

# STŘEDOEVROPSKÉ VELETRŽNÍ AREÁLY

**Milan Körner**

*V letošním roce oslavuje nejvýznamnější český veletržní areál v Brně 70. výročí. Poslední období lze jistě považovat za úspěšné, porovnáváme-li počet návštěvníků či tzv. prodanou výstavní plochu neboť Brněnský areál předčil konkurenci v Budapešti, Poznani, Vídni i v Bratislavě.*

Ve středoevropském prostoru je řada významných veletržních měst. V některých zemích je tato činnost téměř výhradně soustředěna do jednoho města, např. Polsko - Poznaň, Slovensko - Bratislava, Maďarsko - Budapešť, Česká republika - Brno.

V každé z těchto zemí jsou sice další výstaviště, ale jejich infrastruktura (zejména krytá výstavní plocha) a celková návštěvnost za rok je výrazně nižší. V ČR je specifickým případem Praha, která prakticky nedisponuje významnějším stálým výstavním prostorem, ale z hlediska počtu akcí, vystavovatelů i návštěvníků je toto město srovnatelné s Brnem.

Předmětem této úvahy nejsou hlediska obchodního úspěchu jednotlivých veletržních měst, i když tato skutečnost je nepochybně významná, ale předpoklady vybraných středoevropských veletržních areálů pro budoucí období.

Z tohoto pohledu jsou zřejmě nejdůležitější následující faktory:

- rozloha areálu, krytá, příp. volná výstavní plocha, možnosti rozšíření,
- umístění areálu vzhledem k výkonným dopravním systémům,
- kapacita parkovišť,
- ubytovací kapacita ve městě a okolí.

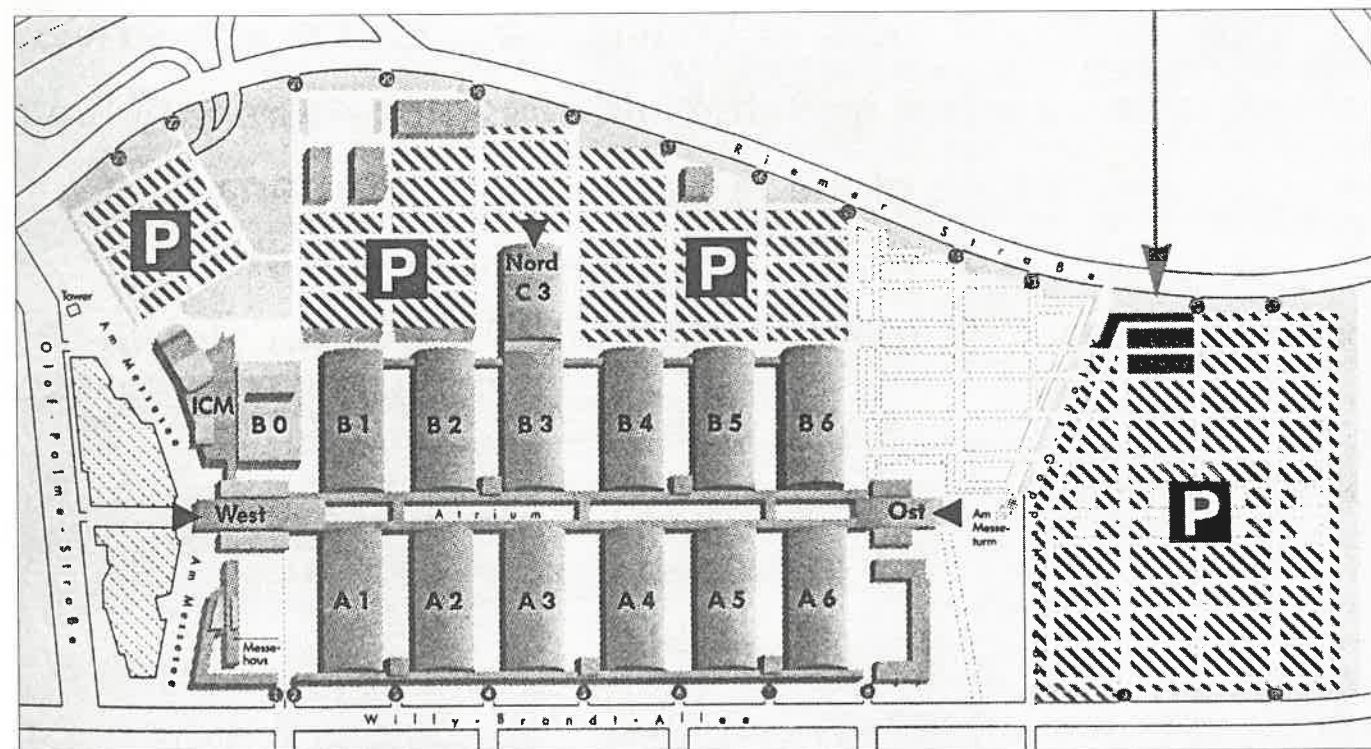
Za velké areály budeme považovat výstaviště s krytou výstavní plochou nad 200 000 m<sup>2</sup>. V této skupině jsou zastoupeny (ve střed-

ní Evropě, kam zahrneme i severní Itálii) jen areály v SRN v počtu Hannover, Düsseldorf, Frankfurt a Kolín a výstaviště v Miláně (z ostatních zemí do této kategorie patří ještě jeden z areálů u Paříže - Porte d'Versaille). V rozmezí 100-200 000 m<sup>2</sup> jsou areály v Záhřebu, Veroně, Basileji, Mnichově, Boloni, Lipsku, Norimberku, Berlíně, Poznani a Vídni. Pod touto velikostí pak jsou areály v Budapešti, Brně, Bratislavě, Welsu a Salcburku. Samotný údaj o rozsahu výstavní plochy není z hlediska výhledových možností směrodatný. V některých případech se jedná o výstavní plochy v etážových objektech (např. Kolín), jejichž využití je málo flexibilní nebo o plochy v řadě menších izolovaných objektů (např. Poznaň, Brno).

V poslední době dochází zejména v Německu k významným změnám.

V Lipsku a Mnichově byly vybudovány zcela nové veletržní areály na volných územích mimo městská centra, ale s velmi kvalitní dopravní obsluhou.

Zásadně je přestavován areál v Berlíně, přičemž krytá výstavní plocha se zvýšila v etapě r. 1997 ze 103 na 131 000 m<sup>2</sup>, po dokončení v r. 1999 dosáhne 160 000 m<sup>2</sup>. Areál bezprostředně navazuje na kongresové centrum, leží při městské severojižní dálnici v místě jejího spojení s městským "dálničním" polookruhem. Velmi dobré je spojení s letištěm Tegel, výhledově též s přestavovaným letištěm Schönefeld. V blízkosti vedou dvě trasy S-Bahn a jedna linka metra.



Mnichov



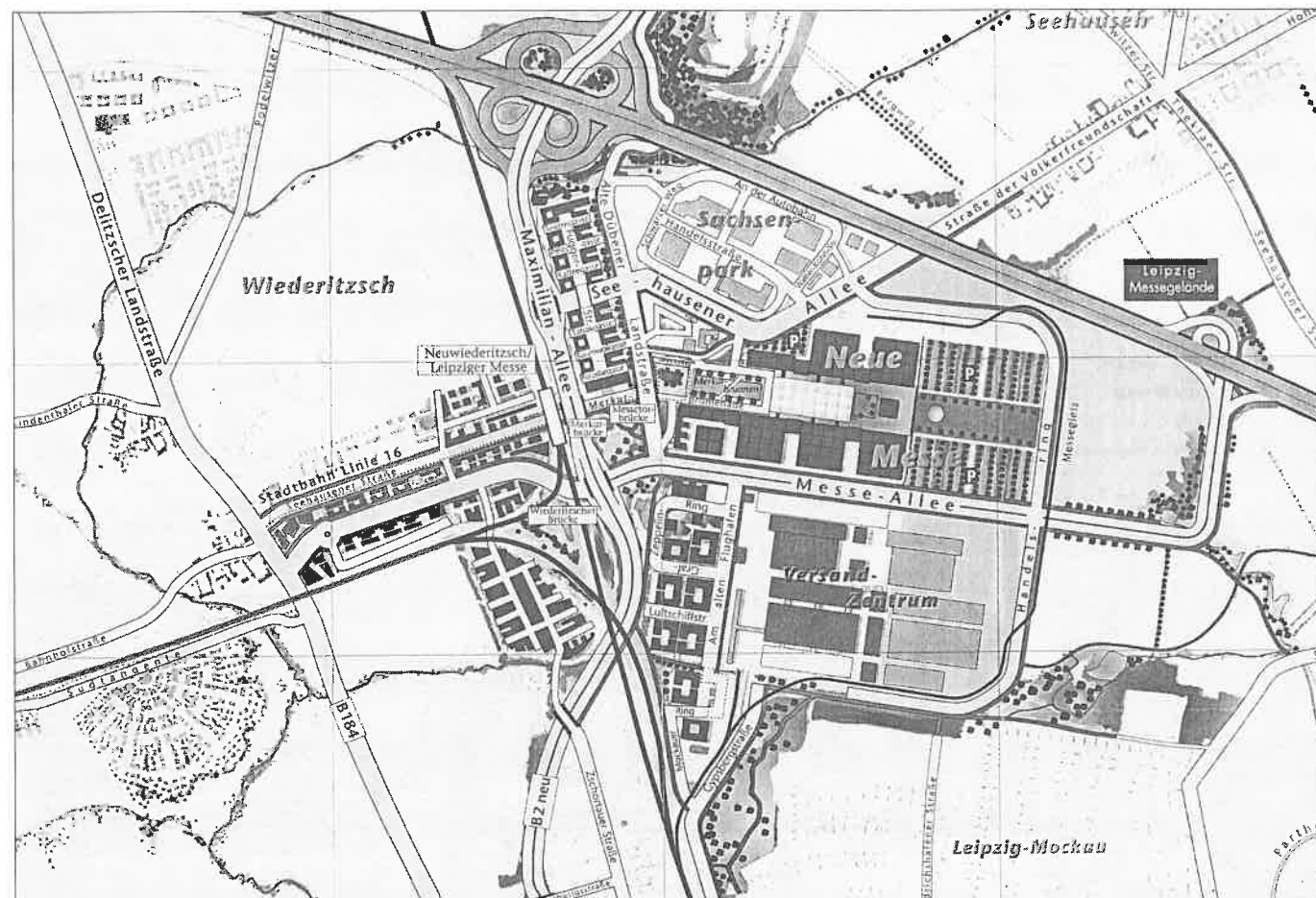
### Nový standard byl stanoven areály v Lipsku a Mnichově.

Nové výstaviště v Lipsku bylo otevřeno v r. 1996. Leží severně od centra a je napojeno dvěma křižovatkami na dálnici Drážďany-Halle-Magdeburk; je součástí rozsáhlé komerční zóny (obchodní centrum Sachsenpark, logistická základna Quelle). V současné době má 102 000 m<sup>2</sup> kryté a 30 000 m<sup>2</sup> volné výstavní plochy (méně než staré výstaviště jižně od centra města). Důležitými atributy nového veletržního areálu jsou parkovací plochy pro 6000 vozů, spojení linkou S-Bahn a tramvajemi a autobusy, velmi dobré spojení na letiště Schkeuditz (výhledově S-Bahnem). Areál má možnost rozšíření výstavbou dalších osmi hal na cca 180 000 m<sup>2</sup> kryté plochy na místě dnešního parkoviště (při přeložení tohoto parkoviště na východně navazující plochy).

Nové výstaviště v Mnichově bylo otevřeno v letošním roce. Leží ve východní části města na území bývalého letiště Riem při dálnici A 94, na kterou je napojeno dvěma křižovatkami. Rovněž toto výstaviště je součástí širší rozvojové zóny, zahrnující mimo komerčních aktivit též bydlení. Ve stavbě je prodloužení trasy metra (U-2), které bude mít v území dvě stanice. Výstaviště má 140 000 m<sup>2</sup> kryté a 280 000 m<sup>2</sup> volné výstavní plochy (specifikou jsou velké stavební výstavy Bauma). Parkoviště má kapacitu 13 000 míst.

Největším evropským (i světovým) výstavištěm je areál v Hannoveru. V roce 2000 se zde bude konat světová výstava EXPO. Tato skutečnost je impulsem k dalšímu rozvoji infrastruktury města, zejména pak okolí tohoto areálu.

Výstaviště leží jihovýchodně od centra města (cca 6 km) při rychlostní silnici B6, na které jsou vybudovány dvě nové mimoúrovňové křižovatky. Územím vedou dvě trasy městské dráhy (U), z nichž jedna u výstaviště končí.



Lipsko

Areál má 475 000 m<sup>2</sup> krytých a 230 000 volných m<sup>2</sup> výstavních ploch. Kapacita parkování (převážně v etážových objektech) je 50 000 míst.

Významným impulsem pro rozvoj výstavnictví v Budapešti a ve Vídni mělo být společné pořádání světové výstavy. Nejdříve Vídeň a posléze i Budapešť ale na tuto akci rezignovaly.

Ve Vídni mělo být v blízkosti Austria Center vybudováno nové výstaviště; od záměru bylo upuštěno - je zde připravován projekt Donau City (administrativa, bydlení).

Stávající výstaviště leží v severozápadní části areálu Prater východně od centra města. Od trasy metra (U1) je areál vzdálen cca 1 km. Silniční napojení je z pravobřežní komunikace, vedoucí podél Dunaje (Handelskai). Areál nemá rozvojové předpoklady.

V Budapešti leží areál Hungexpo na východ od městského centra (jižně od dostihového závodiště).

Severně od areálu vede trasa metra (M2) ve vzdálenosti cca 1 km, přibližně 1 km na západ vede trasa městského polookruhu. Území má přímou obsluhu železniční dopravou (vzdálenost od nádraží Keleti je cca 4 km) a tramvají. Spojení s letištěm je dobré. V případě přestavby má areál rozvojové předpoklady.

### Bratislava

Výstaviště leží na pravém břehu Dunaje proti Bratislavskému hradu. Má velmi dobré spojení s centrem (Nový most) i dobré napojení městskou dálnicí (D61), která areál odděluje od velkého obytného celku Petržalka. Po dokončení chybějícího úseku D61 v prostoru letiště Ivanka bude mít areál velmi dobré spojení i na toto letiště. Hromadná doprava je zabezpečena autobusy. Areál má určité rozvojové možnosti.

### Brno

Areál BVV leží v bezprostředním kontaktu historického jádra města. Hlavní vstup je od prostoru Mendlova náměstí. Území se rozkládá mezi ulicí Hlinky a ulicí Bauerovou, která kopíruje tok řeky Svratky. Silniční napojení na dálnici D1 se nově realizovanou pražskou radiálou výrazně zlepšilo.

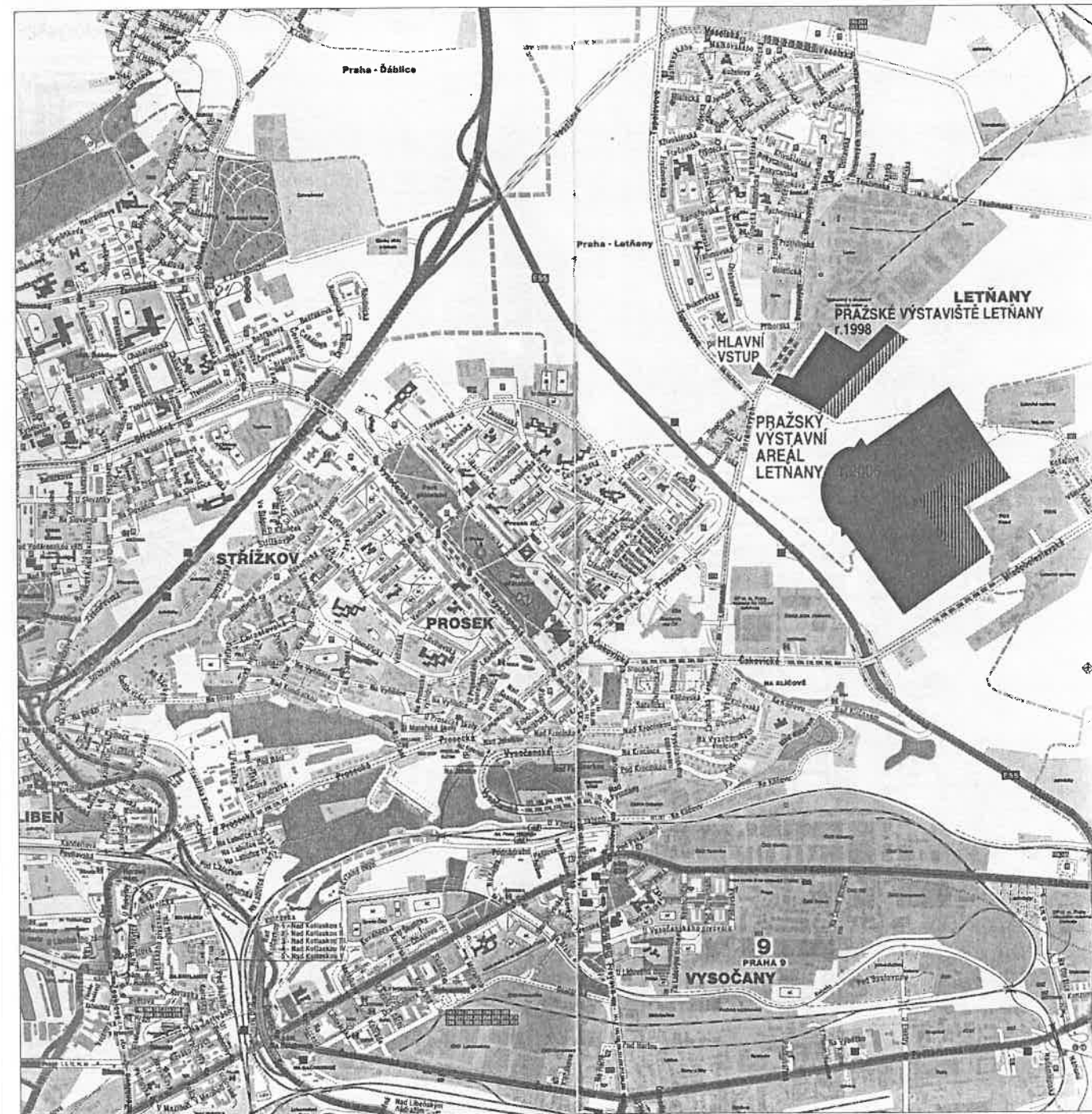
Areál má hodnotnou urbanistickou koncepci i řadu budov (pavilonů), které jsou předmětem památkového zájmu. Z tohoto hlediska je zásadní přestavba území vlastního areálu vyloučena, což znamená nemožnost výraznějšího rozvoje jak kryté výstavní plochy, tak zejména zabezpečení dostatečného počtu parkovišť (deficit lze odhadnout na cca 5000 míst) a to i v případě výstavby parkovacích domů.

ÚP Brna předpokládá změnu využití území jihozápadně od areálu výstaviště (po ul. Bauerovu) pro různé funkce vč. výstavnictví;

ani v případě vymístění Dopravního podniku, který představuje nejvýznamnější navazující souvislou plochu, však nejsou předpoklady pro vytvoření soudobého standardu, stanoveného novými areály výstavišť zejména v SRN a Francii (Paříž, Lyon).

### Norimberk

Veletržní centrum leží jihovýchodně od centra města v prostoru jezer Dutzend. V navazujícím území jsou celoměstská sportovní zařízení. Areál leží mezi městským okruhem a dálnicí A73, která se dále k jihu kříží s dálnicí A6 (E50). S centrem města je spojen silnicí B7 (Münchener Str.) a trasou metra (U1). Areál má jednotnou koncepci, sestávající z propojených velkých šestiúhelníkových hal (2 základní typy) s možností dalšího rozvoje. Součástí areálu je i známá Frakenhalle a nové konferenční centrum. Území skýtá rozsáhlé možnosti pro parkování.



Praha

## Praha

V současné době nedisponuje hlavní město výstavním areálem, schopným realizovat náročnější akce.

Výstaviště Praha v Holešovicích má cca 20 000 m<sup>2</sup> kryté a cca 15 000 m<sup>2</sup> volné výstavní plochy, prakticky bez jakékoliv infrastruktury. Kapacita parkovišť je velmi omezená, dopravní napojení je nevyhovující. Stanice metra je relativně vzdálená, hromadná doprava je realizována prostřednictvím tramvaje.

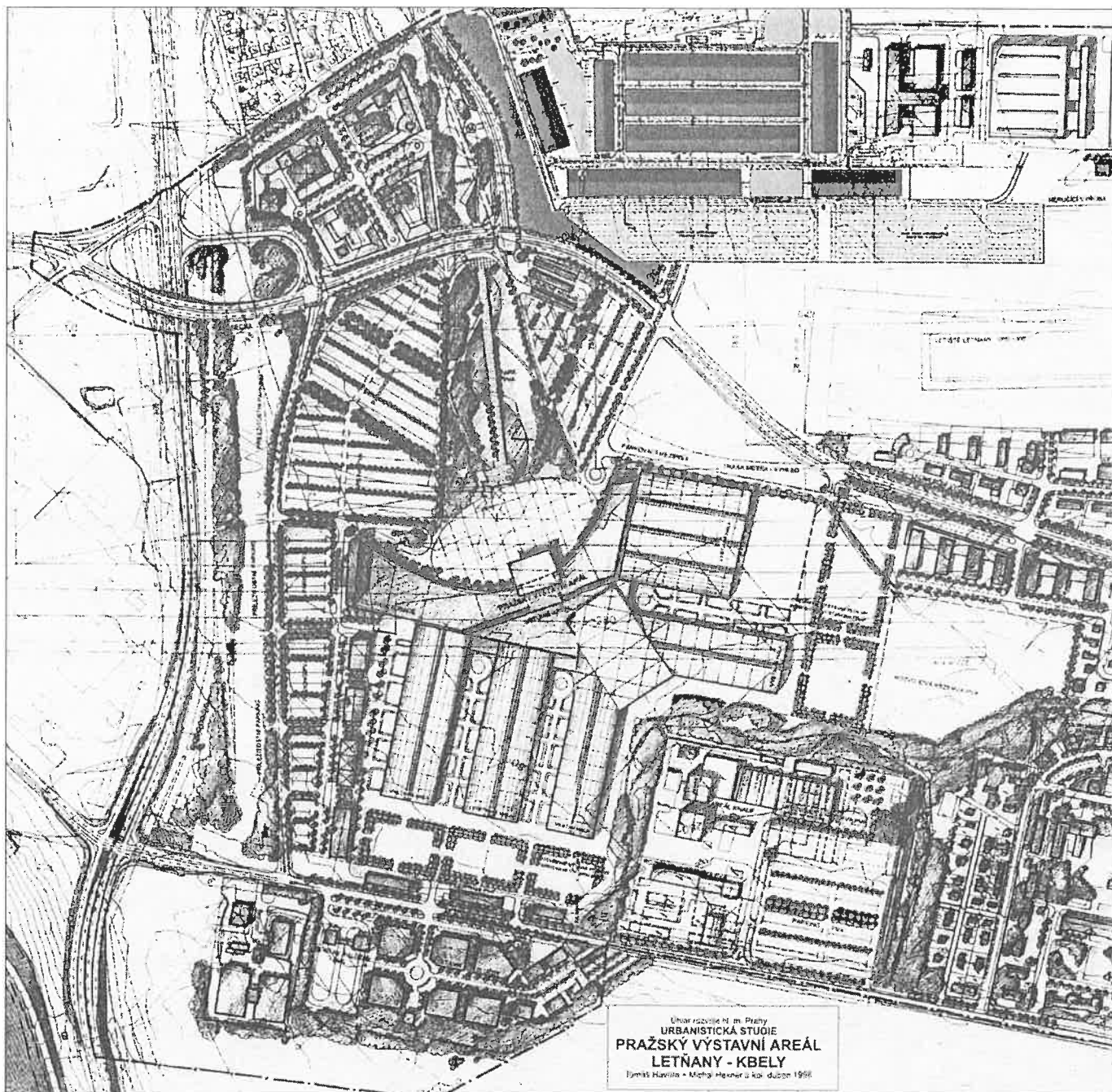
Pro velké akce, jež jsou zejména pořádány firmou ABF (stavební veletrhy ForArch, ap.), byl několik let využíván Strahovský stadión, kde krytá výstavní plocha byla vytvářena stanovými halami.

Hlavní město by nepochybně již vzhledem k dosavadnímu rozsahu výstavních akcí mělo mít vlastní veletržní areál.

Po dlouhých diskusích a na základě ne zcela věrohodného výběru lokality bylo rozhodnuto o výstavbě "Pražského výstavního areálu" (PVA) v Letňanech.

Na rozdíl od vyzkoušených modelů výstavby nových areálů v zahraničí (zejména SRN) byla aplikována specifická česká (pražská) cesta, spočívající v první (snad) etapě ve výstavbě "prozatímního" areálu - v podstatě přenesení stanů ze Strahova do Letňan. Následně má být v sousedství vybudován areál nový s předpokládaným dokončením v roce 2006.

Z hlediska předpokladů právě projednávaného ÚP hl.m. Prahy lze považovat lokalizaci PVA za vyhovující. V severovýchodním sektoru města by tento areál mohl být vhodným impulsem rozvoje (některé velké výrobní areály již ukončily svou činnost, prosperita dalších je nejistá). Areál se rozkládá v prostoru sportovního letiště Letňany (provoz není v kolizi) při trase tzv. Průmyslového polookruhu (PPO, Kbelská-Průmyslová). Tato komunikace znamená v současné době hlavní propojení mezi dálnicemi D8 a D1 a její severní část bude dlouhodobě součástí silničního okruhu (SO) kolem Prahy. Na tuto funkci včetně indukce další dopravy (mimo výstaviště jde též o obchodní centrum regi-



Praha



onálního významu) není komunikace připravena. Nevyhovující je napojení na Proseckou radiálu (vstup D8) a úrovněvé křížení s ulicí Baranových (v prostoru budoucího výstaviště) a v Hloubětíně (křižovatky s ulicí Kolbenova a Poděbradská). Problematika dopravy v Hloubětíně se částečně vyřeší po realizaci východního úseku vysočanské radiály, propojující PPO na SO. Výstavba MÚK Baranových by měla být základem podmínkou rozvoje PVA v tomto území.

Závažnějším problémem je doprava radiální. Jedinou komunikací je přetížená Prosecká radiála (Liberecká, V Holešovičkách), zejména její vstup do Holešovic při neexistenci městského okruhu (MO). Výstavba MO k horizontu 2006 resp. 2010 (územní plán) se jeví jako velmi málo reálná.

Pokračování vysočanské radiály směrem do centra (úsek PPO-MO) není v horizontu ÚP sledováno.

Rovněž představu, že k r. 2006 bude do Letňan dovedena trasa C metra, lze považovat za utopickou.

Areál leží na opačném konci města než letiště Ruzyně. Předpokládané spojení, tj. výstavba severního úseku SO Ruzyně-Březiněves je sice "sledována" před r. 2006, je však podmíněna také řešením jiných než finančních problémů.

V současné době jsou náklady na výstavbu PVA odhadovány na 3-5 mld. Kč, přičemž včetně "souvisejících" investic by mohly dosáhnout až 15 mld. Kč. V jiných lokalitách by výše souvisejících investic zřejmě byla výrazně nižší. Jen v blízkosti letiště Ruzyně jsou tři lokality, které by umožňovaly realizaci veletržního areálu obdobného rozsahu.

Vzhledem k tomu, že česká cesta na rozdíl od německých přístupů (Lipsko, Mnichov), nezačala (jak je zvykem v Evropě, kam se chceme integrovat) od dokonalého finančního projektu (ten pak pochopitelně umožnil realizaci velké investice ve velice krátké době cca 2 let), ale spíše připomíná výstavbu RD v socialistickém období (z "našetřených" peněz a "nalezeného" materiálu), nemusí být její výsledek jistý. Nelze tedy vyloučit možnost, že některá z kapitálově silných skupin zvolí "evropskou" cestu a vybuduje v konkurenční lokalitě (nepochybně existují i další mimo zmíněných) nový veletržní areál. V tomto případě by areál Letňany zřejmě zůstal jen "prozatímním". Malý podíl města Prahy na PVA poměrně zřetelně vyjadřuje "závazky" města k tomuto projektu.

V devadesátých letech došlo ve středoevropském výstavnictví k výrazné diferenciaci. Zatímco ve sjednoceném Německu dochází ke zcela novému pojetí, znamenajícímu přechod do příštího tisíciletí, v Polsku, Rakousku, Maďarsku a ČR je zakonzervována minulost. Stanové výstaviště v Letňanech lze sice považovat za zajímavý experiment, těžko se však zapíše do stabilního programu evropských veletržních setkávání.

Problémem střední Evropy není ani tak nedostatek výstavních kapacit (těch je spíše nadbytek) jako spíše nedostatek nosných výstavních programů. Těžko si lze například představit, že by Praha získala některé programy na úkor Milána, Frankfurtu, Hannoveru a to i v případě, že by nabízela výstaviště současného standardu. Z tohoto pohledu lze považovat význam Brna v oblasti veletrhů za stabilizovaný. Brnu konkurenční Vídeň v nejbližší době neuvažuje s výstavbou nového areálu, bratislavský - rovněž konkurenční - areál zatím nedosáhl významnějších programových úspěchů.

Význam jiných areálů v ČR (České Budějovice, Plzeň, Ostrava, aj.) zřejmě nepřekročí regionální působnost. S výjimkou areálu v Českých Budějovicích nejsou v ostatních městech ani územní předpoklady pro zabezpečení této funkce. Výhodou Brna je, že veletrhy jsou představiteli města i jeho občany vnímány jako významná součást "image" města. Absence tohoto přístupu byla zřejmě hlavním problémem při úvahách o novém výstavišti v Praze a problémem zůstává i při realizaci přijaté koncepce.

V nejbližších letech zřejmě nelze očekávat, že by v ČR vznikl nový veletržní areál evropského standardu, je však otázkou, zda počátkem příštího tisíciletí bude ve (snad) "sjednocené" Evropě vznik takového areálu na území ČR potřebný.

Nabídka výstavních ploch ve středoevropském prostoru je již zřejmě nadbytečná. Případné "nové" areály by měly mimo své vysoké (zejména technologické) úrovně a standardu pro návštěvníky nabídnout i dobré dopravní spojení jak v rámci města či regionu, tak i propojení na nadřazené (nadnárodní) dopravní síť. To však počátkem třetího tisíciletí nelze v případě ČR spolehlivě předpokládat.

*Ing. arch Milan Körner, CSc.  
Ateliér AURS, Praha*