícími 63 miliard korun, modernizace stanice Pardubice je dokladem priorit, které jsou kladeny na vylepšení veřejné infrastruktury a služeb.

Tato investice do modernizace a rozvoje nejenže zvýšila efektivitu a spolehlivost železniční dopravy v regionu, ale také přispěla k ekonomickému růstu a sociální prosperitě. Rozvoj infrastruktury přilákal do regionu nové investice, podpořil cestovní ruch a vytvořil nová pracovní místa, čímž posílil místní ekonomiku.

Modernizace železniční stanice Pardubice je příkladem, jak mohou infrastrukturní projekty transformovat nejen fyzický prostor, ale také kvalitu života a ekonomickou dynamiku regionu. Význam těchto projektů přesahuje jejich bezprostřední dopad na dopravu a stává se klíčovým prvkem v širším kontextu udržitelného rozvoje a modernizace společnosti.

V budoucnu může tento úspěšný model sloužit jako inspirace pro další projekty v České republice i jinde, ukazujíc na důležitost investic do veřejné infrastruktury jakožto motoru ekonomického růstu a zlepšení životního prostředí. Modernizace železniční stanice Pardubice je tedy nejen technickým úspěchem, ale i symbolickým milníkem v cestě k rozvoji moderní, efektivní a inkluzivní společnosti.

## **5. Závěrečná doporučení a diskuse**

### **1. Integrace moderních technologií**

Pro zlepšení služeb a zvýšení pohodlí cestujících je doporučeno implementovat moderní technologie, jako jsou interaktivní informační panely a aplikace pro mobilní zařízení, které by umožňovaly cestujícím efektivně plánovat cesty a přístup k aktuálním informacím o jízdách a službách na stanicích.

### **2. Zlepšení infrastruktury a přístupnosti**

Je nezbytné pokračovat v modernizaci železničních stanic tak, aby byly plně přístupné osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. To zahrnuje instalaci výtahů, ramp a upravených toalet, ale také zlepšení návaznosti na městskou hromadnou dopravu.

### **3. Podpora udržitelné mobility**

Stanicím by měla být přidělena role aktivních center ve městech s podporou pro alternativní způsoby dopravy, jako jsou sdílená kola, elektrické skútry a nabíjecí stanice pro elektromobily, což by podpořilo ekologickou a udržitelnou mobilitu.

### **4. Využití multifunkčního prostoru**

Železniční stanice by měly sloužit nejen jako tranzitní uzly, ale také jako prostředky ke zlepšení městského prostředí. Doporučuje se přidat více veřejně přístupných prostor, jako jsou kavárny, obchody a klidové zóny, které by zlepšily celkovou atraktivitu stanic a zároveň sloužily místním komunitám.

### **5. Zvýšení bezpečnosti**

Zvýšení bezpečnostních opatření prostřednictvím lepšího osvětlení, instalace bezpečnostních kamer a zvýšené přítomnosti bezpečnostního personálu bude klíčové pro zajištění bezpečného a příjemného prostředí pro všechny uživatele stanice.

## ZÁVĚR BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Bakalářské práce nabízí ucelený pohled na vývoj, současnost a možný budoucí vývoj železničních stanic v České republice v kontextu jejich historického, architektonického a sociálního významu. Tato studie se zaměřila na různé aspekty železničních stanic, včetně historie výstavby, stávajícího využití, a možností dalšího rozvoje, čímž se snažila identifikovat klíčové faktory, které by mohly přispět k jejich efektivnějšímu a udržitelnějšímu využití v budoucnu.

Z analýzy historického vývoje vyplývá, že železniční stanice byly vždy důležitým prvkem městské infrastruktury, který se postupně adaptoval na technologické změny a sociální požadavky své doby. Výstavba a architektura stanic reflektují nejen technický pokrok, ale i estetické a funkční požadavky, které se s časem vyvíjely. Například, změny v designu stanic od secese po funkcionalismus odrážejí širší kulturní a společenské proměny.

Současné využití železničních stanic, které bylo předmětem této práce, ukazuje, že stanice nejsou jen tranzitními uzly, ale stávají se centry komunitního života. Integrace obchodů, restaurací, kulturních a rekreačních zařízení s promyšlenými dopravními službami ukazuje trend proměny stanic v multifunkční prostory, které slouží nejen cestujícím, ale i místním obyvatelům.

Možnosti využití železničních stanic do budoucna, jak ukázaly příklady dobré praxe v České republice i v zahraničí, naznačují, že tyto prostory mohou efektivně reagovat na měnící se potřeby urbanizované společnosti. Projekty jako revitalizace historických stanic nebo integrace nových technologií do staničních komplexů jsou příkladem toho, jak mohou železniční stanice přispět k udržitelnému rozvoji měst a regionů.

Závěrem je možné říci, že železniční stanice mají nadále potenciál stát se klíčovými prvky v městské krajině, které nejen usnadňují cestování, ale také přispívají k sociálnímu a ekonomickému rozvoji. Pro další vývoj je důležité, aby byly zohledněny potřeby všech uživatelů a aby byla nalezena rovnováha mezi komerčním využitím a zachováním veřejného prostoru pro občany.

V této bakalářské práci byly použity moderní technologie –překladač– který pomohl překonat jazykové bariéry a poskytly přístup k nejnovějším mezinárodním studiím a zdrojům

## LITERATUAR

- [1] SVOBODA, BAKALÁŘSKÁ PRÁCE: *STARÉ NEVYUŽITÉ NÁDRAŽNÍ STAVBY – ZKUŠENOSTI S REGENERACÍ V ZAHRANIČÍ*. Praha: Ambis vysoká škola, 2013. Dostupné z: [https://is.ambis.cz/th/p7g3o/Svoboda\\_Jiri\\_BP\\_2013.pdf](https://is.ambis.cz/th/p7g3o/Svoboda_Jiri_BP_2013.pdf)
- [2] VISIT CZECHIA. *Czech Railway*. 2022. [online] Dostupné z: <https://www.visitczechia.com/en-us/news/2022/09/n-czech-railway> [cit. 2023-05-10].
- [3] CZECH RAILS. *Railway Stations*. [online] Dostupné z: <https://www.czechrails.com/railway-stations> [cit. 2023-05-10].
- [4] Ministerstvo dopravy České republiky. *Železniční doprava v České republice* [online]. s.l.: s.n., 2019 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/en/transport/rail-transport>
- [5] ArchiWeb. *Nádraží Ostrava-Svinov* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.archiweb.cz/b/nadrazi-ostrava-svinov-revitalizace-prednadrazi-rekonstrukce-a-pristavba-vypravni-budovy>
- [6] CzechInvest. *Dopravní infrastruktura* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.czechinvest.org/cz/Cesko-v-datech/Srovnani-dopravni-infrastruktury-Eurostat>
- [7] Hospodářské noviny. *Vláda schválila převod více než tisíce a půl nádražních budov z Českých drah na správu železnic* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://domaci.hn.cz/c1-65006870-nazev-clanku>
- [8] minutovezpravy.cz. *Přestavby nádraží a modernizaci tratí pro rok 2024 představila Správa železnic* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://minutovezpravy.cz/clanek/prestavby-nadrazi-a-modernizaci-trati-pro-rok-2024-predstavila-sprava-zeleznic/>
- [9] Autori neuvedeny. *How railway stations can transform urban mobility and the public realm: The stakeholders' perspective*. *ScienceDirect* [online]. s.l.: Elsevier, b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2667091723000031>
- [10] European Railway Agency. *Railway infrastructure - a strategic asset for Europe* [online]. s.l.: s.n., 2018 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: [https://www.era.europa.eu/content/railway-infrastructure-strategic-asset-europe\\_en](https://www.era.europa.eu/content/railway-infrastructure-strategic-asset-europe_en)
- [11] Správa železniční dopravní cesty. *Strategie rozvoje železničních stanic a zastávek do roku 2030* [online]. s.l.: s.n., 2020 [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: [https://www.spravazeleznic.cz/uploads/docs/Strategie\\_rozvoje\\_zel.\\_stanic\\_a\\_zastavek.pdf](https://www.spravazeleznic.cz/uploads/docs/Strategie_rozvoje_zel._stanic_a_zastavek.pdf)
- [12] Z Dopravy.cz. *Nymburské nádraží čeká kompletní proměna, Správa železnic vypsalala architektonickou soutěž* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z:

<https://zdopravy.cz/nymburske-nadrazi-ceka-kompletni-promena-sprava-zeleznic-vypsala-architektonickou-soutez-131479/>

[13] Wikipedia. *Správa železnic* [online]. s.l.: s.n., [16. 4. 2024] [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Spr%C3%A1va\\_%C5%BEeleznic](https://cs.wikipedia.org/wiki/Spr%C3%A1va_%C5%BEeleznic)

[14] *Průzkum trhu*. DatabazeKnih.cz. Hague Paul, 2003. ISBN 8072269178.

[15] České dráhy. *Informace o stanici* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/5453913/>

[16] Kudyznudy.cz. *Železniční uzel Česká Třebová* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/ceska-nej/dopravni/zeleznicni-uzel-ceska-trebova>

[17] encyklopedie.praha2.cz. *Hlavní nádraží: Historie v obrazech* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://encyklopedie.praha2.cz/historie/1563-hlavni-nadrazi-historie-v-obrazech>

[18] Wikimedia Commons. *Brno, hlavní nádraží (1900)* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brno,\\_hlavn%C3%AD\\_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD\\_%281900%29.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Brno,_hlavn%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD_%281900%29.jpg)

[19] Olomoucký rejstřík. *Olomoucký rejstřík* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://olomoucky.rej.cz/>

[20] Protivzdušná obrana. *Katalog díla* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://protivzduznaobrana.plzne.cz/katalog/dilo/22/>

[21] Liberec a okolí. *Hlavní nádraží* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.liberecaokoli.cz/l/hlavni-nadrazi/>

[22] ČD Nostalgie. *Muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.cdnostalgie.cz/expozice/muzeum/muzeum-cd/-37094/>

[23] Kudyznudy.cz. *Největší železniční muzeum v ČR v Lužné* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/nejvetsi-zeleznicni-muzeum-v-cr-v-luzne>

[24] Zdopravy.cz. *Letem Českem: Železniční stanice v Dubí je malým muzeem s romantickým nádechem na cestě do oblak* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/letem-ceskem-zeleznicni-stanice-v-dubi-je-malym-muzeem-s-romantickym-nadechem-na-ceste-do-oblak-124879/>

[25] Kudyznudy.cz. *Kubova Hut'* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/kubova-hut>



- [26] Kudyznudy.cz. *Socha Nicholase Wintona a děti na Hlavním nádraží* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/aktivity/socha-nicholase-wintona-a-deti-na-hlavnim-nadrazi>
- [27] GOV.UK. *Connecting Communities with the Railways: The Community Rail Development Strategy* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.gov.uk/government/publications/community-rail-development-strategy/connecting-communities-with-the-railways-the-community-rail-development-strategy>
- [28] Wikipedia. *Train station* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: [https://en.wikipedia.org/wiki/Train\\_station](https://en.wikipedia.org/wiki/Train_station)
- [29] Bioenergy Consult. *Sustainable Innovations in Train Stations* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.bioenergyconsult.com/sustainable-innovations-in-train-stations/>
- [30] VLAKEM JEDNODUŠE. 2024: *Přehled staveb na české železnici* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.vlakemjednoduse.cz/blog/2024-prehled-staveb-na-ceske-zeleznici/>
- [31] Kudyznudy.cz. *Hlavní nádraží Praha - Největší osobní železniční nádraží* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: [https://www.kudyznudy.cz/ceska-nej/dopravni/hlavni-nadrazi-praha-nejvetsi-osobni-zeleznicni-na?gad\\_source=1&gclid=CjwKCAjwrvyxBhAbEiwAEg\\_KggaCxK2iy0VsuR3i\\_HL-Xb7Z9vwA29PyOPvu8pLMsYv4MEluT\\_TL8RoC\\_piQAvD\\_BwE](https://www.kudyznudy.cz/ceska-nej/dopravni/hlavni-nadrazi-praha-nejvetsi-osobni-zeleznicni-na?gad_source=1&gclid=CjwKCAjwrvyxBhAbEiwAEg_KggaCxK2iy0VsuR3i_HL-Xb7Z9vwA29PyOPvu8pLMsYv4MEluT_TL8RoC_piQAvD_BwE)
- [32] Railway Technology. *Smart railway stations: cities creating living transport hubs* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.railway-technology.com/features/smart-railway-stations-cities-creating-living-transport-hubs/>
- [33] Rethinking The Future. *10 Best Multi-Modal Transit Hubs Around the World* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.re-thinkingthefuture.com/designing-for-typologies/a2977-10-best-multi-model-transit-hubs-around-the-world/>
- [34] Wikipedia. *St Pancras railway station* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: [https://en.wikipedia.org/wiki/St\\_Pancras\\_railway\\_station](https://en.wikipedia.org/wiki/St_Pancras_railway_station)
- [35] S-tpancras. *History of St Pancras* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://stpancras.com/history/history-of-st-pancras>
- [36] NetworkRail. *The History of London St Pancras International Station* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.networkrail.co.uk/who-we-are/our-history/iconic-infrastructure/the-history-of-london-st-pancras-international-station/>

- [37] The Man in Seat 61. *London St Pancras* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11].  
Dostupné z: <https://www.seat61.com/stations/london-st-pancras.htm>
- [38] ARUP. *Heritage-led regeneration: learning from St Pancras* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.arup.com/perspectives/heritage-led-regeneration-learning-from-st-pancras>
- [39] Centre for Cities. *Learning from King's Cross regeneration* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.centreforcities.org/reader/making-places/learning-from-kings-cross-regeneration/>
- [40] Railway Technology. *St Pancras International* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11].  
Dostupné z: <https://www.railway-technology.com/projects/stpancrasinternational/?cf-view>
- [41] PTS Global. *St Pancras International* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://pts.global/me/projects/st-pancras-international/>
- [42] Wikipedia. *Pardubice hlavní nádraží* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z:  
[https://cs.wikipedia.org/wiki/Pardubice\\_hlavn%C3%AD\\_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD](https://cs.wikipedia.org/wiki/Pardubice_hlavn%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD)
- [43] Wikipedia. *Pardubice main railway station* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11].  
Dostupné z: [https://en.wikipedia.org/wiki/Pardubice\\_main\\_railway\\_station](https://en.wikipedia.org/wiki/Pardubice_main_railway_station)
- [44] Zelpage. *Monografie stanic: ÚZSŤ Pardubice hlavní nádraží* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://www.zelpage.cz/clanky/monografie-stanic-uzst-pardubice-hlavni-nadrazi>
- [45] České Dráhy. *Pardubice hl.n.* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z:  
<https://www.cd.cz/stanice/pardubice-hl-n-/5453613>
- [46] Správa železnic. *Úvodní stránka* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z:  
<https://www.spravazeleznic.cz/>
- [47] Správa železnic. *Pardubický kraj* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z:  
<https://www.spravazeleznic.cz/kraje/pardubicky-kraj>
- [48] Raabová, Tereza. *Ekonomické a sociální dopady kulturního cestovního ruchu v ČR. Disertační práce* [online]. s.l.: s.n., b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z:  
<https://theses.cz/id/5ogch0/?lang=en>
- [49] s.a. *Modernizace železničního uzlu v Pardubicích jede naplno* [online]. s.l.: Silnice-zeleznice.cz, b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z: <https://silnice-zeleznice.cz/zeleznice/modernizace-zeleznicniho-uzlu-v-pardubicich-jede-naplno-614>
- [50] s.a. *Proměna pardubického uzlu je v polovině, má nové eskalátory, staví se páté nástupiště i lávka* [online]. s.l.: Zdopravy.cz, b.d. [cit. 2024-05-11]. Dostupné z:

<https://zdopravy.cz/promena-pardubickeho-uzlu-je-v-polovine-ma-nove-eskalatory-stavi-se-pate-nastupiste-i-lavka-131561/>