

NOVÉ ÚZEMNÍ PLÁNY

PROBLEMATIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

seminář AUÚP, 25. a 26. října 2007, Brno

auúo

© Asociace pro urbanismus a území plánování ČR
© Ústav územního rozvoje

Příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č.2/2008



Foto © František Maršálek

Brno - železniční uzel - stávající stav

NOVÉ ÚZEMNÍ PLÁNY PROBLEMATIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Sborník ze semináře AUÚP, BRNO 25.-26.10.2007

BRNO, ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, 2008

© Asociace pro urbanismus a území plánování ČR
© Ústav územního rozvoje

ISBN 978-80-903928-0-9

obsah

ÚVOD / Milan Körner	5
PŘESTAVBA ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO / Jaroslav Dokoupil.....	7
BRNO – NÁDRAŽÍ V CENTRU / Ivan Lejčar	16
ORIENTAČNÍ POSOUZENÍ ČASOVÉ DOSTUPNOSTI ZDROJŮ A CÍLŮ CEST VE VARIANTÁCH PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO / Rostislav Košťál.....	25
ROLE DRÁŽNÍCH PLOCH V ORGANISMU MĚSTA Masarykovo nádraží – Florenc / František Novotný	33
PROTI PROUDU, ANEB STARÉ KONCEPCE V NOVÝCH SOUVISLOSTECH / Milan Körner	46
PROBLEMATIKA DRÁŽNÍCH PLOCH V CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA PRAHY / Petr Durdík	51
ROLE DRÁŽNÍCH PLOCH V ORGANISMU MĚSTA Holešovice Bubny – Zátory / František Novotný	57
ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA–SMÍCHOV / Alena Hořejší	73
MLADÁ BOLESLAV – MĚSTO & BONDY CENTRUM: VYUŽITÍ PLOCHY BÝVALÉ ŽELEZNIČNÍ STANICE / Pavel Koubek.....	80
LITOMĚŘICE – KONCEPT ÚZEMNÍHO PLÁNU PODLE NOVÉHO STAVEBNÍHO ZÁKONA / Pavel Koubek.....	84

ÚVOD / Milan Körner

Seminář AUÚP (Asociace pro urbanismus a územní plánování) konaný ve dnech 25. a 26. října 2007 v Brně byl věnován dvěma tématům, která jsou nepochybně pro urbanismus a územní plánování velice aktuální.

První téma semináře bylo zaměřeno na **nový význam železniční dopravy**, a to ve městech **Brno, Praha a Mladá Boleslav**.

Druhým tématem byla **aplikace nové legislativy v územních plánech**, která byla prezentována na příkladech velkého města (Brno), středního města (Litoměřice), malého města (Luhačovice), malé obce (Dolánky nad Ohří).

K prvnímu tématu byla přednesena řada referátů, poměrně rozsáhlá byla i diskuse. Hlavní příspěvky jsou obsaženy v tomto sborníku.

V České republice dochází k významnějším investicím do železniční infrastruktury a po modernizaci některých tzv. koridorových tratí i k přestavbě některých železničních uzlů. Mimo změny dopravních parametrů se však jedná i o závažné důsledky železničních terminálů na 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. nových (tunelových) úseků v centrálních částech měst, umožňujících diametrální vazby a maximální integraci se systémy kolejové MHD (metro, tram);
- posilování významu dálkové vysokorychlostní dopravy v souvislosti s rozšiřováním sítí této kategorie; doprava cestujících přímo do městských center znamená významnou konkurenci letecké dopravě na menší vzdálenosti.

Modernizací, někdy až zásadní přestavbou (Berlín, Stuttgart) prochází řada významných 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 okruhů:

- modernizace či přestavba nádraží spojená s dostavbou na železničních plochách, případně v okolí, pro jiné než dopravní funkce;
- významná redukce ploch pro železniční dopravu v souvislosti s racionální organizací provozu a možnostmi jejich nového využití.

Nejvýznamnější změny lze pochopitelně očekávat ve velkých městech v ČR, především v Praze a Brně.*

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 ve využívání „drážních“ ploch v několika lokalitách v centru i v dalších 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 i 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“ či „regionální“ železniční dopravou může výrazně přispět ke snížení podílu individuální automobilové dopravy zejména realizací vazeb příměstská území – centrální části města.

Dvojici největších českých měst doplňuje příklad Mladé Boleslavi, která je ekonomicky nejúspěšnějším městem ČR (HDP na obyvatele více jak dvojnásobně převyšuje průměr EU). Zde již došlo k realizaci zapuštění části železniční tratě pod úroveň terénu i k novému využití okolního území pro městské funkce.

K tématu aplikace nové legislativy v územních plánech uvádíme ve sborníku příklad Litoměřic – územní plán zpracovaný architektem Pavlem Koubkem. Ve svém příspěvku shrnuje své zkušenosti se zpracováním textové části i grafických příloh územního plánu města.

Zpracovatelé územního plánu Brna se zaměřili na otázky související s tematikou velkých měst, a to jak z hlediska věcného urbanistického řešení, tak co do formálních nároků nové legislativy a organizace zakázky velké rozsahu. Vzhledem k tomu, že některá témata ještě nejsou uzavřena, budou zkušenosti tohoto týmu se zpracováním územního plánu zveřejněny později.

* V aktualitách AUÚP 72 vyšel před konáním semináře článek „Nádraží ve struktuře velkého města“. Ten se v souvislosti se záměrem přesunu hlavního nádraží v Brně zabývá analýzou polohy hlavního nádraží ve vztahu k městskému centru, zejména k historickému jádru města. Mimo Brna je zde grafické schéma dalších deseti středoevropských měst. Všechna tato města (s výjimkou Bonnu) jsou výrazně vyššími metropolitními centry než Brno (jde o centra regionů s cca 1 mil. obyvatel). Bez zobrazení zde byly stručně analyzovány i další středoevropské metropole a významné aglomerace. Článek se zabývá i vazbami nádraží – centrum ve většině krajských měst ČR.

PŘESTAVBA ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO / Jaroslav Dokoupil

ÚVOD

Vydání územního rozhodnutí stavby Přestavba železničního uzlu Brno z června 2007 završuje zhruba čtyřleté úsilí investorů a projektantů nastartované vládním usnesením z června 2002 o přestavbě uzlu s osobním nádražím v odsunuté poloze.

Historie přestavby je ovšem podstatně delší – samotný záměr přestavby železničního uzlu s odsunutou polohou osobního nádraží je starý více než 80 let. Generace plánovačů a urbanistů jsou účastníky znovu a znovu otevírané diskuse k tomuto projektu, která ale vždy opakovaně potvrzuje správnost koncepce přestavby s odsunutou polohou nádraží.

Bohužel hospodářská krize, světová válka a nakonec i čtyřicetiletá vláda totality zabránila její realizaci ve 20. století. Teprve integrace Evropy a obnovení historických dopravních tras vedených přes Brno otevřely dveře k realizaci pro toto město tak osudového projektu.

Význam plynulého severojižního průjezdu městem od Jadranu a Vídně přes Ostravu do Polska a Pobaltí vzrostl teprve po pádu železné opony v 90. letech a zejména pak po vstupu Česka do Evropské unie. K tomu se připojuje renesance železniční dopravy související s přetížeností evropské dálniční sítě. Proto má dnes investor stavby (kterým není město Brno, ale stát zastoupený Správou železniční dopravní cesty)



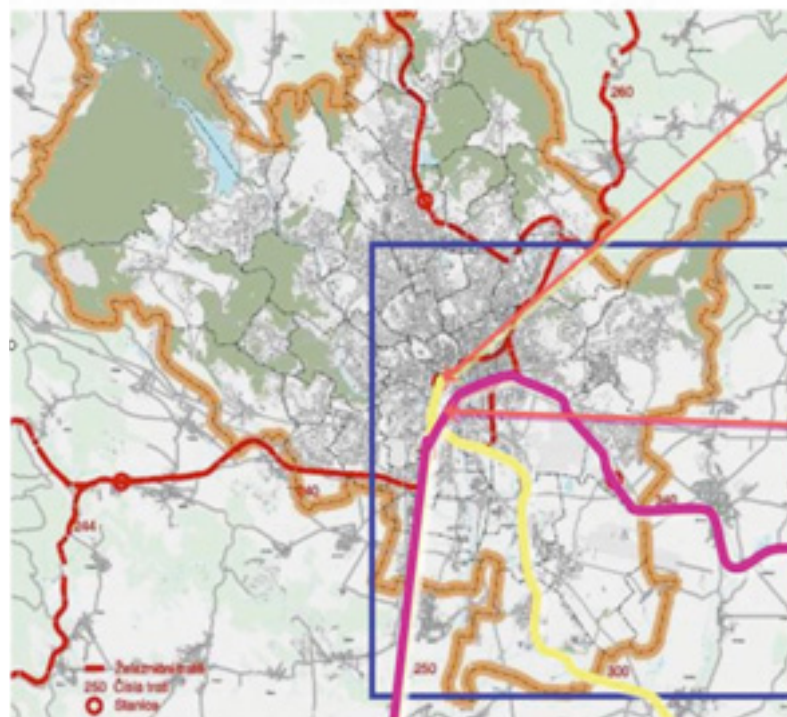
Soutěž na zastavovací plán 1926–1927 (Návrh Tangenta – Fuchs, Peňáz, Sklenář)

Směrný územní plán 1956–1957 (František Kočí)

velký zájem, aby modernizace průjezdu Brnem proběhla rychle. Je totiž obtížné představit si město ležící na trase mezinárodního železničního koridoru, ve kterém vlaky od Vídně a Břeclavi zajíždí do 5. a 6. nástupiště a směrem na Přerov, Ostravu a Polsko vyjíždí místo na sever na jih a musí objet polovinu Brna, aby se dostaly do správného směru. Přisunutá poloha nádraží ale jiný průjezd neumožňuje.

Na přestavbě železničního uzlu ve variantě odsunuté polohy nádraží se intenzivně pracuje již řadu let. Je to pečlivě a dlouhodobě zpracovávaný projekt, pod kterým je podepsaná řada odborníků. Přesto se stal v poslední době horkým tématem souboje některých politických stran a zájmových uskupení. Je přirozeně těžké se tomu vyhnout, protože příprava projektu rozsahu přestavby železničního uzlu trvá řadu let. Od formulování záměru, prověřovacích technických a urbanistických studií, územních plánů, posouzení vlivu na životní prostředí, veřejná projednávání až po vlastní projektovou dokumentaci. Čas je v takovém případě nezbytnou daní pro objektivní a demokratické posuzování velkých investičních akcí, které jsou hrazeny z veřejných prostředků a dotýkají se života mnoha občanů. Právě proto je nutné respektovat kontinuitu projektových příprav, které často přesahují několik volebních období. Respekt k práci nejen politických předchůdců, ale především mnoha odborníků, je jedinou cestou k prosazení a realizaci velkých projektů. Permanentní komunikace s veřejností vzhledem k dlouhodobosti procesu je při tom nezbytná.

- dnešní osobní nádraží není ve směru S–J průjezdné
- přestavba železničního uzlu vyřeší průjezdnost osobního nádraží ve všech směrech
- obdoba projektu Bahnhof Wien–EUROPA Mitte
- souvislost s modernizací tratě Brno–Přerov



EVROPSKÉ SOUVISLOSTI PROJEKTU

Rozpad bipolárního uspořádání Evropy založeného na výsledcích 2. světové války vede po roce 1990 k obnově historických dopravních a obchodních cest: západovýchodní podunajská civilizační osa a severojižní směr vedený Moravskou bránou od Pobaltí k Jadranu. Tyto základní směry se kříží ve středoevropském prostoru, který zasahuje území čtyř států – Rakouska, Slovenska, Maďarska a Česka. Na tomto zá-



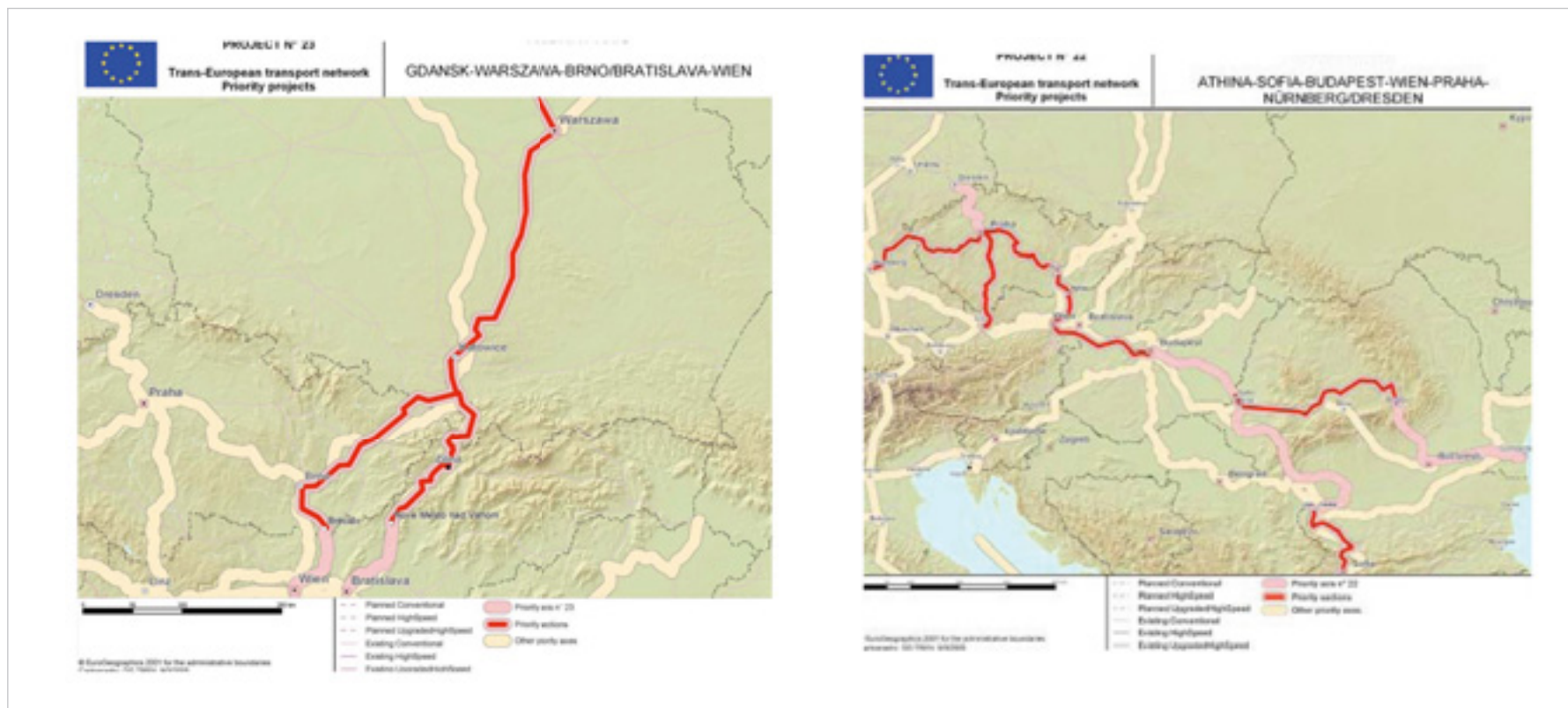
4. a 6. multimodální koridor

kladním půdorysu vidíme trasy 4. a 6. multimodálního koridoru a aktivizující se Euroregion CENTROPE, jehož součástí je Jihomoravský kraj a město Brno.

Unikátní poloha města Brna ve sjednocující se Evropě je podtržena jeho umístěním na spojnici dvou ze 30 tzv. prioritních dopravních projektů EU definovaných v rámci Transevropské dopravní sítě (TEN-T) – jedná se o projekty č. 22 a 23. Je jediným evropským městem, které se objevuje na trase dvou z těchto 30 prioritních projektů.



Euroregion CENTROPE



Prioritní dopravní projekty EU 22 a 23, větví se v Brně

ZÁKLADNÍ KONCEPCE PROJEKTU

Jak vyplývá z evropských a regionálních souvislostí projektu, hlavním cílem je dosáhnout komfortní propustnosti uzlu ve všech směrech. To ovšem není možné při dnešní poloze osobního nádraží, do kterého nemohou tratě od severu (přerovská trať) a z východu (vlárská trať) zajíždět přímo, ale musí využít závlak přes Komárov a vjet do osobního nádraží z jihu. Dnešní osobní nádraží se tak ve směru sever – jih chová jako kusé – hlavové nádraží.

Proto je základem přestavby uzlu přesun stávajícího osobního nádraží z dnešní polohy o cca 800 m směrem na jih do prostoru dnešního nákladního nádraží Brno – Dolní. A zde musím položit tak často diskutovanou otázku – je odsunutá poloha nádraží o 800 m jižněji skutečně mimo centrum? Na její odpověď není nutné studium územních plánů, stačí se podívat na mapu města. Uvidíme historické jádro vymezené hradebním okruhem parků a prstencem kvalitní blokové zástavby. Ta je

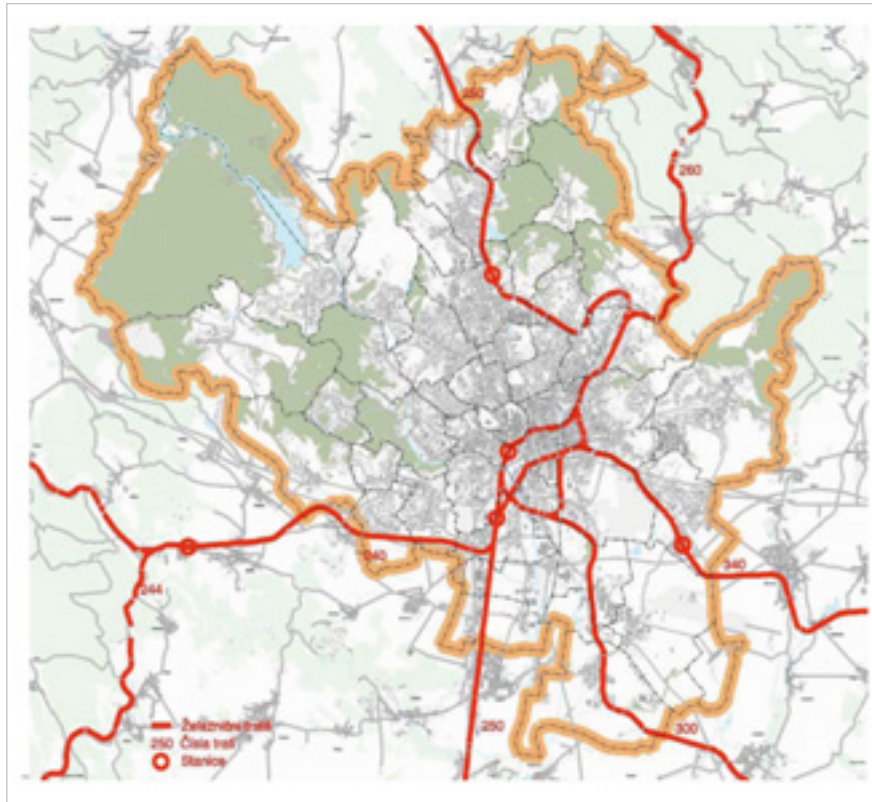


Schéma stávajícího stavu železničních tratí na území města Brna a okolí

však v jižním segmentu násilně přerušena periferií, kterou tvoří klín železničních tratí spojujících nádraží postavené v roce 1839 na nevyhovujícím místě uvolněném po stržení městského opevnění. Doplníme-li tento chybějící klín mezi Nové Sady a Dornych do nově vznikající městské čtvrti, dostaneme kompaktní obraz městské zástavby obklopující historické jádro a na jeho okraji železniční nádraží postavené jižně od ulice Opuštěné. Nové nádraží bude tedy stát v **rozšířeném centru města, ne mimo něj**. Pojem historické jádro je totiž často zaměňován s pojmem městského centra.



Historické jádro obklopené kompaktní zástavbou centrální oblasti s vyznačeným územím stagnace v klínu dnešních železničních tratí

Odsunutá poloha umožňuje přímé zapojení převrské a vlárské trati ze severovýchodu a nabídne tak hladký průjezd osobním nádražím všem tratím na území města ve všech směrech.

Přesun osobního nádraží z dnešní polohy je tedy výsledkem, ne hlavní příčinou přestavby. Projekt má ovšem pozoruhodné přínosy jak v oblasti urbanistické, dopravní i ekologické – zjednodušení železničního uzlu, redukce ploch zabíraných drážními zařízeními, odstranění urbanistických bariér, výškové sjednocení tratí na území města, uvolnění ploch pro rozvoj jižního segmentu města, dokončení jak dosud blokovaného sekundárního prstence zástavby kolem historického jádra, tak i silniční sítě, zejména velkého městského okruhu Jihlavská-Černovická, a rozvoj městských parků a biokoridoru řeky Svratky.



Schéma dopravního řešení



Obslužnost nového nádraží veřejnou dopravou



Urbanistický návrh – schéma funkční a prostorové regulace centrální části území s novými městskými čtvrtěmi

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Základním motivem urbanistického řešení je komunikační a urbanistická osa – bulvár – spojující nově vzniklé náměstí pod Petrovem s novým osobním nádražím. Bulvár se před nádražím láme a pokračuje přes řeku Svratku k M-paláci, kde se připojuje do ulice Heršpické. Vzniká tak nová logická páteř území napojená na dnešní urbanistickou strukturu. Bulvárem je vedena nová tramvajová trasa, která se spojuje před osobním nádražím s linkou z ulice Plotní. Tramvajové linky jsou doplněny nekolejovou hromadnou dopravou (autobusy a trolejbusy). Společně s kapacitními parkovišti je tak zajištěna kvalitní obslužnost nového nádraží veřejnou hromadnou dopravou.

Dalším charakteristickým prvkem urbanistického návrhu je prostupnost nádražního tělesa. Koleje jsou umístěny cca 7,5 m nad terénem, což umožňuje jednak vedení

veřejných komunikací příčně pod tělesem a otevírá tak obě strany nádraží pro veřejnost, jednak umožňuje integrovat odbavovací halu pro cestující včetně komerčního zázemí do drážního tělesa. Současně se otevírá příležitost umístit pod kolejiště autobusový terminál v přímé návaznosti na odbavovací halu nádraží a spojit tak všechna dopravní média včetně městské hromadné dopravy do jednoho prostoru. Oboustranná orientace odbavovací haly bude silným impulzem pro revitalizaci přilehlé části městské čtvrti Komárov, která je dnes od centra města izolována.

Zrušení tratí severně od nového nádraží umožní využití území pro nové městské čtvrti na obou stranách řeky Svratky a její zapojení do struktury města. Na části ploch bývalých tratí vzniknou městské parky, navazující na dnešní brněnský „ring“ a propojující jej s pobřežní zelení řeky.



Perspektivní pohled na nové osobní nádraží s odbavovací halou od Komárova – průhled bulvárem ukončuje katedrála sv. Petra a Pavla na Petrově



Perspektivní pohled na centrální oblast přestavby od jihozápadu – bulvár prochází středem území od náměstí pod Petrovem vlevo až po nové osobní nádraží vpravo

NEZÁVISLÁ ANALÝZA

Město Brno rozhodlo v roce 2006 o vypracování nezávislé analýzy variant umístění nového osobního nádraží. Jednak dlouhodobě připravované varianty projektu přestavby železničního uzlu s odsunutou polohou nádraží, která má od června roku 2007 vydáno pravomocné územní rozhodnutí, jednak varianty přisunuté, kterou připravila Koalice pro nádraží v centru v říjnu roku 2006. Ta navrhuje osobní nádraží také jako novostavbu, umístěnou ale přibližně 200 m západně od stávajícího nádraží u křižovatky Hybešova – Nové Sady. Analýza vypracovaná sdružením Cityplan Praha a ČVUT Praha byla dokončena v srpnu 2007, a přes všechny výhrady k její kvalitě (reklamační řízení s termínem odstranění vad 30.10.2007) ukázala několik důležitých věcí:

- přestavba železničního uzlu Brno je nutná a naléhavá,
- obě varianty jsou přibližně stejně investičně nákladné,
- vyšší míra rizika u varianty přisunuté je způsobená méně podrobným technickým zpracováním,
- v případě změny schválené koncepce přestavby s odsunutou polohou nádraží a souvisejícího zpoždění přípravy bude získání evropských prostředků velmi obtížné.

Analýza tedy opět potvrdila, že již není čas na diskuse a odklady. A je tedy pochopitelné, že nejenom investor přestavby (Správa železniční dopravní cesty), ale i město Brno chce začít s její realizací. Celý jižní segment města je právě díky přesunu železničního nádraží velmi zajímavou rozvojovou oblastí, ve které je možné realizovat rozsáhlé developerské projekty. Je to pro Brno obrovská šance vybudovat novou čtvrť a přirozeně tak rozšířit jeho centrální část tam, kde dnes vidíme nevyužitou periferii. Signály z investorské sféry ukazují, že je zájem o výstavbu skutečně živé městské čtvrti s vysokým podílem bydlení.

ZÁVĚR

Projekt přestavby železničního uzlu Brno naplňuje sny a představy našich předchůdců – komunálních politiků, urbanistů a dopravních inženýrů, které sledujeme na půdoryse města Brna již 80 let.

Nyní máme šanci realizovat přestavbu uzlu ne jako lokální projekt, ale jako součást integračních evropských procesů rozvoje evropské dopravní infrastruktury a propojování přeshraničních regionů. Přínos projektu pro rozvoj České republiky, regionu a města bude dlouhodobý a zásadní. Vedle zmíněných aspektů dopravních, urbanistických a ekologických bude znamenat silný impulz ekonomický, a to jak prostřednictvím realizace vlastní stavby, tak zejména nabídkou nových příležitostí pro developery, investory a celou podnikatelskou sféru.

Použitá zdroje:

- Materiály evropské unie
- Materiály Magistrátu města Brna – Odboru územního plánování a rozvoje
- Materiály společnosti SUDOP Brno, s.r.o.
- Materiály Arch. Design, s.r.o.

BRNO - NÁDRAŽÍ V CENTRU / Ivan Lejčar

ÚVODEM

V současné době se podařilo díky povolební konstelaci na brněnském magistrátu znovu nastolit problematiku železničního nádraží. Letitě protežovanou, pilovanou a do územního plánu města prosazenou „odsunutou polohu nádraží“ (var. A) zpochybnila oponentní studie (var. B) občanské koalice „Nádraží v centru“. Studii zpracoval multiprofesní tým odborníků, nový magistrát pak objednal analýzu obou variant u renomované firmy CityPlan Praha, ze které vyšla vítězně varianta B „Nádraží v centru“. Přesto však část magistrátní koalice v čele s primátorem váhá výsledky „analýzy“ akceptovat a staví do popředí údajné ohrožení čerpání finančních zdrojů EU na akci, kterou veřejnost odmítla v referendu. Výsledky „analýzy“ měly být, avšak nebyly prezentovány na této konferenci pro údajné vady a nedodělky. Veřejným tajemstvím však zůstává, že hlavní vadou a nedodělkem „analýzy“ je kladné posouzení var. B „Nádraží v centru“. [1]

Proti odsunuté poloze nádraží se v minulosti postavila mj. i celá řada významných brněnských architektů a svůj nesouhlas vyjádřil v architektonické soutěži (podle mne na špatné téma) i tým Ericka Van Egeraata. Měl jsem tu čest podílet se na urbanistické části studie „Nádraží v centru“, a proto mám potřebu sdělit některé poznatky ze své urbanisticko-dopravní praxe.

URBANISTICKO-DOPRAVNÍ PRINCIPY

V rámci „udržitelného rozvoje“ hraje velkou roli „udržitelná doprava“. Vzniká potřeba kompenzovat prudký nárůst automobilové dopravy dopravou šetrnější k životnímu prostředí jak z hlediska emisí škodlivin a plýtvání neobnovitelnými zdroji surovin, tak z hlediska záborů prostoru. Zde začíná hrát svou nezastupitelnou roli doprava kolejová osobní i nákladní. V této studii je pozornost upřena k veřejné osobní železniční dopravě, a to jak k dopravě dálkové, tak k regionální a příměstské.



Veřejná kolejová doprava obecně si neklade zdaleka takové nároky na prostor jako nová silniční infrastruktura. Platí to pro krajinu i pro města, zejména pak pro jejich stísněná a mnohdy historicky cenná centra. Nové kapacitní silnice a parkovací zařízení mohou snadno znehodnotit charakter města a paradoxně způsobit jeho úpadek. Současné trendy řešení dopravně-urbanistických problémů v klasických městech evropského stříhu směřují k upřednostňování veřejné dopravy (včetně železniční) před individuální automobilovou dopravou (IAD). Veřejná doprava však musí být natolik kvalitní, aby klienty z automobilů doslova přetahovala. Veřejná doprava musí být nabídkou kvalitních služeb konkurenceschopná IAD. V praxi to znamená, že cesta vlakem mezi centry měst nebo z okraje města či z příměstí do centra musí být rychlejší a levnější než doprava vlastním autem (včetně započítání ztráty času v dopravních zácpách). Cesta vlakem musí skýtat určitý komfort (jízda vsedě, 1. třídou, s občerstvením, s připojením na internet), přestupy musejí být omezeny na minimum, dopravní prostředek musí být estetický a musí jezdit v pravidelném taktu. Automobilisty je naopak třeba od průjezdu centrální oblastí odradit např. zpoplatněním vjezdu a nabídkou vhodné obchvatové trasy. Pro železnici hraje hlavní roli její zakomponování do městského organismu, zejména pak poloha hlavního (centrálního) nádraží.

Je-li hlavní nádraží umístěno v centru, železnice se doslova stává městotvorným prvkem – je garantem prosperity stávajících center a katalyzátorem dalšího rozvoje zejména v bezprostředním okolí, v případě Brna na plochách jižně od současného hlavního nádraží.

Základní kritéria pro konkurenceschopnost železnice IAD:

- regionální a příměstská železnice musí dopravit klienty rychle a komfortně mezi bydlištěm v regionu a centrem města;
- dálková železnice musí přepravit klienty rychle, komfortně a bez přestupů mezi centry velkých měst;
- dálková, regionální a příměstská železnice musí být fyzicky provázána v centrálním přestupním bodě na hlavním nádraží;
- dálková, regionální a příměstská železnice musí mít na hlavním (centrálním) nádraží dobrou vazbu na veřejnou městskou dopravu (MHD).

Nejvíce cílů cest je v centrální oblasti města, kde je (bylo a mělo by být) nejvíce pracovních příležitostí, škol, úřadů, kulturních zařízení a služeb. Platí tedy jednoduché, v praxi v mnoha městech západní Evropy ověřené, pravidlo:

Čím blíže centra je hlavní nádraží, tím lépe. Roli v konkurenčním boji mezi individuální a veřejnou dopravou hraje doslova každý metr. S přibývajícím vzdáleností hlavního nádraží od centra nebo těžiště města klesá rapidně jeho účinnost, zejména účinnost systému regionální a příměstské železnice.

V celé Evropě na jih a západ od nás již od 70. let 20. století probíhá usilovná revitalizace systémů veřejné železniční dopravy. Co do principů řešení v centrech měst je lze rozdělit zhruba do tří skupin:

- Města s hlavovými nádražími pro dálkovou dopravu na okraji centra, ze kterých je příměstská doprava vedena tunely pod centry se zastávkami v atraktivních cílech:
 - realizováno: Frankfurt, Stuttgart, Mnichov, Curych, Paříž-RER;
 - ve stavbě: Lipsko (City-Tunnel), Londýn (Cross-Rail);
 - v přípravě: Praha – průjezdný model příměstské železnice.
- Města s průjezdnými nádražími v centrech (v těžištích širšího centra), kde je soustředěna jak dálková, regionální, tak i příměstská doprava – tato města této výjimečné konfigurace patřičně využívají:
 - Kolín nad Rýnem, Berlín, Basilej a mnoho jiných.
- Města s průjezdnými železničními nádražími mimo centrum města, ze kterých je přímá bezpřestupová příměstská doprava do centra zajištěna nekonvečním způsobem:
 - Tram-Train (vlakotramvaj): Karlsruhe, Heilbronn, Kassel, Saarbrücken, Saská Kamenice (tuto technologii připravují zavést mnohá další evropská města včetně Liberce a Ostravy).

U prvních dvou skupin však nedochází v žádném případě k posunům či odsunům hlavních nádraží. Naopak např. Stuttgart, partnerské město města Brna, hodlá přestavět hlavové hlavní nádraží na podzemní průjezdné ve stávající lokalitě. Ve všech třech skupinách je patrná snaha ošetřit především regionální a příměstskou dopravu, která je dominantní co do počtu cestujících a potřeby dosažení cíle cesty. Priorita je dávana takovému řešení, které dopraví klienta z regionu či z příměstí bez přestupu až do centra. V tomto kontextu by mělo Brno (i Praha) rozhodně patřit do druhé skupiny.

„Brno má jedno z vůbec nejlépe položených nádraží v Evropě – jen v nemnoha velkoměstech okamžitě po opuštění nádražní budovy vstoupíte přímo do živoucího městského centra. A navíc i do přirozeného průsečíku městské hromadné dopravy,

odkud je přímé spojení do téměř všech městských čtvrtí. Tato poloha je pro funkci železnice doslova nenahraditelná a převládá názor, že především díky ní si v Brně železnice i dnes, v době všeobecného pronikavého poklesu počtu vlakových cestujících, stále udržuje významné postavení ve veřejné dopravě.“ [2]

O přesunu nádraží se jak v současné době, tak v době minulé vedou diskuze mezi dopravními odborníky i mezi architekty a urbanisty. Tato studie by měla současnou diskusi dále prohloubit. Přesto je důležité si připomenout geni z oné revoluční avantgardní myšlenky z dvacátých let minulého století o odsunu nádraží.

Regulační soutěž z r. 1927 – (nejvyšší 2. cena – návrh „Tangenta“ – Peňáz, Fuchs, Sklenář) poprvé rozvířila ve velkém myšlenku rozvoje jižní části Brna závislého na posunu nádraží. Dobově revoluční nápad byl však velmi brzy korigován výsledky nové soutěže z let 1933–4, kterou vyhrál tým Kumpošt, Fuchs, Sklenář. Nádraží se dostává zpět velmi blízko centra, nová odbavovací budova je zhruba v místě dnešního obchodního domu Tesco (dříve Prior). Nádraží je zakomponováno mezi historické jádro a nově navržené rozvojové plochy. Velké vystřízlivění a pokorný návrat k přirozené kontinuitě rozvoje města. Přestože v té době byla železnice



„parní“, a tedy z dnešních ekologických hledisek problematická, bylo osobní hlavní nádraží opět navraceno do centra. Za protektorátu nebylo jakékoliv činění co do rekonstrukce nádraží reálné. Obrat nastal v éře budování socialismu, kdy všechno (i pozemky) byly všech a mohlo se vesle extenzivně budovat. V případě posunu nádraží a rozvoje tzv. „Jižního centra“ došlo k návratu k revolučnímu pojetí přestavby. Zejména „normalizační“ pojetí urbanismu ze 70. a 80. let minulého století zakonzervovalo stará jednoduchá řešení izolovaná od soudobých trendů rozvoje. Nový územní plán objednaný minulou předvolební politickou garniturou na radnici bohužel na ony tradice navazuje a ohání se argumenty typu: myšlenka je již 80 let stará, časem prověřená, a proto dobrá. [3]

Brněnské hlavní nádraží v současné poloze vůbec není chápáno jako katalyzátor rozvoje, nýbrž jako cizí element, který škodí polohou, hlukem a dokonce přílišnou koncentrací cestujících v jednom místě a nepojme prý vysokorychlostní vlaky. Takový názor na začátku třetího tisíciletí je příliš „silné kafe“ zejména u profese urbanistické.

URBANISTICKO-ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Návrh se snaží dokázat, že rozvoji centra Brna na jih nebrání poloha železničního nádraží, naopak, že nádraží v centru může (a ve světě tomu tak je) jeho rozvoj podnítit, stabilizovat prosperitu historického centra a zabránit jeho úpadku.



Nádraží v centru podněcuje rozvoj města:

1. moderní nádraží v centru zajišťuje přímou pěší dostupnost centra v přijatelném čase;
2. moderní nádraží netvoří bariéru a nebrání rozvoji města, je totálně průchozí a nemá „předek ani zadek“;
3. modernizovaná železnice netvoří bariéru a nebrání rozvoji města;
4. moderní nádraží je architektonicky dobře vyřešeno a tvoří lákavé a příjemné místo;
5. moderní nádraží je zároveň společenským a obchodním centrem;
6. moderní nádraží a kolejové trasy jsou akusticky v přijatelných mezích.

Ad 1) Největší devizou je časová dostupnost obou částí centra, té historické i nově navrhované. Prakticky ve čtvrt hodině se z nádraží pěšky dostanete do celého historického centra, vč. jeho „severního pólu“ v průsečíku ulic České a Joštovy. Obdobně to platí i o nově navrženém „Jižním centru“, kde se můžete dostat během 15 minut pěší chůze až za úroveň Zvonařky, tedy do polohy navrhovaného přesunu nádraží.

Ad 2) Rekonstruované povrchové nádraží není navrženo jako bariéra ve městě. Je totálně průchozí. Nová odbavovací budova je situována do jihozápadního konce Nádražní ulice a dotváří prostorově křižovatku „Okružní třídy“ Husova – Nádražní – Nové sady – Hybešova – nový Bulvár. Vstup do odbavovací budovy je z Nádražní ulice u stávající Pošty na úrovni cca 207 m. n. m., z nově proraženého Bulváru a z jihu od ulice Uhelné na úrovni cca 200 m. n. m. Odbavovací hala má zhruba dvě úrovně (200 a 207), které budou prostorově využity při architektonickém ztvárnění. Mezi odbavovací halou a dnešní ulicí Uhelnou je široký podchod se vstupy na perony (opatřenými eskalátory a výtahy) a vybavený plochami pro komerci, který je zároveň přístupný z prodlouženého Bulváru s režimem pěší zóny s tramvají. Další veřejné průchody – pasáže se vstupy na perony povrchového nádraží – začínají v Nádražní ulici. První západně od pošty, přičemž tento průchod váže na budoucí vstup do stanice podzemního severojižního diametru příměstské dopravy, a druhý v místě vybouraného památkově nechráněného krčku stávající odbavovací budovy naproti ústí Masarykovy ulice. Oba průchody – pasáže – předpokládají z ulice Nádražní velkorysá řešení včetně vypořádání se s výškovým rozdílem. Dalšími veřejnými průchody jsou stávající městský a přednádražní podchod a nynější odjezdový podchod napojený na současnou odbavovací halu. Přidané dvě koleje včetně nástupiště na jižní straně jsou řešeny na estakádě, pod níž jsou umístěny komerční plochy. Vnější koleje s bočními nástupišti mají

úrovňové přístupy – z prvního nástupiště do historického centra a naopak z pátého nástupiště po lávkách na úrovni 207 m. n. m. přímo do Tesca a Vaňkovky. Území mezi nádražím, Tescem a dostavěnými bloky při ulici Dorných je prostorově koncipováno jako náměstí.

Nádraží má i svou podzemní část, v etapě pro výchozí a končící regionální a příměstské vlaky a ve výhledu pro vysokorychlostní vlaky. Tato část nádraží je přímo přístupná z odbavovací haly a z ostrovního nástupiště stanice tramvaj v Nádražní ulici. Úplně samostatný doplňkový vstup je z Bulváru od stanice tramvaje u Malé Ameriky. Z odbavovací budovy je možno se dostat pěší lávkou přes Nádražní ulici na první terasu pod Petrovem. Lákavá se zdá možnost průrazu krátkého tunelu pro pěši do horní části Kapucínské zahrady anebo prostě jen co nejpřímější propojení schodišť na svahu, s atraktivním přístupem do historické části města (Zelný trh).

Ad 3) Železniční koridory jsou už dnes většinou průstupné uliční sítí. Bariérovost železnice je na úrovni bariérovosti městských bloků. Lokální výjimky lze samozřejmě vylepšit. Průstupy železničnými tělesy jsou naznačeny v situacích světlejší fialovou barvou.

Ad 4) Architektura je kromě válcové prosklené haly nadzemního nádraží řešena pouze ve hmotových proporcích.



Prosklená dvorana – „rohlik“ – nad povrchovým nádražím by mohla sehrát důležitou úlohu při vnímání významu Brna jak při pouhém průjezdu městem, tak pro dojíždějící. Silným motivem je samozřejmě průhled na Petrov.

Ad 5) Jak již bylo výše popsáno (Ad 2), ve veřejných průchodech a pod částí kolejiště jsou k dispozici komerční plochy tak, aby průchody měly charakter obchodní pasáže. Jako společenského centra lze výhodně použít i část historické odbavovací budovy.

Ad 6) Vlaky a z vlaků je potřeba vidět. Z vedení železnice nebo metra městem je možné udělat „velké divadlo“. Nadzemní vedení umožňuje cestujícím denně vnímat interiér města. Naopak vlaky v první nadzemní úrovni jsou atrakcí pro pěši a návštěvníky (Berlín, Vídeň (U6)). Bohužel viadukt mezi Svratkou a Malou Amerikou byl podle dobových záznamů při rozšiřování železnice zlikvidován a tudíž s ním nelze počítat. Z praxe je patrné, že hlukové poměry při dobře ošetřeném kolejišti (včetně osazení absorpčních rohoží) nepřekračují do rychlosti cca 80 km/h hlukové normy. To se týká vlastního nádraží a jeho bezprostředního okolí. Akustická svodidla pro vyšší rychlosti vlaků ve městě by měla být průhledná.

VAZBA NA PLATNÝ ÚZEMNÍ PLÁN

Poměrně závažným problémem je vazba na platný územní plán, do kterého byly čerstvě implantovány chybné principy řešení železniční dopravy, jinak řečeno, do územního plánu bylo zapracováno odsunutí nádraží. Hlavním důvodem je údajná blokáce rozvoje města jižním směrem.

Studie „Nádraží v centru“ byla proto zpracována v následujícím duchu:

1. nádraží rekonstruované v současné poloze nebrání naplánovanému rozvoji města jižním směrem;
2. prostorová kompozice rozvoje města na jih vychází z principů návrhu územního plánu s odsunutým nádražím;
3. je zajištěna vazba na ostatní dopravní infrastrukturu podle územního plánu.

Ad 1) Není známo nikde v Evropě (na jih a západ od nás), že by moderní osobní železniční nádraží bránilo rozvoji města (viz výše – urbanisticko-dopravní principy). Studie „Nádraží v centru“ zpracovala koncept prostorového řešení jižního centra v koordinaci s týmem odborníků na železniční dopravu. Ti našli způsob, jak vymístit nákladní železniční dopravu z dolního nádraží, resp. z uvažovaného odsunutého nádraží. To má obrovský význam pro rozvoj města jižním směrem. Centrum Brna s rekonstruovaným, průchodným a nebariérovým nádražím v současné poloze (katalyzátor rozvoje historického centra na severu a jižního centra na jihu) tak bude obohaceno o možnost dalšího rozvoje ke Komárovu a podél obou břehů Svratky. Odstraní se tak tentokrát skutečná bariéra odsunutého nádraží navrhovaného územním plánem. Rozvoj lze realizovat ve dvou fázích, první cca na 96 ha a ve druhé, časově odvislé od vybudování nákladního železničního obchvatu, na cca 77 ha.

Ad 2) Studie prostorové kompozice se snažila co nejvíce „kopírovat“ prostorovou strukturu města navrženou územním plánem s odsunutým nádražím. Markantní je to u velkého Bulváru, který využívá kompoziční pohledové osy na Petrov. Zde je důležité jasné přímé propojení na osu Husovy třídy, byť „pouze“ pro tramvaje a pěší. Výjimku tvoří námět na srozumitelné přímé propojení ulic Poříčí – Hladíkova. V případě technické nerealnosti či v případě komplikace s vyvlastňováním již soukromých pozemků se však lze snadno přizpůsobit struktuře územního plánu (zachování ulice Opuštěné atd.).





Ad 3) Oproti územnímu plánu je zajištěna nesrovnatelně kvalitnější vazba na městskou veřejnou dopravu. Ta je zajištěna decentralizovaně na čtyři tramvajové zastávky, na dvě dvojitě v Nádražní ulici a dále na zastávku Úzká na nově upraveném náměstí u Tesca a na novou zastávku na severním konci Bulváru. Trolejbusová vlásenková trasa Křenová – Nové Sady má dvě zastávky, v Dornychu a v ul. Úzké. Ulice Uhelná je mezi Tescem a nádražím pojata jako pěší komunikace. Nové tramvajové tratě jsou navrženy Bulvárem s větvením tras a propojením na tramvaje do Komárova a okolo M-Paláce do Vídeňské ulice.

V jižním předprostoru nádraží je situováno autobusové nádraží s kapacitou 15 odjezdových stání a s dlouhou příjezdovou hranou. Kapacita byla odvozena ze současných evropských trendů postupného přebírání dálkových relací železniční dopravou (centrum – centrum). Pouze v nezbytné míře, kdy dálková doprava nemůže být železniční realizována, je nutno vytvořit prostor pro autobusy. V příměstské dopravě je to podobné, trendy směřují k návozu v regionu na železnici. Pro odstavení a parkování autobusů není v centru místo, to je třeba řešit mimo centrum. Jde o analogii k odstavnému železničnímu nádraží, které je rovněž situováno mimo centrum. Severojižní železniční diametr je možno ve výhledu realizovat prakticky v původní trase a s původními zastávkami dle územního plánu.

Mezi Malou Amerikou a blokem domů v Nových sadech jsou situovány podzemní garáže pro min. 400 osobních automobilů, s příjezdem z nově proražené komunikace Soukenická mezi severní rondelem Bulváru a Novými sady. Výstup z garáží je „suchou nohou“ přímo do haly podzemního nádraží. Jižně od Malé Ameriky je situováno nákladíště autocouchette pro nakládání osobních aut na vagóny autovlaků. Parkoviště taxi a místa pro krátkodobé zastavení K+R jsou situována z obou stran nádraží. Celkově je silniční doprava v okolí nádraží oproti dnešku zklidněna. Klasická okružní třída kolem historického jádra je záměrně koncipována pro tramvaje a pěší s omezeným vjezdem automobilů. Přerušení malého městského okruhu u nádraží je žádoucí, protože tím dojde ke snížení průjezdní atraktivity dopravně přetížené ulice Husovy a předejde se přetížení Hybešovy ulice po vybudování průrazu Hybešova – Mendlovo náměstí. V území tak zůstanou relativně snadno průjezdné pouze dva směry: Nové sady – Úzká a Husova – Bulvár, oba vedené záměrnou oklikou po prodloužené Soukenické jižně od Malé Ameriky. To přispívá k celkovému snížení atraktivity sběrných komunikací ve vnitřním městě pro dopravu, která zde nemá ani zdroj, ani cíl. Fakultativně je však fyzicky možno přímé silniční propojení Bulváru s Husovou realizovat v souběhu s navrženou tramvajovou tratí. Automobilový střední okruh je z Mendlova náměstí veden na Poříčí a odtud do prodloužené Hladíkovy (resp. Opuštěné) na křižo-



vatku s ul. Dornych. Po přeložce tramvaje z Dornychu do Plotní je zde dostatečný prostor pro svedení okruhu do Koliště. Navrhuje se průrazem Mendlovo náměstí – Hybešova ul. přednostně tramvajovou dopravu. Dojde tak logicky ke zklidnění uvnitř tohoto okruhu, zejména ulice Úzké. Celkové dimenze uličních profilů mohou být přijatelně rozděleny na plochy pro dopravu automobilovou, veřejnou (tram, T-bus), pěší a cyklistickou. Jižní segment velkého městského okruhu v nejnovější verzi uvažuje podzemní vedení mezi Komárovem a Štýřicemi z titulu méně komplikovaného překonání železničního rozpletu odstavného nádraží a z titulu brutality nadzemního vedení přes Svratku v okolí Vodařské ulice. Podzemní vedení je v souladu s navrženou studií „Nádraží v centru“. Místo rozpletu kolejíště odsunutého nádraží podejde okruh zachovanou a rozšířenou přerovskou trať, zhlaví odstavného nádraží i břeclavskou trať.





DOPRAVNĚ-URBANISTICKÝ ZÁVĚR:

1. **NÁDRAŽÍ V CENTRU** pojme dálkovou, regionální i příměstskou dopravu s přímou dostupností historického i rozvojového centra a výbornou návazností na městskou dopravu.
2. **NÁDRAŽÍ V CENTRU** tvoří přestupní uzel mezi dálkovou, regionální a příměstskou a městskou dopravou.
3. **NÁDRAŽÍ V CENTRU** rekonstruované v současné poloze nebrání naplánovanému rozvoji města jižním směrem.
4. **NÁDRAŽÍ V CENTRU** nenarušuje výrazně prostorovou kompozici rozvoje města na jih podle návrhu územního plánu s odsunutým nádražím.

Co lepšího si můžeme přát?

- nádraží v centru má ideální polohu ve městě;
- nenadřazujeme technická hlediska hlediskům urbanistickým;
- ponechejme „Nádraží v centru“.

Použité zdroje:

[1] Analýza variant přestavby ŽUB zpracované na objednávku města Brna firmou City Plan a Dopravní fakultou ČVUT, viz: www.fi.muni.cz/~zlatuska/ZUB/ nebo: www.jihomoravsky.zeleni.cz/5747/clanek/projekt-modernizace-nadrazi-v-centru/

[2] Ing. Dukát – Proč neodsouvat nádraží. *Železničář* - květen 2004

[3] <http://nadrazibrno.ecn.cz/dejiny.php>

ORIENTAČNÍ POSOUZENÍ ČASOVÉ DOSTUPNOSTI ZDROJŮ A CÍLŮ CEST VE VARIANTÁCH PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO / Rostislav Košťál

Územní plán města Brna navrhuje novou polohu osobního nádraží na jižním okraji rozvojového jižního centra města vzdálenou od dnešního nádraží cca 900 m.

Důvodem zpracování dopravně inženýrské studie bylo posouzení kvality cestování z hlediska časové dostupnosti zdrojů a cílů cest v Brně a v brněnském regionu ve vztahu k umístění osobního nádraží železničního uzlu Brno, a to v nové poloze podle nyní platného, změnami aktualizovaného ÚPmB 1994 (varianta A), a v nové poloze podél ulice Nádražní (varianta B).

Obě varianty měly ještě 2 subvarianty - bez severojižního kolejového diametru (SJKD) a se SJKD, který je v širší centrální zóně podpovrchový.

Ve variantě A byl zadán SJKD tramvajový, který byl původně prezentován jako podmiňující stavba pro odsun nádraží, později byl prohlášen za nadstandardní vybavení s realizací až po přestavbě ŽUB a odsunu nádraží. Ve variantě B je SJKD pojednán jako diametr železniční, který není pro přestavbu nádraží podmiňující.

V prezentaci výsledků této studie jsou tedy většinou předkládány jen subvarianty bez SJKD, označené jako A1 a B1.

Pro objektivní posouzení časové dostupnosti zdrojů a cílů cest v obou variantách polohy byla stejným způsobem vyhodnocena časová dostupnost zdrojů a cílů i pro nádraží ve stávající poloze (varianta 0). Studie tak poskytuje údaje nejen pro vzájemné porovnání variant přestavby železničního uzlu Brno, ale také porovnání se současným stavem.

Od roku 2003 platí v České republice pro posuzování dopravní dostupnosti významných cílů, mezi které železniční nádraží bezesporu patří, ČSN EN 13816

„Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření“. Podle této normy je celková kvalita (jakost) veřejné dopravy osob posuzována z hlediska zákazníka. Nejdůležitějšími kritérii jsou dosažitelnost, přístupnost a čas přepravy.

Ve studii bylo požadováno posouzení časové dostupnosti jednotlivých cílů (železničních stanic a zastávek) v brněnském regionu, resp. v celém Jihomoravském kraji a posouzení dosažitelnosti cílů v Brně z nádraží v odsunuté a přisunutě poloze.

Dosažitelnost regionu z nového železničního nádraží nevykazuje pro varianty jeho polohy a úpravy železničních tratí žádné podstatné změny. Rozdíly mezi variantou „A“ a „B“ v době jízdy vlakem jsou minimální (cca 1 až 2 min) a při celkové době jízdy vlakem je tato úspora či ztráta zanedbatelná.

Rozhodující je přeprava v síti MHD. Zde se dosažitelnost území města Brna výrazně liší. Jiné jsou izochrony dostupnosti, jiná je také nabízená kapacita tramvajové dopravy. Dopravní uzel před současným hlavním nádražím je významným přístupným uzlem brněnské MHD, projíždí jím cca 2/3 linek a bez problému kapacitně uspokojuje i akordní přetížení z vlakového nádraží. Tomu je podobná i varianta B. Varianta A (odsunutě nádraží) je obsluhována počtem linek s kapacitou odpovídající požadavku nádraží. Přirozený přístupný uzel sem nelze transponovat. Nabídka je tedy menší, je také delší interval mezi tramvajemi, delší je i cesta do historicky administrativního a společenského centra.

Následující tabulky ukazují základní parametry obsluhy tramvajovou dopravou, která je pro obsluhu města rozhodující.

Dopravní obsluha města a nádraží tramvajovými linkami

Označení varianty	var. 0	var. A1	var. B1
Celková potřeba linek MHD	13 linek	16 linek	13 linek
- relace k variantě „0“	1.00	1.23	1.00
- z toho přímá obsluha nádraží	8 linek	6 linek	8 linek

Provozní charakteristiky tramvajových linek

Označení varianty	var. 0	var. A1	var. B1
Celkem spojů MHD za hodinu	104	138	108
- relace k variantě „0“	1.00	1.33	1.04
- přímá obsluha nádraží	68	48	72
- přímá obsluha nádraží - relativně	65 %	35 %	67 %
Celkem míst v MHD za hodinu	15 140	20 700	15 660
- relace k variantě „0“	1.00	1.37	1.03
- přímá obsluha nádraží	10 160	8 220	10 680
- přímá obsluha nádraží, relativně	67 %	40 %	68 %
Celkem na síti spojkm za hodinu	1 123	1 364	1 160
- relace k variantě „0“	1.00	1.21	1.03
- přímá obsluha nádraží	781	426	818
- přímá obsluha nádraží, relativně	70 %	31 %	71 %

ČETNOST DOBY DOSTUPNOSTI TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK

počet zastávek obslužených v daném časovém limitu od vystoupení z vlaku (posuzováno i pro subvarianty 2, tj. i s funkčním SJKD)

Časová dostupnost	var. 0		var. A1		var. A2		var. B1		var. B2	
do 15 minut	36	24 %	15	10 %	20	13 %	37	25 %	50	32 %
16 až 30 minut	102	70 %	81	53 %	93	59 %	105	71 %	101	64 %
31 až 45 minut	9	6 %	54	36 %	44	28 %	6	4 %	6	4 %
46 a více minut	0	0 %	1	1 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
Průměrná dostupnost	20,4 min		27,6 min.		25,6 min.		20,3 min.		19,2 min.	

Změny oproti variantě „0“	var. A1		var. A2		var. B1		var. B2	
Celkový počet aktivních zastávek	151		157		148		157	
Počet neporovnatelných zastávek	5		17		5		19	
Celkem vyhodnocených zastávek	146	100 %	140	100 %	143	100 %	138	100 %
Z toho je u zastávek:								
zkrácená časová dostupnost	7	5 %	20	14 %	77	54 %	66	48 %
v průměru o minut	3,4		4		1,8		3,4	
prodloužená časová dostupnost	139	95 %	120	86 %	66	46 %	72	52 %
v průměru o minut	8,5		8,4		2,1		2,7	

Při posuzování výsledků této dopravně inženýrské studie je nutno mít na zřeteli, že při dopravně inženýrských výpočtech se vycházelo z pravděpodobnostních a z průměrných statistických hodnot. Proto je odvozené hodnoty třeba považovat za orientační.

Jako izolovaná hodnota má časová dostupnost odvozená z průměrných hodnot omezenou vypovídací schopnost, avšak při vzájemném porovnání časových dostupností v různých variantách řešení spolehlivě vypovídá o celkové dopravně urbanistické kvalitě řešení těchto variant.

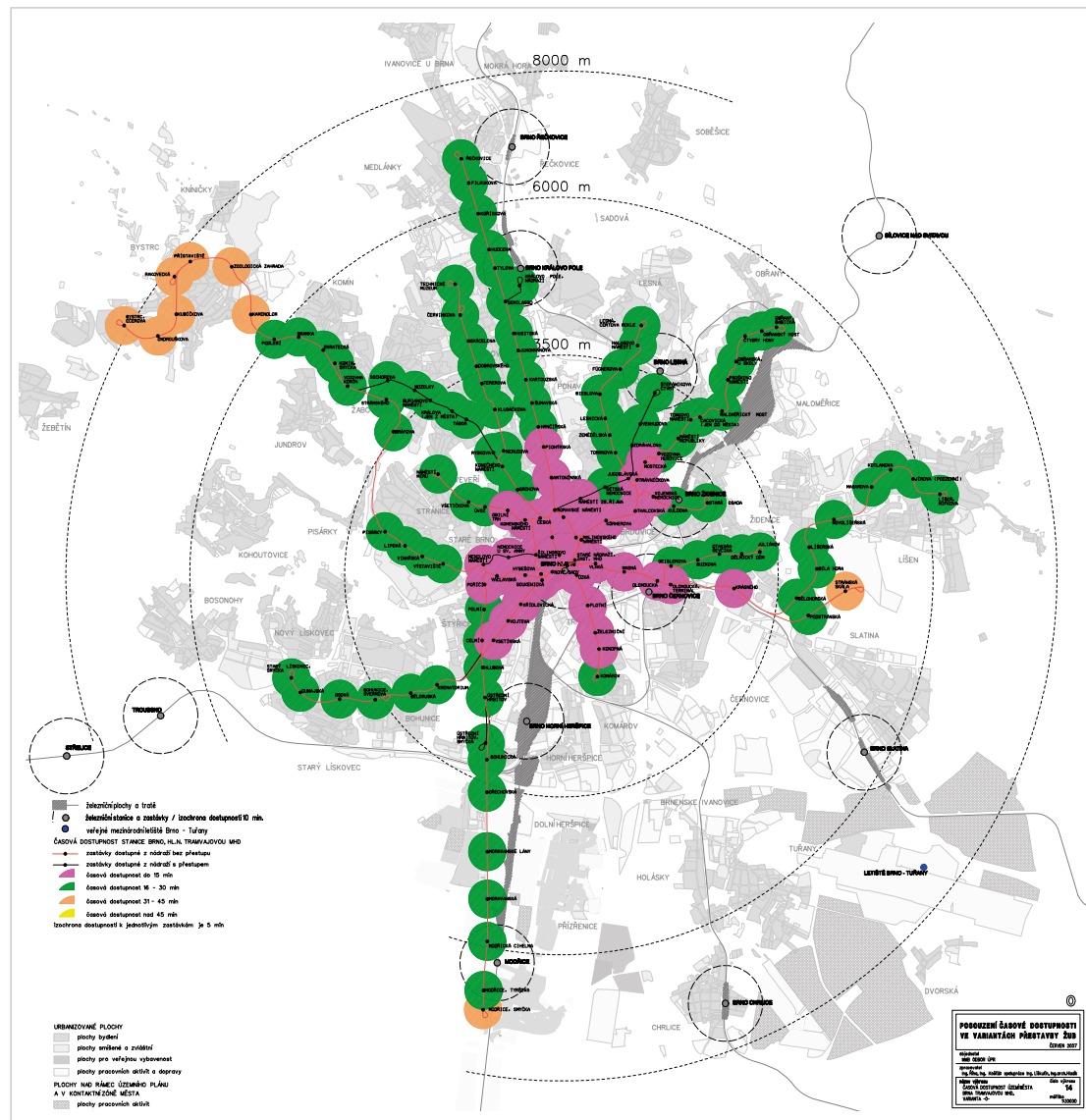
„Odborné Stanovisko“ (Ing. arch. Dokoupil a spol. –2004) uvádí:

„Přemístění osobního nádraží jižně od centra města objektivně přinese prodloužení přepravních časů na kolejové MHD ve směru od severu, od západu a východu a zkrácení od jihu. Výsledný čas bude závislý na linkování a intervalu tramvají.“

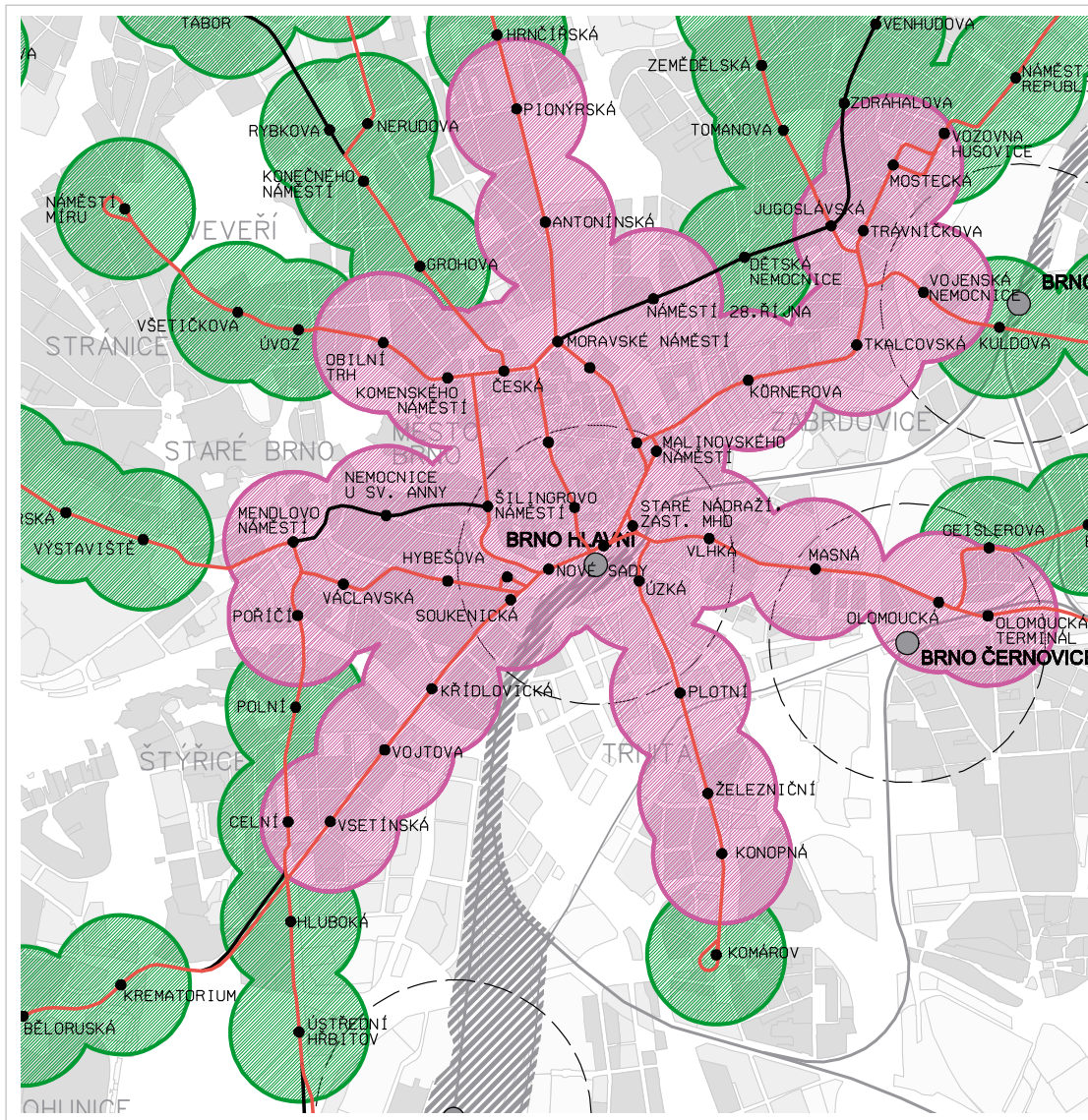
Prodloužení doby jízdy zde bylo odhadnuto na 3,5 až 5 minut. Dle této studie jde o cca 7 minut (3 min. doba jízdy MHD, 4 min. přestup a čekání na spoje).

Následující obrázky ukazují dostupnost města z nádraží v časové izochroně 15, 30, 45 a 60 min. pro jednotlivé varianty polohy nádraží.

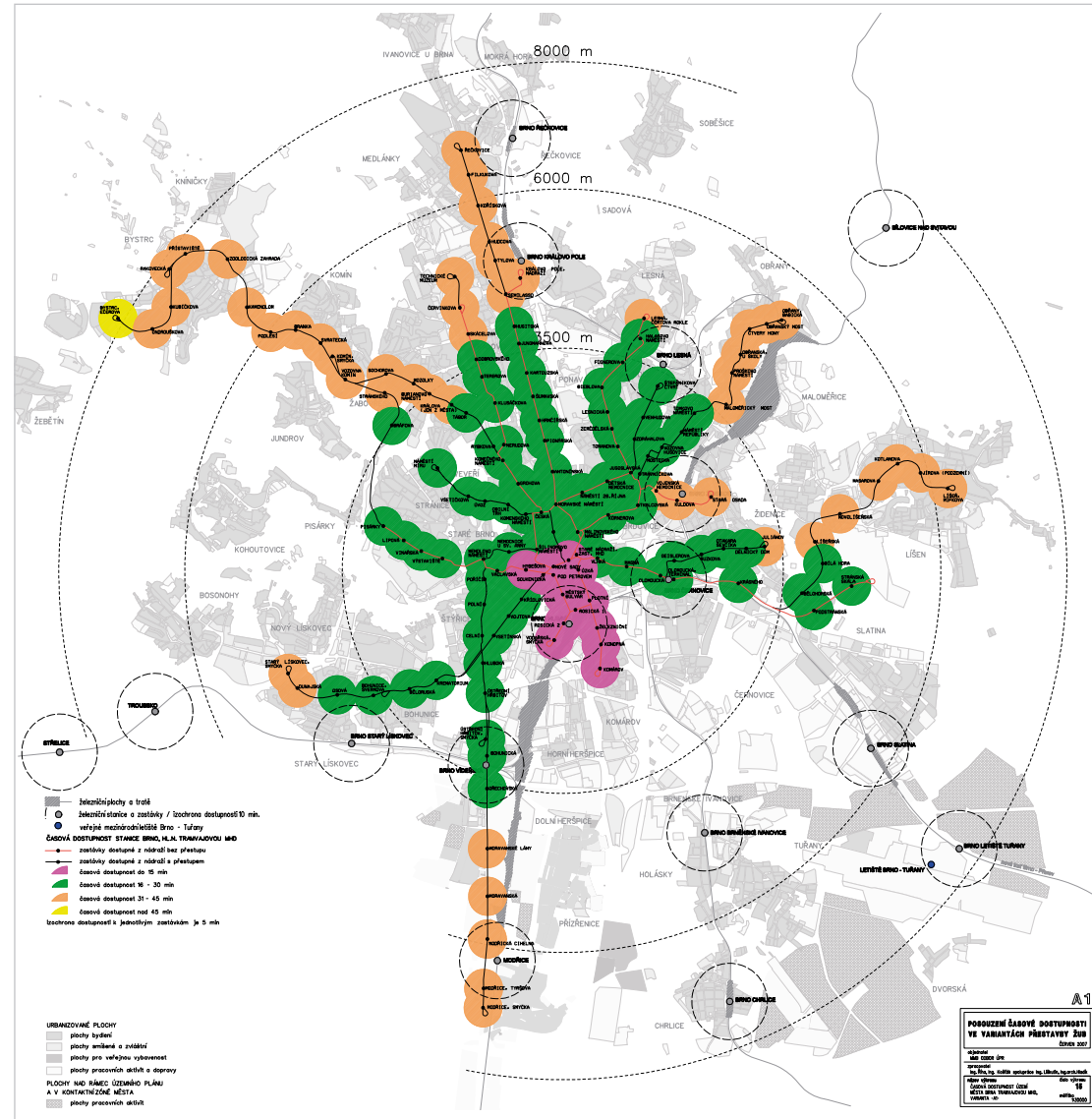
ČASOVÁ DOSTUPNOST VAR. „0“ celé město Brno



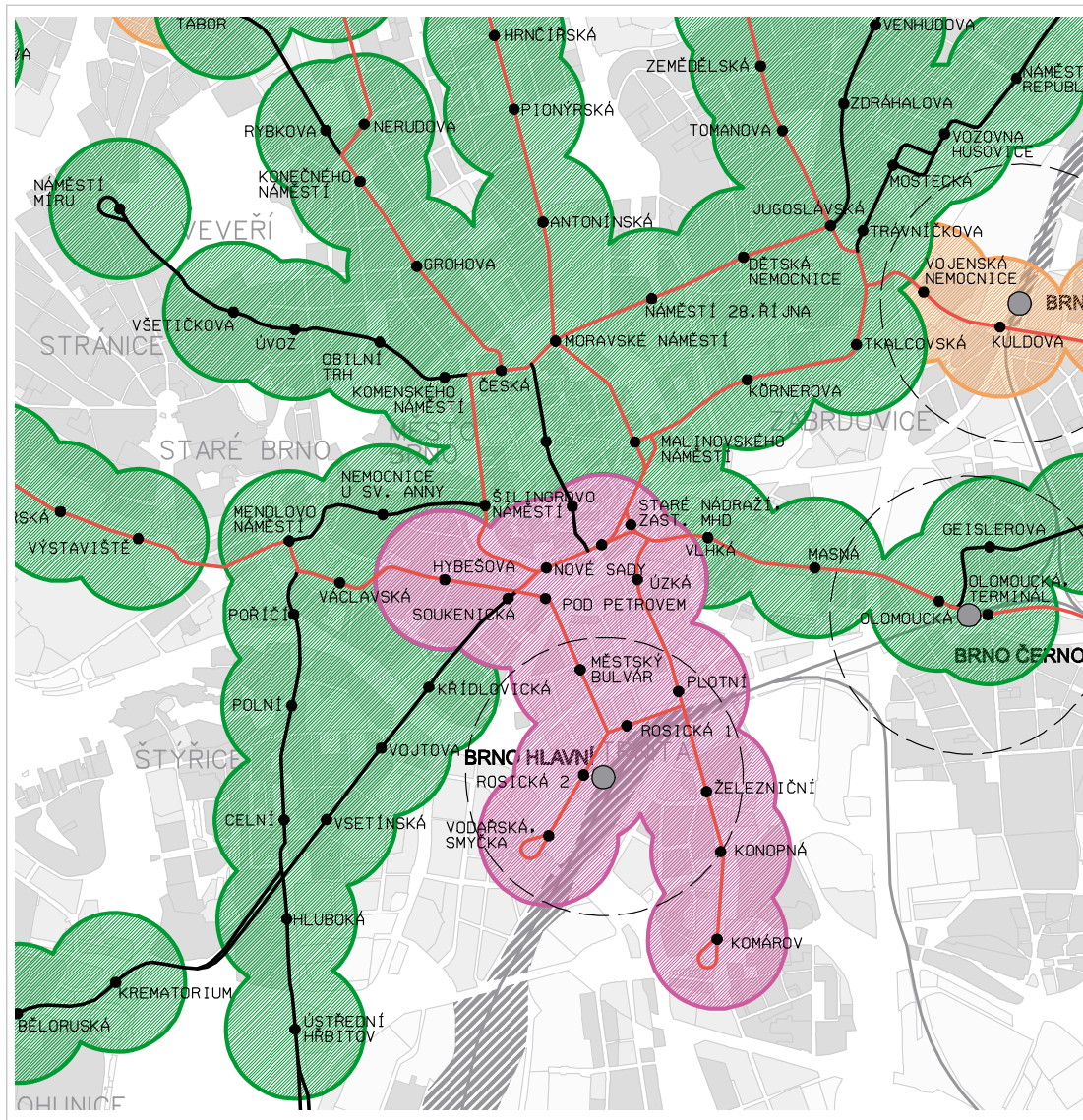
ČASOVÁ DOSTUPNOST VAR. „0“ centrální část Brna



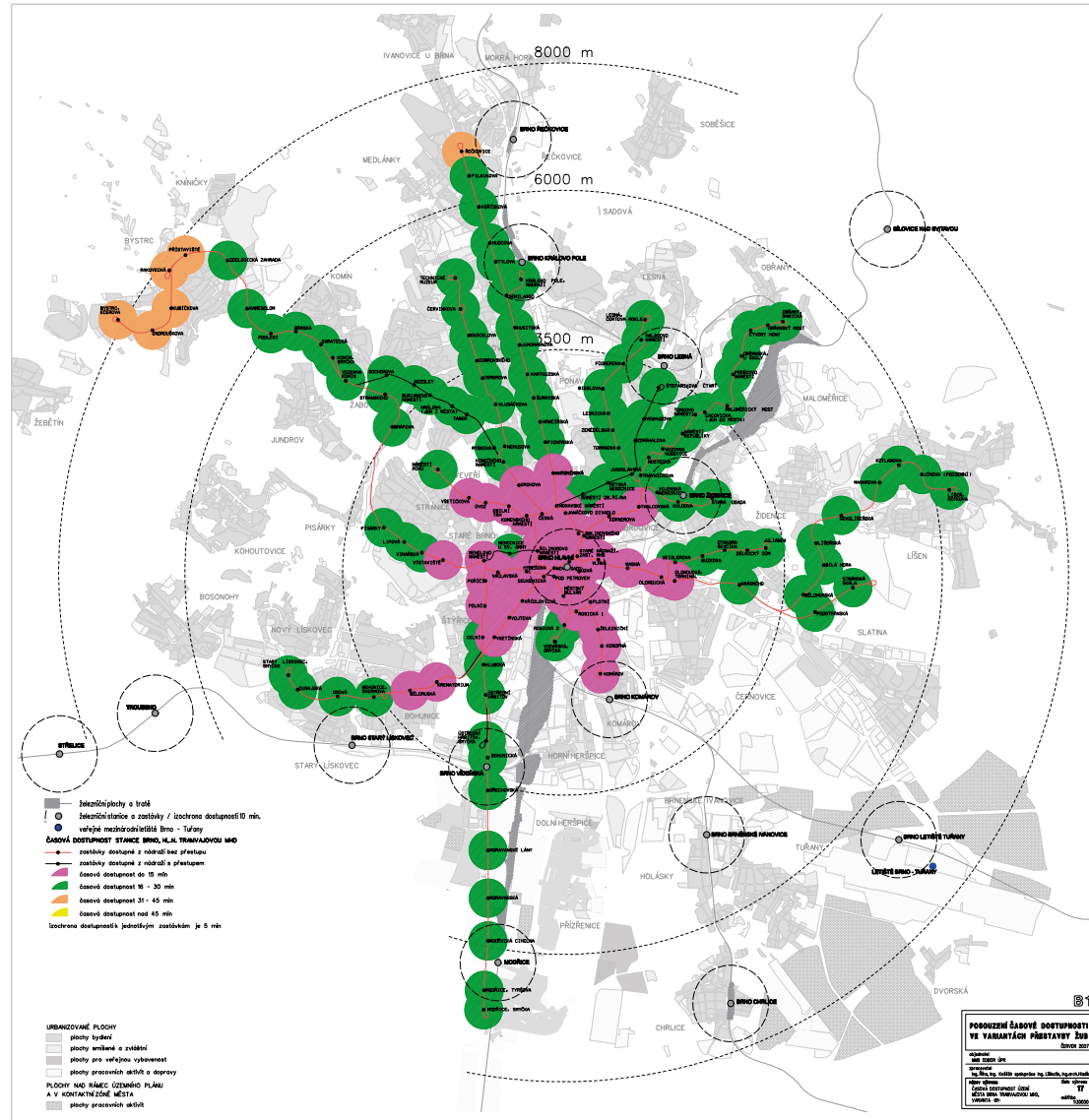
ČASOVÁ DOSTUPNOST VAR. „A1“ celé město Brno



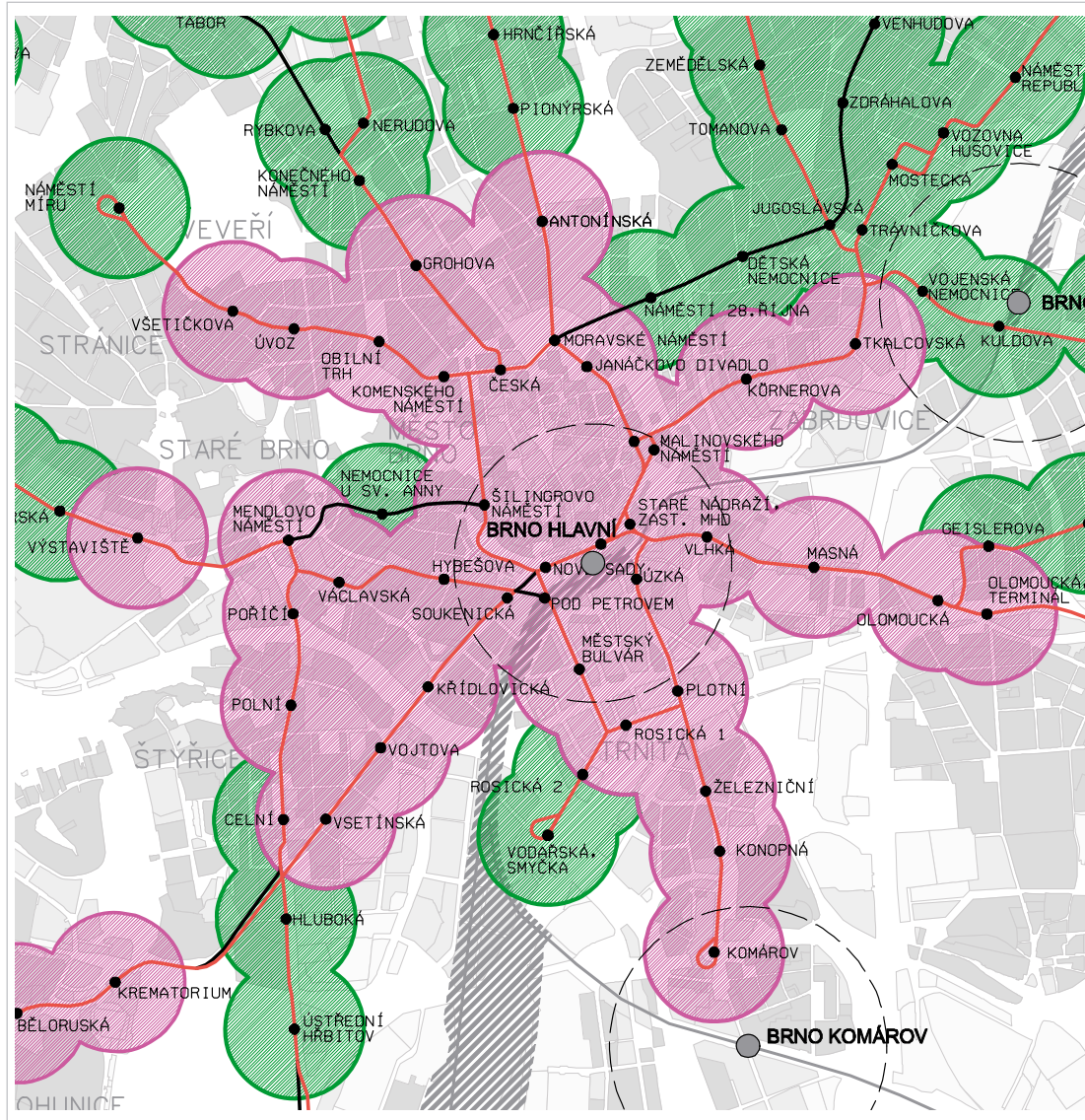
ČASOVÁ DOSTUPNOST VAR. „A1“ centrální část Brna



ČASOVÁ DOSTUPNOST VAR. „B1“ celé město Brno



ČASOVÁ DOSTUPNOST VAR. „B1“ centrální část Brna



Pro organizaci provozu MHD ve městě to znamená, že dopravní obsluha nádraží v přisunutě poloze (varianta B) bude vyhovující prakticky při jakémkoliv způsobu linkování, kdežto nádraží v odsunuté poloze (varianta A) nemůže být kvalitně, kapacitně a za přiměřené provozní náklady obsluženo při žádném linkování MHD na stávajících a ÚPmB určených trasách.

Uspokojivé kapacitní řešení obsluhy nádraží v odsunuté poloze bez výrazného zhoršení obsluhy zbývajících území města Brna vede ve variantě „A“ ke zvýšení počtu spojů k nádraží.

Při dimenzování úseku mezi nádražím v odsunuté poloze a přestupním uzlem na ulici Nádražní odpovídajícímu nabídce přepravní kapacity ve vlacích dojde k nepotřebnému posílení kapacity ve zbytku stávající sítě MHD. Zvýšení počtu spojů je navíc limitováno kapacitními i prostorovými možnostmi „hradebního okruhu“ a přináší dlouhodobé (trvalé) zvýšení provozních nákladů.

Při poloze nádraží v centru není zapotřebí dimenzování tramvajové sítě měnit. Pro obsluhu jižního sektoru města je potřebné pouze posílení MHD do rozvojové oblasti Komárova, Dolních Heršpic a Přizvěnic realizovatelné prodloužením a úpravou tras stávajících tramvajových linek číslo 9 a 12, případně prodloužením stávající linky číslo 10 končící nyní ve smyčce Nové sady.

ROLE DRÁŽNÍCH PLOCH V ORGANISMU MĚSTA / František Novotný

Masarykovo nádraží – Florenc

ověřovací dopravně - urbanistická studie 08/2005

Koncepční studie

Podmínky transformace území Masarykova nádraží v Praze 03/2007

Dnešní Masarykovo nádraží bylo první, které se významně propadlo do jádrové oblasti Prahy vymezené hradbami, a to již koncem první poloviny 19. stol. zaústěním viaduktu pražsko – drážďanské dráhy.

Rozsah drážních ploch, které se v Praze propisují do dnešního stavu, definoval především extenzivní rozvoj železnice a silná drážní lobby v první polovině minulého století.

Regulační plán Velké Prahy byl zpracováván od roku 1920 Státní regulační komisí hl. m. Prahy. Teprve roku 1927 došlo k dohodě o celkovém železničním projektu. Návrh předpokládal maximální rozsah ploch stávajících a nových nádraží, např. na Pankráci, na Vypichu, Červeném vrchu a především na Maninách. Zajímavé je, že již tehdy se předpokládalo s podstatným omezením rozsahu Masarykova nádraží, které mělo sloužit pouze ve východní části ploch jako nádraží poštovní.



Praha 1842



Regulační plán Velké Prahy 1931



Stávající stav – ortofoto

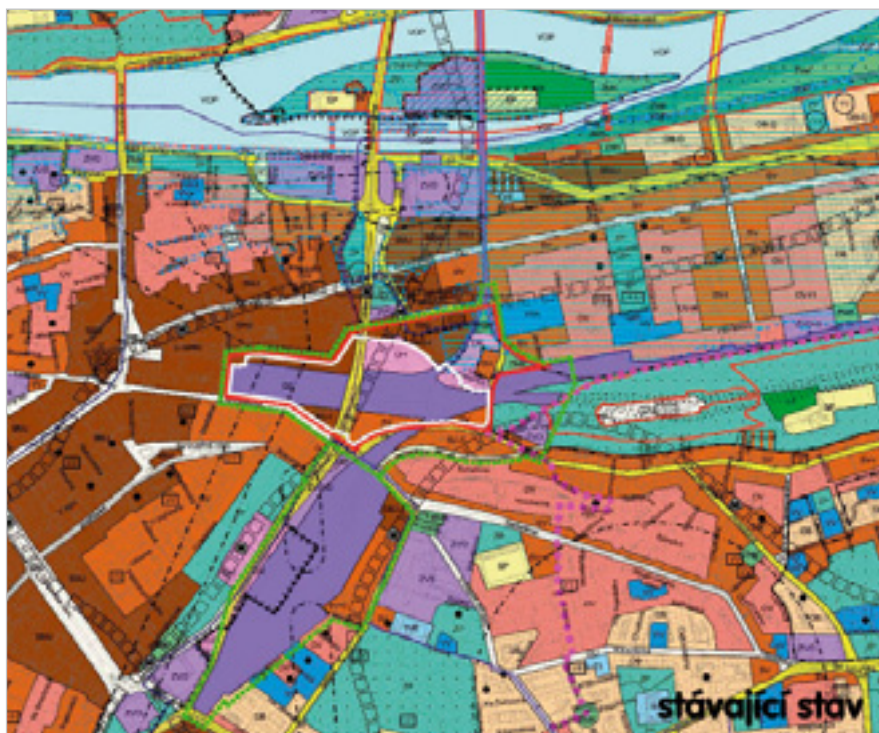


Stávající stav – situace

Řešené území představované dokumentace a především vymezená oblast Masarykovo nádraží – Florenc, kde je dnes vyhlášena stavební uzávěra, tvoří citlivou a výrazně exponovanou městskou zónu, navíc v západní části území zasahující Pražskou památkovou rezervaci (PPR).

Je nutno si uvědomit, že vstup a předpokládaná transformace tohoto území zásadně ovlivní urbanistickou strukturu a život města na dlouhou dobu. Věřme, že cílové řešení bude podstatným přínosem.

Navíc se nejedná pouze o vlivy na vlastní a přilehlé území, ale dopady této změny se promítají v rámci širších vztahů také do života celého města, resp. celé aglomerace.



Stávající stav – platný územní plán



Stávající stav – prostorové zobrazení

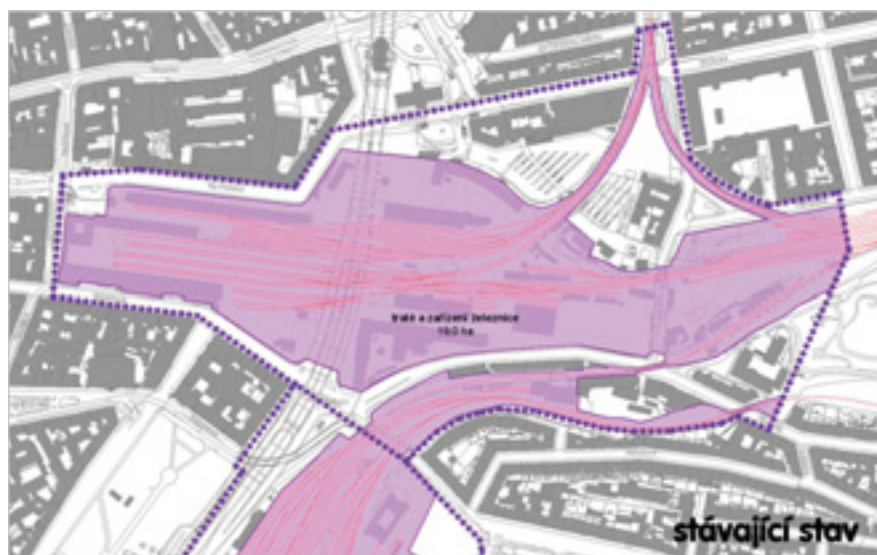


Stávající stav – prostorové zobrazení

Možnost dotvoření části města, a to jak kvantitativní, tak kvalitativní, je při optimálním dořešení dopravních vazeb dána rozsahem uvolňovaných drážních ploch. Kvalita a míra zastavitelných a nezastavitelných území je v různých řešeních odlišná, pro posouzení variant je tedy podstatný i rozsah uvolňovaných drážních ploch. Jedná se o příležitost formulovat v centrální části města nové impulzy pro městskou strukturu v nově neopakovatelném rozsahu.

Masarykovo nádraží - Florenc,
plocha stavební uzávěry 19,5 ha
z toho rozsah:

stávající drážní plochy	14,0 ha	100%	(uvolnění ploch)	
drážní plochy dle ÚP HMP	8,4 ha	60%	5,6 ha	40%
drážní plochy varianta A	4,2 ha	30%	9,8 ha	70%
drážní plochy varianta B	3,2 ha	23%	10,8 ha	77%
drážní plochy varianta C	1,2 ha	9%	12,8 ha	91%



Drážní plochy – stávající stav

Zpracované studie představují v tomto smyslu dosažitelné ověření rozvojových možností a potenciálu řešeného území v souvislosti:

- s ponecháním a posunem zhlaví Masarykova nádraží (varianta A, B),
- s přemístěním jeho provozu do prostoru Hlavního nádraží (varianta C) při preferenci průjezdného modelu.

Z hlediska urbanistického rozvoje varianty vycházejí z jednotného kompozičního principu vkládání nových urbanistických os a propojení struktury historického jádra s formacemi Karlína a Žižkova.

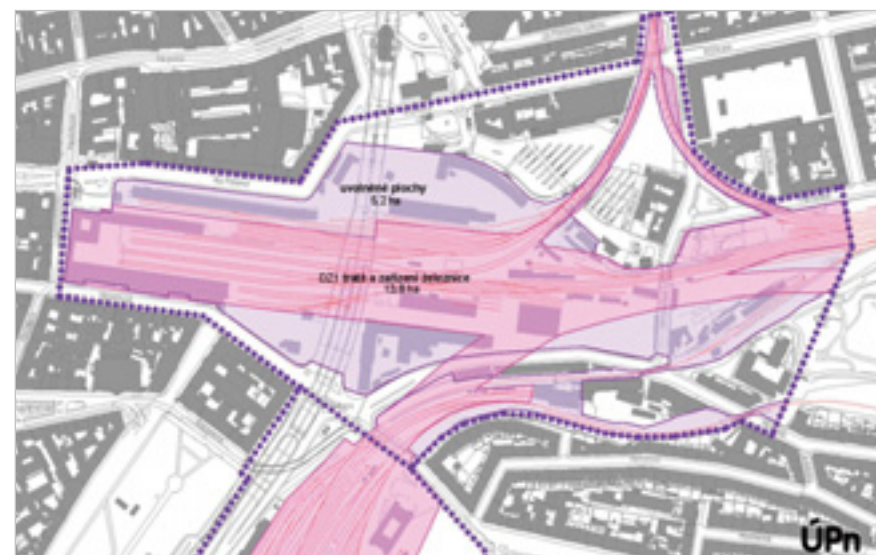
Jedná se o realizaci spojnic:

1) ulice Opletalovy s ulicí Na Florenci

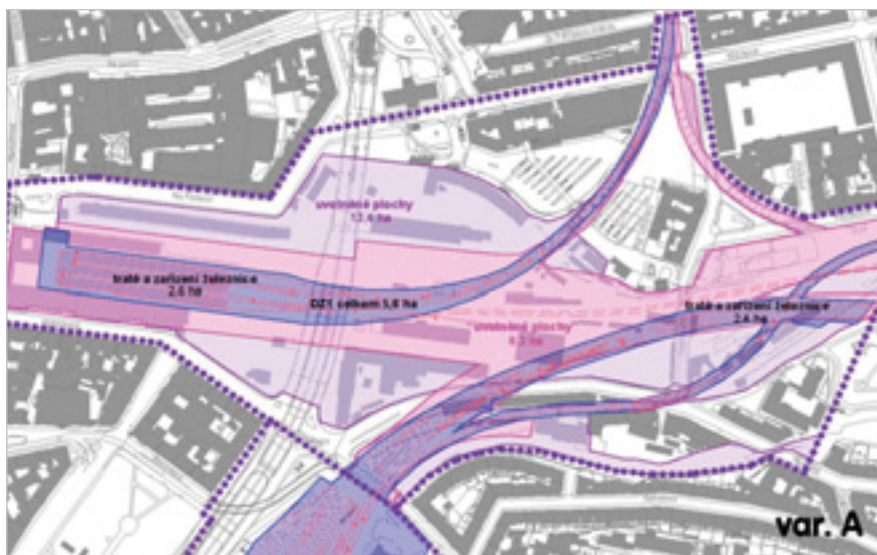
- výrazně přispěje k provázání prostoru Florenc - Těšnov na Nové Město.

2) ulice Na Florenci s ulicí Pernerova

- nabízí nové propojení Karlína s Novým Městem, resp. prostřednictvím ulic V celnici a Celetné ideální propojení na Staré Město a Královskou cestu. Na této spojnici návrh předpokládá založení nových parkových ploch.



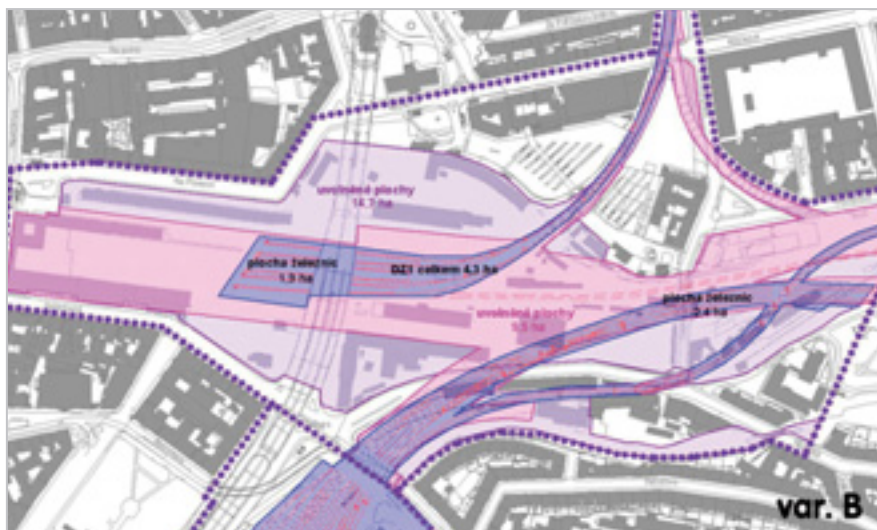
Drážní plochy – platný územní plán



Drážní plochy – varianta A



Drážní plochy – varianta C



Drážní plochy – varianta B

Varianta C je z výše uvedeného pohledu nejvýhodnější, neboť pro nové městské funkční využití uvolňuje maximum ploch.

Varianta B je vhodné řešení v systému dvou nádraží, ovšem bez reálného předpokladu přechodu na cílové řešení při nutné realizaci nového nádraží.

Varianta A je vhodné řešení v systému dvou nádraží s reálným předpokladem přechodu na cílové řešení.

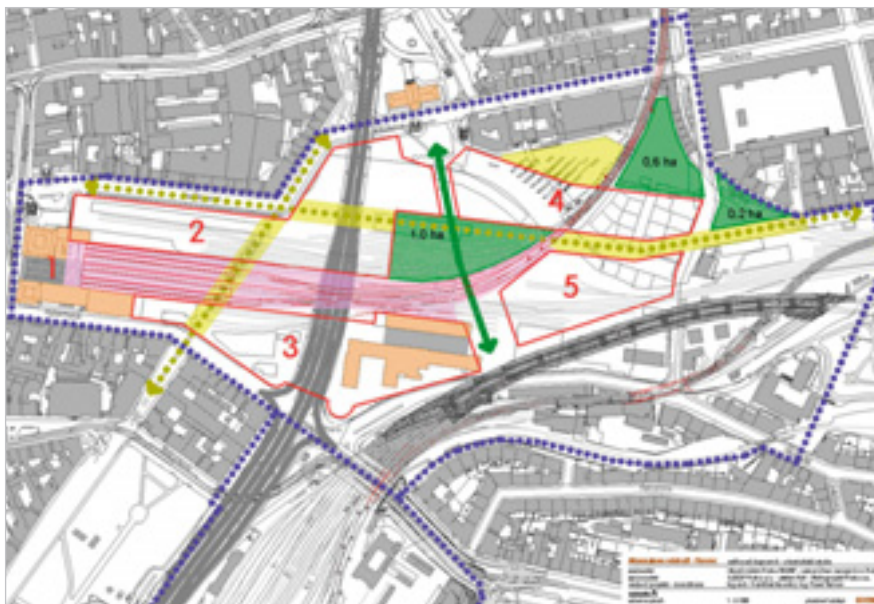


Schéma ploch

Návrh ve všech variantách doporučuje funkční využití uvolněných území pro smíšené plochy městského charakteru a také usiluje o přípravu podmínek pro uplatnění funkce bydlení. Návrh je zaměřen na vyvážené zapojení a využití památkových objektů v kontextu navrhované zástavby a důsledně sleduje zlepšení životního prostředí v centrální části města.

V souladu s tím jsou definovány nové velkoryse založené plochy veřejné a parkově upravené zeleně s propojením na Vítkov.

Na základě zatím zpracovaných variant a s přihlédnutím ke všem multidisciplinárním poznatkům získaným v průběhu zpracování územně plánovacího podkladu byla zpracována Koncepční studie – podmínky transformace území Masarykova nádraží v Praze (03/2007), která pracuje s reálnou etapizací vycházející z varianty A a především směřuje k cílovému řešení dle varianty C.

VARIANTA A – ETAPOVÉ ŘEŠENÍ

Pro celkový postup byl zpracován návrh reálné etapy, který vychází z ponechání zhlaví kolejíště Masarykova nádraží ve stávající poloze (varianta A). Návrh předpokládá zachování jazykových nástupišť, ovšem zkrácených tak, aby bylo možné přímé severojižní pěší propojení a zároveň umožnilo vytvoření zklidňující plochy zeleně v prostoru odbavovací haly.

Etapové řešení je navrženo ve třech postupných krocích.

Prvním z nich je rekonstrukce zhlaví a trakčního vedení (dle schválené dokumentace), přičemž zůstává zapojeno 7 stávajících nástupištních hran.

Ve druhém kroku je navržena rekonstrukce stávajících nástupišť (nově výška 550 mm nad TK). Zvětšením šířky nástupišť a osových vzdáleností kolejí by došlo ke snížení počtu kolejí na 6.

Ve třetím navrženém kroku budou přistavěny 3 nástupištní hrany na jižní straně nádraží, v prostoru dnešního areálu České pošty. Ukončení těchto kolejí je v prostoru dnešní výpravní budovy v části, která není památkově chráněná.

Délka nástupišť je navržena na 170 m a výška nově 550 mm nad TK, přičemž u tří severních nově rekonstruovaných kolejí je možné zřídít délku nástupiště 200 m. Šířka jazykových nástupišť je nově navržena na 7,64 m (osová vzdálenost kolejí 11 m).

Etapové řešení nově organizuje plochu parteru na kótě cca 195,0 m n.m. stopou ukončení zhlaví kolejíště a vymezením bezkolizního parterového pěšího prostupu s vazbou na předpokládanou pasáž Vitek Center mezi ul. Na Florenci a ul. Na Poříčí na straně severní. V širších souvislostech je snahou výhledově posílení dopravního uzlu stanice metra B – Florenc o realizaci západního vestibulu stanice, kterou stávající stav předpokládá. Na straně jižní parter může bezkolizně navázat na ul. Hyberskou při korekci stávajících objektů Masarykova nádraží v ploše pošty.

Druhým základním vstupem je parter na úrovni cca 189,0 m n.m., který navazuje na prostor Karlína ve stopě propojení Pernerova - Na Florenci přes centrální parkovou plochu. Tato úroveň vstupuje pod korigované kolejíště formou podchodů.

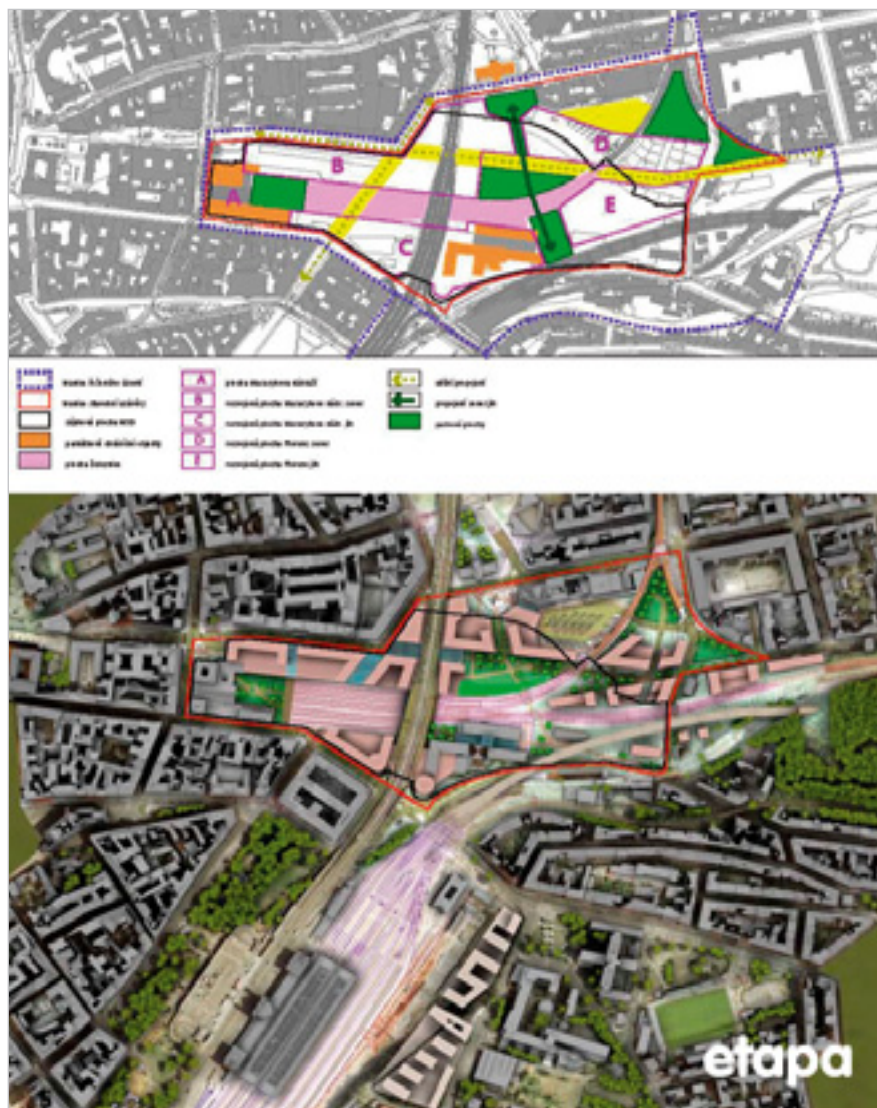


Schéma organizace území etapa (var. A)



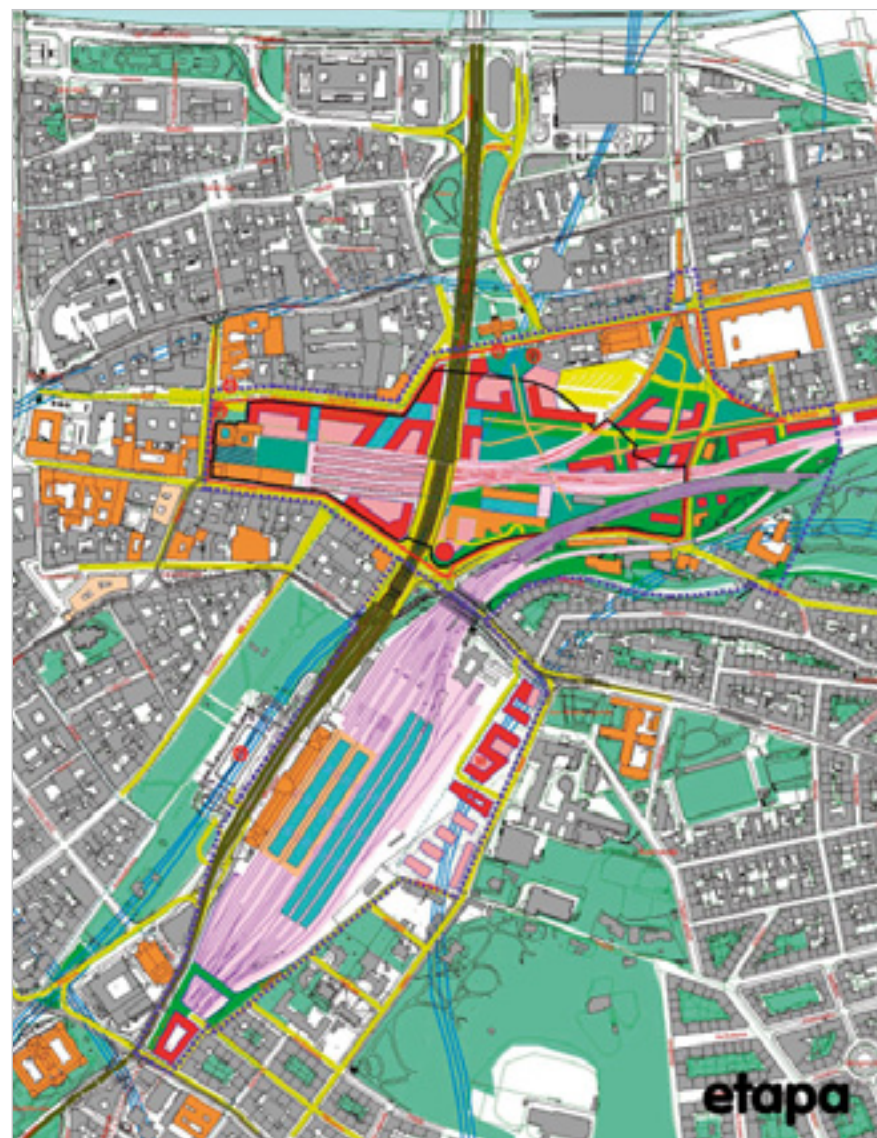
Prostorové zobrazení etapa (var. A)



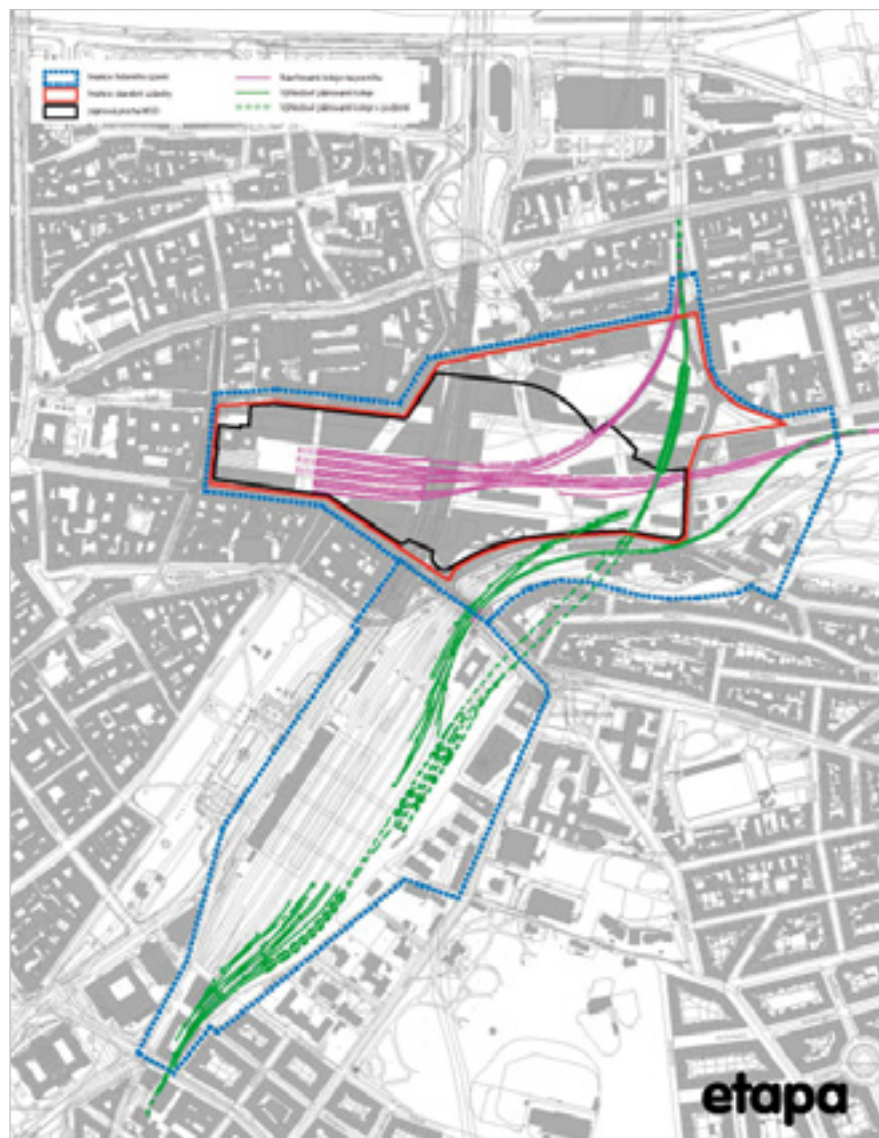
Prostorové zobrazení etapa (var. A)



Změna ÚPn etapa (var. A)



Situace etapa (var. A)



Kolejiště etapa (var. A)

VARIANTA B

Původně sledovaná varianta zkrácení kolejiště do úrovně propojení ulic Opletalova - Na Florenci nebyla již dále sledována vzhledem k tomu, že vyžaduje realizaci nového nádraží včetně drážních objektů v komplikované a stísněné poloze a v podstatě vylučuje realizaci možnosti výhledového přechodu na průjezdný drážní model. V rámci zpracované Multikriteriální analýzy navrhovaných variant umístění a rozsahu železniční stanice Praha Masarykovo nádraží byla tato varianta hodnocena jako nejméně výhodná (SUDOP 089/2005).



Situace (var. B)

VARIANTA C – CÍLOVÉ ŘEŠENÍ

Pro cílové řešení dle varianty C – zajištění průjezdného drážního modelu je nutné v etapě držet prostorovou rezervu ve spojnici ul. Opletalova – Na Florenci a nutno držet prostorovou rezervu pro průchod kolejiště v nové stopě do -2 úrovně Hlavního nádraží. Toto řešení je optimální z hlediska drážního průjezdného modelu a umožňuje naplnění všech předpokladů doplnění městské struktury po stránce funkční, plošné, prostorové i dopravní.

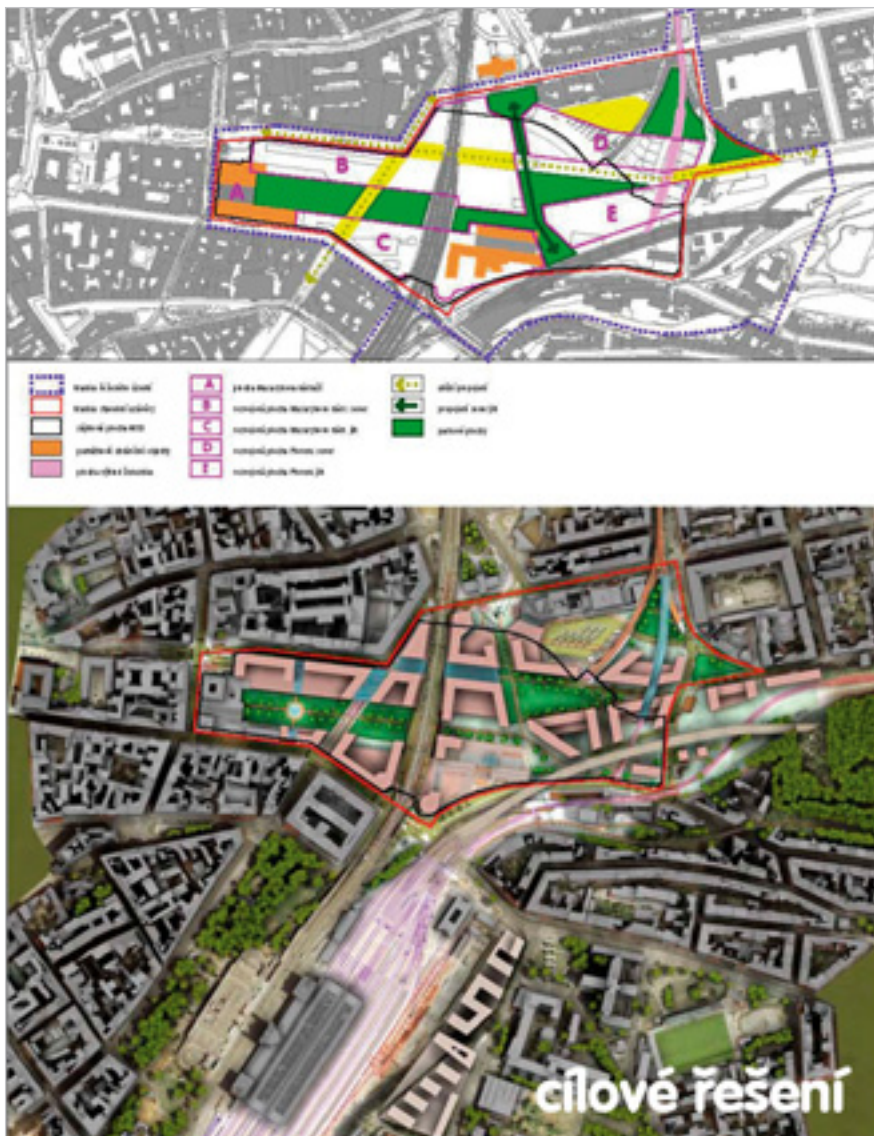
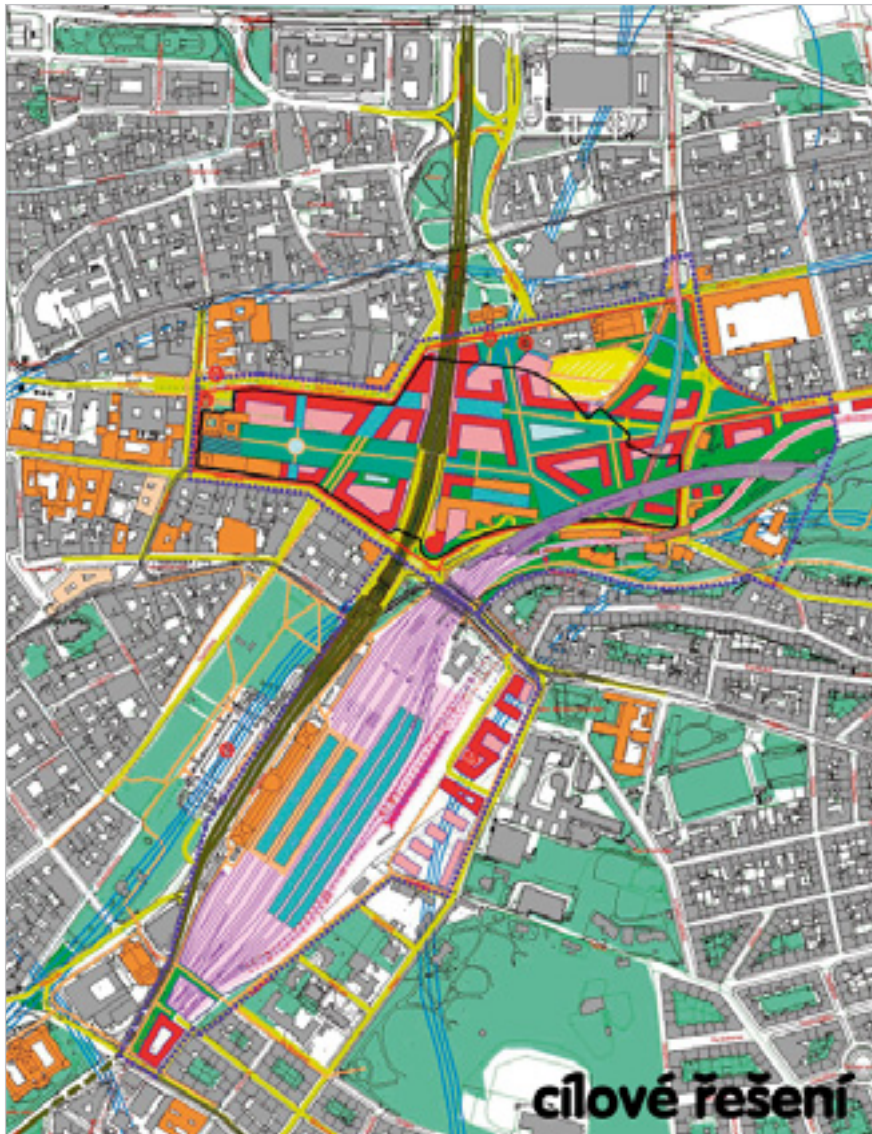


Schéma organizace území cílové řešení (var. C)

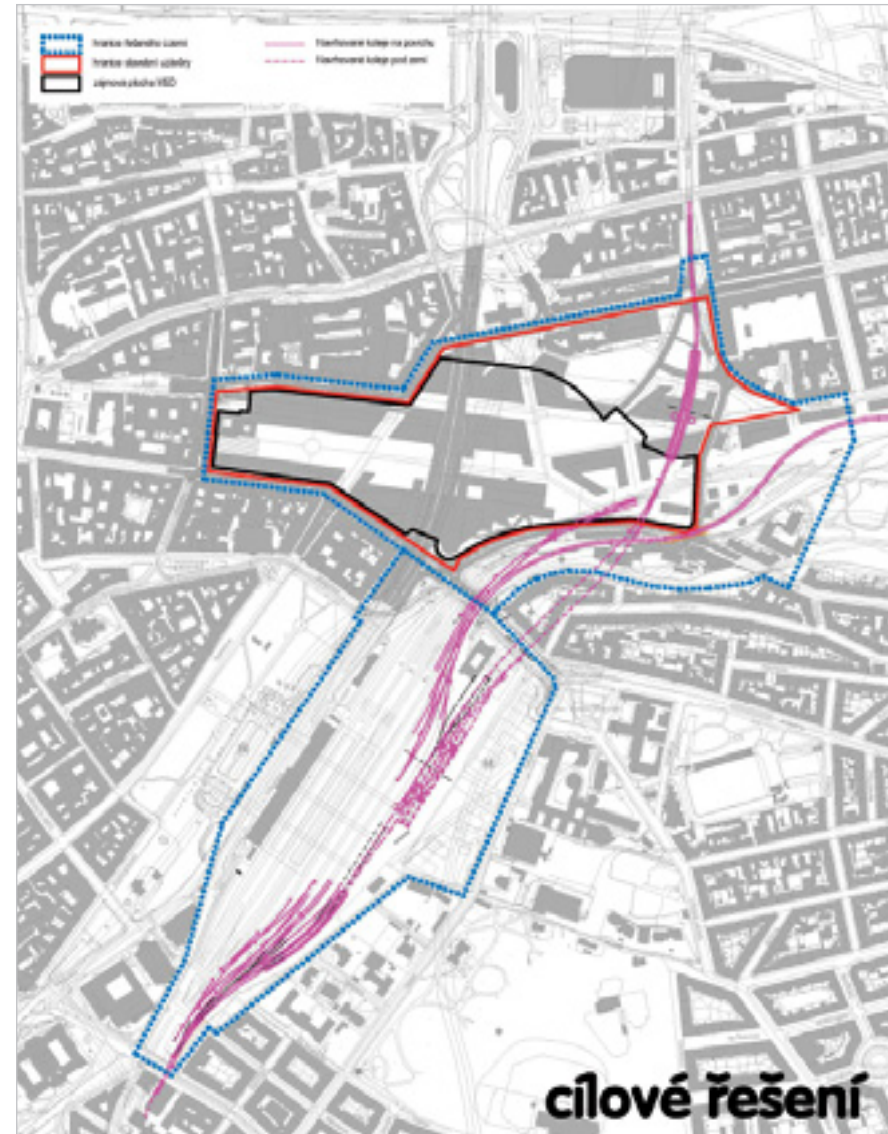
Jako zpracovatelé jsme si vědomi toho, že rozsah uvolňovaných ploch je přímo úměrný rozsahu vstupu podmíněných a nepodmíněných investic. Vznik nových městských propojení, dopad na památkové objekty a především transformace stávající polohové identity místa, to vše zásadně ovlivňuje stupeň připravenosti a prosaditelnosti tohoto řešení v časové náročnosti na přípravu výstavby. Rozsah podmíněných staveb u jednotlivých variant je podstatný, neměl by však zásadně ovlivňovat rozhodovací proces při výběru optimální varianty.



Změna ÚPn cílové řešení (var. C)



Situace cílové řešení (var. C)



Kolejiště cílové řešení (var. C)



Prostorové zobrazení cílové řešení (var. C)



Prostorové zobrazení cílové řešení (var. C)

Pro uzavření problematiky je vhodné dosáhnout společného doporučení včetně resortu dopravy (MD ČR, ČD a.s., SŽDC s.o.), a to v souladu s požadavky města na spolupůsobení železnice v rámci pražské veřejné dopravy.

Vhodné je ověřit i otevřenost souvisejících městských a regionálních dopravních systémů, které práce otevřela, ale nebyly zatím předmětem řešení:

- ověření možnosti druhého vestibulu stanice Florenc trasy B a tím posílení dopravního uzlu Florenc,
- ověření trasy „D“ metra především – přiblížení, případné větvení ve stopě rychlodráhy na letiště,
- potvrzení polohy ukončení rychlodráhy na letiště.

Na základě těchto zatím otevřených otázek probíhají v současné době další studijní práce a to pro etapové řešení z iniciativy SŽDC zabývající se ověřením možnosti propojení Masarykova a Hlavního nádraží pohyblivými chodníky včetně ověření rozsahu ponechávaného kolejiště na Masarykově nádraží jako dopracování dokumentace Metroprojekt z 07/2007 (spolupráce atelier FNA).

Možnost průjezdného modelu je nově ověřována sdružením projekčních firem MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., SUDOP PRAHA a.s., METROPROJEKT Praha a.s. a Architektonický atelier ALEJ – Ing. arch. Ivan Lejčar pro Ministerstvo dopravy České republiky studií s názvem „Praha, Nové spojení II. etapa (městský železniční tunel)“.

Studie se zabývá návrhem souboru staveb, řešící maximální segregaci jednotlivých segmentů železniční dopravy v centru Prahy. Navrženo je propojení směrů od Nového spojení (Karlína) a Negrelliho viaduktu na severu se směry od Prahy-Smíchova a Prahy-Vršovic ve směru od jihu tak, aby došlo k maximální segregaci příměstských vlaků, zlepšení obsluhy centrální oblasti města příměstskými linkami železniční dopravy.

Návrh předpokládá na severní straně zahloubení tratí od Negrelliho viaduktu a Nového spojení (Prahy-Karlína) v prostoru Florence se zřízením stejnojmenné zastávky. Dále obě podzemní trasy vedou do zastávky, pracovně nazvané Praha Opera (zhruba pod ulicí Opletalova). Tato centrální stanice bude ve směrovém uspořádání rozdělena tratí, ze stavebně technického hlediska se bude jednat o dvě ražené jednolodní stanice vedle sebe. Výstup na povrch bude do vestibulu Hlavního nádraží na straně jedné a do prostoru horní části Václavského náměstí na straně druhé.

Směrové řešení zapojení tratě od Negrelliho viaduktu do podzemí v prostoru severně ul. Husitské po estakádě přes ÚAN Florenc je shodné s předchozím řešením dle varianty C v prostoru předmětného území stavební uzávěry.

V této souvislosti je dále ověřováno Koncepční studií území Autobusového nádraží Florenc (08 - 12/2007 zpracovatel: atelier FNA, SUDOP Praha a.s., ETC s.r.o.). Nová organizace ÚAN Florenc s těžištěm využití na dolním autobusovém nádraží s korekcí drážní stopy východním směrem do souběhu ulic Trocnovská a Prvního pluku lépe organizuje tento segnant území.

Sumarizace těchto výstupů při přijetí základní myšlenky výhledového řešení může otevřít cestu k postupné transformaci předmětného území stabilizací ploch změnou ÚPn hl. m. Prahy.

PROTI PROUDU, ANEB STARÉ KONCEPCE V NOVÝCH SOUVISLOSTECH / Milan Körner

Český urbanismus se po roce 1990 stal téměř nečitelnou disciplínou. S odmítáním plánování jako údajného produktu období po 2. světové válce rezignoval na pozici možného regulátoru dění ve městech i krajině. Významně tomu napomohla nová legislativní situace, která pod tlakem ambiciózních developerů, politiků i řady projektantů (nejen architektů) výrazně omezila možnosti dlouhodobého ovlivňování vývoje území nástroji územního plánování. Při poměrně velkém růstu ekonomiky a tím i související stavební aktivity vznikají rozsáhlé soubory, jejichž působení prostorové i provozní znamená na tváři České republiky vážné šrámy.

S přibližně třicetiletým zpožděním oproti zemím západní Evropy se v ČR realizují developerské projekty i dopravní infrastruktura v pojetí jinde již dlouhodobě odmítaném.

Nejde o souhrnné objemy této výstavby, která umožňuje odstranění dlouhodobě působících deficitů z hlediska kapacit či technologií, ale o lokalizaci, která je z řady důvodů problematická či chybná, a o formu, která jen výjimečně harmonizuje se svým okolím.

Za největší problém lze považovat přístup k rozvoji dopravní infrastruktury, který při rezignaci na urbanistické hodnoty často velmi negativně a dlouhodobě ovlivňuje změny v území.

Zatímco evropské a severoamerické přístupy jsou již delší dobu orientovány na minimalizaci vlivů těchto staveb na městské struktury či krajinu, u nás zcela dominují megalomanská řešení, často neodpovídající skutečným potřebám. Týká se to především silničních (dálničních), v poslední době i železničních staveb, které mnohdy velmi drasticky pronikají až do městských center extravilánovými parametry.

Na tomto semináři byly diskutovány dva významné „železniční“ projekty:

- možný přesun kolejiště současného Masarykova nádraží do prostoru Hlavního nádraží v Praze;
- přesun hlavního brněnského nádraží do polohy oddálené od historického jádra.

Současné trendy vývoje železničních uzlů ve velkých městech Evropy sledují:

- minimalizaci počtu přestupů ve vztahu k vysokorychlostní dopravě a kolejovému napojení letišť;

- vysokou účinnost městské a regionální železniční dopravy na principu průjezdných modelů i v případě zachování koncových nádraží;
- minimalizaci počtu kolejí a obecně rozsahu drážních ploch v důsledku:
 - pokroku v řízení dopravy a technologii zabezpečení,
 - vyloučení provozů nesouvisejících s přepravou cestujících z centrálních oblastí velkých měst;
- nové řešení přednádražích prostorů vedením části dopravní obsluhy terminálu pod úroveň parteru a organické zapojení areálů nádraží, které nově mají nejen dopravní, ale i obchodně-společenskou funkci, do organismu městských center;
- celkové zefektivnění přestupních vazeb mezi všemi, zejména kolejovými, systémy hromadné dopravy osob.

Výsledkem těchto přístupů je možnost využití velkých ploch (dříve drážních) pro jiné městské funkce včetně parkově upravené zeleně.

V případě přesunu Masarykova nádraží do kolejiště Hlavního nádraží se jedná o změnu ve směru současných trendů, bez jakýchkoliv nároků na nové plochy. Toto řešení může pro část dojíždějících znamenat prodloužení pěších vazeb a jiné přestupní návyky. Pro jinou část cestujících to však může znamenat výrazně lepší dosažitelnost cílů na protilehlé straně centra.

Považujeme-li za střed Prahy dolní část Václavského náměstí (Můstek) je vzdálenost (v uliční síti): Masarykova nádraží 800 m, Hlavního nádraží 1200 m.

Pokud je středem Prahy horní část Václavského náměstí (Muzeum) jsou tyto vzdálenosti: Masarykovo nádraží 1200 m, Hlavní nádraží 500 m.

Přes tyto relativně malé změny v „dostupnosti“ centra je projekt „přesunu“ předmětem vážných diskusí.

V případě „přesunu“ brněnského Hlavního nádraží se výrazně změní celý model hromadné dopravy v centru a v podstatě se ztratí mimořádná hodnota současného nádraží, tj. větší dostupnost celého historického jádra města i velké části na něj navazující centrální oblasti.

V případě Brna lze jednoznačně novou lokalizaci hlavního nádraží považovat za odklon od principů sledujících optimalizaci dopravní obsluhy města železniční dopravou. Závažnější jsou však urbanistické souvislosti tohoto záměru.

V následujících schématech jsou zobrazeny:

- *Možný stav vysokorychlostní dopravy v zemích střední Evropy (okolo r. 2015)*

Jedná se spíše o optimistický vývoj, který předpokládá dokončení nových úseků a přestaveb (nad 200 km/h) v síti SRN a Rakouska a dále celé spojení

Berlin – Warszawa

Wien – Budapest

a dosažení obdobných parametrů na úsecích Brno – Břeclav – Bratislava a Brno – Přerov.

Předpokládá též dokončení přesalpských koridorů Innsbruck – Verona (Brenner), Zürich – Milano (Gothard) a Lyon – Torino (Mont Cenis).

- *Intenzita zatížení vysokorychlostní sítě (2006)*

Zjednodušeně je zobrazena ve čtyřech kategoriích. Nízká intenzita znamená vedení jednotlivých vlaků, případně provoz ve čtyřhodinovém taktu.

Vysoká intenzita (více spojů v hodinovém či kratším taktu) úzce souvisí s vysokou urbanizací území, které je na území Beneluxu a na středním toku Rýna několikanásobně vyšší než na území Polska, ČR či Rakouska.

Nejvýznamnější uzly na vysoce zatížených tratích jsou Brusel, Köln, Frankfurt/M., Mannheim a München, dále Düsseldorf, Dortmund, Stuttgart a Nürnberg.

Vysoké vytížení představuje propojení švýcarských měst Zürich, Basel a Bern, přes které je vedena podstatná část přesalpských vazeb.

Ambice Brna být železničním Frankfurtem jsou stejně málo reálné jako obdobné ambice o centrálním evropském letišti s výkonem 50 mil. cest./rok před cca 15 lety.



Možný stav vysokorychlostní dopravy v zemích střední Evropy (okolo r. 2015)

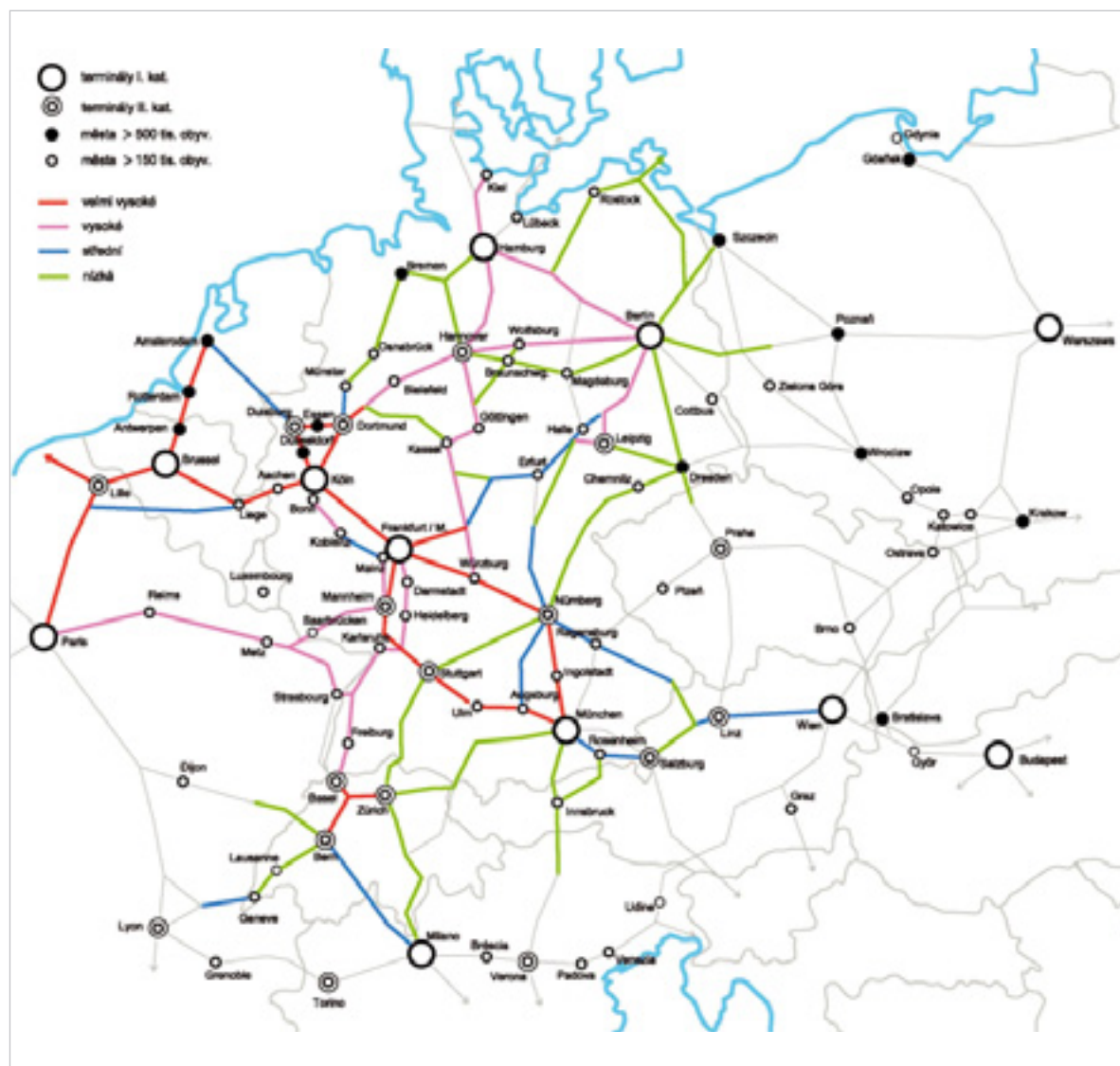
- *Následující dvě tabulky (str. 49) jsou srovnáním aglomerací Brna a Basileje z hlediska osídlení, železniční a letecké dopravy*

Aglomerace obou měst jsou z hlediska počtu obyvatel přibližně stejné, intenzita osídlení Brna oproti Basileji je méně než poloviční. Zajímavý je výrazný rozdíl v rozpočtu měst, kde Brno s cca 370 tis. obyvateli má téměř 7x menší rozpočet než Basel se 190 tis. obyv., tzn. na 1 obyvatele má Brno 15x méně.

Přes Brno v současné době nevede žádné vysokorychlostní spojení, přijatelný standard má jen trať Brno – Břeclav pro směry Wien a Bratislava. Směry na Českou Třebovou a Přerov nejenže nedosahují parametrů AGC pro hlavní železniční tratě (min. 160 km/hod), ale ani standardu 120 km/h. Výkon letiště Basel-Mulhouse je cca 4 x větší než letiště Brno

- *Významná průjezdná nádraží ve střední Evropě*
Schéma porovnává (ve zjednodušení) rozsah areálů nádraží a navazujících ploch železnice u 15 měst. U jednotlivých měst jsou uvedeny počty obyvatel města/aglomerace. Brno je jako město srovnatelné s Mannheimem, jehož aglomerace je však 3x silnější.

Vzhledem k tomu, že i u zahraničních měst má na výkonu nádraží nejvýznamnější podíl městská regionální doprava, je vhodné upozornit na velmi prostorově úsporná nádraží Köln (970/2800 tis. obyv.) a Hamburg (1775/3270 tis. obyv.), jejichž plocha je přibližně čtvrtinová oproti novému brněnskému nádraží. Lze předpokládat, že pro financování výstavby z prostředků Evropské unie bude nezbytné prokázat efektivitu projektu i ve srovnání s terminály jiných zemí.



Intenzita zatížení vysokorychlostní sítě (2006)

- *Poslední schéma zobrazuje významné či připravované velké projekty center v zemích střední Evropy*

Zobrazeny jsou projekty, které byly navštíveny v rámci studijních cest AÚUP v posledních letech.

Na území navrhovaného jižního centra Brna by se vešly celé projekty center měst Berlin, Hamburg a Düsseldorf. Porovnáme-li záměr nového jižního centra s uvedenými projekty, lze pochybovat o jeho realitě. Zatímco ekonomická výkonnost Brna je zřejmě pod průměrem EU, Hamburg je na jejím dvojnásobku a Düsseldorf dokonce na trojnásobku. Berlin je sice těsně nad průměrem EU, je však hlavním městem největšího evropského státu.

Brno je druhým největším a nejvýznamnějším městem v ČR a významným dopravně-geografickým uzlem v rámci nových zemí EU. Nachází se však v konkurenčním prostředí výrazně většího hlavního města Rakouska Vídně i hlavního města Slovenska Bratislavy. Tato města na rozdíl od Brna leží na Dunaji, který je přirozeným koridorem osídlení vedeným jižně od území ČR.

Pro Brno jsou nejvýznamnější nadregionální dopravní spojení prostoru Katowice – Kraków na prostor Wien – Bratislava. Toto spojení je možné v silniční i železniční dopravě realizovat třemi koridory, z nichž jeden je veden přes Brno, druhý údolím řeky Moravy a třetí údolím Váhu na území Slovenska. Údolí Váhu je nejvýznamnějším koridorem osídlení Slovenska zahrnujícím významné aglomerace krajských měst Žilina, Trenčín a Trnava.

Údolí Moravy a navazující dolní Bečvy je nejvýznamnějším koridorem osídlení Moravy. Mimo aglomerace Otrokovice-Zlín jsou v něm další významná centra osídlení: Hranice, Přerov, Kroměříž, Uherské Hradiště, Hodonín a Břeclav. Souhrnný potenciál tohoto koridoru je srovnatelný s potenciálem Brna.

Budoucí úvahy o rozvoji města Brna by měly vycházet z jeho sídelního potenciálu, zejména existujícího, jehož významnou hodnotou je historické jádro a dosavadní širší centrální území. Rozvoj území jižně od historického jádra a stávajícího nádraží je nepochybně žádoucí, měl by však odpovídat reálným potřebám a možnostem města a pozitivně doplňovat (nikoliv degradovat) stávající strukturu širšího centra.

Z uvedených i dalších případů úspěšných realizací proměn centrálních nádraží evropských měst (včetně úplné přestavby v některých případech) lze hledat inspiraci pro budoucí vývoj brněnského železničního uzlu. Domnívám se, že ani jedno

	počet obyv. (tis.)	rozloha (km ²)	obyv./km ²	rozpočet (mld. Kč)
město BRNO	369,6	230	1 606	10,1 (2007)
okres Brno-venkov	163,3	1 108	147	
Agglomerace celkem	533	1 338	398	
kanton Basel-Stadt	187,8	37	5076	66,7 (2006)
(z toho město BASEL)	(166,1)	(24)	(6 920)	
kanton Basel-Landschaft	267,9	517	518	
něm. území (Weil a. R., Lörrach, Rheinfelden)	108	121	893	
franc. území (St. Louis, Huningue)	26	22	1 182	
Agglomerace celkem	590	697	846	
z toho na území Švýcarska	456	554	822	

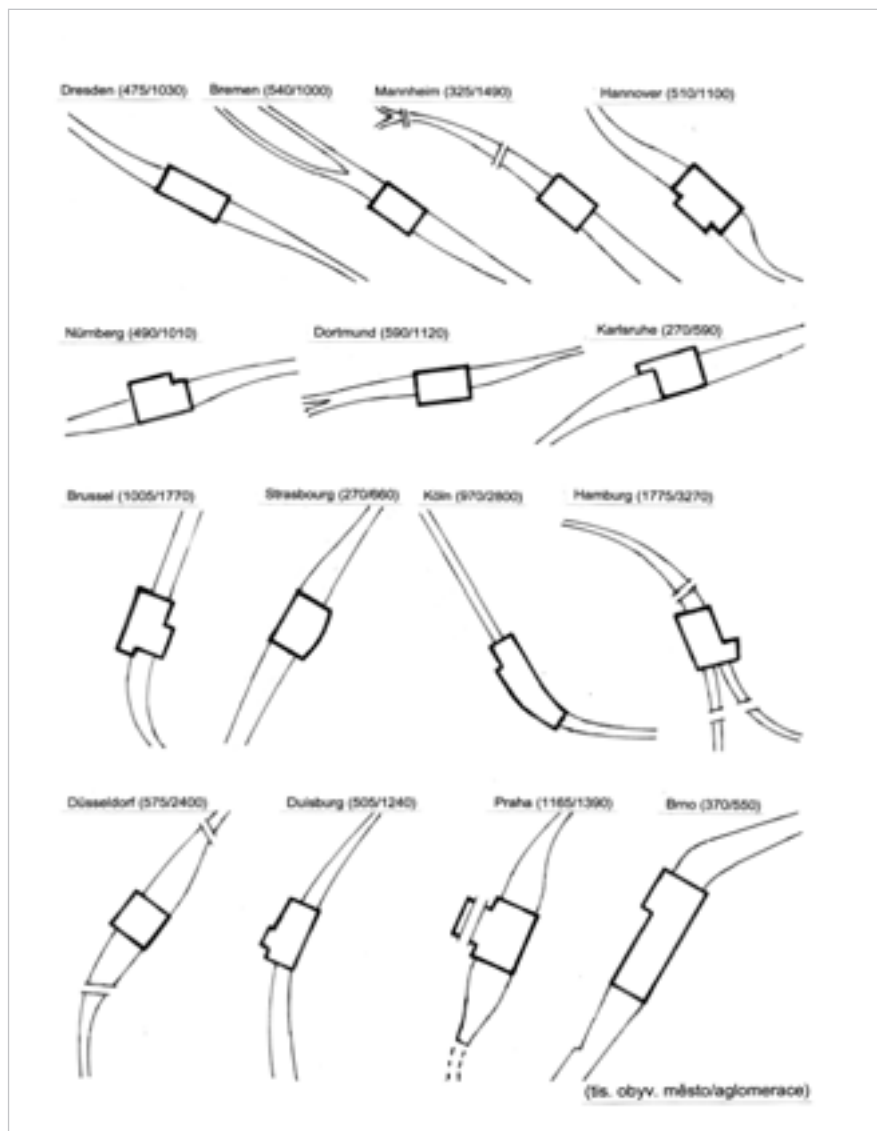
Osídlení v aglomeracích Brno a Basel

BRNO	BASEL
Pendolino (EC) do směrů:	Vysokorychlostní spojení do směrů:
Praha	ICE: Bern, Zürich, Mannheim
Břeclav - Wien	ICN: Zürich, Neuchâtel - Genève
Břeclav - Bratislava	Cisalpino: Zürich, Bern - Milano
Výkon letiště (2005) v tis. cestujících za rok	
350,9	1 261,50

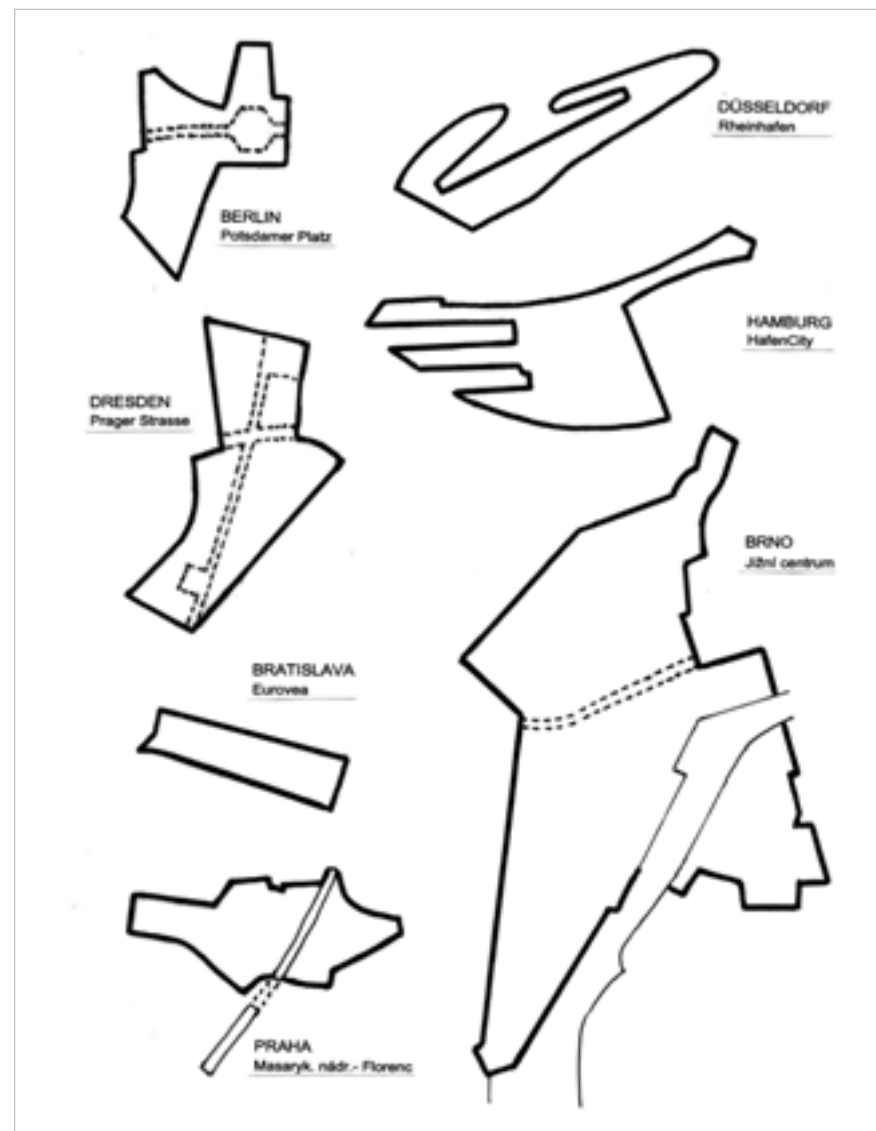
Železniční a letecká doprava v aglomeracích Brno a Basel

z dosud nabízených řešení nelze považovat za optimální, že lze zvažovat i jiné urbanistické přístupy. Možné znehodnocení centra města nezvládnutými ambicemi dopravních inženýrů a dalších protagonistů projektu by mohlo být neštěstím, před kterým si dovoluji město Brno varovat.

Proti proudu, aneb staré koncepce v nových souvislostech / Milan Körner



Významná průjezdná nádraží ve střední Evropě



Významné či připravované velké projekty center v zemích střední Evropy

PROBLEMATIKA DRÁŽNÍCH PLOCH V CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA PRAHY / Petr Durdík

Hlavní město Praha ve svém postupném vývoji muselo neustále vstřebávat svá příměstská území a s postupem doby rozšiřovat svoji zastavěnou část tak, aby vyhovělo požadavkům na technický rozvoj, nárůstu obyvatel a neustále se zvyšujícím nárokům na kvalitu městského prostředí. Výrazným způsobem se v organismu města projevilo období průmyslové revoluce, které přineslo bouřlivý stavební boom výrobních závodů a rozvoj nových dopravních systémů, zejména železniční dopravy. Díky tomuto technickému pokroku se historická Praha obklopila soustavou průmyslově obytných předměstí, která byla vázána na v té době moderní kolejovou dopravu s rozsáhlými plochami nákladových obvodů a dalších ploch obslužných funkcí potřebných pro provoz dráhy.

To ale zdaleka neznamenalo ukončení městského rozvoje. S postupujícím časem nové čtvrti přeskočily toto území směrem ven do volné krajiny a rozsáhlé výrobní a železniční plochy tak postupně zarůstaly do kompaktní městské struktury, až se plně začlenily do stávající centrální oblasti Prahy. Jejich využití však, přes různé ideové náměty, zůstávalo po dlouhé roky neměnné a fixovalo tak nepříznivý charakter velmi atraktivního území v těsné blízkosti Pražské památkové rezervace.

Územní plán Prahy (schválený v roce 1999) ve své části zásad urbanistické koncepce obsahoval i analýzu stavu železničního uzlu Praha (ŽUP) a ve své návrhové části přistoupil k výrazným redukci drážních ploch. To souviselo s koncepcí rozšiřování pražského centra, které mělo nabídnout širší území pro komerční aktivity a společně se soustavou dílčích celoměstských a lokálních center vytvořit předpoklady pro nařazení intenzity komerčních aktivit ve vlastním historickém jádru města. Součástí této koncepce byla i výrazná transformace průmyslových ploch v centrální oblasti, zejména v prostoru Smíchova, Karlína, Libně a holešovického meandru.

Koncepce železničního uzlu vycházela ze stávajícího trasového vedení železničních tratí, které jsou zaústěny do hlavního města (obr. 1, schéma ŽUP v centrální oblasti).



Obr. 1: Schéma ŽUP v centrální oblasti

Z deseti železničních tratí zaústěných do ŽUP čtyři představují prioritní směry, které tvoří součást mezinárodních tranzitních koridorů:

- I. koridor** SRN/Berlín - Děčín - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav - Rakousko/Vídeň
- II. koridor** neprochází Prahou, vede přes Moravu
- III. koridor** Praha - Plzeň - Cheb - SRN/Norimberk + větev Plzeň - Domažlice - SRN/Mnichov
- IV. koridor** Praha - Veselí nad Lužnicí + větev Veselí nad Lužnicí - Horní Dvořiště - Rakousko/Linec - České Velenice - Rakousko/Vídeň

Pět ostatních železničních tratí zaústěných do ŽUP představuje trať celostátní, trať Praha - Vrané n/Vltavou je regionální.

Přestavba ŽUP sleduje tyto základní cíle:

- V dálkové dopravě vnitrostátní i mezistátní soustředit všechny vlaky do Prahy-hlavního nádraží.
- Příměstskou dopravu obsluhující pražský region ve směrech Kladno, Kralupy n/Vltavou, Všetaty, Lysá n/Labem, Kolín a rychlodrážní dopravu směr letiště Praha-Ruzyně, soustředit do Prahy-Masarykova nádraží.
- Příměstskou dopravu ve směrech Benešov u Prahy, Beroun, příp. Vrané n/Vltavou soustředit do Prahy-hlavního nádraží.
- Nákladní vlaky s normální zátěží pro Prahu a blízké okolí třídit v seřaďovacím nádraží Praha-Vršovice, s přednostní zátěží ve stanici Praha-Libeň.

Místa vykládky a nakládky se skladovým zázemím, která budou obsluhována manipulačními nebo přestavovacími vlaky ze seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice nebo ze žst. Praha-Libeň, se uvažují v nákladovém nádraží Praha-Žižkov, žst. Praha-Smíchov a žst. Praha-Libeň (Hloubětín). Místa vykládky a nakládky železničních vozů zůstanou i nadále také na stávajících vlečkách velkých závodů.

Pro dosažení základních koncepčních cílů přestavby ŽUP v osobní dopravě je rozhodující dokončit modernizaci západní poloviny žst. Praha-hlavní nádraží včetně přestavby celého severního zhlaví stanice a současné zkapacitnění přírodních železničních tratí od žst. Praha-Libeň, Praha-Vysočany a Praha-Holešovice s názvem stavby Nové spojení.

Základním koncepčním cílem přestavby ŽUP v nákladní dopravě je soustředit všechny třídící práce s místními vozy pro Prahu a nejbližší okolí do seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice.

V souvislosti s urbanizací drážních pozemků na severním okraji žst. Praha-Smíchov bude na zbývající ploše řešen potřebný nákladový obvod.

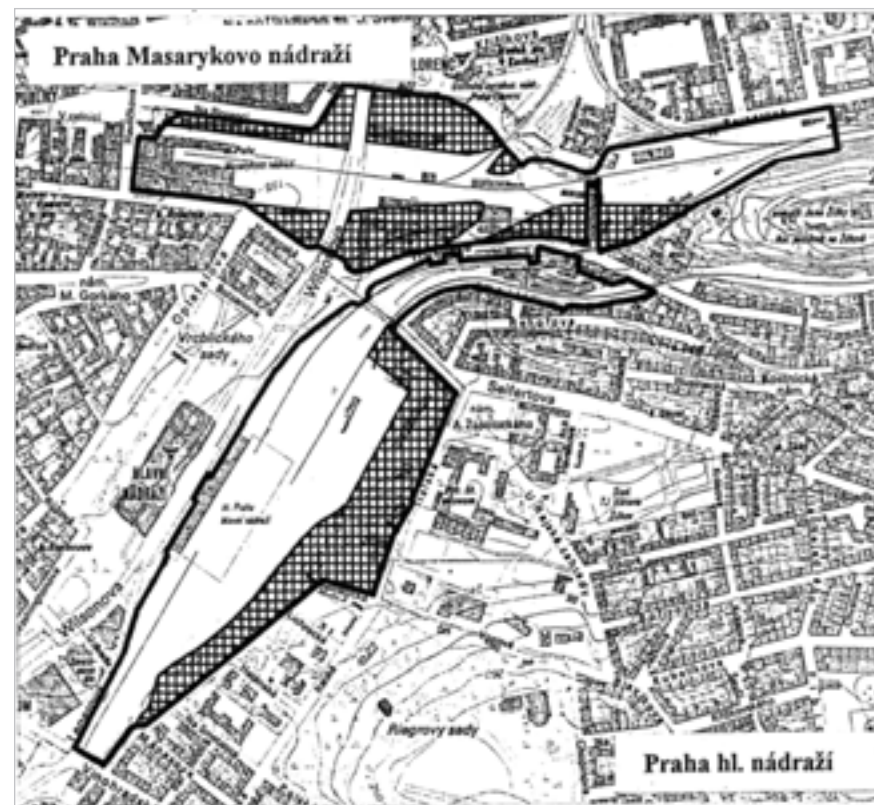
Nákladové nádraží Praha-Žižkov zredukované v předchozím období pouze na jižní polovinu, bude zrekonstruováno a zmodernizováno včetně skladových objektů pro vykládku a nakládku vozů převážně s kusovými zásilkami a pro následný rozvoz automobily do užitečné hmotnosti 3,5 tuny. V tomto období bude také v celé své délce zdvojkolejněna jižní nákladní spojka.

V souvislosti s navrženými redukcemi jednotlivých nádraží byla ustavena společná komise hl. m. Prahy a Českých drah, která měla koordinovat postupné uvolňování drážních pozemků a jejich transformaci pro další využití. Schémata jednotlivých

nádraží s vymezením uvolňovaných pozemků byla použita pro práci komise a vyjadřují společnou vůli obou subjektů na řešení problematiky, odpovídající vědomostem o stavu území v letech 2002–2003.

Hlavní a Masarykovo nádraží

Jedná se o dvě rozlehlé drážní plochy v samém centru města. Masarykovo nádraží vzniklo jako koncové nádraží Olomoucké a Drážďanské trati v letech 1843–1845 na východním okraji historické Prahy. Jeho výstavba znamenala první zásah do městského opevnění. Hlavní budova s nástupišti ležela uvnitř hradebního pásu na



Obr. 2: Hlavní nádraží

místě bývalých zelinářských zahrad a několika nájemních domů, východní část vně městského opevnění vznikla na místě Krenovy zahrady pod Žižkovem. Autory projektu nádraží byli Antonín Jüngling, Franz Schön a Jan Perner.

Výstavba hlavního nádraží byla zahájena v roce 1869 na základě návrhu na vybudování Pražské spojovací dráhy vedené z Hrabovky pod Vítkovem vinohradskými tunely na Smíchov. Nádraží, tehdy Františka Josefa I., bylo postaveno ještě před zbouráním hradeb vně opevnění. Nádražní budova podle projektu Ignáce Ullmana a Antonína Barvitia byla dokončena v roce 1871. Po stržení hradeb byl podle projektu Františka Thomayera v přednádražním prostoru vybudován park s jezírkiem. Vzhledem k výraznému nárůstu železniční dopravy bylo v letech 1901–1909 překročeno k radikální přestavbě podle projektu Josefa Fanty. Poslední zásadní zásah vyvolala stavba metra a severojižní magistrály v letech 1972–1979, kdy byla postavena nová nádražní hala podle projektu Josefa Dandy, Jana Bočana a Aleny a Jana Šrámkových.

V roce 1993 vypsal hlavní město Praha společně s českými drahami veřejnou ideovou urbanistickou soutěž na řešení prostoru obou nádraží a přilehlých ploch. Ze soutěže vzešly dva vítězné návrhy (Atelier Omicron Praha a Ing. arch. Boris Čepka České Budějovice), které se vyznačovaly společnými rysy. U Hlavního nádraží oba počítaly s překrytím kolejiště a využitím prostoru na takto získané ploše. Výrazné rozdíly obou návrhů však spočívaly v intenzitě využití prostoru a jeho funkční náplni. Zatímco Omicron kladl důraz na intenzivní využití a architektonizující přísně geometrizující formu, Boris Čepka dával větší prostor a podíl řešení zeleně v nové zástavbě, která by propojila dvě parkové plochy – Vrchlického a Riegrovy sady. Podobné řešení bylo uplatněno i u Masarykova nádraží, kde bylo počítáno s překryvem východní části kolejiště a podzemním propojením pěší pasáží mezi ulicemi Na Florenci a Hyberskou. V návrhu Borise Čepka bylo opět počítáno s větším podílem zeleně. K dalšímu, byť zamýšlenému, rozpracování obou soutěžních návrhů již nedošlo.

Během dalších let se začal formovat názor na koncepci nového územního plánu, který vycházel z principu omezení dalšího rozvoje komerčního využití centrální oblasti města, zejména Pražské památkové rezervace. To vyústilo v rozhodnutí nerozšiřovat další zastavitelné plochy v tomto prostoru – od překryvů kolejišť obou nádraží bylo upuštěno.

Nový územní plán definoval plochy, na kterých bude redukována nádražní funkce, a budou umožňovat jiné využití. U hlavního nádraží se jednalo o plochy podél Seifertovy ulice a při Churchillově náměstí, u nádraží Masarykova potom o plochy

podél ulice Na Florenci a o část území při ulici Hyberské. S tím souvisela i předpokládaná přestavba autobusového nádraží Florenc. V současné době je diskutována možnost další redukce drážních ploch na Masarykově nádraží. Jde o výrazné zkrácení kolejiště po úroveň severojižní magistrály, nebo úplné zrušení koncového nádraží a jeho převedení do spodní úrovně nádraží Hlavního. Tato problematika nebyla dosud uzavřena a výběr varianty nebyl ukončen. Tomuto tématu je věnován samostatný příspěvek.

Nádraží Praha-Smíchov

Smíchovské nádraží bylo zprovozněno v roce 1862 v souvislosti s výstavbou Plzeňské tratě. O deset let později byla vybudována Bušehradská dráha s propojením na Smíchov a na železniční most, který propojil smíchovské nádraží s centrální oblastí města. Současně byla do smíchovského nádraží zavedena trať Duchcovská.

Možnosti uspořádání a využití drážních ploch řešila urbanistická studie z roku 1994, která navrhovala zmenšení severní části nádraží a přeměnu na smíšené a obytné území. V prostoru nádraží byla zachována plocha pro překládku zboží, zásobující levobřežní centrální oblast. Tato koncepce byla převzata i do schváleného územního plánu a rozpracována v urbanistické studii Smíchov jih.

V současné době se připravují konkrétní realizační projekty, které jsou popsány v samostatném příspěvku.

V příložené situaci uvolňovaných ploch je šikmou šrafovou znázorněno území uvolněné pro realizovanou trasu městského okruhu.



Obr. 2: Nádraží Praha – Smíchov

Nádraží Praha-Žižkov

Ve dvacátých letech dvacátého století se začala objevovat potřeba nákladového nádraží pro centrum města. Stávající nádraží Malešice a Strašnice byla pro tento účel již příliš vzdálená. Proto byla hledána vhodná poloha pro nádraží nové a nakonec bylo vybráno jako nejvhodnější místo na Žižkově. Výstavba proběhla v letech 1928 – 1936, vlastní budovu navrhli Karel Caivas a Vladimír Weiss. Nákladový obvod nádraží byl následně doplněn o kontejnerové překladiště.

Územní plán předpokládal redukci plošného rozsahu zejména v jeho severní a částečně i jižní části. Funkce nákladového obvodu však byla zachována jako distribuční překladiště pro zásobování pravobřežní centrální oblasti města.

Pro severní část nádraží byl zpracován investorský záměr na výstavbu smíšené zástavby, který vyvolal i změnu umístění trasy a stanice na výhledově navrženém úseku metra D. Záměr se však do současné doby nepodařilo realizovat.

V poslední době se prověřují možnosti úplného zrušení nákladového nádraží Žižkov a komerčního využití celého prostoru. Tato problematika však není zatím uzavřena a na rozhodnutí o osudu tohoto nejmladšího pražského nádraží si budeme muset ještě počkat.



Obr. 3: Nádraží Praha - Žižkov

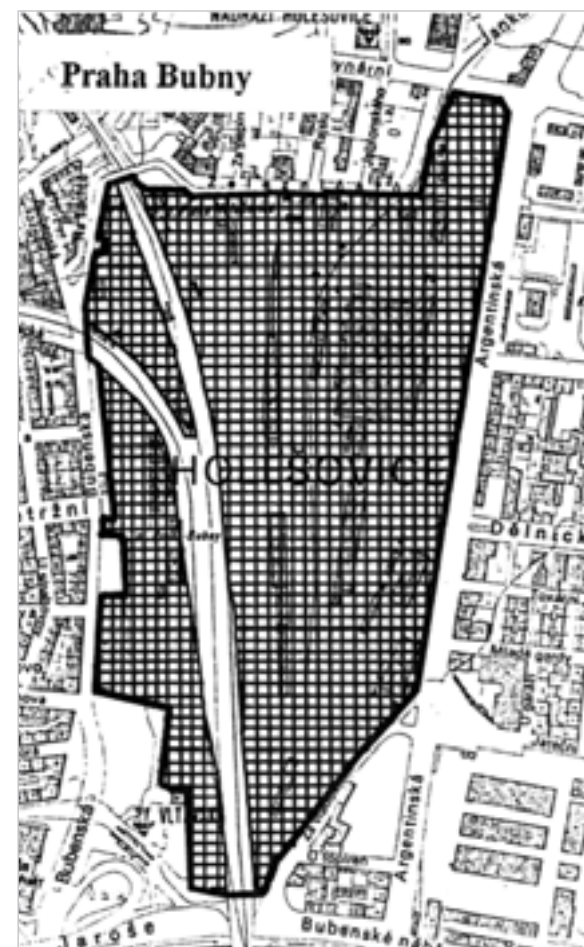
Nádraží Praha-Bubny

Územně největší drážní plochu v centrální oblasti města zaujímá nádraží Praha - Bubny. Nádraží vzniklo v roce 1870 na dráze Praha - Podmokly - Dráždany, která do města vstoupila v roce 1850, kdy byl postaven také Negrelliho viadukt. V průběhu doby byly drážní pozemky rozšířeny o železniční opravy a doprovodné provozy.

Rozsáhlé drážní pozemky lákaly k využití již za první republiky, kdy architekt

Emanuel Hruška navrhoval do tohoto prostoru umístit pražskou City s centrálním výškovým objektem. V druhé polovině 20. století bylo na uspořádání území vypsáno několik soutěží. V roce 1965 zvítězil návrh Jiřího Kadeřábka a Karla Pragera, v roce 1985 návrh kolektivu Jiří Gřegorčík, Jiří Fixel, Zbyněk Pech a Oldřich Prokeš.

Po revoluci v roce 1991 byl uspořádán mezinárodní workshop Praha 1991, jehož výsledky potvrdily rozvojové možnosti v prostoru stávajícího nádraží. Vzápětí nato byla v roce 1992 vypsána další soutěž, ze které vzešel jako nejvyšší oceněný (první cena nebyla udělena) opět návrh kolektivu Jiřího Gřegorčíka. Návrh předpokládal umístění velké severojižní parkové plochy obklopené kompaktní městskou zástav-



Obr. 4: Nádraží Praha - Bubny

bou smíšených funkcí. Z železničních ploch zůstala zachována pouze dvoukolejná zastávka Praha-Bubny navazující z jihu na Negrelliho viadukt a ze severu na obě stávající trati, Kralupskou a Kladenskou. Na základě výsledků soutěže byla rozpracována podrobnější dokumentace, která byla přerušena ve fázi konceptu pro nedořešené otázky dopravní obsluhy. Během složitého prověřování dopravní situace jak z hlediska celoměstských dopravních tahů, tak místní obsluhy stávajících i navrhovaných aktivit prof. Jiří Gřegoriček zemřel a práce na podrobnější dokumentaci byly zastaveny. V posledních letech se situace pro transformaci území ještě zkomplikovala, když velká část objektů v drážním území byla vyhlášena nemovitými kulturními památkami, včetně areálu železničních opraven. Tím byl koncept přestavby území vrácen do svého prvopočátku.

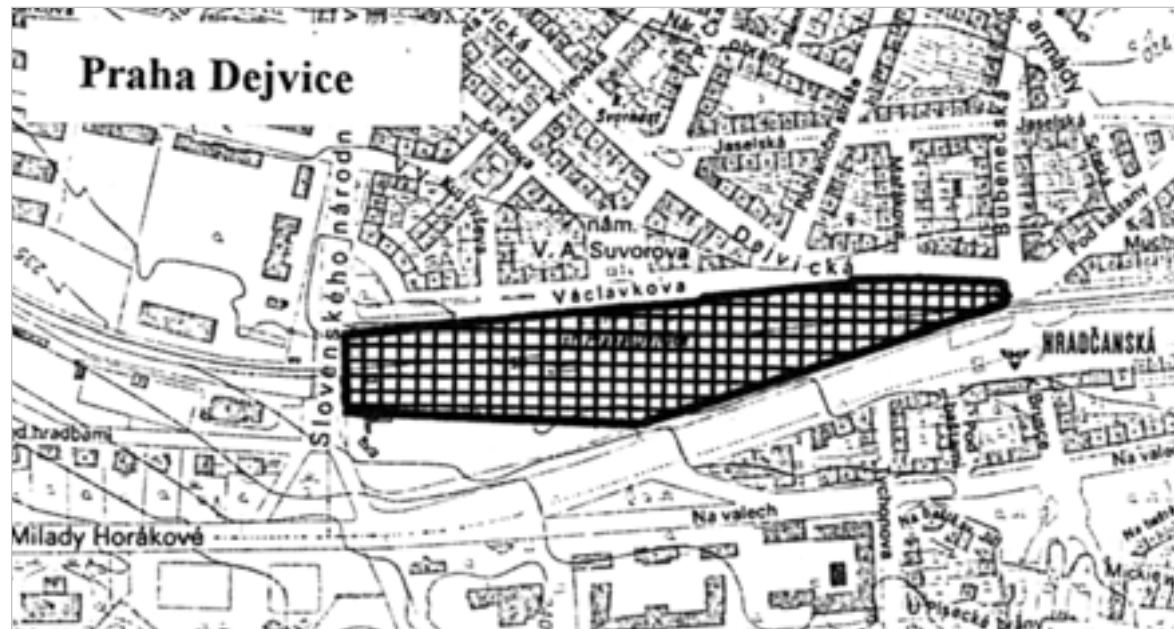
Bez ohledu na tyto komplikace zůstává prostor bubenského nádraží i nadále největší územní rezervou pro rozvoj vnitřního území města – má ambici převzít roli části celoměstského centra s kulturními, správními, společenskými i komerčními funkcemi. Problematika řešení tohoto území je popsána v samostatném příspěvku.

Nádraží Praha-Dejvice

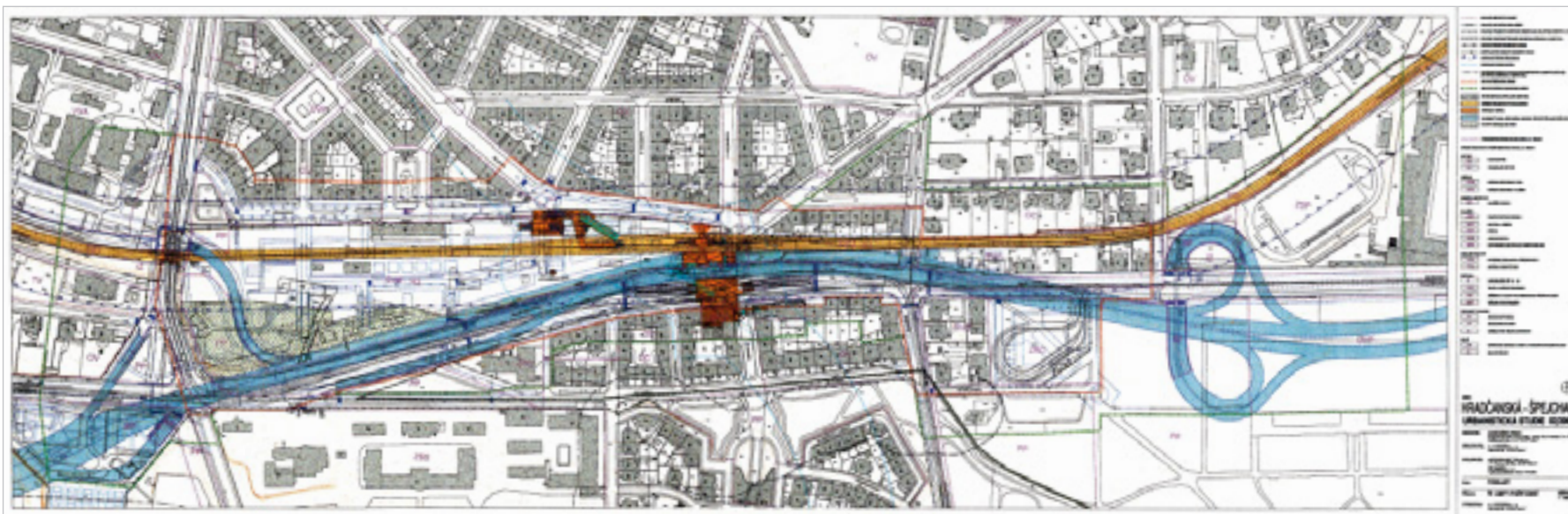
Již v roce 1828 byla zahájena stavba koněspřežné dráhy na trati Praha-Bruska na Křivoklátsko a dále až do Plzně. Konešpřežný provoz ze stanice Praha-Bruska do stanice Kladno-Vejhybka s prodloužením do Lán byl zahájen v roce 1830. V roce 1863 byla koněspřežná dráha ukončena a trať byla přestavěna na jiný rozchod s parním provozem. Byla založena společnost Buštěhradská dráha a zahájen parní provoz na trase Bruska-Vejhybka. V roce 1868 bylo postaveno propojení do Prahy a zahájen provoz Bruska-Bubny. Rozvoj nádraží byl provázen i změnami jeho názvu, až se ustálil jako Praha-Dejvice. Za první republiky sloužilo nádraží i pro cesty prezidenta Beneše.

V souvislosti se založením koncepce základního dopravního systému města (Zákos) bylo počítáno se zrušením železniční stanice Praha-Dejvice a s ukončením Kladenské trati v prostoru nádraží Veleslavín. V trase bývalé trati směrem do Dejvic pak byla vedena tzv. Veleslavínská radiála, která se v prostoru dejvického nádraží napojovala na městský (tehdy vnitřní) okruh. Takto byl

dopravní systém zakotven v územním plánu z roku 1975. Osmdesátá léta přinesla přehodnocení názoru na potřebnost Veleslavínské radiály a z územního plánu 1986 již byla vypuštěna. V prostoru nádraží Dejvice se uvažovalo s ukončením Kladenské trati a přebudováním nádraží na koncové. Po revoluci došlo k radikální změně názoru na využití nejen území nádraží Dejvice, ale i na uspořádání celé Kladenské trati. Objevila se myšlenka propojení Prahy s Kladnem (PraK) příměstskou železnicí, která by napojila kapacitním kolejovým prostředkem i letiště Praha-Ruzyně. V souvislosti s tímto řešením bylo uvažováno se zahlobením železnice v prostoru dejvického nádraží se záměrem využít uvolněné plochy pro zástavbu části dejvického centra, které by přes obchodní ulici Dejvická pokračovalo na Vítězné náměstí, kde by byla umístěna jeho druhá část. Tato myšlenka byla rozpracována do dokumentace pro územní rozhodnutí v koordinaci s dokumentací městského okruhu. Obavy občanů Prahy 6 z modernizace Kladenské trati vyústily v masivní snahu zabránit plánovanému záměru a prosadit propojení letiště Praha-Ruzyně se středem města prodloužením trasy metra A. Technický problém se tak přenesl z roviny od-



Obr. 5: Nádraží Praha – Dejvice



Obr. 6: Hradčanská doprava

borné do roviny politické a stal se předmětem volebního boje v roce 2002. Byla vypracována srovnávací studie a prověřeno možné trasování metra v několika variantách. V současné době je projednávána změna územního plánu na prodloužení trasy metra A, zároveň je však v územním plánu ponechána možnost zatažení železniční dopravy k letišti. Otázka zůstává otevřená. V každém případě se však předpokládá, že jakákoli modernizace dráhy přinese v prostoru dejvického nádraží zapuštění trati do spodní úrovně, což umožní rozvoj čtvrt'ového centra.

Názor na železniční problematiku v centrální oblasti města se neustále vyvíjí. V současné době se vážně uvažuje o zrušení seřadovacího nádraží Praha-Vršovice. Je pravdou, že je v centrální oblasti města mnoho drážních ploch, které zabírají velmi cenné pozemky a přitom nejsou pro provoz dráhy v této oblasti nezbytné. Nedá se to však říci obecně. K této problematice je třeba přistupovat uváženě s jasnou koncepcí drážního provozu a podporou růstu efektivity tohoto druhu ekologické dopravy. Je otázkou, zda opouštění drážních ploch vyvolané komerčními zájmy nepřinese v budoucnu spíše problémy. Trend současného rozvoje železniční dopravy

ve světě spíš nahrává zachování centrálních nádraží a preferenci tohoto druhu dopravy i před dopravou leteckou. Časové ztráty jsou vyváženy právě cílovou stanicí v centru města, bez dalšího nutného transferu ze vzdálených letišť.

Při zvážení všech okolností a dopadů připravovaných řešení se člověk neubrání pocitu, zda se České dráhy nechovají spíše jako developer, než jako provozovatel důležitého dopravního systému.

Použité zdroje:

Podkladové materiály a studie z archivu ÚRM Praha.

ROLE DRÁŽNÍCH PLOCH V ORGANISMU MĚSTA / František Novotný

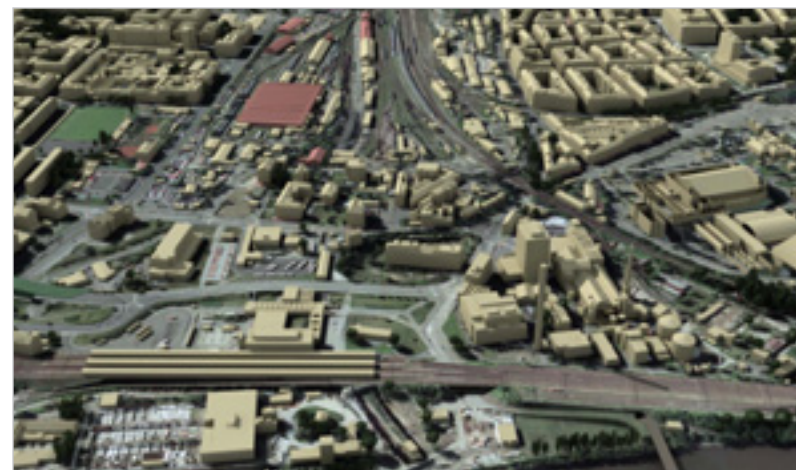
Holešovice Bubny – Zátory

územní studie 08/2007

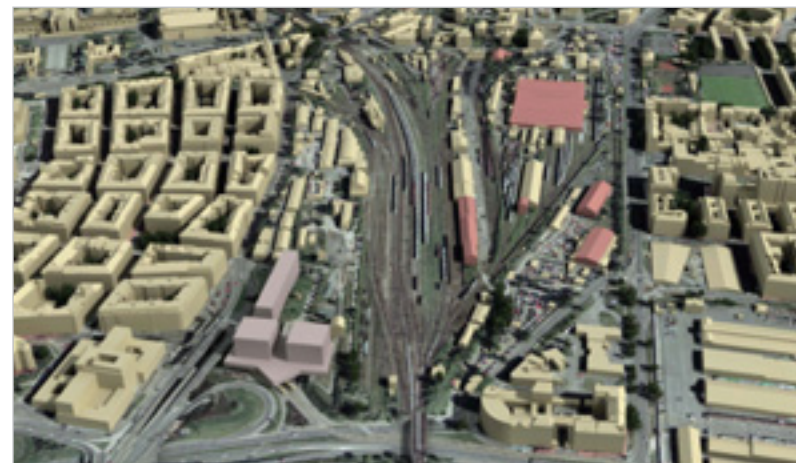
Území Bubny – Zátory leží ve středu Holešovic v Praze 7, v centru vltavského holešovického meandru, v jedinečné geografické a sídelní poloze. Rozkládá se mezi řekou Vltavou jižně od Bubenského nábřeží a severně od Holešovického nábřeží. Západně je kontakt na výstaviště a Stromovku, jižně je území v optickém kontaktu se zelení ostrova Štvanice, severně s Trojou a Pelc-Tyrolkou. Řešené území svou transformační plochou více než 90 ha tvoří v podstatné části drážních ploch bariéru pevně zformované zástavby Letné a vlastních Holešovic. Území má přímou vazbu na významné městské dopravní trasy silniční, železniční i MHD a je součástí tzv. vnitřního města v sousedství jeho historického jádra - Pražské památkové rezervace.



Ortofoto stav



Stav sever



Stav jih



Stav z roku 1860



Stav z roku 1910

Do poloviny 19. stol. byla oblast holešovického meandru téměř neurbanizována, území pravidelně zaplavované neregulovaným tokem Vltavy bylo využíváno zemědělsky. Pouze na severu byla historická obec Holešovice (nyní prostor Wolf Prefa a nádraží Holešovice) a na jihu rybářská osada Bubny (nyní předmostí Hlávčova mostu).

Vstup železnice na levý břeh Vltavy Negrelliho viaduktem v roce 1850 a realizace Pražsko-dráždánské a Buštěhradské dráhy spoluiniciovaly rozvoj průmyslu a postupně novou převážně blokovou urbanizací území mimo drážních ploch Bubny. Zde byla v roce 1870 postavena opravna a výrobní železničních vozů. Již před 1. světovou válkou byla snaha omezit rozsah ploch extenzivně sloužících železnici (cca 40 ha).

Regulační plán Velké Prahy a okolí z roku 1931 však tyto plochy železnici ještě potvrdil.



Regulační plán Velké Prahy 1931



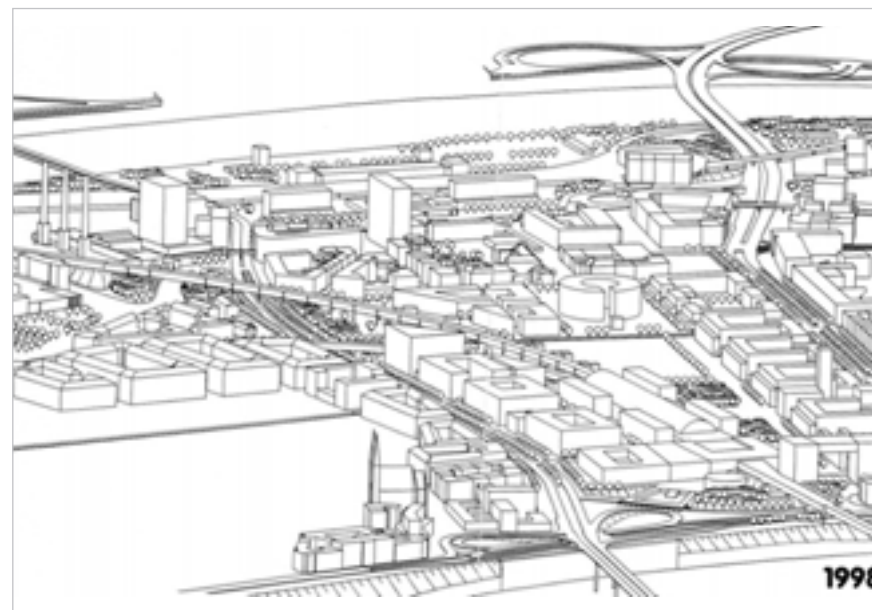
Směrný územní plán hl. m. Prahy 1953, 1976

Po roce 1945 již veškeré celoměstské dokumenty předpokládaly funkční využití odpovídající významu místa jako významné rozvojové oblasti centra Prahy. Zajímavé je, že směrné územní plány předpokládaly vymístění obou tratí (Kralupské i Kladenské z předmětného území).

S tím však souvisely i podstatné celoměstské dopravní vstupy - II. SJM, metro a výstavba nového nádraží Holešovice, které svým dílčím nebo neuváženým řešením zásadně ovlivnily současný stav území. Prostup městského okruhu územím koncem osmdesátých let tehdy vyvolal řadu protestů.

Území bylo opakovaně ověřováno pracovními workshopy, studijními pracemi a urbanistickými soutěžemi (1985, 1992). Prostor byl součástí řešení Generelu Vltavy (1994 ateliér FNA).

Autoři nejvýše oceněného návrhu ze soutěže (1992) zahájili v roce 1993 práce na územně plánovacím podkladu podstatné části předmětného území. Koncept urbanistické studie Holešovice Bubny-Zátory byl zpracován v roce 1998 (zpracovatel Ing. arch. J. Gřegořčík, CSc.). V roce 1999 byl projednán a vyhodnocen, a to bez dořešení problematiky dopravy, zejména železniční.



Urbanistická studie Holešovice Bubny - Zátory, 1998



Urbanistická studie Holešovice Bubny – Zátory, 1998



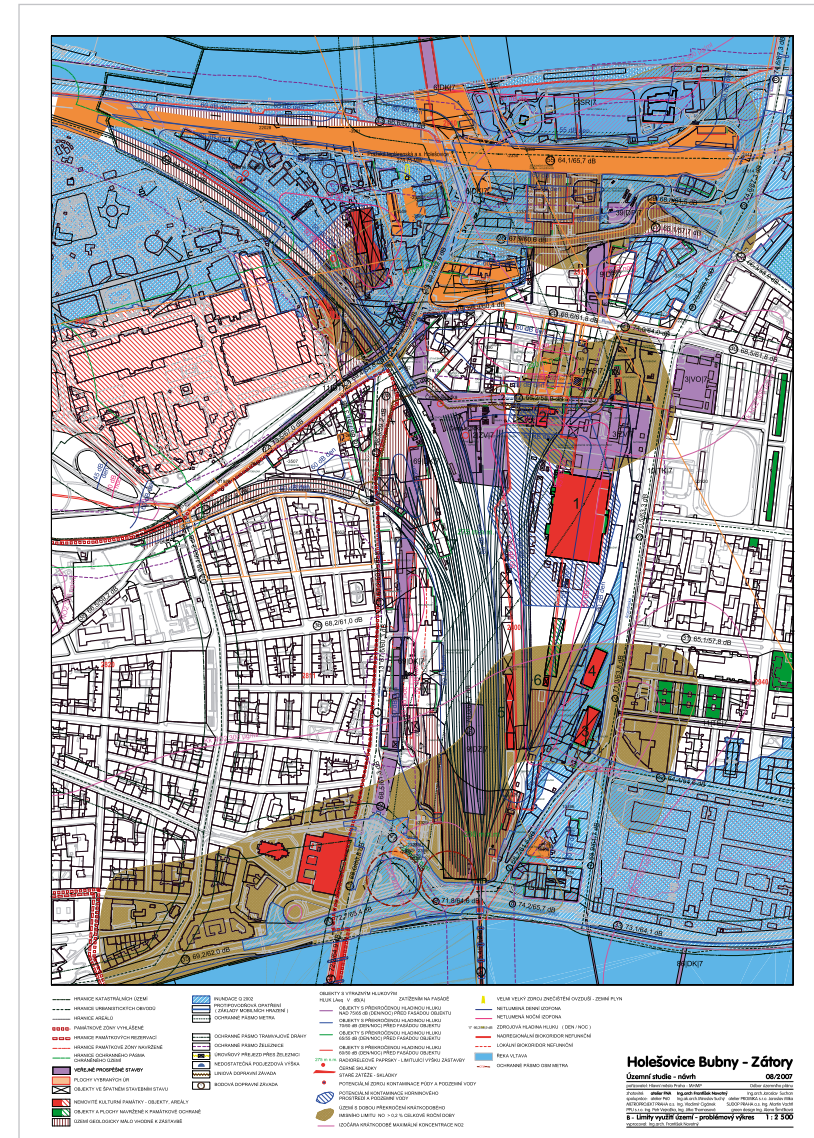
Územní plán hl. m. Prahy – stávající stav

Dle platného ÚPn hl. m. Prahy je rozvoj v této oblasti orientován na funkce rozšířeného městského jádra a území je ve své ploše vymezeno jako velké rozvojové území, kde stabilizace funkčních ploch je podmíněna zpracováním a projednáním podrobné urbanistické studie.

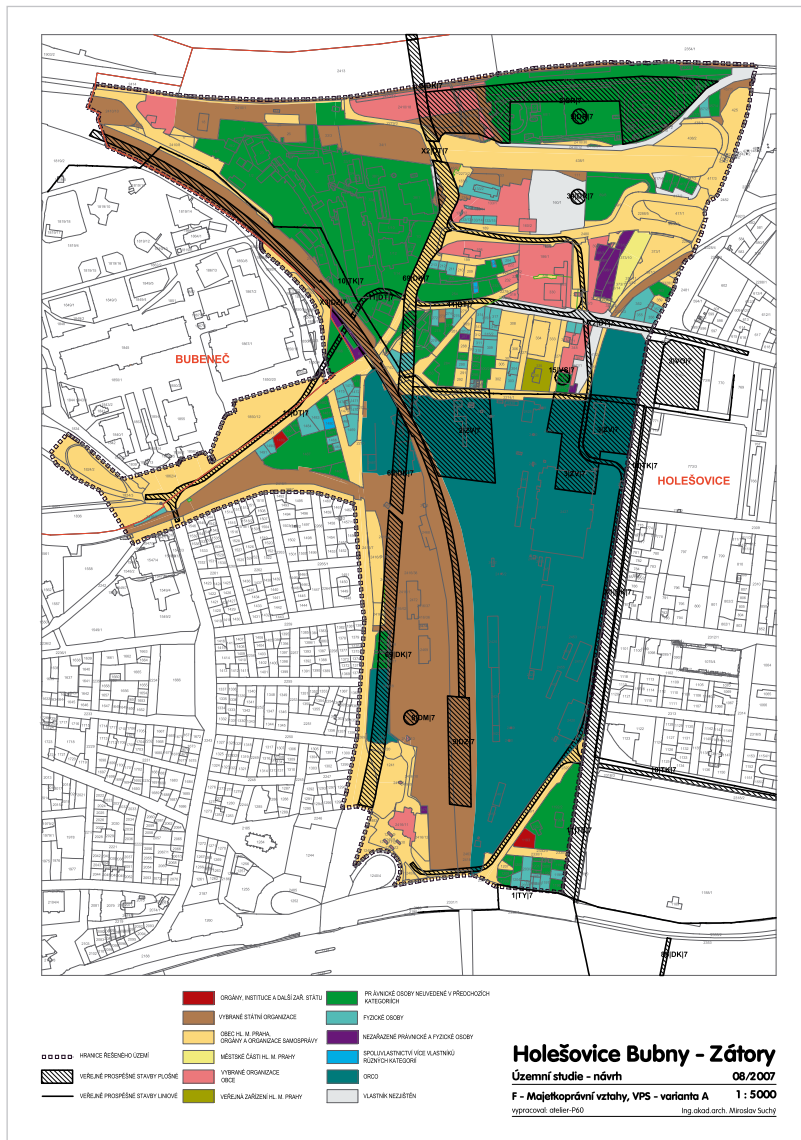
Návrh řešení

Podstatnými limity nového využití území jsou ÚSES, VPS, ochranná pásma, inundace, hlukové a exhalační zatížení území. Dále v současné době zasahuje do řešeného území významným způsobem rozsah vyhlášených kulturních památek. Zohledňováno je hledisko historické identity území (především objekty dle rozhodnutí MKČR z 1.9.2004).

Struktura vlastnických vztahů byla v podstatné míře korigována v oblasti bubenského nádraží vstupem nového vlastníka pozemků ORCO (původně drážní pozemky SŽDC).



Problémový výkres



Majetkoprávní vztahy

Hlavní zásady řešení

Návrh je zpracován ve dvou variantách:

Varianta A - podrobněji rozpracovává platný územní plán s promítnutím stávajících kulturních památek v území.

Varianta B – promítá podrobněji návrh změn ÚPn hl. m. Prahy bez uplatnění kulturních památek v oblasti bubenského nádraží. To se týká korekce funkčního, plošného a prostorového řešení a jeho provozního zajištění.

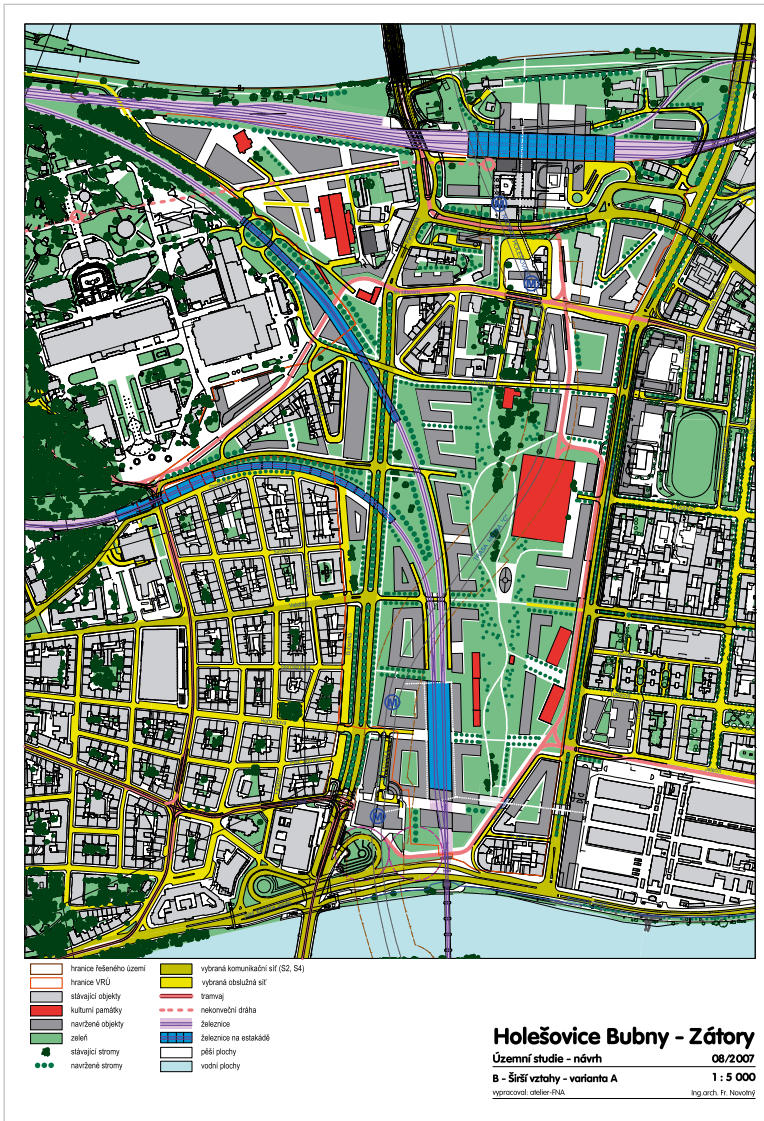
Hlavní odlišnosti v organizaci území jsou ve variantě B

- korekce rozsahu zastavitelných ploch,
- vymezení ploch pro dominantu území,
- výrazné úpravy územního průmětu komunikační sítě:
 - ulice Argentinská – max. omezení dopravy 1+1 pruhy, jižní úsek přeložen do stopy ul. Za viaduktem,
 - ulice Nová Bubenská uložena v tunelové stopě (800 m),
 - posílení dopravní kapacity v kombinaci s povrchovou obslužnou sítí a s uplatněním ochrany území před negativními vlivy dopravy,
 - posílení liniových propustů zelených ploch územím.

Obě varianty respektují poslední stav přípravy napojení letiště Ruzyně rychlodrahou ve stopě Kladenské trati z prostoru nádraží Bubny a předpokládají obdobnou výškovou úpravu v návazné části Kralupské trati.

Funkční využití území je definováno pro obě varianty podrobnějším rozpracováním hierarchie ÚP HMP:

- kódem funkční plochy,
- kódem míry využití území,
- koeficientem podlažních ploch - KPP.



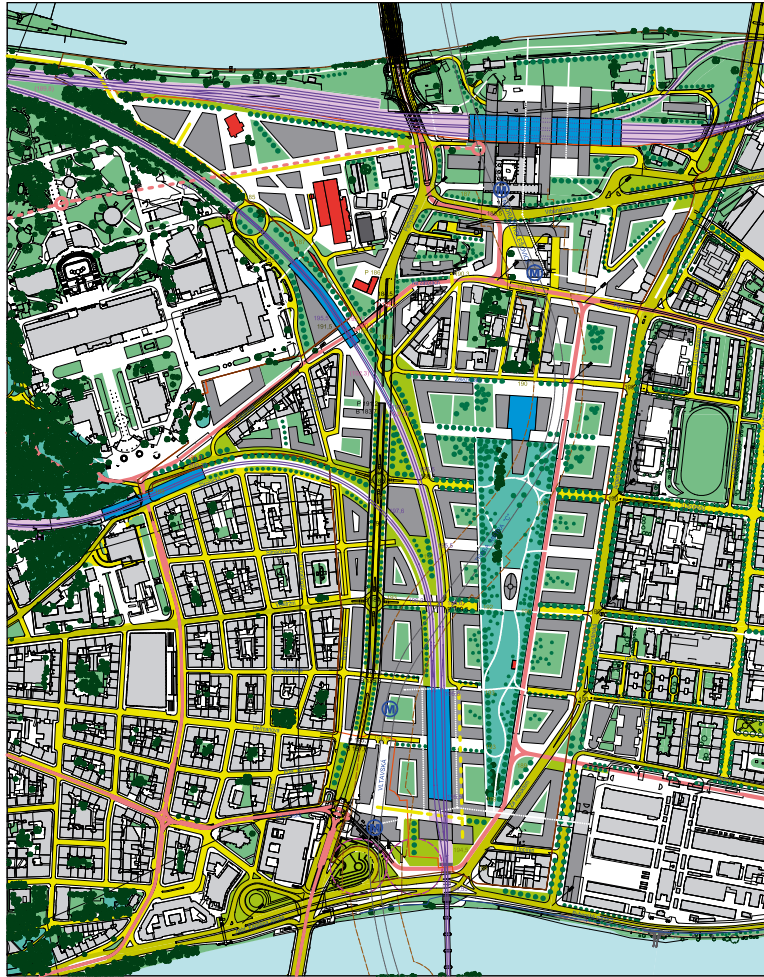
Návrh – situace (varianta A)



Návrh – pohled jih (varianta A)



Návrh – pohled sever (varianta A)



- | | | | | | | | | | |
|-----------|-----|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| linie MHD | MHD | zelená zóna (ZP 50) | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD |
| linie MHD | MHD | zelená zóna (ZP 50) | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD |
| linie MHD | MHD | zelená zóna (ZP 50) | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD |
| linie MHD | MHD | zelená zóna (ZP 50) | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD | MHD |

Holešovice Bubny - Zátory
Územní studie - návrh
06.2007
1:2 500

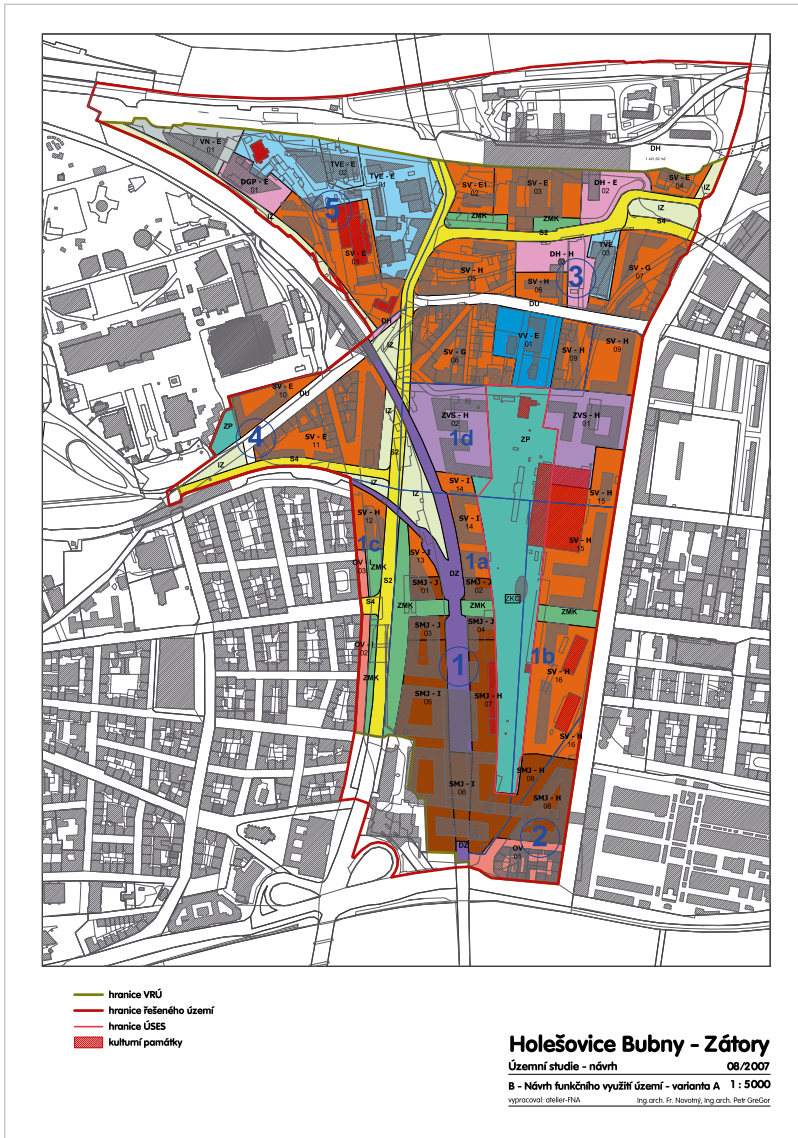
Návrh – situace (varianta B)



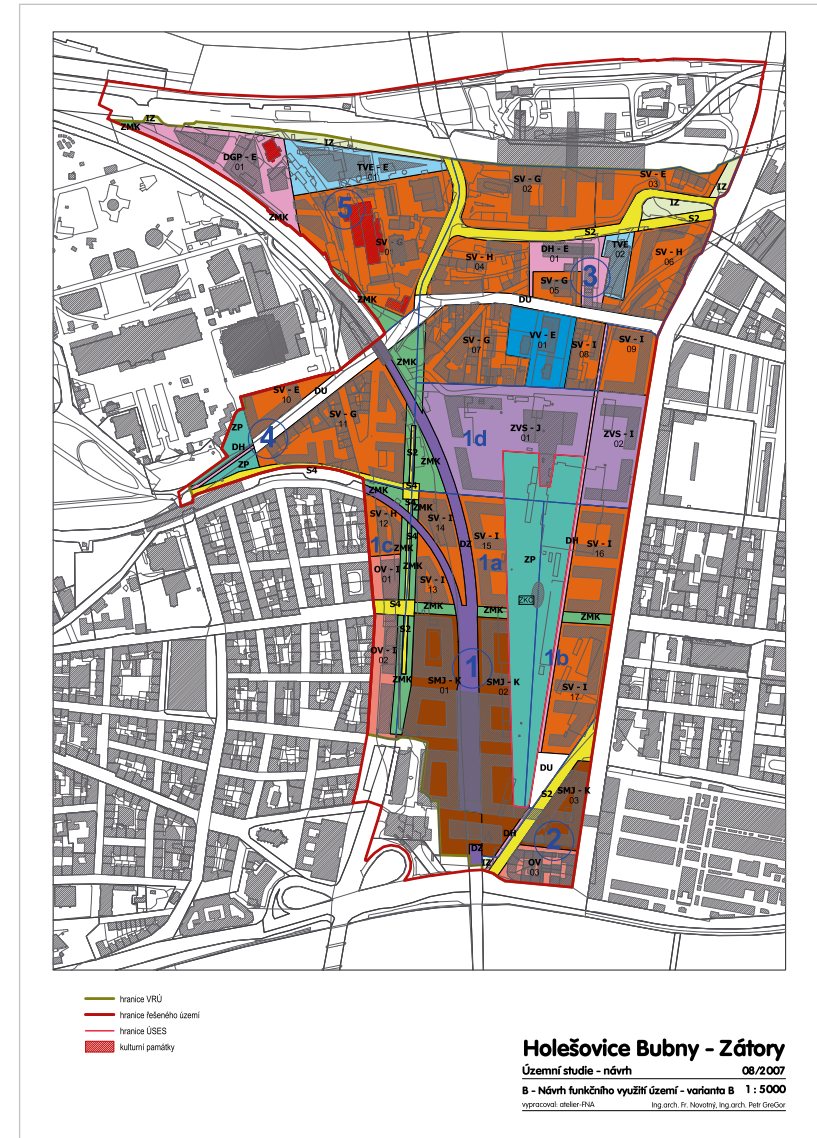
Návrh – pohled jih (varianta B)



Návrh – pohled sever (varianta B)



Návrh funkčního využití území – varianta A



Návrh funkčního využití území – varianta B

Z těchto údajů jsou zpracovány bilance včetně ploch HPP, které byly ověřeny digitálním modelem:

Celková plocha řešeného území		91,54 ha		
z toho	plocha 1 – Bubny nádraží	30,40 ha		
Varianta A	zastavitelná plocha celkem	50,05 ha	HPP –	906 870 m ²
	zastavitelná plocha 1	20,24 ha	HPP –	470 388 m ²
Varianta B	zastavitelná plocha celkem	52,54 ha	HPP –	1 140 076 m ²
	zastavitelná plocha 1	22,50 ha	HPP –	618 701 m ²

Plošná regulace diferencuje:

- území nezastavitelné, území zastavitelné, území v hranicích zástavby - plochy k zástavbě,
- objekty stabilizované, objekty památkově chráněné,
- stavební čára - pevnou linií, hranici zástavby - limitní linií.

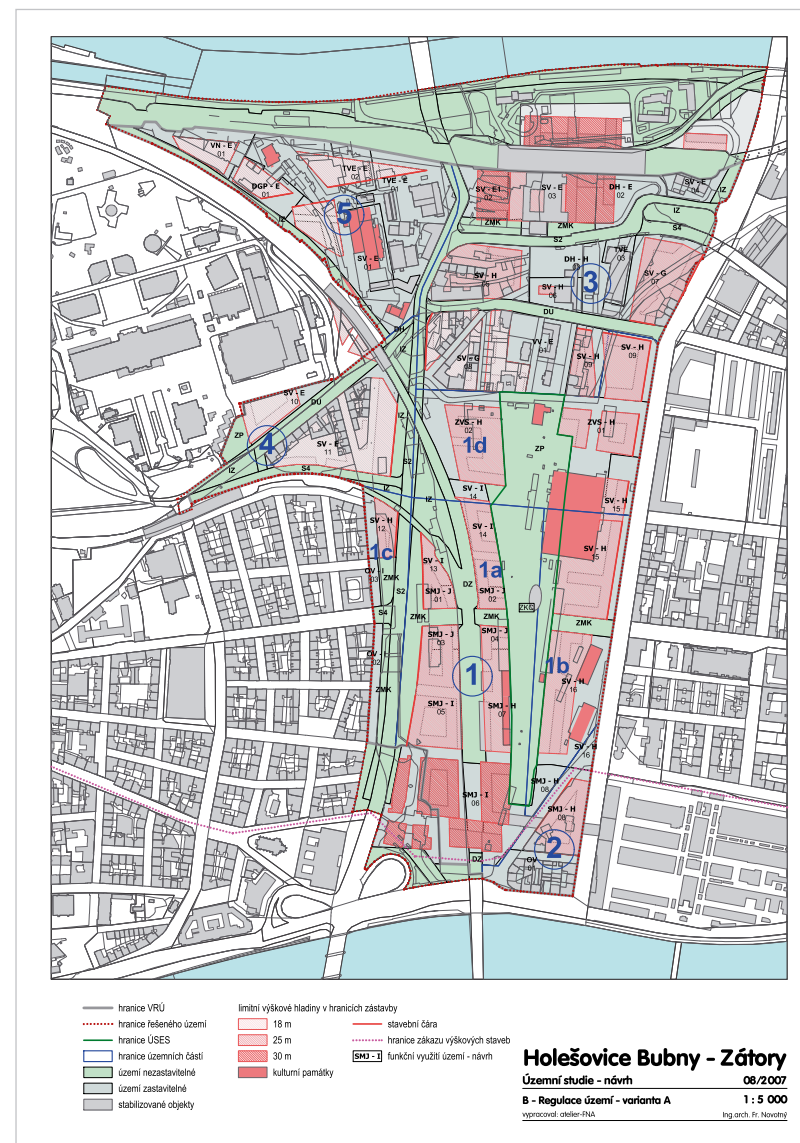
Prostorová regulace

Pro obě varianty jsou zpracovány přehledné výkresy 1: 5 000, kde jsou zastavitelným plochám přiřazeny limity výškových hladin nad parterem v úrovních 18 m, 25 m a 30 m.

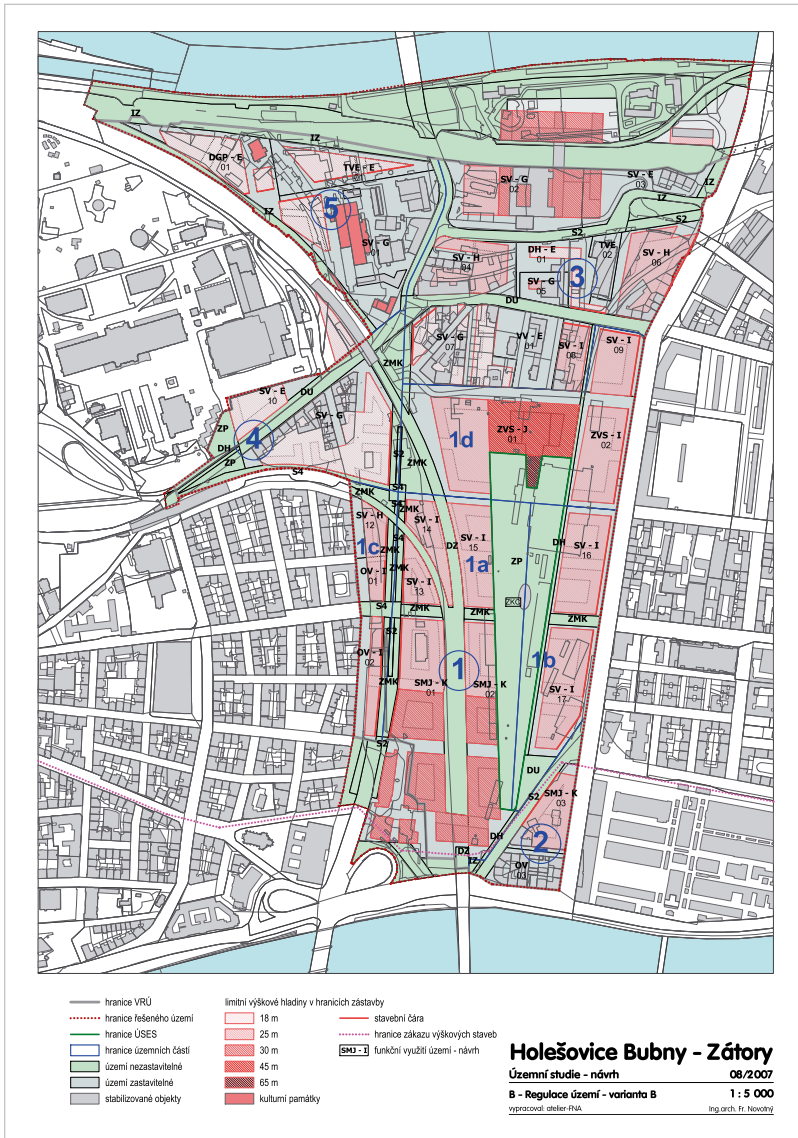
Pro variantu B jsou dále vymezeny plochy pro umístění dominant v limitu výškových hladin analogicky v úrovních 45 m a 65 m.

V širších řezech územím jsou uvedeny stávající i navrhované prostorové akcenty včetně celoměstských limitních stop.

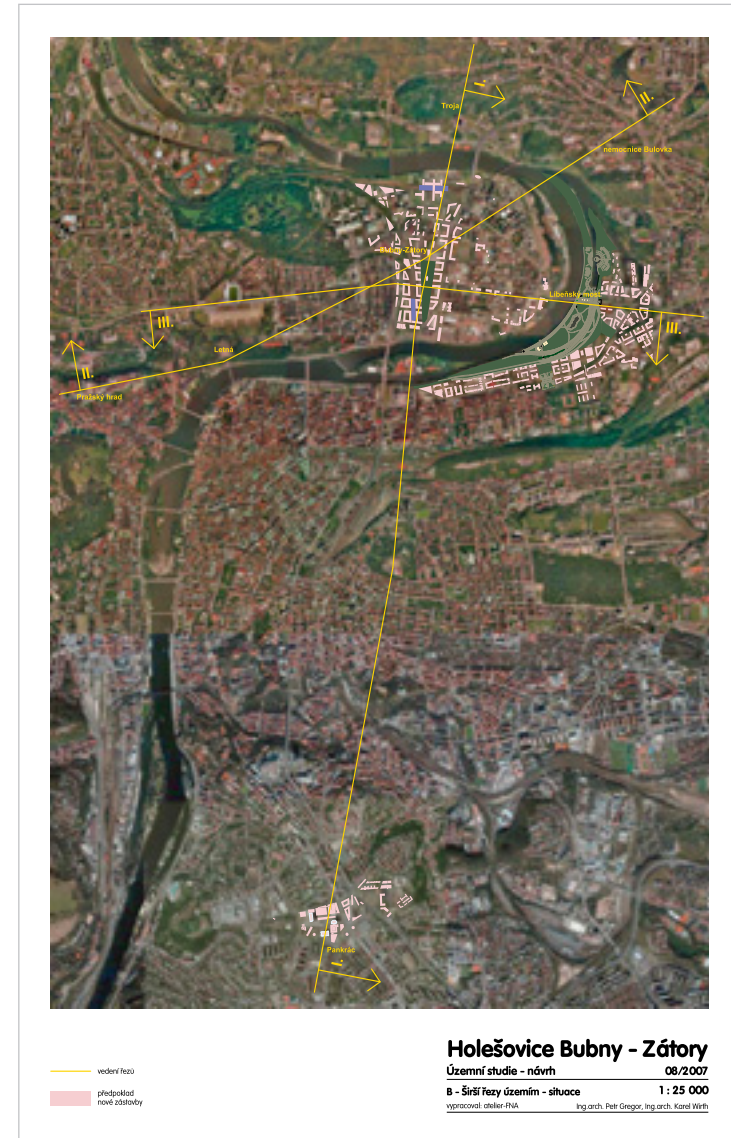
Navržená prostorová regulace doplňuje ÚP HMP stanovenou hranici zákazu výškových staveb vedenou v řešeném území ulicemi Jateční, dále po hranici řešeného území směrem k PPR. Tato hranice sleduje především zájem nenarušit dálkové pohledy od Pražského hradu a dodržovat v území vyrovnanou hladinu zástavby. Smyslem je ochrana území ve vazbě na Pražskou památkovou rezervaci.



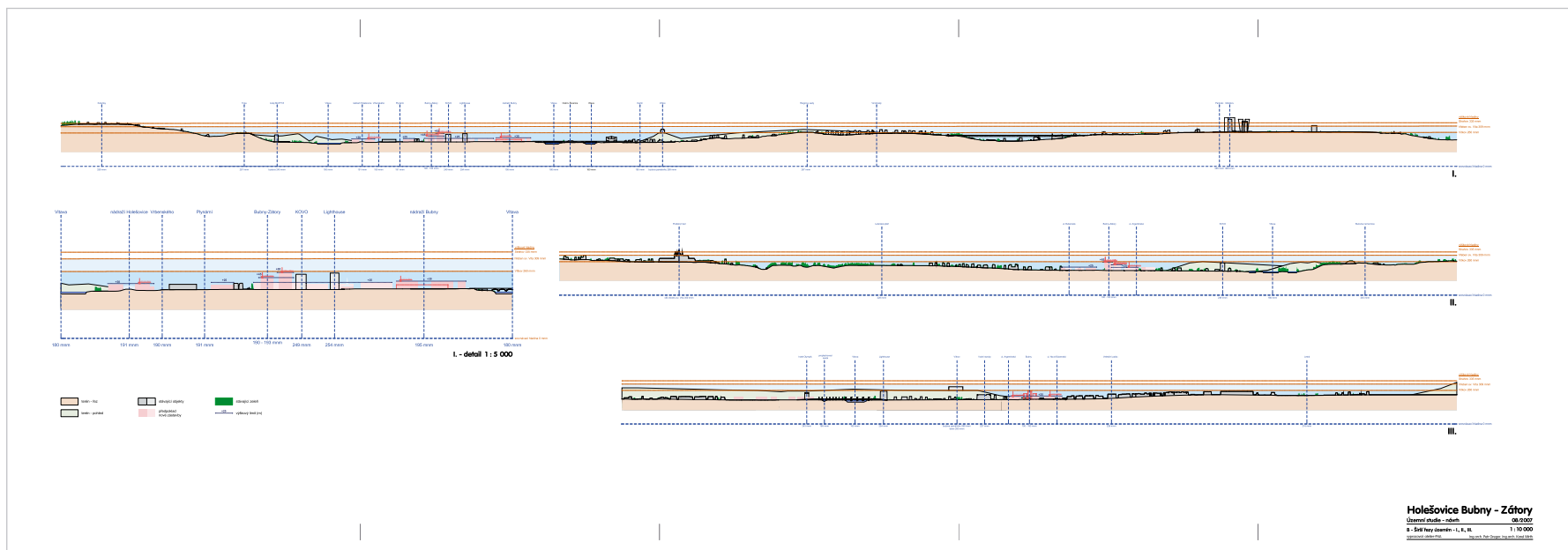
Regulace území – varianta A



Regulace území – varianta B



Širší řezy územím – situace



Širší řezy územím

Doprava

Návrh plně respektuje stav přípravy napojení letiště Ruzyně rychlodráhou ve stopě Kladenské trati do nádraží Bubny a předpokládá i úpravu v návazné části Kralupské trati.

Návrh řešení komunikační soustavy podává na odpovídající úrovni technicko-provozního řešení dle požadavků indukovaných dopravních intenzit nabídku odpovídající dopravní kapacity. Interpretace tras je volena k posílení úrovně životního prostředí přilehlého území. Ucelená koncepce nového pohledu je zahrnuta ve variantě B.

Jsou vytvořeny předpoklady k zásadnímu omezení dopravy v prostoru ul. Argentinské a korekce její stopy do ul. Za Viaduktem vytváří bezbariérový přístup k Pražské tržnici.

Posílení zátěže Nové Bubenské v tunelové stopě v korigované poloze potvrzuje její význam a tomu odpovídající nutné finanční prostředky pro realizaci. Stopa svým

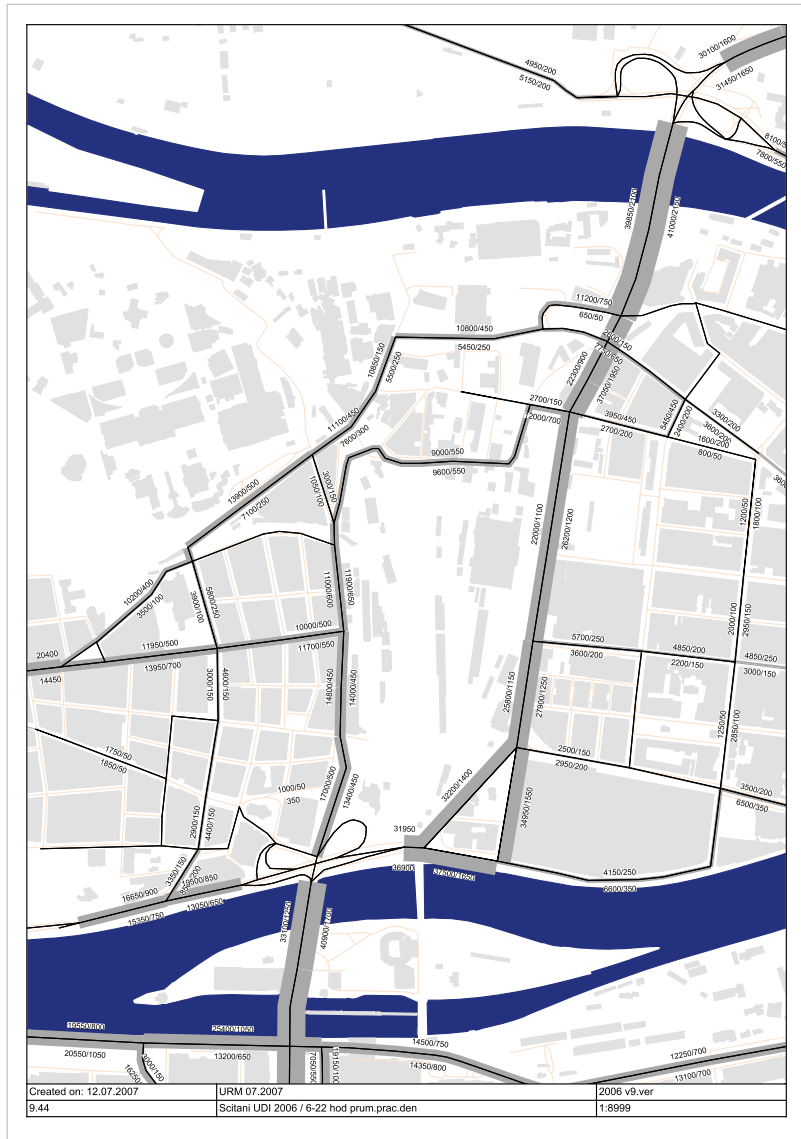
portálem navazuje v ul. Partyzánské na stavbu městského okruhu vazbou na nový Trojský most.

Stabilizování výsledných variant A a B předcházelo zpracování souboru ověřovacích variant rozvoje řešeného území, kde byly váženy především technické a provozní možnosti úprav lokálně limitujících faktorů železnice.

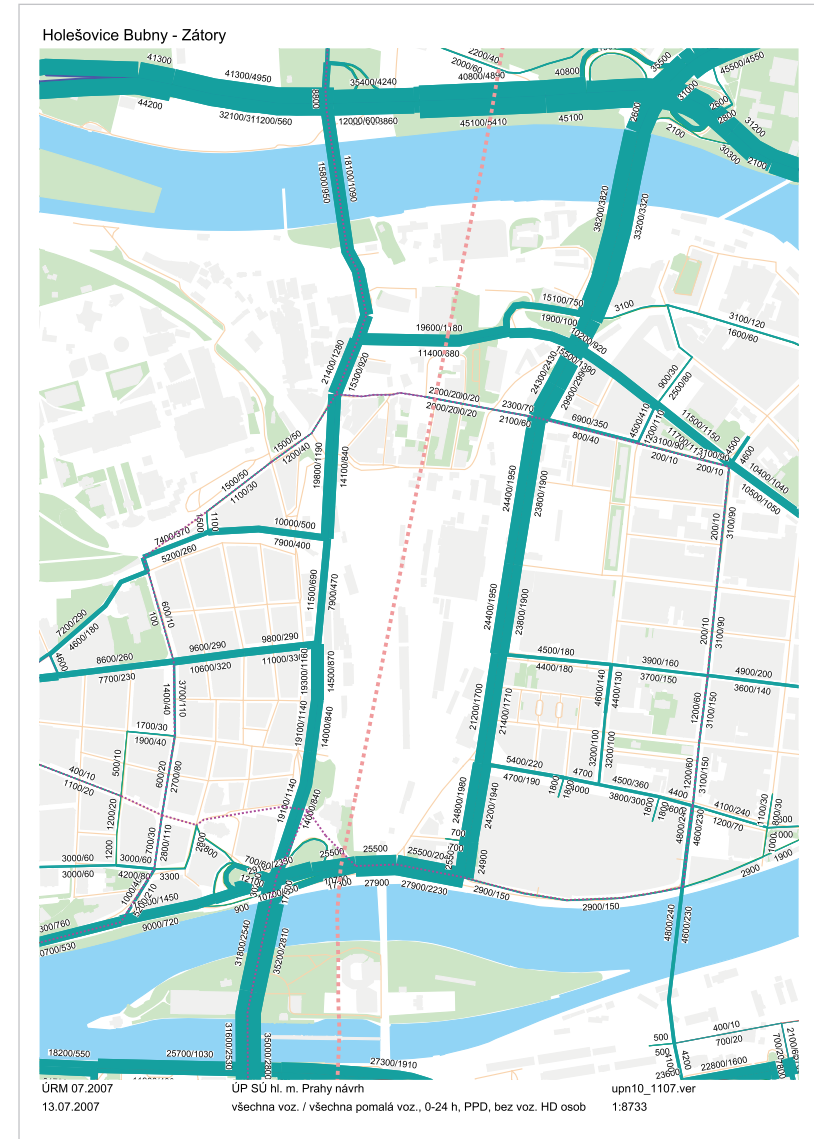
Ověřovány byly:

- výškové průběhy úseku Kralupské tratě se zahloubením nivelety pod ul. Bubenskou.
- vymístění Kladenské tratě z rámce řešeného území.

Dle technického průkazu spojení žst. Praha Holešovice s letištěm Praha Ruzyně (SUDOP Praha 12/2005) bylo promítnuto řešení C s uvolněním drážních ploch v úseku Veleslavin - Bubny. Nová stopa je vedena tunelově přes Dejvice s přechodovým nadzemním úsekem Stromovkou na násep Kralupské trati.



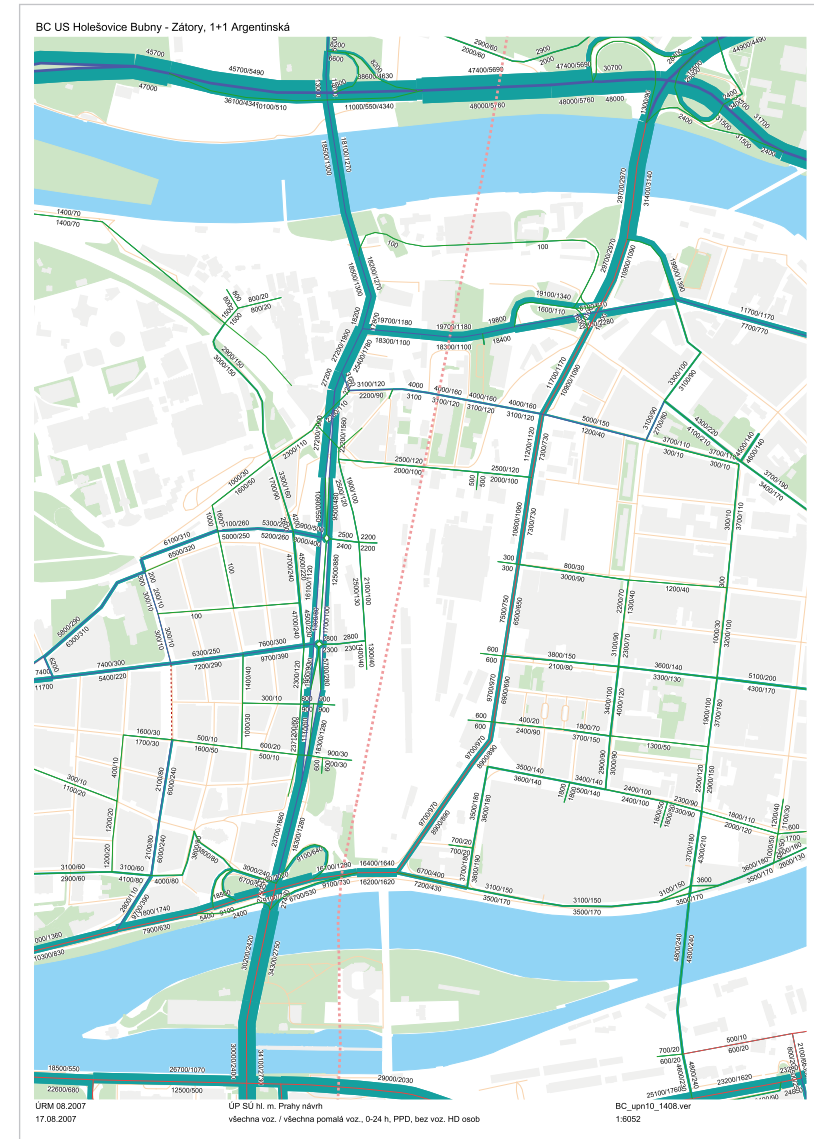
Doprava 1



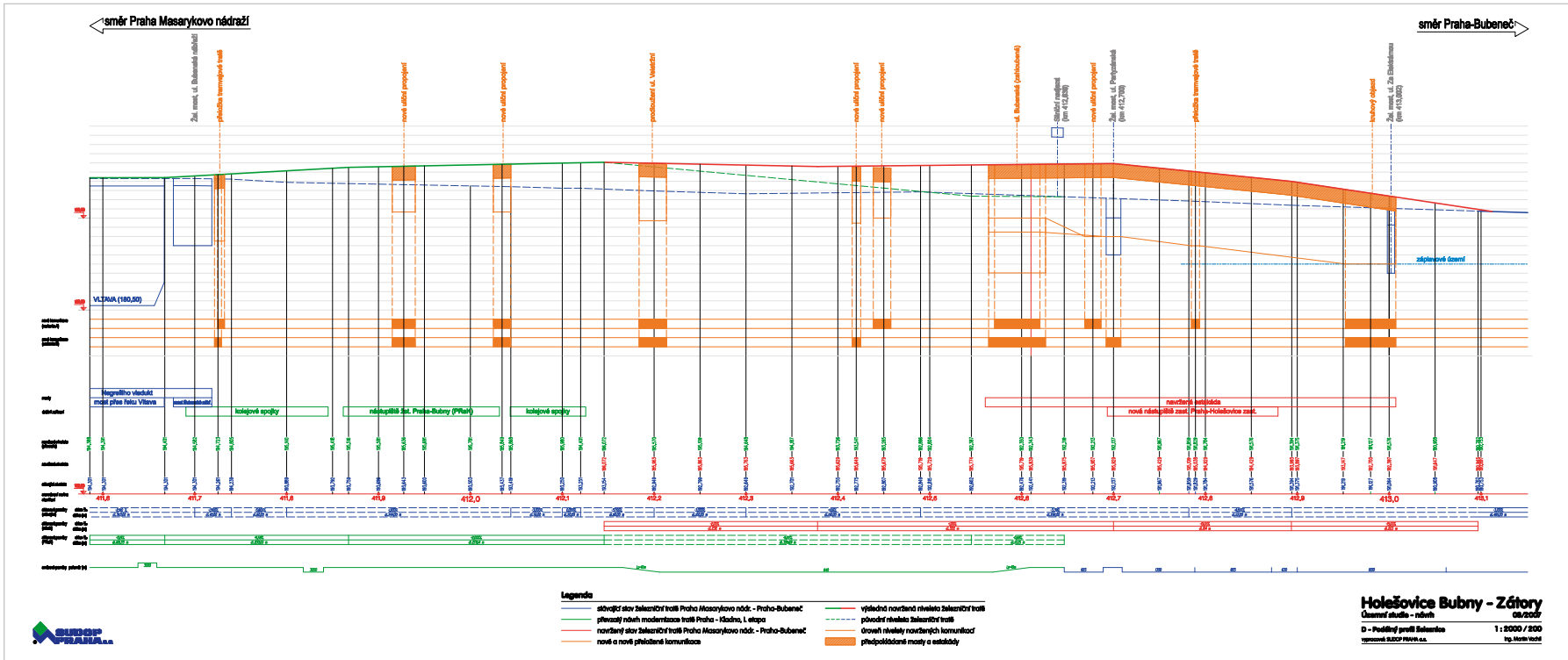
Doprava 2



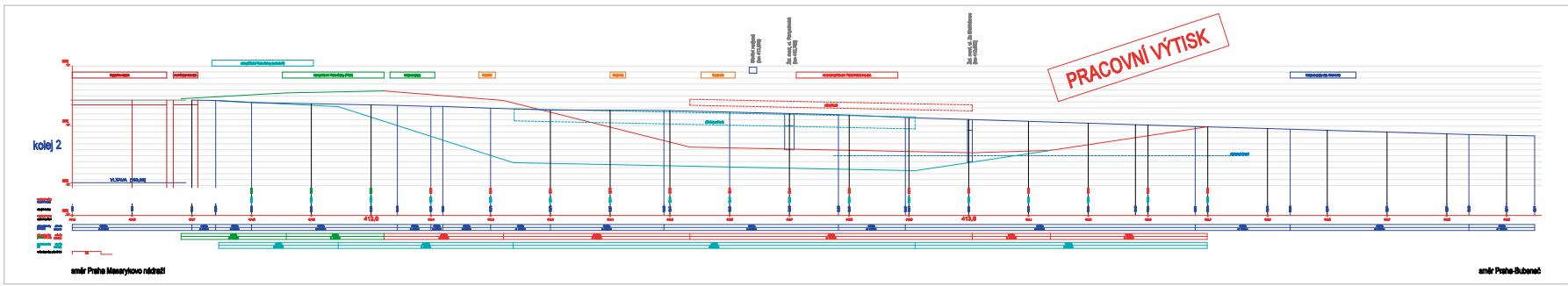
Doprava 3



Doprava 4



Doprava 5



Podélný řez Kralupské trati – pracovní

Hlavním tématem varianty C bylo uplatnění námětů ve prospěch uvolnění území od bariér drážních těles a tím i scelení aktivních ploch území pro prostupnost a aktivizaci zcela nového využití.

Vzhledem k podrobnému rozpracování přípravy stavby rychlodráhy ve stávající stopě Kladenské tratě bylo od varianty C upuštěno.

Závěry a předpoklad dalšího postupu

Lze konstatovat, že i nadále platí výjimečný rozvojový potenciál lokality tak, jak předpokládá ÚP HMP z hlediska celoměstské jádrové oblasti. Návrhová část zohledňuje nové skutečnosti, které nebyly v plné míře zatím uplatněny, a to ve variantě B především posílení využitelnosti území pro prostorový akcent v ploše 1- nádraží Bubny. Navýšení míry využití území oproti předpokladům ÚP HMP o 12,5 % je dle výsledků práce maximem, které by přes snahy nového vlastníka nemělo být překročeno.

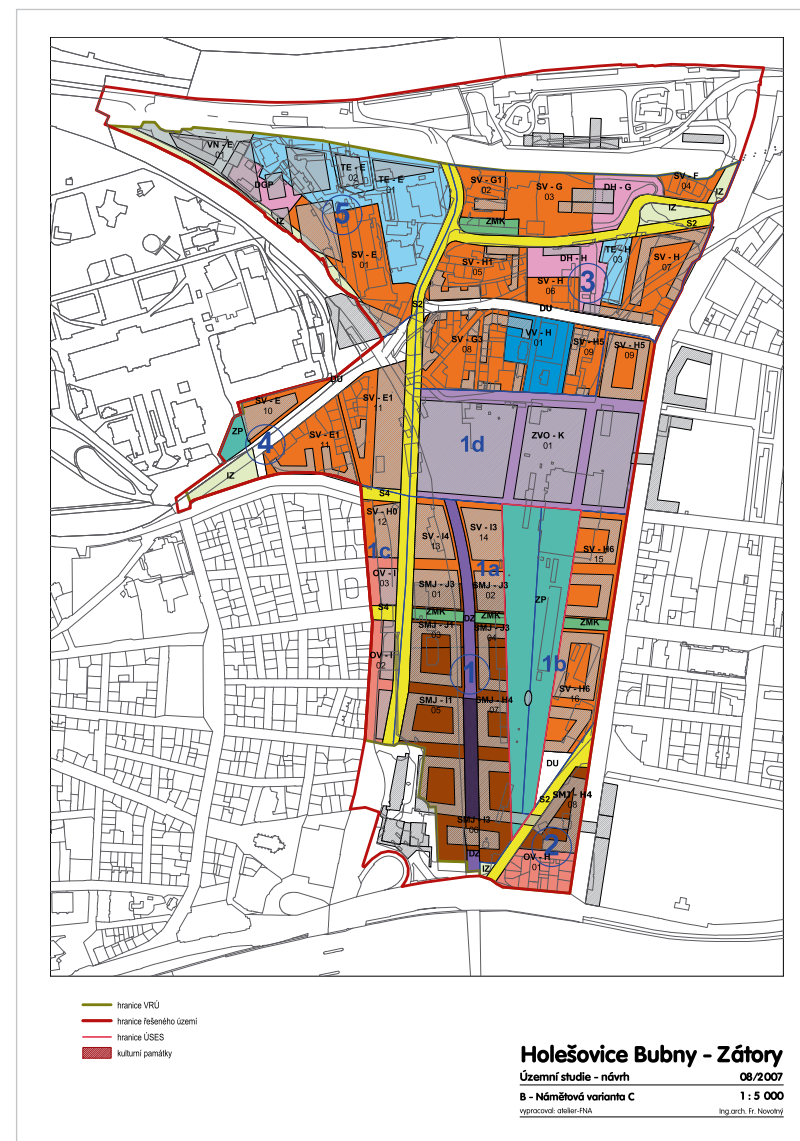
Výškový limit byl podrobně ověřován především z širšího celoměstského hlediska a výškový akcent by neměl překročit hladinu Vítkova (260 m n. m. tj. 65 m nad stávajícím parterem).

Pro další postup je tedy podstatné potvrdit nebo omezit rozsah památkové ochrany, která je v plném rozsahu respektována ve variantě A.

Vhodné je korigovat rozsah ploch ÚSES při potvrzení nezastupitelné role centrální parkové plochy.

V této poloze se nabízí možnost lokalizace významné celoměstské nebo celostátní stavby, např. nyní mediálně vděčné Národní knihovny zatím předpokládané na Letné.

Klidová parková plocha přímo v nové centrální oblasti Prahy je perfektně dopravně obsloužena IAD i MHD včetně přímé regionální dostupnosti. Lokalizací takto významné stavby by mohla být potvrzena vazba na rozsáhlé funkční plochy vyhrazené pro vysoké školy v tomto území.



Námětová varianta C

ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA–SMÍCHOV / Alena Hořejší

Na území hl. m. Prahy se v současné době nalézá celý soubor rozsáhlých železničních území včetně nádraží, která obsahují nevyužívané a neudržované plochy. Územní plán hl. m. Prahy dlouhodobě uvažuje s jejich využitím pro výstavbu a doplnění přilehlých čtvrtí. Jsou to především Masarykovo nádraží, nákladové nádraží Žižkov, nádraží Smíchov, území bývalého seřadovacího nádraží Vršovice a transformační území Holešovice – Bubny – Zátory. Nádraží Smíchov je nyní po dlouhých letech hledání ve stadiu pokročilých a reálných příprav přestavby a využití zbývajících ploch pro transformaci území.

ŽELEZNIČNÍ UZEL PRAHA (ŽUP)

Všechna uvedená nádraží jsou zahrnuta do Železničního uzlu Praha (ŽUP), který je významnou součástí železniční sítě České republiky a z hlediska mezistátní dopravy i železniční sítě evropské. Leží v průsečíku nejvýhodnějších železničních tras spojujících Českou republiku se Slovenskem, Polskem, Německem a Rakouskem. Do Železničního uzlu Praha je zaústěno 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistrál na základě dohod AGC (Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních magistrálách) a AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech). Do železničního uzlu Praha budou ve výhledu zaústěny vysokorychlostní tratě od severu (směr hranice ČR/SRN – Drážďany), východu (směr Brno – hranice ČR) a západu (směr Plzeň – hranice ČR/SRN).

Podle Politiky územního rozvoje České republiky (2006) zasahuje na území hl. m. Prahy koridor vysokorychlostní dopravy **VR 1** (Dresden –) hranice ČR - Praha - Brno - hranice ČR (- Vídeň/Bratislava), (Nürnberg –) hranice ČR – Plzeň – Praha a koridor konvenční železniční dopravy **C-E 40a** (Nürnberg –) hranice ČR – Cheb – Plzeň – Praha (dále je již součástí I. tranzitního železničního koridoru). Na území Prahy jde o trať č.171 Beroun – Praha.

Územím hl. m. Prahy procházejí železniční koridory evropského významu – tranzitní železniční koridory:

- I. koridor: SRN/Berlín – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Rakousko/Vídeň,

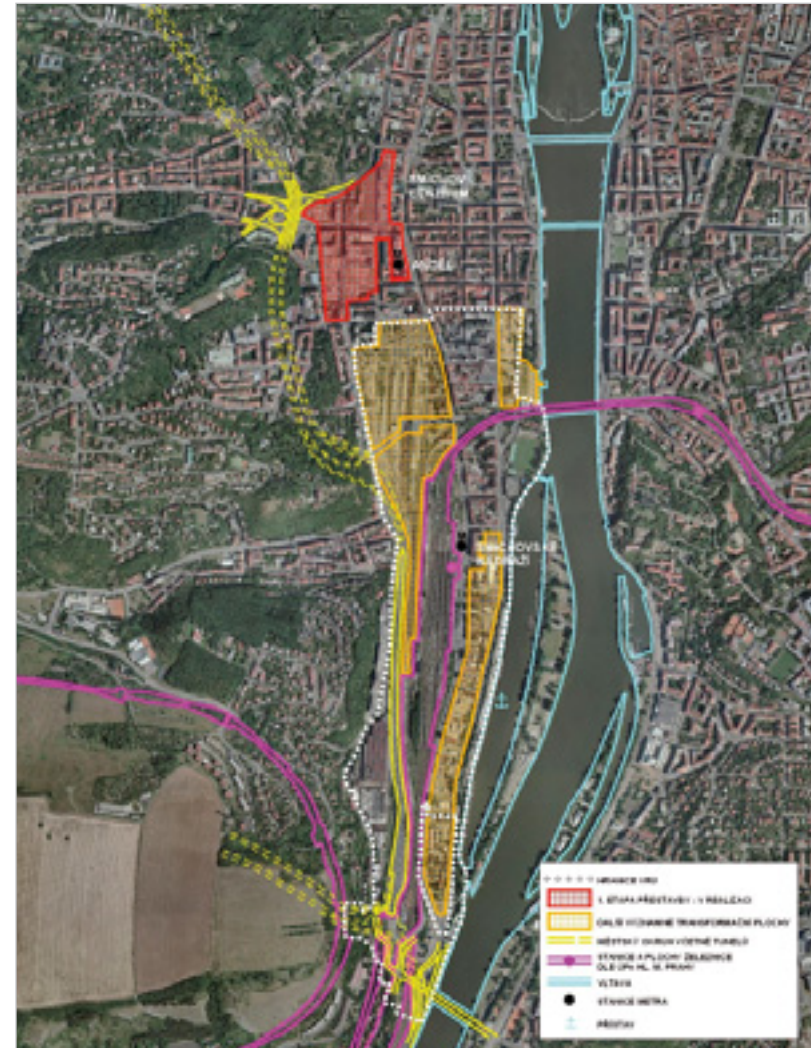


Schéma rozvojových lokalit

- III. koridor: SRN/Norimberk (Domažlice – SRN/Mnichov) – Cheb – Plzeň – Praha – dále v trase I. koridoru do České Třebové – Olomouc – Ostrava – Polsko/Slovensko,
- IV. koridor: SRN – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – České Velenice – Rakousko/Linec (Horní Dvořiště – Rakousko/Vídeň).

Uvedené koridory jsou navrženy v souladu s územním plánem hl. m. Prahy. Pouze v případě III. tranzitního koridoru se nově navrhuje využití první etapy vysokorychlostní tratě (VRT) v úseku Praha – Beroun v trase odlišné od územního plánu hl. m. Prahy, ale v souladu s územním plánem VÚC Pražského regionu. V první etapě realizace má být tento koridor provozován jako nové spojení Praha – Beroun s tím, že stávající trať č. 171 mezi těmito dvěma městy bude využita pro linky příměstské a městské železniční dopravy. Samostatný koridor vysokorychlostní tratě Praha – Plzeň – hranice ČR (–Nürnberg), vedený mezi Berounem a hl. m. Prahou v tunelu, je zaústěn u Hlubočep jižně od žst. Praha – Smíchov do koridoru železniční trati Praha – Beroun. Na území hl. m. Prahy mezi železničními stanicemi Praha-Smíchov a Praha-hlavní nádraží bude využívat společný železniční koridor.

Pro IV. koridor se navrhuje nová trať Praha – Benešov, jejíž trasa není dosud stabilizována a zčásti se liší od trasy obsažené v územním plánu hl. m. Prahy.

Podle Politiky územního rozvoje ČR se Železničního uzlu Praha týká také problematika kombinované dopravy - veřejná logistická centra (VLC), to znamená založení multimodálního způsobu zásobování města na úrovni veřejných logistických center (VLC) a na úrovni center city-logistiky (CLC) jako jedné z možností jak napomoci snížení intenzity silniční nákladní dopravy na území města. City-logistika je koordinovaný systém zaměřený na konsolidaci zásilek pro příslušnou oblast města. Jejím cílem je optimalizace dopravní obsluhy ve městě, která spočívá především v provázanosti různých dodávek od většího počtu dodavatelů určených pro jednoho příjemce v konsolidaci do jedné zásilky a v optimálním způsobu přepravy této zásilky.

Na území hl. m. Prahy není dořešena koncepce veřejných logistických center. Terminály veřejných logistických center (VLC) a center city-logistiky (CLC) nejsou v návrhovém horizontu ani ve výhledu územního plánu přímo obsaženy, ale některé kategorie funkčních ploch umožňují případné umístění těchto funkcí. V návrhu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy odevzdaném v listopadu 2007 je uveden jako



Výřez z Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy – funkční využití ploch

jeden z úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci požadavek prověřit na území města možnosti umístění terminálů city-logistiky ve vazbě na železnici a kapacitní komunikace města, např. v oblasti Smíchova a Malešic.

Výhledové řešení Železničního uzlu Praha předpokládá modernizaci (optimalizaci) železničních tratí, která zajistí podmínky pro rozvoj železniční dopravy na území hl. m. Prahy, její vyšší atraktivitu a konkurenceschopnost vůči automobilové dopravě. Rozvoj železniční dopravy je spojen s její větší integrací do systému veřejné

dopravy na území města. K tomuto celoměstsky důležitému záměru má přispět i zkapacitnění železniční dopravy mezi centrální oblastí města a Smíchovským nádražím, tj. propojení mezi železničními stanicemi Praha-hlavní nádraží/Masarykovo nádraží a Smíchovské nádraží. Současná kapacita železniční trati propojující žst. Praha-Smíchov a žst. Praha-hlavní nádraží, vedené Nuselským údolím a přes železniční most, nevyhovuje výhledovým nárokům železniční dopravy. Nedostatečná kapacita se projevuje zejména u železničního mostu, jehož výhledová podoba se zřetelem na nové dopravní nároky a možností území, především Na Výtoni, není dosud uspokojivě vyřešena.

V současné době se prověřují možnosti výhledového řešení této trati a především železničního mostu poté, co byl zapsán mezi nemovité kulturní památky. Nezávisle na tomto řešení se ověřuje možnost nového propojení mezi železničními stanicemi Praha-hlavní nádraží/Masarykovo nádraží a Praha-Smíchov mimo koridor v Nuselském údolí, které by podstatným způsobem zkapacitnilo a zatraktivnilo železniční dopravu do centra města.

NÁDRAŽÍ SMÍCHOV

Smíchovské nádraží má velice výhodnou polohu na levém břehu Vltavy. Přestože bylo původně založené na okraji samostatného pražského průmyslového předměstí, nalézá se dnes v centrální části města v blízkosti Pražské památkové rezervace. Plocha nádraží je téměř z poloviny obklopená vyhlášenou městskou památkovou zónou Smíchov. Severní okraj nádražních ploch dosahuje až k centru u Anděla, které vzniklo mezi křižovatkami ulic Plzeňská – Nádražní a Plzeňská – Radlická přestavbou původních průmyslových areálů ČKD Tatra a ČKD Kopřivnice. Byla tak realizována první část ambiciózního projektu městské části Praha 5 na proměnu původní, poněkud zanedbané a stagnující průmyslové čtvrti na úspěšnou část hlavního města. Za architektonický symbol této transformace je možné považovat objekt „Zlatý anděl“ postavený podle projektu francouzského architekta Jeana Nouvela, přestože většina obyvatel zná spíše nákupní centrum Nový Smíchov.

Nádraží Smíchov má protáhlý tvar, který je předurčen přírodními a prostorovými podmínkami. Západní okraj je vymezen zelenými svahy, na jejichž úbočí vede trasa Městského okruhu. Východní okraj určuje historická urbanizační osa (ulice Nádražní) směřující na sever přes Malou Stranu až k Pražskému hradu. Na jihu



Nádraží Smíchov – pohled od severu

(šikmá letecká fotografie, archiv URM)

dosahuje plocha nádraží až ke Zlíchovu a k budoucí křižovatce Městského okruhu s Radlickou radiálou. Do železniční stanice Smíchov je v současné době zaústěná železniční trať č. 171 Beroun – Praha, trať č. 173 Praha – Rudná – Beroun a trať číslo 122 Praha – Hostivice – Rudná. Výhledově sem má být přivedena vysokorychlostní trať Praha – Plzeň – hranice ČR (Norimberk).

Celá jižní část Smíchova v údolní nivě Vltavy, kde se nalézá i nádraží, má dobré napojení na většinu dopravních systémů. Z nadřazeného komunikačního systému je to Městský okruh vedoucí od tunelů Mrázovka přes ulici Dobříšskou a Zlíchovský tunel na ulici Strakonickou, která je prodloužením Chuchelské radiály. Na Městský okruh se v bezprostřední blízkosti nádraží napojují komunikace v trasách historických cest směřujících na západ, tj. ulice Plzeňská a Radlická. Pro předpokládané rozvojové plochy v severní části nádraží je poměrně nevýhodná poněkud vzdálená poloha stávajících mostů přes Vltavu, tj. mostu Jiráskova, Palackého a Barrandov-

ského. Propojení s pravým břehem Vltavy by měla zlepšit výstavba nových mostů Výtoňského pod Vyšehradem a Dvoreckého v úrovni Zlíchova.

Páteří hromadné dopravy je trasa B metra se stanicemi Smíchovské nádraží a Anděl. Na přepravě osob se výrazně podílejí tramvajové linky vedené ulicemi Nádražní a Radlickou a autobusová doprava městská i příměstská směřovaná k autobusovému nádraží Na Knížecí a Smíchovské nádraží. Zajímavá, především z hlediska možného rekreačního využití, je blízká poloha říčního přístavu Smíchov, který je od hlavního řečiště Vltavy oddělen Císařskou loukou.

HISTORIE

Železniční stanice Smíchov je druhým nejstarším nádražím v Praze po dnešním Masarykově nádraží (pokud neuvažujeme Lánskou koněspřežnou dráhu). Provoz Českou západní dráhou, důležitou strategickou spojnicí mezi Prahou, Plzní a Bavorskem, byl zahájen v roce 1862. V letech 1872–73 byla vybudována Pražsko-duckovská dráha vedoucí Dalejským a Prokopským údolím a druhá trať Buštěhradské dráhy v Praze z Hostivice na Smíchov s „Pražským Semmeringem“ a samostatným nádražím. Obě smíchovská nádraží byla formálně sloučena roku 1921.

V roce 1873 proběhla výstavba tzv. Pražské spojovací dráhy (Smíchov – Hrabovka) s železničním mostem, trasou Nuselským údolím a Vinohradským tunelem. Smíchovské nádraží se stalo průjezdným a vlaky osobní dopravy mohly zajíždět do centra Prahy na nádraží dráhy císaře Františka Josefa (hlavní osobní nádraží).

Ve 30. letech 20. století se uskutečnila elektrifikace trati Smíchov – Wilsonovo nádraží kvůli zamořování Vinohradského tunelu dýmem, ale pouze části bývalé Západní dráhy. Roku 1952 byla otevřena nová výpravní budova osobního nádraží, postavená podle návrhu architektů Zázvorky a Žáka a rekonstruováno kolejiště. V roce 1985 byla pro veřejnost otevřena stanice metra trasy B - Smíchovské nádraží.

V polovině 90. let 20. stol. byla zahájena výstavba Městského okruhu, se kterou souvisel zábor železniční plochy pod ulicemi Radlickou a Křížovou (tak zanikl prostor bývalé buštěhradské výtopny), bylo posunuto zhlaví nákladového obvodu a byly provedeny další úpravy.

BUDOUCNOST NÁDRAŽÍ

O přestavbě smíchovského nádraží spojené s uvolněním ploch ležících severně od prodloužené osy železničního mostu pro dostavbu městské čtvrti se uvažuje od 70. let minulého století. Podmínkou uvolnění zbytkových ploch je vyřešení budoucí podoby a provozu nádraží.

V současné době pro investora, tj. pro Správu železniční dopravní cesty – Stavební správu Praha, zpracovává SUDOP Praha a.s. přípravnou dokumentaci Optimalizace traťového úseku Praha Hlavní nádraží – Praha Smíchov. Součástí této dokumentace je ověření výhledového rozsahu smíchovského nádraží, které by mělo obsahovat 4 nástupiště a 10 kolejí. Při tomto řešení dochází ke zrušení společného nádraží (Praha Smíchov – severní nástupiště) a přivedení Jinonické trati na nové 4. nástupiště. Součástí kolejového řešení je výhledový návrh možného napojení nového nákladového obvodu v moderní podobě, tj. městského distribučního centra jako součásti City-logistiky. Návrh přestavby ruší v plném rozsahu stávající nákladový obvod. V souvislosti s připravovaným Novým spojením Praha – Beroun je navrženo zaústění čtyř kolejí do jižního zhlaví nádraží. Optimalizace sledovaného traťového úseku zahrnuje řešení železničního mostu přes Vltavu. V první etapě je sledováno dvoukolejné napojení a uspořádání mostu, výhledově se plánuje tříkolejné řešení. V této souvislosti SUDOP Praha, a.s. ověřuje tříkolejné uspořádání železničního mostu při zachování podmínek jeho památkové ochrany. Útvar rozvoje hl. m. Prahy současně pořizuje ověřovací studii Výtoňského mostu, jejímž úkolem je prověřit možnost vedení železničního a komunikačního propojení v místě stávajícího železničního mostu při respektování jeho památkové ochrany.

Na základě předchozích ověření budoucího uspořádání nádraží Smíchov byl vypracován oddělovací plán, který vymezil výhledový rozsah nádraží a uvolnil plochy pro novou výstavbu a celkovou transformaci území.

ÚZEMNÍ PLÁN A ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLADY

V dosud platném územním plánu hl. m. Prahy je jižní část Smíchova včetně železniční stanice součástí velkého rozvojového území (VRÚ), pro které platí stavební uzávěra do doby zpracování podrobnější územně plánovací dokumentace. Uvnitř tohoto VRÚ je však již vymezený zmenšený rozsah nádraží a stanoveno budoucí

funkční využití na plochách, které České dráhy jako vlastník pozemků uvolní pro výstavbu města. Jsou zde vymezena obytná a smíšená území, plocha centrálního parku a plocha veřejného vybavení určená pro školské zařízení. Ve funkční ploše tratí a zařízení železniční dopravy je zahrnuta poměrně rozsáhlá územní rezerva pro původně uvažovaný nákladní terminál. Mezi západním okrajem ploch železnice a ulicí Dobříšskou je navržen dopravní terminál zahrnující nové kapacitní autobusové nádraží a parkoviště systému P+R. Menší plochy pro autobusové nádraží a parkoviště P+R jsou vymezeny před odbavovací halou železniční stanice. Autobusové nádraží Na Knížecí má být redukováno na plochu pro nezbytné linky městské hromadné dopravy.

Územní plán hl. m. Prahy ve své směrné části stanovuje prostorovou regulaci a míru využití území, která by měla odpovídat navazující stávající blokové zástavbě v památkové zóně. Celé území jižní části Smíchova se nalézá v území se zákazem výškových staveb, které bylo v územním plánu vymezeno pro ochranu hodnot Pražské památkové rezervace.

Nová etapa zkoumání, ověřování a plánování využití a rehabilitace údolní části Smíchova byla zahájena v roce 1990, kdy se na variantních studiích budoucí podoby Smíchova podílely autorské týmy DA STUDIO, NOUVEL-CATTANI, Útvar hlavního architekta hl. m. Prahy a VHE a PÚDIS s dopravní studií. Urbanistická studie Smíchov - jih, kterou pro Útvar rozvoje hl. m. Prahy zpracovala architektonická kancelář VHE, spol. s.r.o. ve spolupráci s inženýrským ateliérem PPU – Baptie s.r.o. a s dopravními specialisty z PÚDISu a.s. v roce 2001 – 2003, navázala na celkovou urbanistickou studii Smíchova z roku 1994, jejíž výsledky byly zahrnuty do návrhu dosud platného územního plánu hl. m. Prahy, a která byla podkladem pro transformaci území u Anděla, tj. pro první realizovanou etapu přestavby Smíchova.

Porovnáme-li celkovou plochu této první etapy (9,5 ha) s dalšími rezervami v jižní části Smíchova, je patrné, že rozsáhlá přestavba tohoto území teprve přijde. Podle



Urbanistická studie Smíchov – jih, funkční využití ploch (2001-2003)



Urbanistická studie Smíchov – jih, dopravní řešení (2001-2003)

ověření urbanistické studie Smíchov – jih z let 2001–2003 je zde k dispozici dalších cca 30 ha rozvojových ploch. Severní část stávajícího kolejíště Českých drah je touto studií určena pro blokovou obytnou zástavbu obklopující centrální park, pro smíšené funkce podél dopravně zatížených ulic Nádražní a Radlická, pro školský areál a rezervu pro zvláštní funkce. Studie ještě navrhuje zachování tří historických budov původního nádraží. Tento námět se však v dalších stupních projektové



Železniční most

(foto: Ing. arch. Robin Hanus)

přípravy zcela vytratil. V prostoru Na Knížecí je na místě stávajícího autobusového nádraží navrženo malé náměstí, které doplňuje systém obdobných veřejných prostorů podél ulice Štefánkova – Nádražní. Součástí náměstí je významná budova spojená přímo s jižním vestibulem stanice metra Anděl. Autobusové nádraží je zcela minimalizováno.

Střední část nádraží je podle urbanistické studie Smíchov – jih určená pro distribuční centrum ČD zásobované přímo ze železnice. Na západním okraji přiléhajícím k trase Městského okruhu je navržen kapacitní parking systému P+R a autobusové nádraží napojené na podchody, které jsou součástí nádraží ČD a směřují ke stanici metra. Dopravní řešení rozvojových ploch je navrženo tak, aby neumožnilo přímé komunikační propojení mezi ulicí Radlickou a novým Výtoňským mostem.

Z realizované 1. etapy přestavby Smíchova je možné posoudit zkušenosti a hlavní problémy transformace průmyslových ploch v Praze. Především se jedná o výběr funkcí, jejich kapacity a vyvolané problémy dopravní. Z tohoto důvodu neobsahuje návrh této studie žádné další velkokapacitní nákupní centrum. Naopak směřuje k doplnění okolní blokové zástavby navazující svým šachovnicovým založením na stávající ulice s průhledy k Vltavě a s výškou omezenou regulativy tak, aby výška zástavby postupně klesala od centra u Anděla směrem k jihu a na východ k břehu Vltavy.

SOUČASNÝ STAV PROJEKTOVÉ PŘÍPRAVY

Pro přípravu a realizaci přestavby zbytkových železničních ploch založily České dráhy, a.s. jako vlastníci pozemků s firmou Sekyra Group, a.s., která má zajistit související developerskou činnost, novou akciovou společností Smíchov Station Developement (SSD). Tato společnost přistoupila k projektové přípravě velmi zodpovědně a nejdříve pořídila demografickou a sociologickou studii vymezené části Smíchova a podkladovou studii železničních lokalit týkající se problémů city-logistiky. Na základě těchto podkladových studií a zadání vypracovaného Útvarem rozvoje hl. m. Prahy si SSD pořídila začátkem roku 2007 předběžný návrh urbanistické studie Nádraží Smíchov, která měla upřesnit původní řešení US Smíchov – jih podle konkrétních investorských záměrů. Autory studie jsou Ing. arch. Klement Valouch a Ing. arch. Jiřina Sedláčková (oba VHE a spol.) a Ing. arch. Milan Hruža (A+R SYSTÉM). Na dopravním řešení spolupracoval Ing. Jan Petr a kol. (Metroprojekt Praha a.s.), na řešení technické infrastruktury spolupracovala Ing. Jitka Thomasová (PPU Baptie, s.r.o.). Součástí předběžného návrhu je i dopravní analýza zájmového území „Revitalizace území železniční stanice Praha-Smíchov“, kterou zpracoval Metroprojekt Praha, a.s.



Urbanistická studie Nádraží Smíchov – předběžný návrh, vizualizace hmotového řešení (2007)

Studie Nádraží Smíchov ruší původní rezervu pro distribuční centrum ČD a nahrazuje ho malým centrem city-logistiky navazujícím na dopravní terminál při ulici Dobříšské, kombinovaným s kapacitním nákupním a společenským centrem propojeným prodlouženými podchody se smíchovským nádražím a se stanicí metra. Tímto řešením se uvolňuje další významná plocha pro novou městskou zástavbu určenou pro smíšené funkce a bydlení. Další přínosem tohoto řešení je prostorové provázání centrální části Smíchova s Radlickým údolím a vytvoření nového náměstí na ose mezi prostorem Na Knížecí a vstupem do Radlického údolí. Problémem nového řešení je však výrazný nárůst zastavitelných ploch a kapacity území. Oproti kapacitám obsaženým v územním plánu, tj. cca 210 000 m² hrubých podlažních ploch (HPP) je navrženo cca 474 000 m² HPP komerčně využitelných ploch. Tento nárůst, i přes polohu v centrální části Prahy a dobrou dopravní dostupnost, považuje Útvar rozvoje hl. m. Prahy za příliš velký. Za problematický považuje i návrh kapacitního nákupního a společenského centra bezprostředně navázaného na Městský okruh v křižovatce s ulicí Radlickou a náměstí na umístění výškových budov v centrálním městském prostoru v bezprostředním kontaktu s Pražskou památkovou rezervací.



Severní část smíchovského nádraží, pohled od portálu tunelů Mrázovka – v pozadí silueta Starého města
(foto: Ing. arch. Ivan Hořejší)

Tato studie by při svém dopracování měla nadále vycházet z požadavků na:

- vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně potřebné vybavenosti a pracovních příležitostí,
- soulad s kompozičními zásadami a podmínkami pro centrální část města ležící v těsném kontaktu s Pražskou památkovou rezervací,
- soulad s charakterem urbanistického založení Smíchova, které vychází ze spolupůsobení zelených svahů, řeky a historické zástavby,
- výšku zástavby odvozenou od okolní blokové zástavby a respektující polohu v území se zákazem výškových staveb,
- doplnění systému zeleně včetně založení nového parku,
- vyřešení dopravní obsluhy území,
- ponechání územní rezervy v dostatečném rozsahu pro městský distribuční terminál ve vazbě na železnici a Městský okruh,
- umístění kapacitního terminálu autobusové dopravy a záchytného parkoviště P+R.

Výsledná studie by měla být podkladem pro koncept nového územního plánu hl. m. Prahy.

Poslední studií zasahující do území stávajícího smíchovského nádraží je návrh Nového spojení II, kterou v současné době pro Ministerstvo dopravy ČR zpracoval Ing. arch. Ivan Lejčar ve spolupráci se specialisty ze SUDOPu, a.s. a Metroprojektu Praha, a.s. Podstatou tohoto návrhu je propojení smíchovského a hlavního nádraží tunelem pod Vltavou se zastávkou pod Karlovým náměstím. Tento návrh, pokud se prokáže jeho reálnost, může ještě částečně ovlivnit využití a prostorové uspořádání rozvojových ploch na smíchovském nádraží.

Použité zdroje:

1. *Nádraží Praha Smíchov - metodický materiál pro výkon státní správy na úseku památkové péče.* Pro Odbor památkové péče MHMP zpracovala Společnost pro kulturní dědictví železnic, občanské sdružení – 2004.
2. Další materiály jsou uvedené přímo v textu.

MLADÁ BOLESLAV-MĚSTO & BONDY CENTRUM: VYUŽITÍ PLOCHY BÝVALÉ ŽELEZNIČNÍ STANICE / Pavel Koubek

Železniční stanice Mladá Boleslav-město stávala v časech pánů Laurina a Klementa až za severním okrajem města – za jejich továrnou na bicykly, později motocykly a ještě později na automobily. Vlak tehdy supěl z údolí Jizery strmým úvozem a i tehdy velmi pravděpodobně přivážel suroviny a odvážel poslední modely zákazníkům. Nutno dodat, že ten úvoz a strmá trať přetrvaly více než století, okraj města už ne. Závod Škoda Auto během doby překročil trať a rozvinul se východně od bývalé výpadovky do Liberce – na plochy přesahující dnes čtvrtinu rozlohy města. S rozvojem výroby a potřebou nových pracovních sil bylo třeba i nových bytů – a tak původní severní hranici města překročila i obytná zástavba. V průběhu sedmdesátých a osmdesátých let minulého století vznikly západně od bývalé výpadovky do Liberce – tedy naproti závodu Škoda – sídlištní celky, které dorostly až na katastr Kosmonos. Z bývalé liberecké výpadovky se po realizaci východního rychlostního obchvatu stala jedna z hlavních páteřních komunikací města a z úroveňného přejezdu v lokalitě Na Slovance na západním zhlaví zmíněné železniční stanice jeden z nejdůležitějších „boláků“ komunikačního systému města. Pamětníci si dnes už s ulehčením vzpomenu na dlouhá čekání před staženými závorami po dobu posunu a sestavování ucelených vlaků, které odjížděly nebo přijížděly do závodu Škoda.

Myšlenka zahloubení vrcholové části tratě (tedy i zmírnění strmého stoupání) a současně jejího mimoúrovňového vykřížení se silnicí nebyla ani v době zahájení prací na územním plánu (asi v polovině devadesátých let) zcela nová. Nové byly jen podmínky a nově byla prověřována hlavně koncepce železniční dopravy včetně napojení rozvíjející se automobilky. Výsledkem byl návrh vytvořit na místě železniční stanice Mladá Boleslav-město jen zastávku a novou stanici realizovat jako součást vznikající výrobní zóny východně od rychlostní silnice R10. To by umožnilo zahloubit na vrcholu stoupání jen jednu nebo dvě koleje namísto kdysi uvažovaného snížení nivelety celého kolejiště železniční stanice. Tato koncepce byla později ještě více zjednodušena díky novým technickým možnostem zabezpečení a řízení traťového úseku, takže realizace zahloubení již nebyla podmíněna výstavbou nové stanice Mladá Boleslav-východ.



Obr. 1: Výřez lokality Slovanka a prostoru železniční stanice Mladá Boleslav-město (fialová plocha) ze schématu hlavního výkresu územního plánu

Nový územní plán tedy v tomto smyslu stanovil koridor pro zahroubení tratě (viz čerchované osy na schématu ÚP – obr. 1; letecké foto – obr. 2 a 3) a plochu kolejíště bývalé stanice uvolnil pro jiné aktivity. Hlavním motivem bylo eliminovat bariéru železnice, která rozdělovala obytnou i výrobní zónu města, „schovat ji pod zem“ a vytvořit zejména v prostoru Na Slovance a v obytných plochách města podmínky pro kontinuální propojení městského parteru. Nad zářezem tratě bylo navrženo záchytné parkoviště systému P+R pro uživatele jak železniční zastávky, tak centrálního autobusového nádraží v těsném sousedství. V prostoru měla být upravena nová výpravní budova autobusového nádraží doplněná o komerční prostory. V průběhu dalších let se v souladu s obecnými trendy záměr využití sledované lokality zpřesnil: podstatná část plochy byla určena pro komerční obchodně-administrativní centrum doplněné provozními prostory autobusového terminálu, který dnes efektivněji využívá vymezený pozemek. Parkování osobních automobilů je zajištěno na střeše autobusového nádraží, ale i v podzemí komerčního centra. Objekt Bondy Centra (viz obr. 4 až 7), který nabízí kromě obchodních prostor



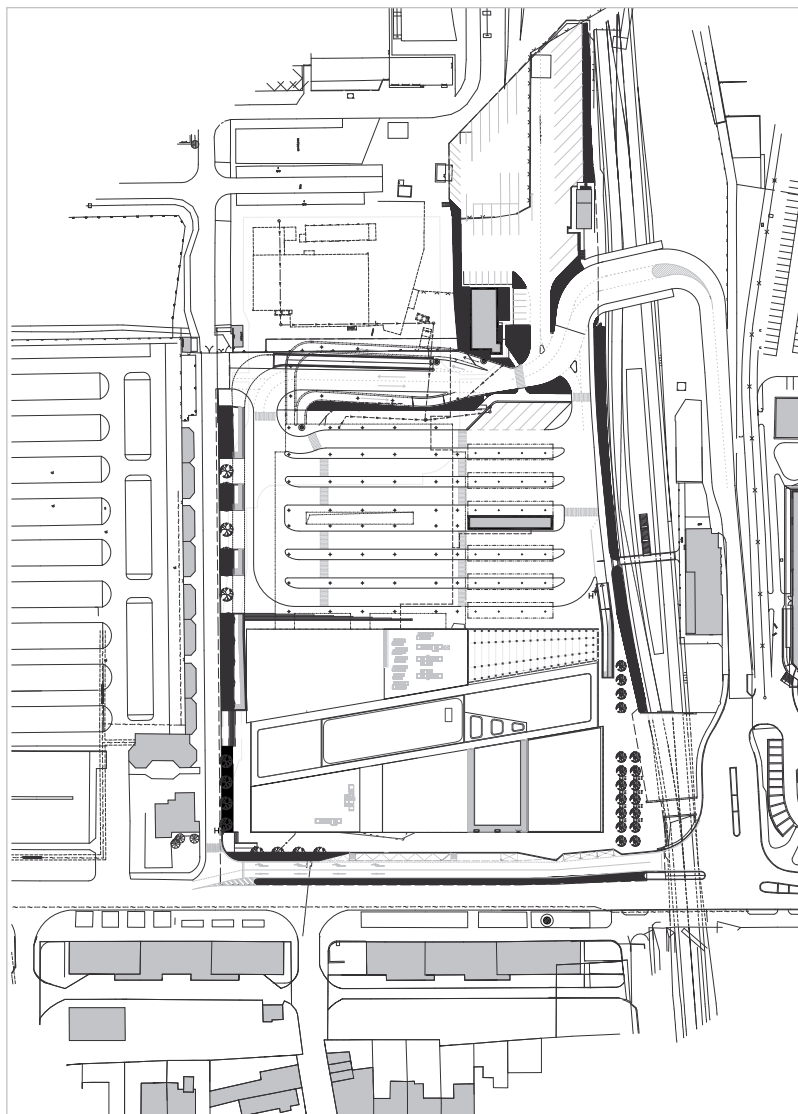
Obr. 2: Ortofoto z r. 1997

a pasáží i rozsáhlé komerčně-administrativní plochy a cinema centrum, stojí tak řečeno „na cestě“ všem, kdo přijedou autobusem nebo vlakem do Mladé Boleslavi nebo pravidelně dojíždějí z blízkého okolí za zaměstnáním do závodu Škoda.

Jestliže bych měl zhodnotit naplnění původních urbanistických záměrů územního plánu, je nutné konstatovat, že objekt Bondy Centra v plné míře využívá strategickou polohu na křižovatce železniční a silniční dopravy – v těžišti pohybu mezi centrem města a závodem Škoda Auto. Přináší novou kvalitu a rozšiřuje spektrum nabídky vybavenosti v lokalitě s vysokou frekvencí návštěvnosti města. V tom je výrazný klad realizace záměru. Na straně druhé – zatím se nepodařilo plně využít nabídnutou koncepci eliminace bariérového efektu v trase železnice a vytvoření kontinuity měřítka městského prostředí. Železniční zastávka a Bondy Centrum s autobusovým nádražím namísto přímého prostorového a provozního provázání (např. výstup ze zastávky přímo do obchodních pasáží) leží v podstatě vedle sebe, což přináší i některé provozní střety – např. mezi pěším koridorem z železniční



Obr. 3: Ortofoto z r. 2005, po realizaci terénního zářezu železnice a uvolnění plochy po železniční stanici

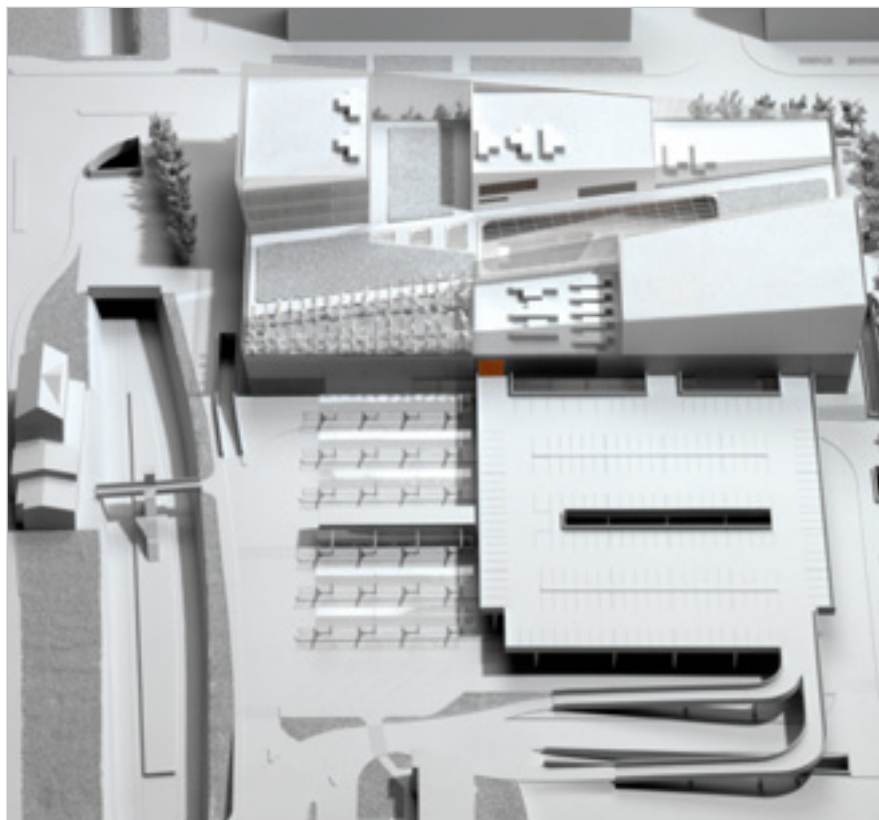


Obr. 4: Bondy Centrum – situace

zastávky a výjezdem z podzemního parkingu centra. Úlohu bariéry náhle vedle otevřeného zářezu železnice přejímá i naddimenzovaná šíře přilehlých komunikací a plochy křižovatky – možná v důsledku ponechání přílišné volnosti, svobody a komfortu ryze technickému zpracování návrhu specialistou. Tento aspekt se projevil i při realizaci samotného zářezu železnice (řešení pěších lávek a technických mostů nerespektuje urbánní logiku navazující komunikační sítě). Realizační projekty parteru jakoby v obou případech postrádaly korekci urbanisty sřežícího a korigujícího měřítko a lokální charakter městského prostředí.



Obr. 5: Bondy Centrum – vizualizace



Obr. 6: Bondy Centrum – model

Z hlediska celkového přínosu je však třeba zdůraznit, že zapuštění železnice pod úroveň okolního terénu rozhodně změnilo kvalitu lokality ve sféře zatížení okolí hlukem i prachem, zvýšilo bezpečnost pohybu pěších i cyklistů, přispělo k plynulosti automobilového provozu a uvolnilo sledované území dalšímu, pro obyvatele města potřebnějšímu, využití. Současně nadále zůstává příležitost a možná výzva k tomu, aby se i budoucí generace vypořádaly s potřebou zacelení bariéry a překrytí zářezu železnice novými stavbami.



Obr. 7: Bondy Centrum – rozestavěnost na začátku října 2007

LITOMĚŘICE – KONCEPT ÚZEMNÍHO PLÁNU PODLE NOVÉHO STAVEBNÍHO ZÁKONA / Pavel Koubek

Průzkumy a rozborů nového územního plánu města Litoměřice byly odevzdány v listopadu 2005. S ohledem na chystané úpravy legislativy rozhodl pořizovatel zahájit práce na konceptu řešení ÚPD až po nabytí účinnosti nového stavebního zákona a vydání nových prováděcích vyhlášek. Tomu přizpůsobil i práce na zadávacím dokumentu – návrhu zadání, jehož výsledná verze byla projednána a schválena v listopadu 2006 ještě v režimu starého stavebního zákona.

Nová ÚPD města Litoměřice byla zpracována ve fázi konceptu s ohledem na uplatnění požadavku vyhodnocení vlivu koncepce územního plánu na životní prostředí a lokality Natura 2000. Současně tedy muselo být podle § 47, odst. 3 a 5 stavebního zákona vypracováno i vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území.

Urbanistická koncepce nového územního plánu musí vždy (pokud není ohrožen vyvážený rozvoj území) navázat na kontext a kvality původního platného územního plánu, na zahájené investice celoměstského, nadmístního, ale i lokálního významu. Obsah výkresu základního členění území proto přehledně vyjadřuje plochy rozvojové a přestavbové na straně jedné a plochy stabilizované na straně druhé. Takto minimalizovaný obsah přispívá sice k čitelnosti a přehlednosti výkresu, ale výtisk v měřítku shodném s ostatními výkresy (1 : 5 000) se jeví jako nadbytečný komfort. Pro vyjádření uvedených skutečností by bylo zcela dostatečné schéma v měř. 1 : 10 000.

Koncept řešení územního plánu potvrzuje stabilizaci urbanistické struktury členěné na historické jádro a vnitřní a vnější prstenec předměstí rozdělený přibližně trasou železnice č. 87 (Lovosice – Česká Lípa). Poloha města v jižně orientovaném převýšeném amfiteátru úpatí Českého středohoří je omezena z jihu koridorem toků Labe a Ohře a polabskou rovinou a na západě a severu je rámována vrcholy Radobýlu, Bídnice, Bílé Stráně, vrchů Mostka a Kočka. Kromě celoměstského centra a jádra města je potvrzeno vymezení lokálních center Cihelna, Pokratická sever, Plešivec, doplněných o nově navrhovaná lokální centra přestavbových a rozvojových ploch Mířejovická stráž, Pod Radobýlem, Horní nádraží, Želetice. V případě Litoměřic je respektován specifický limit územního rozvoje v podobě kompozičních vztahů a ochrany historických stavebních i přírodních dominant spoluplytvářících jedinečnou scenérii města.

Ze sedmnácti nových rozvojových lokalit navrhovaných územním plánem se ve dvanácti případech jedná o potvrzení nebo drobné rozšíření ploch stanovených již v platné dokumentaci nebo v jejich schválených změnách. Ze zbývajících pěti lokalit jsou dvě hlavní určeny pro drobnou výrobu (více než 57 ha ploch pro rozšíření nabídky pracovních příležitostí), dále pro rozšíření městského hřbitova, zázemí městského koupaliště a lesoparku Mostka. Nové plochy pro bydlení v rozvojových a zejména přestavbových lokalitách umožní realizaci cca 1 375 bytů, což při klesající obloženosti na cca 2,45 ob./byt znamená pro město předpokládaný návrhový počet asi 25 800 obyvatel.

Stále rostoucí vyjíždka obyvatel za kvalifikovanými pracovními místy (především do Ústí nad Labem a Prahy) je jedním z motivů zvýšení kvality dopravního systému města. V průběhu zpracování se ukázala naléhavá potřeba ověřit zamýšlenou dopravní koncepci formou kapacitního posouzení a zatížení variant komunikačního systému města s cílem optimalizovat koncepci formování dopravní kostry města s ohledem na jeho předpokládaný územní rozvoj. Ověření ve formě samostatné studie bylo zadáno nezávislému zpracovateli (CityPlan, spol. s r.o.) – bylo však zpracováno s mírným časovým posunem proti dokončení vlastního konceptu, takže závěry bude možné uplatnit až v pokynech pro dokončení územního plánu.

Plochy s rozdílným způsobem využití (podle § 3 až § 19 vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území):

Využití ploch a pozemků v souladu s koncepcí územního plánu je dáno především:

- uplatněním regulativu pro plochu s rozdílným způsobem využití;
- respektováním územních limitů (např. hygienických podmínek, technických norem), které sledovaný pozemek zasahují (viz koordinační výkres č. 0.1).

Aby byla zajištěna požadovaná kvalita prostředí, je nezbytné při rozhodování o využití ploch, o lokalizaci objektů, areálů a činností na jednotlivých pozemcích respektovat oba výše uvedené faktory! Vymezení ploch využití vychází především z rozboru dosud provozovaných činností a struktury stavebního fondu v dané lokalitě, z přírodních, technických a kulturních limitů nebo bariér v území. Na základě analýzy uvedených jevů jsou v měřítku podrobnosti zpracování územního plánu

vymezeny převážně strukturálně homogenní plochy rozdílného způsobu využití, vymezené v hlavním výkresu ohraničením výraznou modrou čarou s vyznačením kódu regulativu.

Regulativ plochy s rozdílným způsobem využití definuje:

- Podmínky pro využití plochy – a to:
 - převažující účel využití (hlavní využití);
 - přípustné využití;
 - nepřípustné využití;
 - podmíněně přípustné využití.
- Podmínky prostorového uspořádání (výšková regulace zástavby, intenzita využití pozemku).

PRAKTICKÉ POZNATKY Z UPLATNĚNÍ POŽADAVKŮ NOVÉHO STAVEBNÍHO ZÁKONA A PODNĚTŮ MODELOVÉHO PŘÍKLADU ÚZEMNÍHO PLÁNU

Je třeba konstatovat, že požadavek nového zákona na rozdělení prakticky všech kapitol textové části na vlastní „návrh“ a „odůvodnění“ a zejména pak způsob verbálního vyjádření ve formě pokynů, resp. vynechání popisných komentářů kontextu, byly s ohledem na absenci metodického příkladu předmětem dlouhých diskusí zpracovatelského týmu a těžko nacházely pochopení zejména u zpracovatelů speciálních profesí. Bylo nutné přijmout fakt, že nová forma se rodí tak řečeno „naostro“ v praxi a že se tedy s vysokou pravděpodobností dají očekávat její úpravy a korekce v závislosti na postupném získání zkušeností s novým právním prostředím.

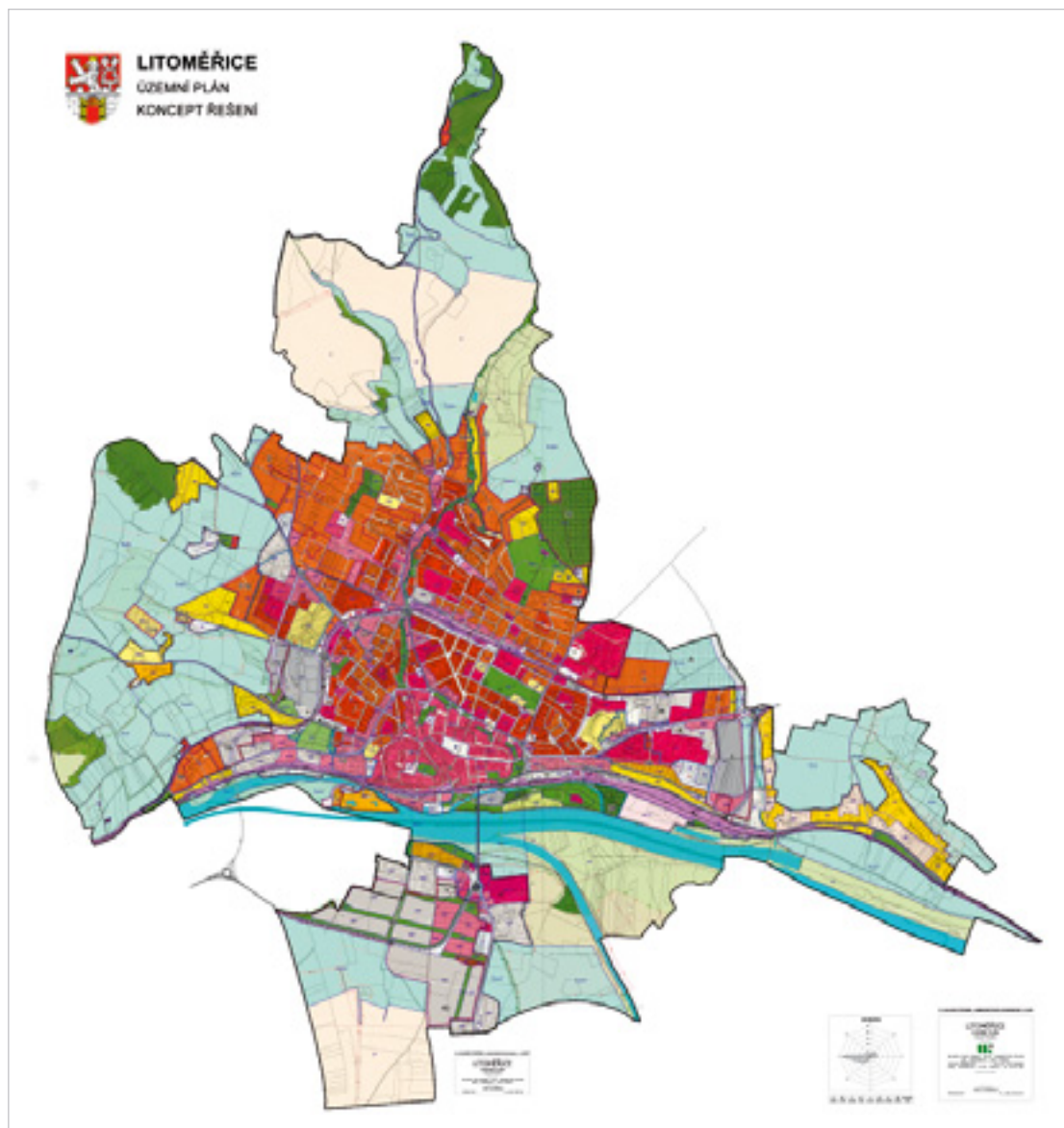
S ohledem na praktické užití dokumentace však vznikají některé otázky a podněty týkající se zejména grafické části dokumentace. Podle přílohy č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti obsahuje grafická část návrhu územního plánu pouze základní tři, resp. (včetně výkresu etapizace) čtyři výkresy:

- **Výkres základního členění území** s ohledem na malý rozsah zachycených jevů by snad bylo možné požadované jevy znázornit v méně podrobném měřítku (snad i formou schématu).

- **Hlavní výkres** má naopak definován tak široký rozsah jevů, že není možné s ohledem na zachování čitelnosti všechny zahrnout do jednoho výtisku – některé s ohledem na vzájemný překryv není možné znázornit vůbec (nelze např. vyznačit plochy s rozdílným způsobem využití současně s plochami a koridory veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření). Proto je v praxi v souladu s možnostmi poskytnutými vyhláškou hlavní výkres vždy rozdělen do více příloh – v případě ÚP Litoměřic celkem do sedmi výkresů: 1) urbanistická koncepce, 2) koncepce uspořádání krajiny, 3) koncepce dopravy. Koncepce obsluhy území technickou a veřejnou infrastrukturou je členěna na samostatné výkresy: 4) zásobování pitnou vodou, 5) odkanalizování, 6) zásobování elektrickou energií a telekomunikace, 7) zásobování plynem a teplem.

- **Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací** je možné (s ohledem na význam přikládány této problematice zákonem a prováděcími předpisy) pokládat za jeden z nejpodstatnějších závazných materiálů dokumentace. Je to pochopitelné: výkres má vyjádřit dotčení jednotlivých pozemků stavbami a opatřeními, které jsou z hlediska zachování existence a kvality života městského organismu nezbytné (a tedy veřejně prospěšné). Vezmeme-li však v úvahu možnou míru podrobnosti zákresu (např. systémů celoměstské infrastruktury), je jasné, že se jedná o návrh základní koncepce tras sítí, jejichž poloha v konkrétním prostoru bude zpřesňována v dalších stupních dokumentace. V úrovni měřítka a podrobnosti zpracování územního plánu dokonce není možné zjistit všechny podmínky a technické překážky, které mohou později vyvolat potřebu úpravy trasy. Aby projektant snížil riziko z tohoto důvodu vyvolaných změn dokumentace, volí zpravidla výrazně větší šíři koridoru pro navrhovanou síť, než by jinak bylo nezbytné – tím však současně neúměrně zvyšuje počet dotčených pozemků.

A tak se dostáváme k jádru problému: výkres veřejně prospěšných staveb totiž současně slouží k identifikaci dotčených pozemků, jejich soupisu, a po vydání opatření obecné povahy k vyznačení předkupního práva nebo omezení vlastnických práv v katastru nemovitostí (§ 101 stavebního zákona). Pomineme-li skutečnost, že detail zpracování územního plánu (jak je uvedeno výše) s sebou automaticky nese jen omezenou přesnost samotné identifikace dotčených pozemků, je třeba vzít v úvahu další problém – a tím je časová proměnlivost údajů vložených do katastru nemovitostí. Údaje zjištěné o dotčených pozem-



PLŮCHY A ROZSAHLE PŮSOBENÍ VYUŽITÍ

hranice ploch a rozdílných způsobech využití

VYUŽITÍ ZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ A DĚLITELNÝCH PLOCH

[Red]	B1 - typické bydlení
[Orange]	B2 - bydlení individuální v rodinných domech - město
[Light Orange]	B3 - bydlení individuální v rodinných domech - specifika
[Dark Orange]	B4 - bydlení individuální v rodinných domech - v naplněných lokalitách
[Yellow]	B5 - komerční rekreace
[Light Yellow]	B6 - individuální rekreace - chatové lokality
[Yellow-Orange]	BZ - individuální rekreace - zahradkářská osady
[Pink]	O1 - veřejná vybavenost
[Light Pink]	O1.1 - veřejná vybavenost specifika - obědy AČR
[Dark Pink]	O2 - komerční vybavenost
[Red-Pink]	O2.1 - komerční areály - velkoobchody, markety
[Yellow-Orange]	O3 - sport, tělocvična
[Yellow-Orange]	O3.1 - sport, tělocvična - specifika zařízení
[Green]	O4 - veřejná pohybová a sociální služby
[Light Green]	O4.1 - panenské věžeš Roman
[Light Grey]	D1 - digitální infrastruktura
[Light Grey]	D2 - technická infrastruktura
[Light Grey]	D3 - technické služby a zabezpečení
[Light Grey]	D3.1 - areály odpadového hospodářství - specifika (ÚRAO)
[Light Orange]	PR - veřejná prostranství
[Red]	BC.1 - smíšené využití centra města I (s smíšenou dopravní dostupností)
[Red]	BC.2 - smíšené využití centra města II
[Red]	BC.3 - smíšené využití centra obvodů (okružní čtverce)
[Red]	BA1 - smíšené území městského typu
[Light Orange]	BR - smíšené využití obce a rekreace
[Grey]	VP - příležitostná výroba a sklady
[Light Grey]	VO - dílničná výroba a výrobní služby
[Green]	ZS - zelený pás
[Green]	ZS.1 - zelený pás individuální - rozestavěná pásy
[Green]	ZS.2 - zelený pás specifika - lesopark Mlýnský
[Green]	ZS.3 - zelený pás specifika - městské trasy

ÚP LITOMĚŘICE - PŘEHLED PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ A KÓDY JEJICH REGULATIVŮ

I. ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A ZASTAVITELNÉ PLOCHY - dvoupísmenné kódy (případně s indexem)

Plochy bydlení (§ 4 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- BH** - bydlení hromadné
- BI** - bydlení individuální v rodinných domech – městské
- BI.1** - bydlení individuální v rodinných domech – specifické
- BR** - bydlení individuální v rodinných domech – v rozptýlených lokalitách

Plochy rekreace (§ 5 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- RH** - hromadná rekreace
- RI** - individuální rekreace – chatové lokality
- RZ** - individuální rekreace – zahrádkářské osady

Veřejná infrastruktura

Plochy občanského vybavení (§ 6 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- OV** - veřejná vybavenost
- OV.1** - veřejná vybavenost specifická – cvičiště AČR
- OK** - komerční vybavenost
- OK.1** - komerční areály – velkoprodejny, markety
- OS** - sport, tělovýchova
- OS.1** - sport, tělovýchova – specifická zařízení
- OH** - veřejná pohřebiště a související služby
- OH.1** - památník vězňů Richard

Plochy dopravní infrastruktury (§ 9 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- DI** - dopravní infrastruktura

Plochy technické infrastruktury (§ 10 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- TI** - technická infrastruktura
- TO** - technické služby a zabezpečení
- TO.1** - areály odpadového hospodářství – specifické (ÚRAO)

Plochy veřejných prostranství (§ 7 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- PV** - veřejná prostranství
- Plochy smíšené obytné (§8 vyhl. č. 501/2006 Sb.)
- SC.1** - smíšené využití centra města I (s omezenou dopravní dostupností)
- SC.2** - smíšené využití centra města II
- SC.3** - smíšené využití centra obvodu (městské čtvrtě)
- SM** - smíšené využití území městského typu
- SR** - smíšené využití obytné a rekreační

Plochy výroby a skladování (§ 11 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- VP** - průmyslová výroba a sklady
- VD** - drobná výroba a výrobní služby

Plochy sídelní zeleně (doplnění dle § 3, odst. 4 vyhl.č. 501/2006 Sb. – viz odůvodnění, kap. 0.c.1.2)

- ZS** - sídelní zeleň
- ZS.1** - sídelní zeleň individuální – nezastavitelné zahrady
- ZS.2** - sídelní zeleň specifická – lesopark Mostka
- ZS.3** - sídelní zeleň specifická – městské hradby

II. NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ – jednopísmenné kódy (s indexem)

Plochy přírodní (§ 16 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- P** - plochy přírodní

Plochy smíšené nezastavěného území (§ 17 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- S.x** - plochy smíšené nezastavěného území (s indexy využití x=):
 - **z** - zemědělství
 - **l** - lesnictví
 - **p** - přírodní preference
 - **r** - rekreace nepobytová
 - **o** - ochranná zóna
 - **v** - vodohospodářství
 - **u** - urbanizovatelné plochy – územní rezerva

Plochy zemědělské (§ 14 vyhl. č. 501/2006 Sb.)

- Z** - plochy zemědělské

cích v okamžiku, kdy projektant dokončuje návrh územního plánu, již zdaleka nejsou aktuální po všech lhůtách jeho projednání – v době vydání opatření obecné povahy. Přitom opětná aktualizace a ověření pozemků dotčených veřejně prospěšnými stavbami a opatřeními není jednoduchou operací. Výpočetní technika nám pomůže pouze za předpokladu, že máme k dispozici právě aktuální operát katastrálního úřadu včetně aktualizované digitální katastrální mapy a současně územní plán vypracovaný v prostředí GIS. Řešit analytickou úlohu typu zjištění průniku plochy veřejně prospěšné stavby s jednotlivými pozemky umožňuje totiž pouze software GIS. Pokud zpracovatel nepracuje v prostředí GIS, může se cítit diskriminován – je odkázán jen na manuální odečtení čísel pozemků, jichž bude v případě většího města i několik tisíc.

K výkresu veřejně prospěšných staveb ÚP Litoměřice ještě poslední poznámka: přes původní předsevzetí respektovat systém označení veřejně prospěšných staveb a opatření podle dostupného modelového příkladu ÚP v podmínkách nového stavebního zákona (01.2007) jsme s ohledem na četnost staveb ve sféře technické infrastruktury nevystačili s obecným doporučeným označením WT a po ověření čitelnosti výkresu upravili kód vždy podle druhu sítě (V1 až Vx – vodovody, K1 až Kx – kanalizace, atd.).

- **Výkres pořadí změn v území – etapizace** (nebyl v případě konceptu ÚP Litoměřice požadován) – s ohledem na obsah by však i v tomto případě bylo žádoucí z praktického hlediska zpracovat tento výkres spíše v méně podrobném měřítku (1 : 10 000) nebo formou schématu.

Ke grafické části Odůvodnění jen jedna poznámka:

- **Koordinální výkres** je jedinou přílohou územního plánu, ve které jsou dokumentovány územní limity, tedy mj. i ochranná pásma technické infrastruktury. Protože však není možné do jednoho výkresu v měř. 1 : 5 000 zakreslit všechny inženýrské sítě a současně zachovat jeho interpretační schopnost, je zákres omezen zpravidla jen na síť nadmístního významu (vyhláška č. 500/2006 Sb. neumožňuje rozpracovat koordinální výkres do samostatných výkresů). Zároveň je pro užití územního plánu velmi nepraktické dohledávání ochranných pásem infrastruktury porovnáváním příslušné samostatné přílohy hlavního výkresu (v němž ochranná pásma zakreslena být nemají) s výkresem koordinacním jako jediným zdrojem těchto potřebných informací.

Zmíněné poznatky uplatnění nového zákona nevyplývají pouze ze zpracování ÚP Litoměřic. Jsou uvedeny s cílem vzájemně porovnat dosavadní zkušenosti a ověřit, do jaké míry jsou obecné – jak je cítí i další projektanti a uživatelé územních plánů, případně zda by bylo možné v rámci příštích úprav a novely stavebního zákona zvýšit uživatelský komfort, srozumitelnost a vstřícnost územně plánovací dokumentace.

Foto © František Marsálek & ALEJ architektonický atelier



Brno – železniční uzel – návrh přestavby

NOVÉ ÚZEMNÍ PLÁNY

PROBLEMATIKA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Sborník ze semináře AUÚP, Brno 25. – 26. října 2007

Vydal

Ústav územního rozvoje
jako přílohu časopisu Urbanismus a územní rozvoj – číslo 2/2008

Layout

Tamara Blatová

Sazba a tisk

GRAFEX – agency, s.r.o.
Výstavní 17, 602 00 Brno

1. vydání, Brno 2008

ISBN 978-80-903928-0-9

