

## Podzimní seminář Asociace v Brně

**Seminář bude věnován dvěma tématům, která jsou nepochybně pro urbanismus a územní plánování velice aktuální.**

**Aplikace nové legislativy v územních plánech** bude prezentována na příkladech: velkého města – **Brno**, středního města – **Litoměřice**, malé obce – **Dolánky nad Ohří**. Územní plány budou budou prezentovat jejich autoři.

### Nový význam železniční dopravy ve městech

Po dlouhé době v České republice dochází k významnějším investicím do železniční infrastruktury, a to i k přestavbě některých železničních uzlů. Mimo změny dopravních parametrů se však jedná i o závažné důsledky na jejich urbanistické souvislosti. Tento proces již v zemích západní Evropy probíhá delší dobu a souvisí zejména se dvěma faktory:

- další posilování role městské a příměstské železniční dopravy ve velkých městech a aglomeracích vč. „vkládání“ nových (tunelových) úseků v centrálních částech měst, umožňujících zejména diametrální vazby a maximální integraci se systémy podzemní dráhy (metra);
- posilování významu dálkové vysokorychlostní dopravy (TGV, ICE aj.) v souvislosti s významným rozšiřováním sítě této kategorie; možnost dopravy cestujících přímo do městských center znamená významnou konkurenci letecké dopravě na menší a střední vzdálenosti, neboť výrazně šetří čas cestujících.

Modernizací, někdy až zásadní přestavbou (Berlin, Stuttgart) prochází řada významných i dalších nádraží v Evropě a s určitým časovým odstupem lze předpokládat obdobné přístupy i v České republice.

Změny v systému železniční dopravy se v organismu města promítají zejména do těchto problémových okruhů:

- modernizace či přestavba nádraží spojená s dostavbou na železničních plochách nebo v jeho okolí pro jiné než dopravní funkce;

- významnou redukcí ploch pro železniční dopravu v souvislosti s racionální organizací provozu a možnostmi jejich nového využití;
- průměty nových železničních staveb do souvisejících dopravních systémů, zejména do městské hromadné dopravy.

Proměny v území související s novým (budoucím) řešením železniční dopravy se v ČR promítají do řady měst, zejména měst na hlavních (koridorových) tratích.

Nejvýznamnější změny lze pochopitelně očekávat ve velkých městech, především v Praze a Brně, a proto jim tento blok dává nejvíce prostoru.

Zatímco u Brna je železniční doprava (nejen otázka hlavního nádraží) hlavním „tématem“ nového územního plánu, v Praze jsou zatím bez výraznějšího posunu v celkové koncepci železničního uzlu sledovány významné změny v několika lokalitách v centru města i v jiných částech kompaktního města.

Významným posunem je v Praze i snaha o vyšší využívání železniční dopravy v rámci města, ke kterému by mělo přispět i obnovení některých zastávek (vč. optimalizace jejich polohy) a zřízení zastávek nových. I když zatím ani zdaleka nebude dosaženo standardu známého ze západních metropolí (S-Bahn), přesto se jedná o nakročení správným směrem, neboť přímá obsluha území města „městskou“ železniční dopravou může výrazně přispět ke snížení podílu individuální automobilové dopravy zejména na realizaci vazeb příměstská území – centrální části města.

Brno je pro konání semináře vzhledem k hlavním tématům i dlouhodobé „plánovací“ tradici velmi příhodným místem. Rozsah připravených podkladů především ze strany města Brna k oběma tématům je předpokladem k úspěšnému průběhu tohoto setkání.

### Nové územní plány, problematika železniční dopravy

Seminář se koná ve dnech  
25. a 26. října 2007

v Brně-Bystrci

v konferenčním sálu hotelu Santon  
(Přístavní 38, Brno-Bystrc, u Brněnské přehrady)

Seminář pořádá AUÚP ČR pod záštitou primátora města Brna Romana Onderky a Ing. arch. Anny Procházkové, radní Jihomoravského kraje



## Nové územní plány, problematika železniční dopravy

Seminář pořádá AUÚP ČR pod záštitou primátora města Brna Romana Onderky a Ing. arch. Anny Procházkové, radní Jihomoravského kraje. Koná se ve dnech 25. a 26. října 2007 v Brně-Bystrci v konferenčním sálu hotelu Santon (Přístavní 38, Brno-Bystrc, u Brněnské přehrady).

### ORGANIZAČNÍ INFORMACE

1. Závaznou přihlášku spolu s kopií dokladu o platbě účastnického poplatku zašlete nejpozději do 14. 9. 2007 na adresu:

**Asociace pro urbanismus  
a územní plánování ČR  
Perucká 11a  
120 00 Praha 2**

Na přihlášku uvádějte vždy pouze jednu osobu (přihlášku lze kopírovat).

2. Účastnický poplatek činí:

pro členy AUÚP ČR 1 200 Kč  
pro ostatní 1 800 Kč

Přednášející poplatek nehradí. Účastnický poplatek zahrnuje náklady spojené s přípravou a realizací semináře.

3. Při neúčasti přihlášeného se účastnický poplatek nevrací. Je možné za sebe vyslat náhradníka.

4. Platbu poukažte na účet AUÚP ČR:

Česká spořitelna Praha 1,  
č. ú. 1922930399/0800  
konstantní symbol: 0308

variabilní symbol: Vaše rodné číslo

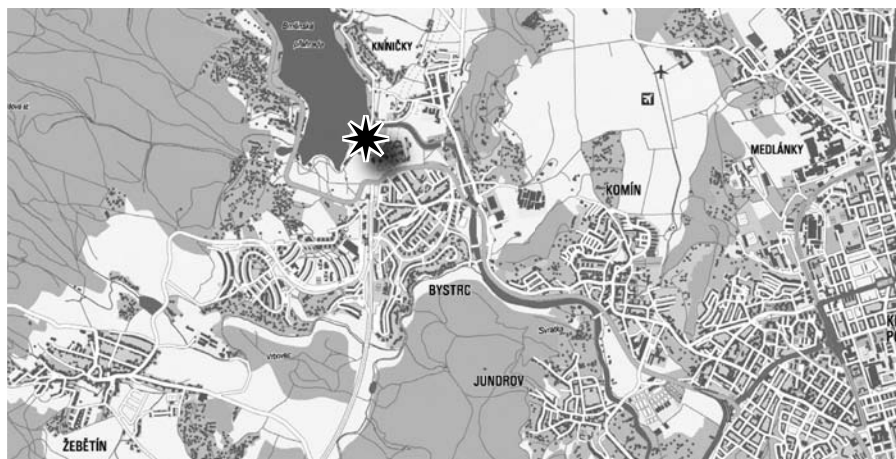
Pokud neuvedete rodné číslo nebo nežádáte o vystavení faktury, je nezbytné zaslat pro identifikaci Vaší platby kopii platebního dokladu!

IČO AUÚP ČR je: 60163755

AUÚP ČR není plátcem DPH.

**Poplatek uhradte nejpozději k datu odeslání přihlášky.** Pokud žádáte vystavení dokladu o platbě (faktury), uveďte to v přihlášce, včetně potřebných fakturačních údajů. **Doklad obdržíte u prezence.**

5. Vzhledem k omezené kapacitě sálu bude brán zřetel na pořadí došlých přihlášek a plateb. V případě vyčerpání kapacity sálu budete vyzooměni (v přihlášce



### PROGRAM

#### čtvrtek 25. 10. 2007

9.00 – 10.00 prezence

10.00 – 10.30 zahájení, úvod

#### 1. blok: problematika železniční dopravy

10.30 – 12.00 **Přestavba železničního uzlu Brno** (garant Ing. arch. J. Dokoupil)

prezentace obou variant / zhodnocení variant zástupcem samosprávy

12.00 – 14.00 polední přestávka

14.00 – 16.00 **Přestavba železničního uzlu Brno**

prezentace výsledku posudku obou variant / diskuse

16.00 – 16.30 přestávka, občerstvení

16.30 – 18.00 **Praha – železniční uzel** (garant Ing. arch. P. Durdík)

geneze železničního uzlu Praha / příklady transformace železničních ploch (např. Bubny, Masarykovo nádraží, Smichovské nádraží)

#### Mladá Boleslav

Příklad realizace využití plochy po zrušeném nádraží (Ing. arch. P. Koubek)

#### Břeclav

18.00 – 19.30 **Výroční shromáždění členů AUÚP** zprávy o činnosti, hospodaření,

návrh rozpočtu / diskuse o dalším směřování Asociace

od 20.00

**společenský večer v hotelu Santon**

#### pátek 26. 10. 2007

#### 2. blok: nové územní plány

9.00 – 10.30 **Územní plán Brno** (Ing. arch. J. Dokoupil), diskuse

10.30 – 11.00 přestávka, občerstvení

11.00 – 12.45 **Územní plán Litoměřice** (Ing. arch. P. Koubek)

**Územní plán Dolánky nad Ohří** (Ing. arch. P. Vávra)

diskuse

**Upřesněný program obdrží účastníci u prezence, eventuálně bude k dispozici na [www.urbanismus.cz](http://www.urbanismus.cz).**

uveďte telefonický nebo emailový kontakt) a platba Vám bude vrácena.

6. Ubytování si účastníci zajišťují sami.

**Hotel Santon** (Přístavní 38, Brno-Bystrc, tel.: 546 221 536, [www.santon.cz](http://www.santon.cz), e-mail: [santon@santon.cz](mailto:santon@santon.cz)): celá kapacita je pro účastníky rezervována do 30. 9. 2007. Při objednávce je nutno uvést heslo „seminář Asociace pro urbanismus“. Cena garantovaná pro účastníky semináře:

2lůžkový pokoj: 1520 Kč,

1lůžkový pokoj: 1210 Kč.

**Upozornění: vzhledem ke konání veletrhu Invex mohou být některé hotely v tomto termínu již obsazeny.**

7. **Parkování zdarma** u hotelu. MHD – tram 1, 3, 11, zastávka Přístaviště (cca 200 m).

8. Případně **další informace** o semináři podá: Ing. arch. Zuzana Hrochová, mobil: 604 507 398, e-mail: [zuzana.hrochova@volny.cz](mailto:zuzana.hrochova@volny.cz); event. Ing. arch. Marek Bečka, mobil: 732 435 076, e-mail: [marek.becka@seznam.cz](mailto:marek.becka@seznam.cz)

# Nové nástroje územního plánování

Seminář Asociace v Českých Budějovicích, březen 2007

Nejvýznamnější aktivitou Asociace pro urbanismus a územní plánování jsou odborné semináře, které se konají v jarních a podzimních termínech. Na jaře 2007 (29. 3. – 30. 3.) jsme se setkali v Českých Budějovicích. Téma bylo poté, co vstoupil v platnost nový stavební zákon, mimořádně atraktivní: **Nové nástroje územního plánování**.

Seminář se uskutečnil v kulturním epicentru Bazilika a vůbec nebylo rušivé, že se nachází v obchodně-společenském centru IGY. Náplň semináře byla lákavější než nabídka mnoha butiků v domě.

Na přelomu let 2006 a 2007 konali pracovníci ministerstva přednáškové turné po celé republice, a tak pořizovatelé i přízvaní projektanti jistě nepropásli možnost vyslechnout výklad k nejdůležitějším pasážím stavebního zákona. V Českých Budějovicích byla ovšem jedna z prvních příležitostí, kdy byly představeny pilotní výstupy zpracované už podle nového zákona a kdy bylo více prostoru k vzájemné interakci, diskusi.

Dopoledne prvního dne dostali k dispozici hostitelé: České Budějovice a Jihočeský kraj. I přes počáteční boje s technikou se podařilo *R. Bočkoví* dostat program a předvést koncept ÚP VÚC Jihočeského kraje, materiál, jehož zadání bude využito pro zásady územního rozvoje. *J. Borovka* pak stručně okomentoval rozvojové příležitosti Českých Budějovic. Ty nejvýznamnější rozvojové projekty týkající se dopravních staveb předvedl *I. Študlar* v dokonalejších 3D vizualizacích.

Odpolední blok byl věnován územním analytickým podkladům a modelovému zpracování zásad územního rozvoje a územního plánu podle nové legislativy.

Vystoupení *J. Janíkové* bylo úvodem k tématu ÚAP. Zabývala se celým procesem zpracování – od mapových podkladů přes vlastní průzkumy území až po výslednou podobu publikace, obsahující rozbor udržitelného rozvoje území a problémový výkres, předkládané radě obcí k projednání.

*T. Russe* se pak podrobněji zabýval mapovými podklady pro zpracování ÚAP. Ideální je pochopitelně digitální katastrální mapa, zmíněny byly i rastrové mapy a další mapové

podklady, z nichž jsou dobře využitelné třeba jen části (vrstevnice ze ZABAGED). Tématem vystoupení *J. Mejsnarové* byla analytická část ÚAP, a sice hospodářsko-sociální pilíř. Jestliže udržitelný rozvoj stojí na třech pilířích, jejichž vzájemná vyváženost se zkoumá, pak na jedné straně je pilíř přírodních podmínek (zachovat, obnovovat) a na druhé dvojpilíř hospodářsko-sociální (hospodářský rozvoj, důstojný život, rozvoj osobnosti, zdraví atd.). Přenášející strukturovala tuto oblast do samostatných kapitol: sociálně-demografické podmínky a bydlení, rekreace, hospodářské podmínky, dopravní a technická infrastruktura a občanské vybavení. Tak jako v přírodním pilíři je možné konstruovat indikátory stavu prostředí, tak i v oblasti sociální a hospodářské mohou být takovými indikátory např. míra nezaměstnanosti, dojížděkové vzdálenosti, pracovní příležitosti atd.

Pilíř přírodních podmínek vyložil *V. Mackovič*. Je ovšem otázkou, jestli akcentovaný koeficient ekologické stability není spíše z kategorie údajů o území než z oblasti hodnot území a jestli analýza by neměla pojmout širší datovou základnu.

K problematice životního prostředí se vztahovalo i vystoupení *J. Dumbrovského*. Vodní režim v krajině, resp. způsoby zvyšování retenční schopnosti krajiny byla témata zajímavá, ale v kontextu přednášek možná příliš úzká a osamocená.

Zatímco problematika životního prostředí je v ÚAP uchopitelná, oblast hospodářského rozvoje je pojednatelná mnohem hůře. Dokázal to *M. Körner* v příspěvku zaměřeném na ekonomickou výkonnost regionů. Statistické jednotky NUTS 3 jsou totiž v ČR příliš velké a de facto stejně jako NUTS 2 (např. v Česku 14 jednotek, v Bavorsku 96) a v důsledku není z jakých dat hospodářský vývoj území zjišťovat.

Závěrečný blok prvního dne byl praktikujícími urbanisty i pořizovateli asi neočekávanější: modelové příklady územněplánovacích dokumentací zpracovaných podle nové legislativy.

Jakkoliv zajímavá byla vystoupení *J. Haluzy* (zásady územního rozvoje) a *V. Poláčkové* (územní plán), doplněná komentáři *M. Tunky* a *T. Sklenáře*, těžištěm vystoupení a následného zájmu přítomných byla výkresová dokumentace vystavená v sále, studovaná během přednášek i přestávek, obkreslovaná, ofocovaná, diskutovaná – určitě základ pro mnohé dokumentace dalších autorů.

Druhý den konference, moderovaný *M. Svobodou*, měl téma jediné: posuzování vlivů ÚPD na udržitelný rozvoj. Nejprve *L. Dvořák* shrnul novinky v české legislativě a vazby zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a stavebního zákona. Vyzdvihl pozitivum, a sice fakt, že se SEA přibližuje územnímu plánování. Negativní je však „lavinový efekt“, kdy každé posouzení vyvolává zpracování vlivu na udržitelný rozvoj.

*V. Smítka* pak detailněji popsal vztah zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny (Natura), a stavebního zákona.



Dostalo se i na aplikaci problematiky jak v zahraničí (*V. Řezáč* – přístupy v evropských zemích, *M. Smutný* – hodnocení udržitelnosti v Anglii), tak u nás na příkladu plzeňského Jižního Města (*J. Hrnčířová*).

Brněnský Ústav územního rozvoje vydá v létě sborník z českobudějovického semináře jako přílohu časopisu *Urbanismus* a územní rozvoj. Účastníkům bude rozeslán.

Příjemnou součástí seminářů bývá společenský večer: příležitost pro tělo i duši, raut, setkání s kolegy, debaty pracovní i soukromé. Budvar aréna umožnila i vycházku po ochozech a zhlédnutí tréninku malých hokejistů.

Stejně tak tradičně k seminářům prohlídka hostitelského města. Průvodcem minivycházky (ovšem s poutavým výkladem) z centrálního náměstí Přemysla Otakara II. kolem masných krámů na náměstí Piaristické byl M. Pavelec, ředitel územního pracoviště Národního památkového ústavu. Zájemci o žhavou současnost pak mohli den před uvedením do pravidelného provozu projít nové autobusové nádraží. Za návštěvu stojí především proto, že se nachází na střeše multifunkčního (především nákupního) objektu. Detaily stavby i provozu přiblížil generální ředitel ČSAD Jihotrans R. Krigar.

Zdeněk Černý



Samson se lvem a sochy Atlantů zdobí kašnu uprostřed náměstí



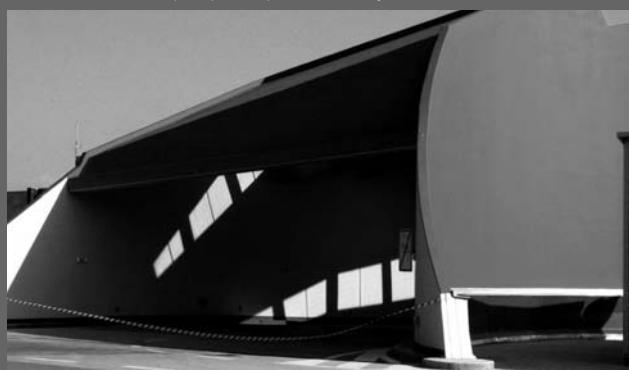
Mgr. Pavel Pavelec, ředitel územního pracoviště NPÚ započal svůj výklad na náměstí Přemysla Otakara II., kolem sv. Mikuláše a Černé věže jsme mířili k Masným krámům (1554), kde se pod průčelím Městské spořitelny od L. Tremmlera konala jedna ze zastávek s výkladem



Piaristické náměstí bylo konečným cílem vycházky. Klášter dominikánů s kostelem Obětování P. Marie jsme viděli zvenku, ale hlavně interiéry, včetně křížové chodby, kde se postupně odkrývají a restauroují nástěnné malby



Unikátní autobusové nádraží jsme mohli navštívit pouhý den před slavnostním otevřením. Na střeše Mercury Cetra, v blízkosti vlakového nádraží, byl podle návrhu M. Krupauera a J. Stříteckého vybudován komplex, na jehož střeše ve 3. NP se na ploše 10 tis. m<sup>2</sup> nachází 30 zastřešených stanovišť autobusů. Za hodinu dokáže nádraží odbavit 80 spojů (ve všední dny je to 750–800 autobusů denně). Sousedství obchodního centra a dopravního terminálu je obchodně prospěšné pro obě strany...



## Vydání změny územního plánu obce formou opatření obecné povahy

Nový správní řád, nový stavební zákon a vyhláška č. 500/2006 Sb. zcela změnily pojetí územně plánovacích dokumentací a jejich změn. Za právně nejobtížnější je považováno vydání změny územního plánu obce (popř. územního plánu sídelního útvaru) formou opatření obecné povahy ve vazbě na platnou obecně závaznou vyhlášku, kterou byla vyhlášena závazná část původní dokumentace. Protože praxe nemůže čekat na dokonalou metodiku, která projde poradním sborem MMR a dalšími konzultacemi, zveřejňujeme pracovní znění

příkladu opatření obecné povahy pro jednoduchou změnu ÚPO.

Zapomeňme na dřívější pojetí změn. Uvedený příklad s připojenými výkresy je celou změnou, nic dalšího není třeba zpracovávat. Vlastní změna (výrok) obsahuje jen pokyny a zásady pro rozhodování, vše ostatní se uvádí do odůvodnění. Výrok a výkresy grafické části změny obsahují jen to, o čem rozhoduje zastupitelstvo. Co je platné bez ohledu na vůli zastupitelstva, se uvádí do textové a grafické části odůvodnění (např. památky, chráněné části přírody, ochranná

pásma). Projektant zpracovává jen část odůvodnění, druhou část, která závisí na výsledku projednání, zpracovává pořizovatel.

V uvedeném jednoduchém příkladu nebylo třeba ve výroku uvádět nové regulativy, protože nově vymezené funkční plochy jsou stejného druhu, jaké jsou již v ÚPO obsaženy. Odůvodnění neobsahuje jinak běžný koordinační výkres, protože vzhledem k malým nově vymezeným plochám by byl pouhou formalitou.

Tomáš Sklenář

### N á v r h

#### Změna č. 2 územního plánu obce ....

Zastupitelstvo obce..., příslušné podle § 6 odst. 5 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), za použití § 43 odst. 4 a § 55 odst. 2 stavebního zákona, § 13 a přílohy č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, § 171 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve spojení s ustanovením § 185 odst. 4 stavebního zákona

#### vy d á v á

tuto **změnu č. 2 územního plánu obce ...**, schváleného usnesením Zastupitelstva obce ... č. ... dne 29.12.2003, jehož závazná část byla vydána obecně závaznou vyhláškou Obce ... č. 1/2004, a změněného změnou č. 1 tohoto územního plánu, schválenou usnesením zastupitelstva obce ... č. ... dne 11.2.2005, jejíž závazná část byla vydána obecně závaznou vyhláškou Obce ... č. ...

Závazná část uvedené územně plánovací dokumentace se mění takto:

- Nově se vymezují tyto funkční plochy:
  - smíšená plocha bydlení a zemědělské výroby, označená v grafické části této změny „Z 2 – 1“;
  - plocha venkovské zástavby, označená v grafické části této změny „Z 2 – 4“;
  - plocha venkovské zástavby, včetně umístění místní komunikace, označená v grafické části této změny „Z 2 – 5“;
  - plocha venkovské zástavby, označená v grafické části této změny „Z 2 – 6“.
- Pro funkční plochy vymezené v odstavci 1 platí regulativy uvedené v obecně závazné vyhlášce Obce .... č. 1/2004.
- Funkční plochy vymezené v odstavci 1 se zařazují do zastavitelných ploch.
- Součástí změny č. 2 územního plánu obce ... jsou tyto výkresy grafické části:
  - Hlavní výkres, 1 : 5 000,
  - Komplexní urbanistický návrh, 1 : 2 880,
  - Doprava a technická infrastruktura, 1 : 2 880.
- Ode dne účinnosti této změny (§ 173 odst. 1 správního řádu) se nepoužije článek 1 odst. 2 obecně závazné vyhlášky Obce ... č. 1/2004.

### Od ů v o d ň ě n í

Odůvodnění změny č. 2 územního plánu obce ... obsahuje textovou a grafickou část.

#### A. Textová část

- Postup při pořízení změny
- Vyhodnocení souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem, vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů
- Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování
- Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů
- Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů – soulad se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů
- Vyhodnocení splnění zadání
- Komplexní zdůvodnění přijatého řešení
- Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a informace, jak bylo respektováno stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí
- Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a na pozemky určené k plnění funkcí lesa
- Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění
- Vyhodnocení připomínek

#### B. Grafická část

Grafickou část tvoří výkres „Zábory ZPF, 1 : 5 000“, který je nedílnou součástí odůvodnění změny č. 2.

#### Poučení:

Proti změně č. 2 územního plánu obce ... vydané formou opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek (§ 173 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád).

Místostarosta obce

Starosta obce

# Cena Asociace

**Asociace pro urbanismus a územní plánování České republiky vyhlašuje 1. ročník urbanistické soutěže.**

**Uzávěrka přihlášek je 30. 9. 2007.**

## Cíle soutěže

Cena asociace v oblasti územního a regionálního plánování vyhlášená AUÚP ČR si klade za cíl vyzdvihnout takové územní plánovací strategie, dokumentaci nebo realizace, které výrazně přispěly k zlepšení života ve městech či na venkově.

Hlavní cíle soutěže jsou:

- Ukázat veřejnosti a zejména odborné veřejnosti úspěšné příklady urbanistických projektů a realizací, díky nimž se vylepšila kvalita života ve městech a venkově v oblasti sociální, ekonomické a životního prostředí.
- Znázornit rozmanitost a široký záběr současné územní plánovací praxe: regenerací měst a venkova počínaje, přes územní plány a zásady rozvoje až po vytváření podmínek pro uchování sociální soudržnosti, zdůraznění kulturní identity apod.
- Demonstrovat jednoznačné výhody participativního plánování koordinovaného odborníky: jaké synergické efekty může dosáhnout spolupráce vlastníků, správy, samosprávy a obyvatel?
- Propagovat názory, nápady a vize na utváření měst a obcí tak, jak jsou popsány v Nové Aténské chartě (viz [www.urbanismus.cz](http://www.urbanismus.cz)) při respektování principů udržitelného rozvoje,
- Vyzdvihnout rostoucí význam konceptu „územní soudržnosti“ a ukázat na příkladech studií, plánů a projektů, jak urbanisté a další aktéři územního rozvoje dokážou v dnešním propojeném světě formulovat společné vize napříč hranic.

Předmětem soutěže je schválená nebo projednaná územní plánovací dokumentace, studie, participativní projekty a realizace ať již na mezinárodní, národní, meziregionální, regionální či lokální úrovni. Témata jsou volná, nemusí mít „evropský rozměr“.

## Kritéria posuzování

Soutěž bude vyhodnocovat porota jmenovaná AUÚP ČR z odborné veřejnosti. Při posuzování budou zohledněna následující kritéria:

- aplikace principů udržitelného rozvoje, zejména s ohledem na environmentální problematiku při vystižení hlavních socioekonomických přínosů pro obyvatele ve smyslu pohody prostředí, vyšší bezpečnosti a větší efektivnosti,
- originalita a nekonvenčnost v řešení projektu,
- kvalita odborné práce při stanovování konceptu a vhodné použití územní plánovacích metod a technik,
- míra, jakou může být projekt sloužit za příklad pro jiné lokality nebo projekty,
- role urbanisty jako koordinátora a řešitele a jeho přínos k vyřešení zadání.

## Požadavky na soutěžní práce

- Národní asociace jsou oprávněny vybrat práce, které představují nejlepší příklady té které země. Nominované projekty mohou být vítězi nebo jinak oceněné práce ze soutěží nebo jiných forem výběru dle dispozic národních asociací.
- Práce mohou být předány výlučně národní asociaci (AUÚP ČR). Soutěžící musí předat své práce do 31. srpna 2007.
- Soutěžící nemusí být členy AUÚP ČR.
- Předkládané práce musí být schváleny nebo dokončeny po lednu 2005.
- Všechny soutěžní práce musí být přihlášeny na oficiálním formuláři, který je k dispozici na webové stránce [www.urbanismus.cz](http://www.urbanismus.cz)

Soutěžní práce musí obsahovat:

- Písemný popis projektu. Popis bude na ne více než 2 stranách A4 včetně názvu, případně tabulek a referencí. Text bude v DOC formátu (MS Word), font Times New Roman 12 pt pro názvy a 11 pt pro text. Nepoužívejte záhlaví a zápatí! Všechny okraje 2,5 cm (1 inch).
- Dva A1 barevné panely na pevném podkladu se srozumitelným popisem, jasnou lokalizací místa projektu a vyobrazeními, popis v češtině a angličtině (případně i francouzštině).



- Jeden CD-ROM s elektronickou verzí a) obou panelů, b) každého použitého obrázku zvlášť, vyobrazení, loga zvlášť, c) textu popisu dle bodu 1.
- Jména a adresu autorů nebo vedoucího týmu, kontakt na pořizovatele dokumentace a na starostu obce, resp. jeho zástupce v oblasti plánování.

## Harmonogram soutěže

Vyhlášení soutěže 1. července 2007  
Odevzdání soutěžních prací 30. září 2007  
Zasedání poroty září 2007  
Vyhlášení výsledků, výstava 25. října v Brně

## Porota

Složení poroty:

Porota bude složena ze zástupců AUÚP ČR a vysokých škol.

## Cena

AUÚP ČR udělí vítězům soutěže diplomy. Ceny budou uděleny projektům, které nejlépe splní cíle soutěže. Cena bude udělena autorům projektu a rovněž jeho zadavatelům (pořizovatelům). Slavnostní vyhlášení proběhne na podzim roku 2007 během výroční konference AUÚP ČR. Ceremoniál bude náležitě prezentován v médiích. Projekty budou vystaveny. AUÚP ČR se stane vlastníkem soutěžních prací a jejich publikování bude výlučně v kompetenci předsednictva AUÚP ČR. Vítězové budou navrženi předsednictvu AUÚP ČR na nominaci do mezinárodní soutěže ECTP.

## Poplatek

Za účast v národním kole se nevybírá žádný poplatek.

## Další informace

Pro další informace kontaktujte Asociaci pro urbanismus a územní plánování České republiky.

Website: [www.urbanismus.cz](http://www.urbanismus.cz)  
AUÚP email: [aup@volny.cz](mailto:aup@volny.cz)

## Studijní cesta Od Trevíru po Ronchamp

ve dnech 26. 9. až 1. 10. 2007

Předsednictvo Asociace ve spolupráci s cestovní kanceláří Lenka Sklenářová připravilo pro své členy i další zájemce studijní cestu zaměřenou na města, významné stavby a parky při hranicích Německa, Lucemburska, Francie a Švýcarska. Odborný program je garantován předsednictvem Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR.

### Program

#### Středa 26. 9. 2007

Odjezd v 9.30 h z Prahy z autobusového nádraží Knížecí u východu ze stanice metra B Anděl (výstup směr Knížecí) a cca v 11.00 h z Plzně ze zastávky MHD „Na Rychtářce“, odpoledne prohlídka středověkého města *Schwäbisch Hall* (cca 1 h 45 min.), večer ubytování v hotelu.

#### Čtvrtek 27. 9. 2007

prohlídka jednoho z nejstarších německých měst *Trevíru* (cca 3 h), odpoledne města *Lucemburk* (cca 2,5 h), večer procházka francouzskými *Metami* s proměnami při soutoku Mosely a Seille (cca 2,5 h), ubytování v hotelu.

#### Pátek 28. 9. 2007

Dopoledne prohlídka německého *Karlsruhe* se zámekem a parkem, ke kterému se sbíhá 32 ulic (cca 3 h), odpoledne procházka nejznámějšími německými lázněmi *Baden-Baden*, v podvečer ubytování v Etap hotelu ve *Štrasburku*, jen 500 m od prvních zajímavostí města, individuální večerní prohlídka.

#### Sobota 29. 9. 2007

Dopoledne pokračování prohlídky *Štrasburku*, odpoledne *Riquewihr*, prý nejkrásnější vinařské vesničky Francie (cca 1,5 h), příjezd do *Colmaru*, nejzachovalejšího města v Alsasku, podvečerní prohlídka, ubytování v Etap hotelu na kraji města, večer pro zájemce druhá část prohlídky.

#### Neděle 30. 9. 2007 a pondělí 1. 10. 2007

Dopoledne prohlídka oktogonální citadely *Neuf-Brisach*, která je mistrovským příkladem opevněného města z přelomu 17. a 18. století (cca 1,5 h), po obědě návštěva *Ronchamp*, slavného kostelíka od Le Corbusiera, a na závěr prohlídka *Basileje* (cca 3,5 h), noční přejezd. Kolem 7.30 h příjezd do Prahy ke stanici metra Anděl.

### Cena

6 200 Kč pro členy Asociace, kteří mají zaplacené členské příspěvky na rok 2007, 6 800 Kč pro ostatní zájemce.

Cena zahrnuje autobusovou dopravu včetně všech poplatků, 4× ubytování v hotelu ve dvoulůžkovém pokoji (2× Etap hotel, 2× je hotel upřesňován, buď se bude jednat o Etap hotel, hotel Premiere Classe, nebo v krajním případě 1× hotel Formule 1). Za příplatek 650 Kč je možné zajistit 4× snidani.

### Přihlášky

Závazné přihlášky budou přijímány na mailové adrese [ck.lenka@seznam.cz](mailto:ck.lenka@seznam.cz) nebo na



adrese Lenka Sklenářová, cestovní kancelář, A. Kaliny 1354, 280 02 Kolín 5, tel. večer 321 724 135. Na základě závazné přihlášky bude vystavena faktura. Protože se předpokládá větší zájem než je kapacita autobusu, rozhodujícím kritériem pro zařazení do zájezdu bude datum obdržení přihlášky a podmínkou úhrada faktury ve lhůtě splatnosti.

### Stornovací poplatky

Při zrušení účasti ze strany klienta bude vrácena zaplacená částka snižená o stornovací poplatky: Zajistí-li si za sebe klient současně s odhlášením náhradu, storno poplatek si CK neúčtuje. Při odhlášení mezi 90. a 31. dnem před odjezdem činí storno poplatek 20 % z ceny zájezdu, mezi 30. a 15. dnem 50 % z ceny zájezdu, mezi 14. a 3. dnem 75 % z ceny zájezdu a od druhého dne před odjezdem ztrácí klient nárok na vrácení náhrady. Totéž platí, jestliže se klient nedostaví ve stanovený čas k odjezdu nebo přerušil účast na zájezdu. Rozhodující pro účtování stornovacího poplatku je den doručení informace o zrušení účasti CK.

**S velkým potěšením jest nám oznámiti, že místopředseda Asociace pan Vít Řezáč pojal dne 23. června roku tohoto za svou choť Lauru Jablonskou. Blahopřejeme!**



Česká společnost krajinných inženýrů, Český svaz stavebních inženýrů ve spolupráci s Úniou krajinných inženýrů Slovenska, Ministerstvem zemědělství ČR, Ministerstvem životního prostředí ČR, Zemědělskou vodohospodářskou správou a Českou zemědělskou univerzitou si Vás dovoluují pozvat na konferenci

### KRAJINNÉ INŽENÝRSTVÍ 2007

konanou ve dnech 20. a 21. září 2007 v posluchárně A VI Fakulty agrobiologie, potravinových a přírodních zdrojů České zemědělské univerzity v Praze 6-Suchbátka.

#### Program:

##### 20. 9. 2007

- 9.00 Sto let od založení spolku Kulturních inženýrů
- 9.45 I. sekce – Vodní hospodářství krajiny
- 14.00 II. sekce – Stavby pro plnění funkce lesa

##### 21. 9. 2007

- 9.00 III. sekce – Krajinné plánování a pozemkové úpravy

**Podrobné informace lze získat na webové stránce [web.quick.cz/cski](http://web.quick.cz/cski)**





# Nádraží ve struktuře velkého města

Milan Körner

**Problematika významu hlavního nádraží ve struktuře města, zejména velkého města je velmi aktuálním tématem. Ve městech západní Evropy prošla nebo prochází většina významných nádraží zásadní transformací. Z rozsáhlých, často devastovaných ploch a objektů se stávají velmi aktivní polyfunkční areály těžící ze své polohy u dopravního terminálu a většinou též z mimořádné polohy k městskému centru. Z nádraží se stávají živá administrativně obchodní, příp. i zábavní centra. Mimo jiné v souvislosti s rozvojem vysokorychlostní železniční dopravy se standard železničních terminálů začíná přibližovat standardu letišť (v řadě případů je možné i odbavování pro navazující lety).**

Zrychlení železniční dopravy i pokrok v její organizaci umožňují výraznou regulaci počtu nástupišť a tím i celkové nároky na plochu nádraží. Samozřejmě v tomto režimu jsou výrazně výhodnější nádraží průjezdná, avšak i koncová nádraží zvládají odbavení dálkové soupravy v řádu několika minut. Regionální či městské vlaky využívají průjezdného nádraží s minimálním zastavením blížícím se režimu metra. To umožňuje při krátkém intervalu a vedení více linek S-Bahn terminálem výrazné snížení potřeby nástupních hran.

V nedávné době bylo dokončeno nové hlavní nádraží v Berlíně (v prostoru bývalého nádraží Lehrte), které je skutečnou křižovatkou. Spojení sever – jih je vedeno v podzemí, spojení západ – východ navazuje na stávající nadzemní železniční koridor. Nádraží leží v relativní blízkosti nových vládních areálů a v blízkosti univerzitního areálu zahrnujícího i kliniku Charité. Na jeho severní straně, při Invalidenstr. u nového náměstí Europlatz, by mělo na bývalých drážních plochách vyrůst nové centrum. Po Potsdamerplatz je to další velký projekt na bývalé hranici rozděleného města. Souběžně s novou podzemní, severojižní železniční tratí, vede metro i tunel pro silniční spojení.

Dalším, připravovaným významným projektem je přestavba nádraží ve Stuttgartu z koncového na průjezdné. U nás se diskutuje o přesunu nádraží v Brně a o možnosti aplikovat průjezdný model budoucí městské a regionální dopravy soustředěním na hlavním nádraží.

Následující text stručně komentuje některá *středoevropská nádraží*. Jejich význam je do značné míry odvislý na demografickém potenciálu města a regionu, na jeho ekonomické výkonnosti i turistické atraktivitě. V řadě velkých měst jsou hlavní nádraží koncová (hlavová): München, Frank-

furt/M., Stuttgart, Leipzig, Zürich apod.

Ve všech případech však jsou tato nádraží „průjezdná“ pro vedení tratí S-Bahn. Tento systém umožňuje velmi dobrou vazbu regionů velkých měst na dálkové železniční spoje a rovněž napojení letišť.

Zcela však převažují nádraží plně průjezdná. Z nejvýznamnějších lze uvést Köln, Dortmund, Hamburg, Bremen, Hannover, Nürnberg, Linz, Strasbourg. Průjezdná jsou též všechna významná polská, česká a slovenská hlavní nádraží.

Za ideální lze považovat polohu hlavního nádraží mezi historickým jádrem a rozvojovou oblastí širšího centra. Jsou to např. města: Aachen, Dortmund, Duisburg, Essen, Göttingen, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, Mainz, Nürnberg, Saarbrücken, Strasbourg. V některých případech je nádraží od historického jádra odděleno parkem: Bremen, Münster, Regensburg, Košice.

Z polských velkých měst mají dobrou polohu ve vztahu k centrální oblasti nádraží: Warszawa, Katowice, Krakow a Szczecin.

Z českých měst, sledována jsou jen nádraží na hlavních (koridorových) tratích, mají dobrou vazbu k centrální oblasti hlavní nádraží v Praze, Brně, Plzni, Ústí n. L.

a Českých Budějovicích. Velmi vzdálená od centra jsou nádraží v Ostravě (2,4 km), Olomouci (2,1 km) a Pardubicích (1,7 km). Tato nádraží mohou iniciovat vznik dalšího (převážně administrativně obchodního) centra bez přímé prostorové návaznosti na původní jádro. Tyto záměry v uvedených městech existují. V případě relativně velké Ostravy s rozvolněnou urbanistickou strukturou to nepochybně může být přínosem.

U přibližně stotisícových měst (Olomouc, Pardubice), u kterých rozsah „centrálních“ funkcí odpovídá jejich velikosti a významu v osídlení však může v důsledku rozvoje aktivit ve vazbě na terminál hlavního nádraží dojít k částečnému odčerpání aktivit

z historického jádra města, resp. z jeho okolí (širší centrální zóna).

Potenciál budoucích funkcí, které mohou být rozvíjeny ve vazbě na hlavní nádraží, resp. v ose jeho propojení s centrem je zcela odlišný u českých měst (s výjimkou Prahy) a německých metropolí München, Frankfurt a. M., Düsseldorf či Dresden. Historická jádra měst jsou u většiny měst vymezena v rozsahu dřívějších hradeb, které jsou v současné době nahrazeny velmi často obvodovými komunikacemi, v řadě případů též jsou po obvodě historického jádra parky a vodní toky či plochy. Města ležící na významných řekách svou urbanistickou strukturou reagují na tuto významnou skutečnost (Bonn, Bremen, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Köln, Praha, Bratislava, Wrocław, Gdansk). Středověká města byla velmi kompaktní, a proto řada historických jader má malou rozlohu. To vede k výrazné regulaci automobilové dopravy. Některá historická jádra (Bonn, Bremen, Dortmund, Hannover, Köln, Stuttgart, Leipzig, Strasbourg, Zürich) jsou ve velkém rozsahu pěšími zónami. Česká městská jádra jsou většinou menší než 30 ha. 30–60 ha mají jádra: Bratislava, Düsseldorf, Bonn, Bremen, Aachen; 60–100 ha mají jádra: Brno, Olomouc, Košice, Dresden, Leipzig, Stuttgart, Dortmund, Hannover, Köln, Krakow, Strasbourg, Gdansk, Frankfurt a. M.; více než 100 ha mají jádra: Zürich, München, Wrocław, Nürnberg

Na obvodě historických jader vznikla v následujícím období řada významných budov či areálů, které mají celoměstský, regionální, i vyšší význam (kultura, správní úřady).

Širší centrální území indukuje velmi vysoký objem přepravních vztahů, neboť je v něm soustředěna též významná část pracovních příležitostí v tercierní a kvarterní sféře.

Základní systémy kolejové dopravy (metro, S-Bahn, příměstská železnice) mají v centrální oblasti velkých měst více stanic, hlavní nádraží však je nejvýznamnějším přestupním uzlem.

## Poloha hlavního nádraží ve vztahu k centru

**Bonn** – nádraží bezprostředně přiléhá z jihozápadní strany k historickému centru propojení pěšími ulicemi. Významné

budovy pro kulturní využití jsou na břehu Rýna vzdálené od nádraží cca 1 000 m. Jihovýchodní část jádra zaujímá areál univerzity.

**Bremen** – nádraží leží severovýchodně historického jádra, vzdáleného cca 400 m, severně od nádraží se rozvíjí veletržní a kongresové centrum. Jižně na nádraží navazuje širší městské centrum, oddělené od historického jádra parkem a zachovalým vodním příkopem.

**Dortmund** – nádraží leží bezprostředně na severovýchodním obvodu centra, velmi dobrá pěší dostupnost celého relativně malého historického jádra. V blízkosti nádraží se nacházejí některé významné veřejné budovy.

**Dresden** – nádraží ukončuje severojižní osu centra tvořenou ulicemi Pragerstr. a Schlossstr. končící na břehu Labe (Schlossplatz). V prostoru nádraží (Wienerplatz) realizováno nové obchodně administrativní centrum. V prostoru Neumarkt, kde již byl obnoven Frauenkirche, je dokončována dostavba na konci války zcela zničeného historického centra.

**Frankfurta a. M.** – nádraží spojeno s historickým centrem prostřednictvím Kaiserstr. ve vzdálenosti cca 500 m, v prostoru Willy Brandt Platz je bankovní centrum evropského významu. Faktické centrum města je v okolí Hauptwache a Opernplatz (vzdálené od nádraží cca 900 m). Severozápadně od nádraží se rozkládá rozsáhlý veletržní areál a kongresové centrum. Jižně tohoto areálu jsou připravovány na bývalých plochách železnice dva významné projekty Europaviertel a UE Center. Nádraží je pro dálkové vlaky koncové, pro S-Bahn průjezdné. Vzhledem k významu letiště je velká část spojů ICE vedena přes tento terminál. Letiště je obsluhováno vlaky S-Bahn.

**Hamburg** – nádraží leží na východním obvodu historického centra. V jeho okolí je realizována řada kulturních, obchodních a administrativních objektů. Pěšími ulicemi je dostupný Rathausmarkt. Ve vzdálenosti cca 1 000 m je tzv. Speicherstadt (resp. Hafencity), které vzniklo přestavbou starých skladů. Ve městě je ještě významné koncové nádraží Altona (pro S-Bahn průjezdné), na kterém končí, po průjezdu hlavním nádražím, některé dálkové spoje.

**Hannover** – nádraží bezprostředně navazuje na severovýchodní obvod historického centra, s nímž je propojeno několika pěšími zónami. Na druhé straně nádraží (propojení dvěma tunely) je administrativní centrum.

**Köln** – jedno z nejvýznamnějších nádraží Evropy (vedou přes něj spojení z Paříže, Londýna, Bruselu a Amsterdamu do směru Bremen, Hamburg, Berlin, Frankfurt a. M.), leží na levém břehu Rýna. Železniční most umožňuje i pěší propojení k rozsáhlému veletržnímu areálu na pravém břehu. Nádraží leží v bezprostřední blízkosti Dómu, kolem něhož se rozkládá městské centrum.

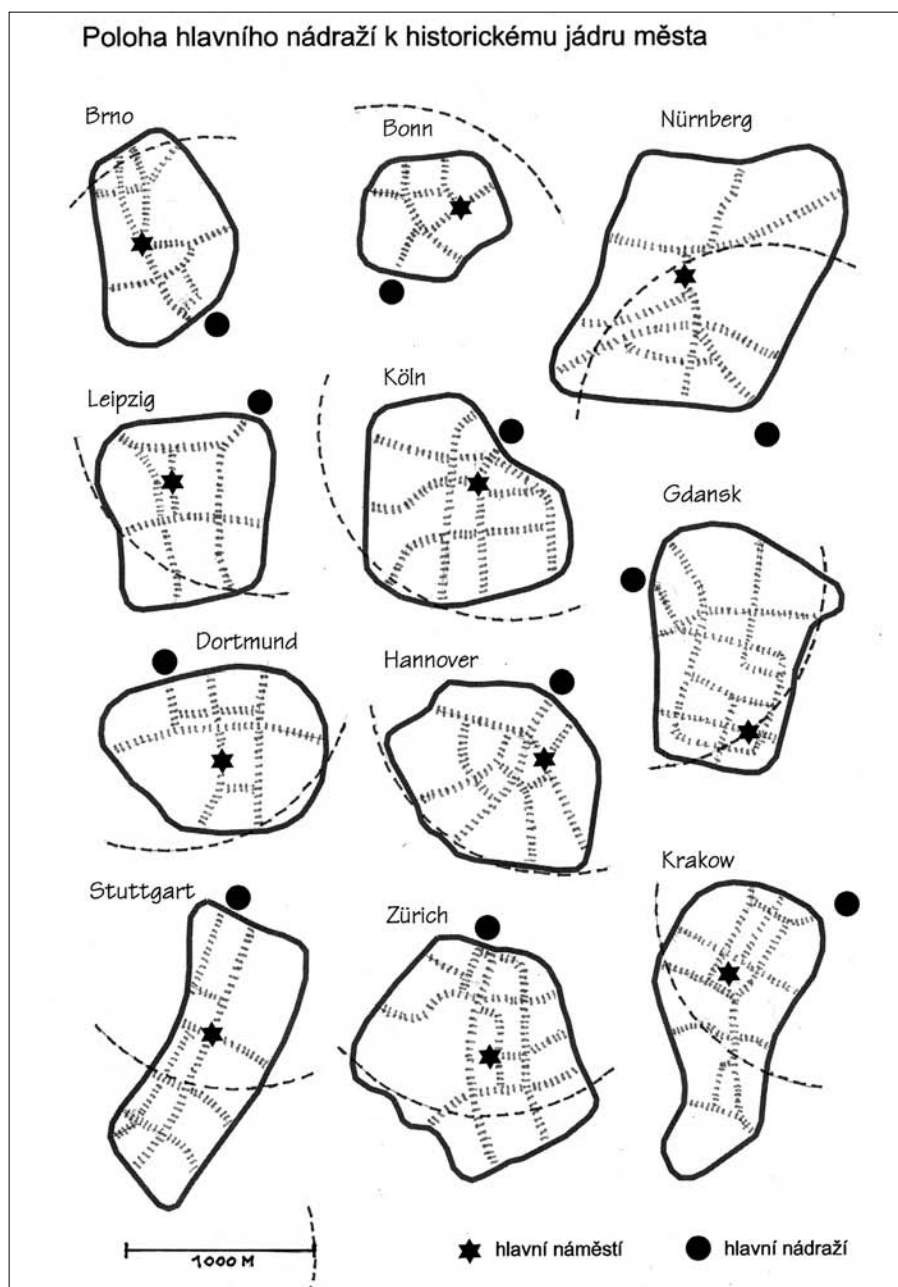
**Leipzig** – jedno z největších nádraží v Evropě navazuje severovýchodně na obvod historického jádra. Do budovy bylo vestavěno rozsáhlé obchodní a zábavní centrum. Pro dálkové vlaky je nádraží koncové, pro S-Bahn bude po dokončení tunelu vedoucího pod centrem na Bayerischen Bahnhof průjezdné. V okolí nádraží je při-

pravována řada rozvojových projektů.

**München** – pro dálkové vlaky koncové, pro S-Bahn průjezdné (v tunelech) nádraží leží cca 300 m západně od obvodu od historického jádra (Karlsplatz). U nádraží končí hlavní pěší osa, která má od Altes Rathaus délku 1,2 km, cca 600 m jihozápadně nádraží se rozkládá Theresienweise, kde se pořádá Oktoberfest.

**Nürnberg** – nádraží leží na jižním obvodu historického centra, se kterým je propojeno dvěma převážně pěšími ulicemi. Západním směrem na nádraží jižně ulice Frauentorgraben navazuje kulturní a hotelové centrum.

**Stuttgart** – nádraží leží na severním okraji centra (historické centrum bylo obdobně



jako v případě Drážďan za 2. světové války zcela zničeno). Dnešní koncové nádraží pro dálkové vlaky (S-Bahn je vedena průjezdně v tunelech) má být zásadně přestavěno. Nové nádraží bude v podzemí s pootočeným kolejištěm a bude průjezdné. Současně bude realizována nová ICE trať Stuttgart – Ulm, která naváže na již realizované úseky Köln – Frankfurt Flughafen – Mannheim – Stuttgart. ICE obdobně jako dnes S-Bahn bude mít stanici na letišti, v jehož blízkosti je budován nový rozsáhlý veletržní areál. Na ploše současného nádraží vznikne park a obchodně administrativní a společenské centrum.

**Zürich** – koncové nádraží (S-Bahn vedena průjezdem v tunelech). Leží na severním okraji města nad řekou Stihl. V pěší dostupnosti je prakticky celé historické centrum, rozkládající se na obou březích řeky Limmat vytékající z Zürichsee.

**Strasbourg** – nádraží bezprostředně navazuje na širší centrum. Od vlastního historického jádra, které je na ostrově, je vzdáleno 300 m. Hlavní osou je Grand rue vedoucí ke katedrále.

**Kraków** – nádraží leží bezprostředně u severovýchodního obvodu historického jádra, které je vymezeno obvodovou komunikací a pásem parků.

**Wrocław** – nádraží poměrně vzdálené od historického jádra vymezeného pásem parků a vodotečí, spojení hlavními ulicemi, kterými je vedena tramvaj.

**Gdaňsk** – nádraží leží na severozápadním obvodu historického jádra, od kterého je oddělené silně zatíženou komunikací, pěší propojení poměrně komplikované.

**Warszawa** – nádraží v bezprostřední vazbě na současné centrum, které se rozkládá v okolí paláce kultury, obnovené historické centrum (pl. Zamkowy) je vzdálené cca 2,4 km.

**Bratislava** – nádraží relativně vzdálené od historického centra i nové centrální zóny rozvíjené na nábřeží Dunaje.

**Košice** – nádraží bezprostředně navazuje na východní straně na historické centrum, velmi dobrá pěší dostupnost přes park na obvodu jádra

**Praha** – nádraží leží na jihovýchodním obvodu městské památkové rezervace, leží mezi významnými radiálními ulicemi Václavské náměstí, Hyberská. Velmi dobrá pěší dostupnost (horní část Václavského náměstí (cca 450 m). Poněkud komplikovanější je vazba na Náměstí Republiky (cca 600 m). V souvislosti s výstavbou v pro-

storu Churchillova náměstí bude tunelové propojení i tímto směrem. 500 m vzdálené Masarykovo nádraží je významnou rozvojovou lokalitou, při soustředění příměstské železniční dopravy do areálu Hlavního nádraží by toto území mohlo být zcela uvolněno pro jiné funkce. Tím by bylo umožněno i urbanistické propojení východní části Nového Města se západním Karlínem.

**Brno** – nádraží leží na jižním obvodu historického centra, spojení hlavní pěší osou Masarykovou ulicí s Náměstím Svobody. Přednádražním pro storem vedena podstatná část tramvajových linek MHD. Území jižně nádraží poskytuje rozsáhlé možnosti pro rozvoj administrativních, obchodních a dalších aktivit. Přestavbou nádraží lze výrazně zlepšit propojení rozvojového území s historickým jádrem.

**Plzeň** – nádraží leží na jihovýchodním obvodu širšího centra, spojení s centrem ulicí Americkou, která v pokračování ulicí Tylovou jižně tanguje historické jádro. Severně navazující území (směrem k Prazdroji) poskytuje významné rozvojové plochy.

**Pardubice** – nádraží leží na západním obvodu širšího centra, spojení nádraží s centrem ulicí Palackého, vzdálenost Masarykova náměstí, z něhož vzniká dostavbou hlavní městské centrum je cca 1,0 km. Rozsáhlé rozvojové plochy jsou jak na severu, tak na jihu nádraží, problémem je jejich propojení.

**Olomouc** – východní obvod historického jádra je od nádraží vzdálený cca 1,1 km – spojení Masarykovou třídou (tram), jižní obvod historického jádra je vzdálený cca 1,7 km, spojení třídou Kosmonautů a ulicí 17. listopadu (tram). Rozsáhlé rozvojové možnosti jsou podél třídy Kosmonautů.

#### Vazby vlakového a autobusového nádraží

*U Českých měst*, které jsou s výjimkou Prahy výrazně menší než ostatní sledované středoevropské metropole má velký, často dominantní význam v regionální dopravě doprava autobusová. Z tohoto hlediska je významná poloha autobusového nádraží jak k centru města, tak k hlavnímu nádraží. Současný pohled na autobusové nádraží je výrazně odlišný od minulosti, kdy tato zařízení byla spíše parkovištěm autobusů než výkonným dopravním terminálem.

**V Praze**, která se od ostatních měst odlišuje nejen velikostí, ale i tím, že základem MHD je síť metra, je naprostá většina regionálních

a podstatná část dálkových autobusových spojů ukončena na terminálech metra (Zličín, Černý Most, Roztyly, depo Hostivař). Na ÚAN Florenc jsou uvedeny jen vybrané dálkové spoje. Spojení na hlavní nádraží metrem.

Nejllepší poloha a řešení je v **Českých Budějovicích**, kde autobusové nádraží leží na městském okruhu v bezprostřední blízkosti nádraží vlakového (spojeno podchodem). Nádraží je na střeše obchodního centra, v jehož podzemí je rozsáhlé parkoviště. Obdobné řešení je principiálně možné v **Pardubicích**, kde při novém řešení prostoru hlavního nádraží lze rovněž dosáhnout funkční a prostorové integrace.

Velmi problematické z hlediska vazeb je umístění autobusového terminálu v **Plzni**. Ten je na opačné straně centra, vzdálen od středu města cca 1 km a od hlavního nádraží cca 1,8 km. Důsledkem je, že řada dálkových spojů kvůli komplikované vazbě je řešena autobusy na úkor železniční dopravy.

**Ústí nad Labem** – autobusové nádraží je na jihozápadě a vlakové na jihovýchodě malého centra, terminály jsou vzdálené cca 600 m.

**Ostrava** – autobusové nádraží leží cca 800 m od centra (Masarykovo náměstí) v blízkosti železniční stanice Ostrava střed. Hlavní nádraží je však vzdáleno cca 2,7 km.

**Olomouc** – autobusové nádraží leží cca 1000 m jihovýchodně hlavního nádraží (spojení tramvají) velmi daleko od centra města (v průmyslové zóně).

**Brno** – ÚAN Zvonařka leží cca jihovýchodně hlavního nádraží a jižního obvodu centra. Některé dálkové spoje jsou však nadále vypravovány ze starého autobusového nádraží, ležícího na východním obvodu centra, cca 300 m od vlakového nádraží. Přesun hlavního nádraží k chybně lokalizovanému autobusovému nádraží lze považovat za systémové pochybení.

Ve sledovaných *městech západoevropských zemí* je regionální i dálková doprava řešena systémy železniční dopravy. Regionální autobusové spoje jsou směřovány k nejbližším terminálům železniční regionální dopravy (S-Bahn), nikoliv do center měst.

Všechna uvedená německá města a dále Wien, Linz a Zürich jsou propojena vysokorychlostními spoji ICE. Köln, Aachen a Düsseldorf mají též spojení expresem Thalys (Brusel, Paris), Stuttgart expresem Cisalpino (Zürich, Milano). Zürich je napojen též na francouzskou síť TGV.

S významem města souvisí výkon jeho *letiště* (mil. cestujících/rok). Nejvýznamnější letecké terminály jsou Frankfurt/M. (nad 50) a München (nad 30). Nad 10 mil. mají: Zürich, Wien, Düsseldorf, Praha, Hamburg. Nad 5 mil. mají: Stuttgart, Köln/Bonn, Warszawa, Hannover. Nad 1,5 mil. mají: Nürnberg, Leipzig/Halle, Dresden, Dortmund, Bremen, Krakow a Bratislava. Spojení hlavního nádraží s letištěm má proto mimořádný význam. Téměř všechna velká letiště v SRN, Švýcarsku a Wien mají železniční spojení S-Bahn. V některých případech jsou přes areály letišť vedeny i dálkové železniční spoje a to někdy i vysokorychlostní (ICE).

V uvedeném přehledu je komentována řada středoevropských nádraží velkých měst. Nejsou uvedena některá hlavní města (Wien, Budapešť, Berlin), která mají více nádraží a velmi rozsáhlá centra.

Většina sledovaných měst je na velikostní kategorii 0,3 až 1 mil. obyvatel, přičemž německá města mají výrazně silnější aglomerace než města polská, česká či slovenská. Proto jsou v přehledu uvedeny základní demografické charakteristiky

(město, aglomerace), dále vzdálenost hlavního prostoru většinou historického jádra a přehled systémů hromadné dopravy v jednotlivých městech provozovaných (S-Bahn, metro, tramvaj, bus). Jen velmi malá část sledovaných měst má nádraží vzdálené více než 1 km od „středu“ města. Většina nádražních areálů (s výjimkou polských) je plně integrována do struktury města a v jejich okolí jsou významné budovy či areály kultury, kongresová centra, hotely, obchodní a administrativní centra. Řada nádraží již byla či bude částečně přestavěna ve prospěch jiných než dopravních aktivit. Tím se původní plochy železnice výrazně snižují nebo jsou polyfunkčně využívány.

Nádraží téměř nikde není překážkou vazeb v území, v řadě případů jsou železnici oddělena území propojena tunely.

Téměř ve všech městech existuje regionální železniční hromadná doprava, pokud nemá charakter intervalového provozu (S-Bahn) není samostatně uváděna.

Na následujících schématech je zobrazena poloha hlavních nádraží u 11 středoevropských měst, které mají cca 300–500 tis. obyvatel. Jsou uvedeny příklady, kde hlavní

nádraží leží v bezprostřední blízkosti historického jádra města.

Všechna uvedená města měla nebo mají významné správní funkce v rámci svých zemí. Některá (Zürich, Stuttgart) jsou ekonomickými centry evropského významu. Hannover, Köln, Leipzig, Nürnberg, Stuttgart a Brno mají významné veletržní areály. Některá z těchto měst patří mezi nejvýznamnější evropské železniční uzly v síti vysokorychlostních tratí (Köln, Dortmund, Hannover, Leipzig, München, Nürnberg, Stuttgart, Zürich).

Významnými železničními uzly zejména v národní úrovni jsou z těchto měst dále Wrocław a Brno.

**Shrnutí**

Hlavní nádraží významně ovlivňovala od svého vzniku uspořádání urbanistické struktury velkých měst. „Nádražní třída“ je stále významnou osou centrální oblasti velkých měst.

U řady měst v případech, kdy její délka (vzdálenost nádraží od městského jádra) není úměrná velikosti a významu města, však není živým bulvárem, ale jen spojujícím dopravním koridorem. To je situace řady českých, ale i polských měst. Nelze se domnívat, že stotisícové město vygeneruje rozsah nových centrálních aktivit, které by mohly umožnit souvislé propojení vzdálených nádraží s historickým jádrem. Většina těchto aktivit již pochopitelně, často i velmi dlouhou dobu existuje (divadla, muzea, objekty veřejné správy, hotely aj.) a má vůči městskému centru optimální polohu. Nejvhodnější poloha hlavního nádraží je v bezprostřední blízkosti historického jádra na obvodové komunikaci, po které je vedena městská hromadná doprava. V takovém případě je významná část aktivit historického jádra i širší centrální oblasti z hlavního nádraží velmi dobře dostupná, a to do vzdálenosti až cca 1000 m i bez použití hromadné dopravy. Prakticky celé městské centrum je takto dostupné u měst Bonn, Brno, Dortmund, Hannover a Köln. Při současném pojetí železniční dopravy (dálková i regionální) není nádraží ve městě bariérou, ale mimořádným potenciálem pro rozvoj okolního území.

Milan Körner, AURS, spol. s r. o.

**Vybrané údaje o sledovaných a některých dalších středoevropských městech**

město	počet obyv. v tis.		HDP PPS města EU 25 = 100	vzdálenost hl. nádraží od „středu“ města v km	„střed“ města	systémy MHD
	aglom.	města				
Bonn	310	2 680 <sup>1</sup>	165	0,3	Münsterplatz	M, T, B
Bremen	541	1 006	157	0,8	Markt	T, B
Dortmund	589	5 710 <sup>2</sup>	115	0,5	Hansaplatz	S, M, B
Dresden	474	1 030	108	1,0	Altmarkt	S, T, B
Frankfurt/M.	650	2 720	316	1,2	Romanberg	S, M, T, B
Hamburg	1 726	3 270	188	0,8	Rathausmarkt	S, M, B
Hannover	510	1 104	121*	0,3	Opernplatz	M, T, B
Köln	970	2 680 <sup>1</sup>	179	0,2	Domplatz	S, M, T, B
Leipzig	495	1 398 <sup>3</sup>	93	0,5	Markt	S, T, B
München	1 264	2 355	225	1,0	Marienplatz	S, M, T, B
Nürnberg	491	1 017	174	0,8	Hauptmarkt	S, M, T, B
Stuttgart	591	2 343	239	0,7	Schillerplatz	S, M, B
Zürich	341	884	-	0,6	Rathausmarkt	S, T, B
Strasbourg	272	660	-	1,2	Cathédrale	T, B
Gdaňsk	457	887	66*	1,0	Długi Targ	T, B
Kraków	758	822	70	0,8	Rynek Główny	T, B
Warszawa	1 688	2 200	132	0,4	Marszalkowska	S, M, T, B
Wrocław	634	780	69	1,5	Rynek	T, B
Praha	1 164	1 389	153	0,6 1,1	náměstí Republiky Staroměstské náměstí	M, T, B
Brno	373	515	-	0,5	náměstí Svobody	T, B
Ostrava	315	642	-	2,4	Masarykovo nám.	T, B
Plzeň	165	280	-	1,0	Náměstí Republiky	T, B
Olomouc	103	290	-	2,1	Horní náměstí	T, B
Č. Budějovice	98	180	-	0,9	nám. Přemysla Ota. II.	B
Ústí n. L.	95	340	-	0,3	Mírové náměstí	B
Pardubice	91	320	-	1,7	Perštýnské náměstí	B
Bratislava	448	590	120*	1,8	Kamenné nám.	T, B
Košice	245	285	-	0,7	nám. Slobody	T, B

pozn.: V systémech MHD: S = S-Bahn, M = metro, T = tramvaje, B = autobus, příp. trolejbus  
 1 aglomerace Köln-Bonn, 2 Ruhrgebiet, 3 aglomerace Leipzig-Halle  
 Údaje o HDP jsou uváděny za NUTS 3 (2002), pokud jsou označeny \*, jde o údaje nikoliv za města, ale za regiony.  
 V ČR nejsou údaje za města - s výjimkou Prahy, která je zároveň krajem - dostupné. Švýcarsko není členem EU.

Vydává rada Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR jako informační tiskovinu pro členy Asociace a zájemce. Vychází nepravidelně. Náklad 520 výtisků. Redakce: Mgr. Ing. arch. Zdeněk Černý, Pražského 604, 15200 Praha 5, tel./fax 251 680 138, e-mail: Cerni@atlas.cz. Tajemnice Asociace: Ing. arch. Zuzana Hrochová, tel./fax 257 318 095, e-mail: zuzana.hrochova@volny.cz. Adresa Asociace: Perucká 11a, 120 00 Praha 2. Internetové strany: www.urbanismus.cz. Vyšlo v červenci 2007