

Ing. Stanislav Prokeš
Rezkova 57
602 00 Brno
Tel.: 543244079
E-mail: sprokes@volny.cz

Brno, 12.srpna 2007

Vážený pan
Prof. RNDr. Jiří Zlatuška, CSc

Vážený pane profesore,
velmi mne zajímá osud brněnského nádraží a to, co se kolem něj děje, mne nenechává lhostejným. Jako dopravní specialista mám k tomuto problému zcela vyhraněný názor. Pro jiné pracovní zaneprázdnění jsem se mu doposud nemohl více věnovat. Vy se v této věci nezávisle a objektivně exponujete, a proto mi dovoluji, abych Vám poskytl několik informací, zejména k problému odsunu, či neodsunu hlavního osobního nádraží.

Základní informace o mé kvalifikaci.

Po desetileté praxi ve Středisku pro rozvoj silnic a dálnic (nyní ŘSD) jsem od roku 1965 jsem pracoval jako vedoucí dopravní skupiny v Útvaru hlavního architekta města Brna (ÚHA – dnešní OÚPR) a podílel jsem se s architektem Kubíčkem na zpracování územního plánu (dále ÚP). Na počátku 70. let jsem byl nucen odejít z ÚHA, pracoval jsem v Dopravně inženýrské organizaci Brno a nemohl jsem již do koncepce ÚP zasahovat. Od poloviny 90.let spolupracuji externě jako dopravní specialista s Ústavem urbanizmu Fakulty architektury VUT Brno (přednášky, semináře). V posledních několika letech jsem pracoval pro Ministerstvo dopravy ČR na revizi norem s dopravní problematikou.

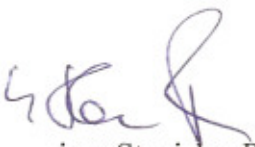
Vážený pane profesore, jsem přesvědčen, že sledujeme společný cíl : optimální řešení přestavby železničního uzlu Brno a zejména rekonstrukce hlavního osobního nádraží. Proto pevně doufám, že budete věnovat pozornost textům, které příkládám – v zájmu co nejúplnější Vaší informovanosti a nejlepšího řešení problému.

Přílohy :

1. vybrané závažné informace o vývoji problému
2. dodatek
3. článek pana architekta Milana Körnera, místopředsedy Asociace urbanistů, v Aktualitách 72 Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR (Nádraží ve struktuře velkého města)

Při této příležitosti bych Vám rád poděkoval za Váš dosavadní i budoucí zájem o rozvoj Brna a o úroveň jeho vysokého školství, přeji hodně zdaru Vašemu dalšímu působení v zastupitelstvu města Brna.

S pozdravem



ing. Stanislav Prokeš

Vybrané závažné informace o vývoji problému

Názory na polohu nádraží

Srovnávací studie obou poloh nádraží z roku 1999

Napojení na městskou hromadnou dopravu

MHD a odsunutí nádraží

Obsluha a dostupnost území – srovnání variant

Vlaky vysokých rychlostí – vztah k oběma polohám nádraží.

Další problémy související s odsunutým nádražím

Souhrn hlavních negativních dopadů odsunu nádraží

Závěr

Názory na polohu nádraží

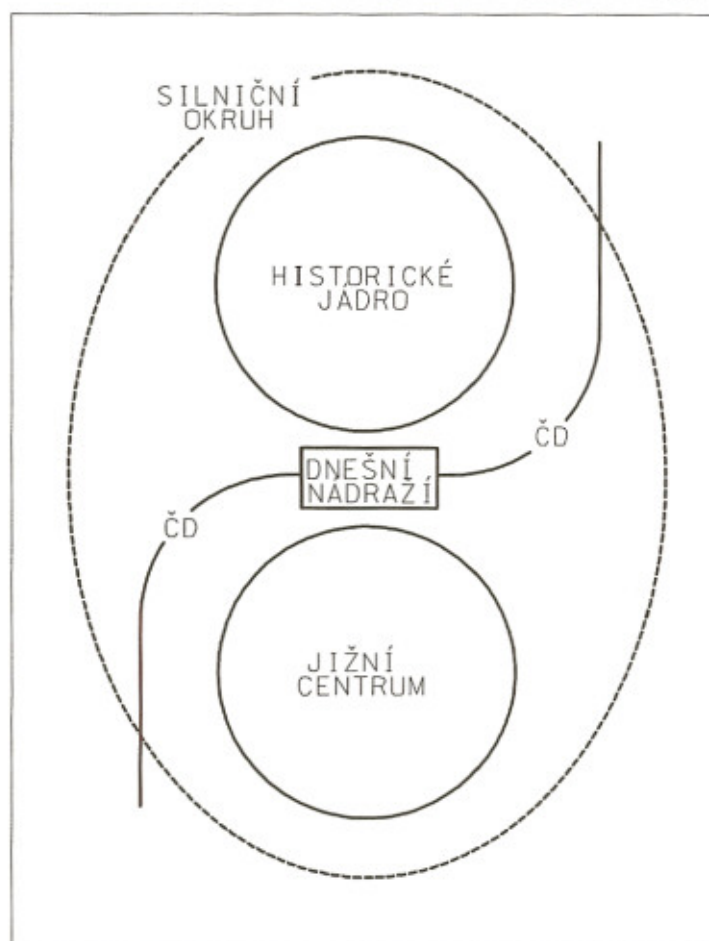
V ÚP z roku 1965 bylo zakotveno odsunutí hlavního osobního nádraží na jih – tehdy o 600 m – s opakujícím se zdůvodněním rozvoje centra města na jih. V roce 1971 navštívil Brno švédský odborník Torsten Davidson – šéf dopravy v Göteborgu a externí učitel na univerzitě v Lundu. Byl jsem požádán, abych ho informoval o dopravním řešení ÚP. Když jsem mu vyložil ideu odsunu nádraží, velmi se podivil a vyslovil svůj fundovaný názor:

„nádraží v současné poloze je mezi dnešním centrem města a předpokládaným novým, tzv. jižním centrem, to znamená, že obě atraktivní části města budou v pěší docházce tohoto nádraží bez nezbytné rekonstrukce a posilování systému městské hromadné dopravy a navíc rekonstrukce nádraží v současné poloze bude stát polovinu než realizace nového nádraží a je ji možné realizovat po etapách.“

Tehdy jsem pochopil, že odsun nádraží je naprostý omyl, který poškodí město a zejména dojíždějícím občanům velmi zkomplikuje dosahování cílů regionálního významu, které jsou soustředěny v historickém jádru. Dále jsem pochopil, že odsunování nádraží je omyl také ekonomický, neboť nutně bude mnohem nákladnější než rekonstrukce v současné poloze. S ekonomikou souvisí také v případě odsunu nezbytná velmi nákladná rekonstrukce a dostavba systému městské hromadné dopravy (MHD) a její podstatně zvýšené provozní náklady (současný odhad se pohybuje od 110 po 200 milionů Kč ročně, což zaplatí občané města buď formou zvýšení dnešní miliardové dotace, nebo formou zvýšeného jízdného). Další závažnou nevýhodou odsunu je nezbytnost realizace nádraží jako celku, nemají-li být provozována v etapě výstavby dvě nádraží s veškerými nevýhodami pro cestující. Naopak současné nádraží lze bez problémů rekonstruovat po etapách, aniž by to ohrozilo provoz a pohodlí cestujících. Prostě se začnou koleje přidávat a rekonstruovat od jihu.

V roce 1991 zorganizoval ÚHA mezinárodní konferenci o jižním centru, které jsem se mohl jako externí pozorovatel zúčastnit. Na této konferenci vystoupili mimo jiné dva významní architekti urbanisté z Německa (nositelé řady mezinárodních ocenění) a po vyslechnutí všech důvodů pro odsun nádraží vyslovili zcela jednoznačný názor, že odsun je zásadní chyba. Předložili ve schématu svůj názor na řešení, jehož jednoduchou kopii vkládám. (Bohužel se mne nepodařilo získat jména těchto odborníků.)

Schéma centrální části Brna podle německých urbanistů



Tento fundovaný názor se samozřejmě nedostal do závěrů zmíněné konference, neboť ÚHA vždy jednostranně hájil (a stále hájí) odsunutou polohu nádraží. **Proto také OÚPR nemůže objektivně posuzovat v současné době správnost hodnocení polohy nádraží, protože vždy naprosto jednostranně a s užitím ekonomických a byrokratických nástrojů prosazuje odsunutou polohu.**

Poznamenávám, že žádné město v Evropě neuvažuje o odsunu nádraží z centra a naopak si města polohy v centru, nebo u centra velmi cení (např. rakouský St. Pölten také rekonstruuje nádraží na okraji historického jádra a ředitel stavebního úřadu v diskusi při exkurzi vyzdvihoval výhody a chválil předky za tento prozíravý počín. Švýcarský architekt českého původu Kolečko při přednášce na VUT položil otázku: „Co je nejcennější na brněnském nádraží?“ a odpověděl: „**poloha**“).

Někdy je jako příklad odsunu uváděn v naprostém nepochopení německý Stuttgart. Zde však nádraží zůstává na svém místě u okraje centra, u přestupního uzlu městské hromadné dopravy a pouze se o 90° obrací (nádraží koncové se má přestavět na průjezdné).

Na začátku 90. let do roku 1994 jsem pracoval v atelieru UAD Studio architekta Hladíka na dopravní části dosud platného územního plánu města Brna. V zadání ÚP byla ze strany zadavatele (čili ÚHA) striktní podmínka o odsunutém nádraží, i když se tehdy ještě o poloze jednalo s Ministerstvem dopravy. V průběhu prací jsem se jako zástupce projektanta (čili jen v poloze pozorovatele) zúčastňoval těchto jednání. Na nich vystou-

pili dva pracovníci ministerstva a velmi fundovaně napadli ekonomické hodnocení variant polohy nádraží, které dělal SUDOP Brno (čili dlouholetý – již asi od roku 1958 – zpracovatel odsunuté polohy) a obvinili SUDOP z podjatosti a nadhodnocení nákladů pro přestavbu současné polohy, kde byla mimo jiné řada položek započítána dvakrát. Ředitel SUDOPU ing. Mráz neuměl odpovědět. Na dalším jednání již tito pracovníci ministerstva nebyli, a tak jednání probíhala bez problému ve prospěch odsunu. (K tomu nutno poznamenat, že bývalý ministr dopravy ing. Šimonovský byl dříve vedoucím dopravního oddělení ÚHA.) Za této situace byl v roce 1994 schválen ÚP s odsunutou polohou nádraží.

Srovnávací studie obou poloh nádraží z roku 1999

V roce 1999 byly na objednávku organizace Jižní centrum Brno a.s. zpracovány pod hlavičkou SUDOP Brno srovnávací studie obou poloh nádraží s názvem „Technicko-ekonomická studie přestavby železničního uzlu Brno – Studie návrhu optimálního rozsahu objektů a zařízení železničního uzlu Brno včetně osobního nádraží“.

Studii v odsunuté poloze zpracovával atelier architekta Dokoupila. Studii přestavby současného nádraží zpracoval atelier UAD architekta Hladíka. Kolejové řešení pro obě varianty zpracoval ing. Ferenc ze SUDOPu Brno, silniční dopravu pro současnou polohu jsem zpracoval já, arch. Hladík dělal celkové architektonické a urbanistické řešení.

Toto řešení přestavby nádraží v současné poloze využívá dnešní výhodné uspořádání s kombinací průjezdných kolejí a kolejí koncových (slepých). Koncové koleje jsou výhodné pro vlaky končící (např. regionální), umožňují cestujícím pohyb bez ztráty výšky nejkratší cestou na zastávky městské hromadné dopravy (MHD) pod Petrovem. (Podobný princip je použit také v Praze, ovšem s v oddělených nádražích – hlavním Wilsonově a koncovém Masarykově.) Podle studie hlavní nádražní hala je navržena nad kolejištěm, má prosklený strop, s výhledem na sever na Petrov a historické jádro, na jih na jižní centrum. Tato hala je z Masarykovy ulice přístupná průchodem (obchodní pasáží) přes dům U tří kohoutů a přes palác Padovec a dále lávkou přes Nádražní ulici (je to idea stará několik desetiletí). Pro potřeby nádraží je dále využívána současná budova (kde by také měla být dostavěna druhá věž, která byla zničena při bombardování Brna v listopadu roku 1944), je také využita rekonstruovaná budova pošty (ocelový nýtovaný skelet umožňuje jakoukoliv přestavbu). Rekonstruované kolejiště je umístěno na estakádě, pod kterou je situováno kapacitní parkoviště. Studie řešila také autokoušitový provoz pro vozidla, přístupný z Uhelné a Nových sadů a pro cestující z jižních zakončení nástupišť.

V podmínkách pro zpracování studie byla zakotvena povinnost zachovat budovu obchodního domu Tesco. Bez této podmínky (nebo alespoň s možností rekonstrukce tohoto objektu) by bylo možno ještě více napřímít průjezdné koleje odsunutím dále na jih a rekonstruovaný objekt Tesco využít jak pro potřeby nádraží, tak pro obchod.

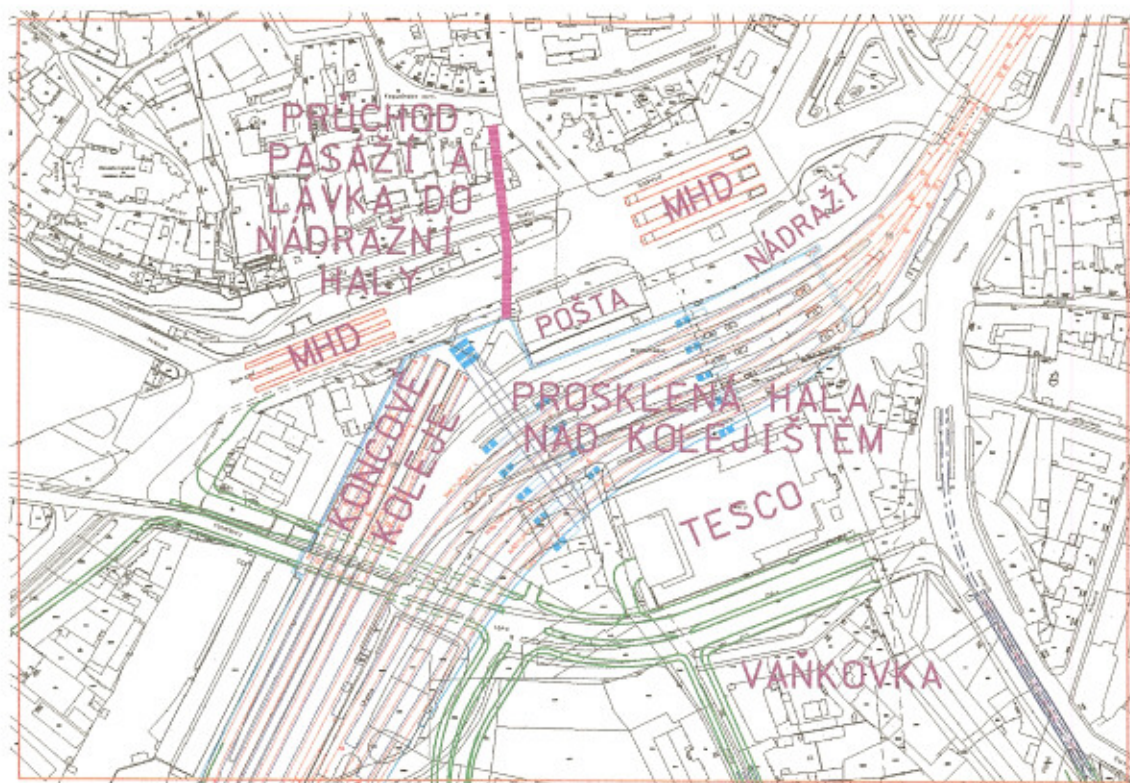
Tato studie byla založena do archivu a již nikde se neobjevila, nebyla oficiálně projednána, nebyla zhodnocena a dále se územní příprava a všechny prostředky věnovaly pouze variantě s odsunutou polohou.

Výřez ze studie s nádražím v současné poloze



Následně ÚHA a později OÚPR objednané expertízy byly vždy podmiňovány odsunem nádraží. Teprve po poslední povolební změně ve vedení města byly objednány expertízy pro hodnocení polohy. Ale podmínky pro hodnocení (které vydává OÚPR) jsou dále deformovány ve prospěch odsunuté polohy (např. váhy hodnotících kritérií jsou určeny: 35 % provozní potřeby ČD a pouze 25 % vztah polohy nádraží k městu – zbytek další kritéria. Přitom zejména pro OÚPR jako orgán, který sleduje zájmy rozvoje města, by měl být prioritní vztah polohy nádraží k městu a nikoliv potřeby ČD).

Výřez ze studie s nádražím v současné poloze včetně upravených komunikací



Problém mostů

Při projednávání zmíněné studie z roku 1999 (nebyla projednána veřejně, ale pouze s ÚHA) se snažili dopravní specialisté ÚHA dokázat, že mosty pro současnou polohu (zejména tzv. viadukt u ústí Křenové, most na Úzké a na Poříčí jsou nevyhovující s ohledem na nosnost a na světlou podjezdnou výšku. Posudek o mostech zpracoval mostní specialista SUDOPu ing. Fuka a všechny námítky proti jejich využitelnosti vrátil. Přesto ÚHA stále údajnou nedostatečností mostů argumentuje.

Napojení na městskou hromadnou dopravu

Studie přestavby nádraží v současné poloze dále předpokládá vytvoření pěší zóny v Nádražní ulici včetně náměstí před nádražím, pouze s městskou hromadnou dopravou (MHD) a nezbytnou obslužnou dopravou (zásobování, taxi), a tím volný pohyb chodců mezi nádražím a stanicemi městské hromadné dopravy a dále do pěší zóny centra města

se všemi cíly regionálního i celostátního charakteru. (Současný průjezd automobilů tímto prostorem je naprosto zbytečný.) **Přestavba tohoto prostoru jako pěší zóny (která je možná již v současné době) by konečně vytvořila reprezentační vstup do města a nahradila by dnešní nevzhledný prostor před východem z nádraží, který je hanbou města.** Podobně jako dnes by se cestující rozdělili do dvou přestupních zastávek MHD (pod Petrovem a u Masarykovy ulice) v poměru cca ? Petrov ? Masarykova (**nevýhodou dnes navrhované variantní polohy Nové sady je jednak nevyužití budovy hlavního nádraží a dále soustředění cestujících pouze na zastávku Petrov**).

Nádraží dle předmětné studie v současné poloze je dokonale obslouženo všemi druhy MHD s velmi krátkými pěšími vazbami a s dosahem všech částí města většinou bez přestupu. Vezmeme-li v úvahu, že MHD v Brně má v podstatě velmi dobrou úroveň s možností dalšího zkvalitnění bez mimořádných nákladů (i bez megalomanského podpovrchového diametru), pak **dnešní poloha nádraží je pro občany města i regionu ideální.**

MHD a odsunutě nádraží

Nádraží v odsunutě poloze nemůže podobnou kvalitu nabídnout i při vynaložení miliardových nákladů na rozšíření sítě MHD. Jen samotné pěší cesty z nástupišť k zastávkám MHD jsou značně delší než u současného nádraží a pro cestující se zavazadly nepříjemné. MHD v poloze u odsunutého nádraží nemůže uspokojivě řešit vnitroměstské vztahy západ – východ (které jsou nejméně stejně silné jako sever – jih) a zejména nemůže nabídnout dokonalý vztah do nového univerzitního kampusu v Bohunicích.

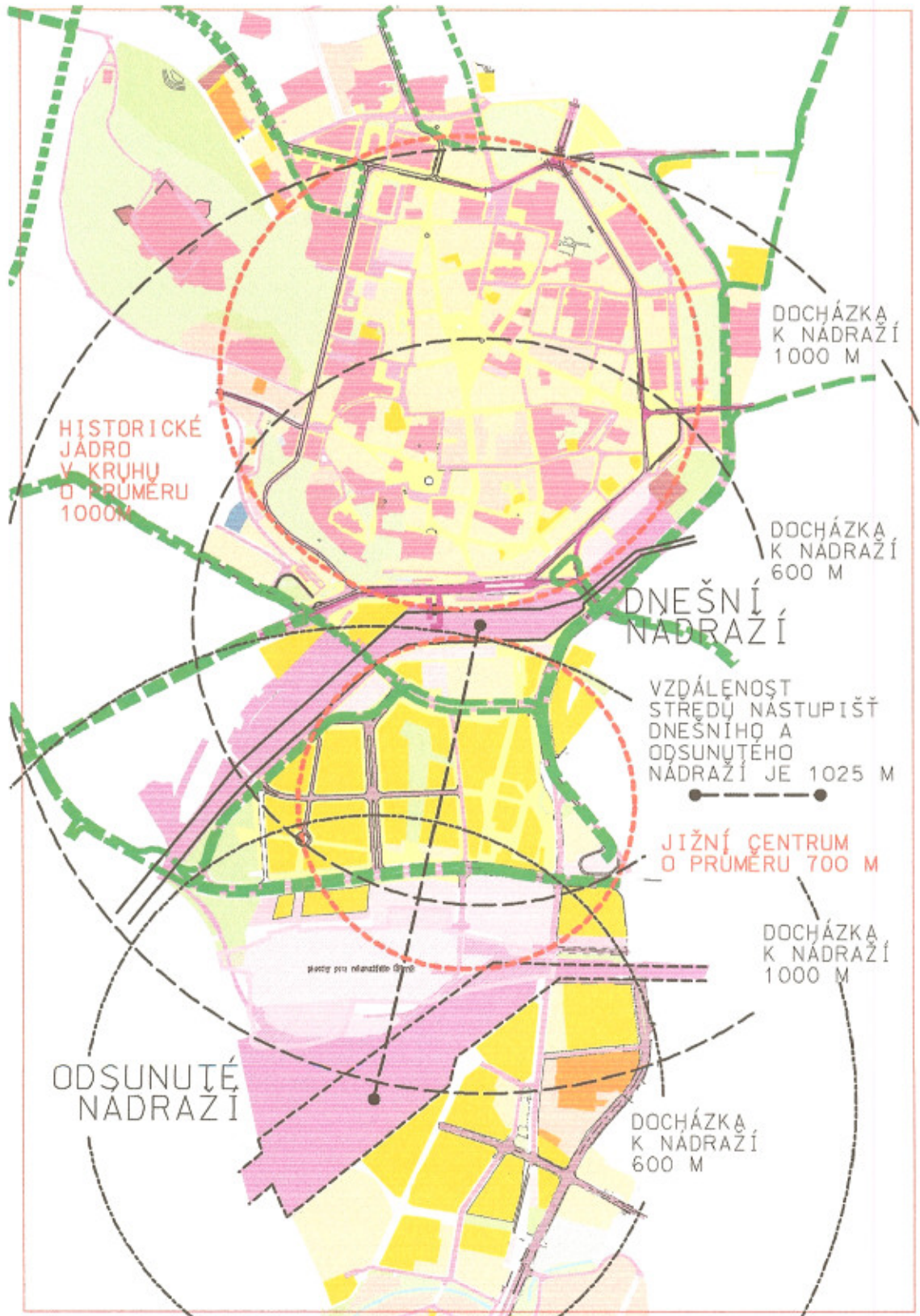
Ale zásadní je, že při ekonomickém hodnocení obou variant se náklady na rozšíření MHD musí do nákladů na odsun nádraží připočítat (včetně provozních – viz výše). Je sice pravda, že jižní centrum při úplné dostavbě bude také potřebovat doplnění MHD, ale v naprosto jiné kvalitě a rozsahu než odsunutě nádraží. Rozšířený systém MHD si automaticky vyžádá rozšíření počtu linek, to přitíží (nebo přetíží) současné trasy v centru a bude vyvolávat tlak na velmi problematický podpovrchový diametr, čili na vydávání dalších prostředků.

Obsluha a dostupnost území – srovnání variant

Z dnešní polohy nádraží je v pěší docházkové izochroně 600 m celé jižní centrum a polovina historického jádra. V izochroně 1000 m je historické jádro celé, se všemi objekty regionálního i celostátního významu. Naopak z nádraží odsunutého je v pěší docházkové izochroně 600 m pouze malá část jižního centra a celé jižní centrum je v izochroně až 1000 m.

Pro dosažení objektů regionálního i celostátního významu v historickém jádru bude nezbytné použít MHD. (Významná funkční poznámka : izochrona se vždy měří od středu nástupiště nebo od středu nádraží. Výpočty jiným způsobem – od vchodu do budovy apod. – jsou zkreslující, nepřesné a tedy podvodné.)

Schematická situace centrální zóny města s oběma nádražími



Výše zařazená schematická situace znázorňuje obě polohy nádraží, označuje vzdálenost odsunu 1000 m. Obhájci odsunu rádi používají hodnotu 600 m, ta ovšem platila dříve, ještě v územním plánu z roku 1965. Později v dalším ÚP nastal posun jižněji, v zájmu využití pozemků tzv. nádraží Brno – dolní a v zájmu uplatnění větších poloměrů na kolejišti. Tím se nádraží dále vzdálilo nejen od dnešního centra, ale také od vlastního jižního centra, které je tak od nádraží odděleno výkonnou a silně zatíženou komunikací okruhu.

Situování nádraží až za městským okruhem lze charakterizovat jako další nevýhodu odsunuté polohy. Současné nádraží je naproti tomu (nebo naprosto reálně může být) v klidové pěší zóně, na jižní straně jen s parkovišti a v dotyku s linkami autobusů v Úzké ulici a na severní straně s přestupním uzlem MHD tramvají a trolejbusů, přičemž trolejbusy lze také zavést do souběhu s tramvajemi do těsného kontaktu s nádražím.

Při odsunuté poloze lze s jistotou přepokládat, že většina regionálních cest směřujících za vybaveností historického jádra bude raději volit automobil než železnici se složitými a nepohodlnými přestupy na MHD. Dojde k poklesu cestujících na železnici. Na počátku diskuzí o poloze nádraží také železničáři varovali před vzdalováním se od zákazníka.

Vlaky vysokých rychlostí (VRT) a jejich vztah k oběma polohám nádraží.

Vlaky vysokých rychlostí (VRT) může nádraží v současné poloze přijímat jak v části průjezdné, tak (a ještě lépe) v části koncové s výše uvedenými výhodami pro cestující. (Např. všechna pařížská nádraží přijímají vlaky TGV také do koncových – tzv. hlavových – nádražích, se všemi výhodami pro cestující a bez problémů s omezením cestovní rychlosti.) Je nanejvýš pravděpodobné (prakticky jisté), že (pokud ve vzdáleném výhledu dojde k realizaci VRT), bude od Prahy použita jižní varianta (v principu podél dálnice D1). Je jednodušší a podstatně levnější. (Severní prochází dramatickým terénem, vyžaduje z větší části vedení v tunelech a také občané okolních obcí oprávněně protestují.) To znamená, že vlaky od Prahy ve směru do Vídně (a v opačném směru) se budou úvratí v Brně obracet. Tento manévr neznamená žádné zdržení, neboť vlaky mají řídicí stanoviště na obou stranách a posádka se přesune v době výměny cestujících bez jakékoliv ztráty jízdní doby.

Podobně je možné zapojit také VRT od Ostravy tunelem pod černovickou terasou s napojením na současnou přerovskou trať na jihu Komárova, dále opět od jihu do současného nádraží (např. do koncových kolejí) a úvratí jak do Prahy, tak do Vídně.

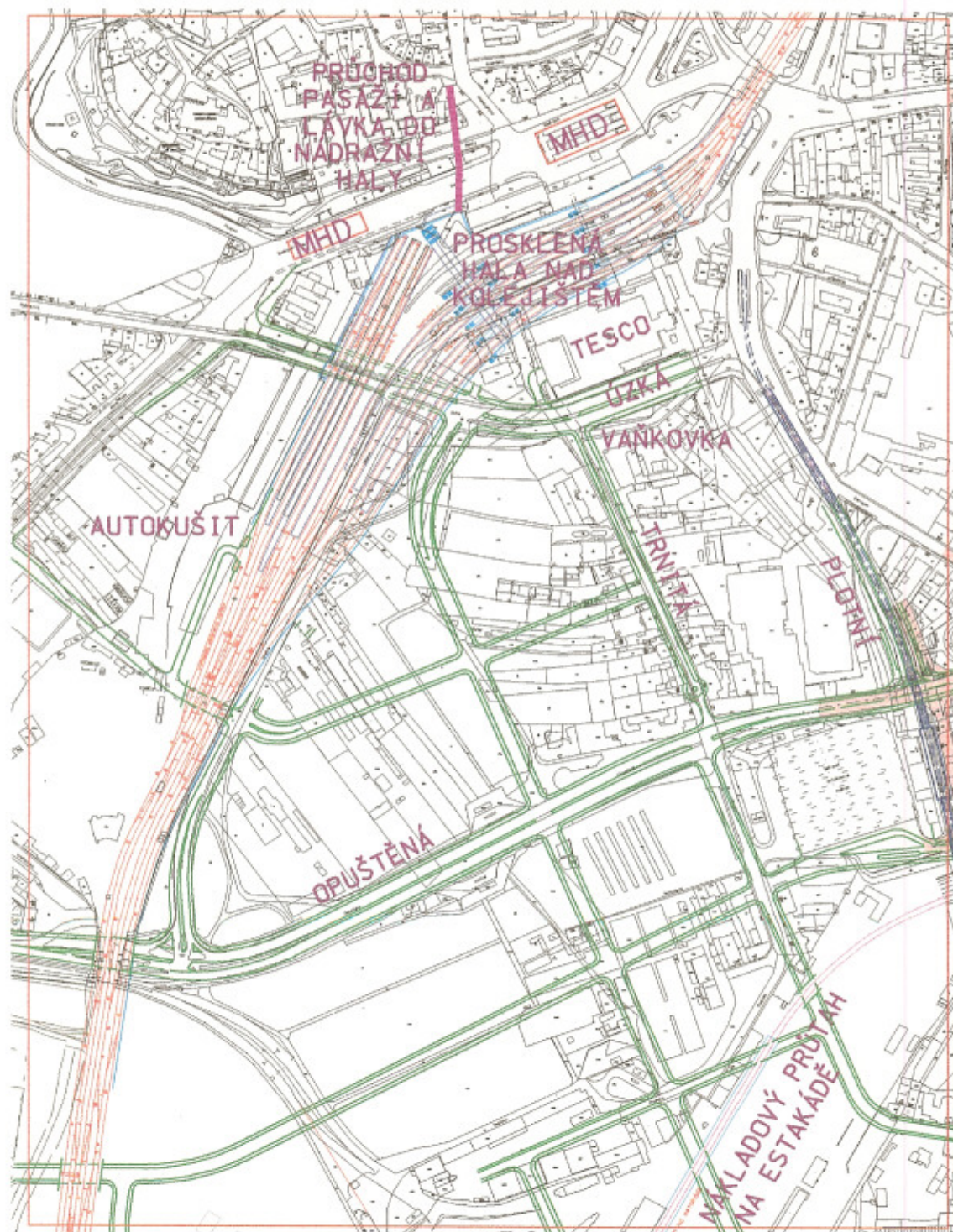
Zůstává tedy zachována přerovská trať a pro vedení velkého městského okruhu (VMO) musí být užita varianta s tunelem pod Mariánským náměstím.

Podobně je možné do dnešního nádraží zapojit také vlárskou trať vedenou dnes závlekmem přes tzv. komárovskou spojku, tím vyloučit závlek a uvolnit nábřeží Svitavy pro realizaci biokoridoru.

Současné plány (studie) na zapojení přerovské tratě do Brna přes vlárskou trať kolem Šlapanic ovšem sledují její zapojení do odsunutého nádraží a bude to použito jako jeden z důvodů pro odsun. **Je to za strany OÚPR (bývalého ÚHA) další manévr sledující vyřazení dnešní polohy, aniž by se čekalo na závazné vyhodnocení.**

Pro odsunuté nádraží platí při jižní variantě trasy od Prahy také úvratový provoz ve vztahu do Vídně. Trasa od Ostravy má být vedena po upravené vlárské trati přes Slatinu a může jak do Prahy, tak do Vídně pokračovat průjezdem.

**Výřez ze studie s nádražím v současné poloze
včetně upravených komunikací v tzv. Jižním centru**



Další problémy související s odsunutým nádražím

Počet kolejí

Stanovení počtu kolejí vychází z výpočtu z 1. poloviny minulého století a ze zásady, že každá trať zaústěná do Brna musí mít dvě koleje (7 tratí = 14 kolejí). Nebere v úvahu moderní výpočetní techniku a reálné nároky na délky staničení a možnosti výměny vlaků. Pochopitelně čím více kolejí, tím méně jsou využity, tím je méně práce s jejich zabezpečením a tím více si vydělá dodavatel stavby.

Vlastní nádraží a hala pro cestující

Celé kolejiště je situováno na mostní konstrukci o rozměrech cca 450 x 125 m, což je 5,5 hektarů plochy a je to největší mostní konstrukce tohoto druhu nejen v republice, ale pravděpodobně i v Evropě. (Samozřejmě ohromný obchod pro betonáře.) Hala pod touto konstrukcí má světlou výšku 4,50 m, po odečtení vzduchotechnických a podobných zařízení zbývá 4,20 m. Pro tak obrovskou plochu je to hodnota naprosto nepřiměřená nutně vyvolávající pocity stísněnosti.

Provoz

Odsun nádraží slučuje do jednoho koridoru osobní a nákladní dopravu se všemi nevýhodami (hluk, otřesy). Současná trasa nákladového průtahu vyloučila železniční nákladní dopravu z centrální části města, idea odsunutého nádraží vrací tuto dopravu zpět (ne přisunutím železnice, ale přisunutím centra). Další nevýhoda je strategické povahy. Brno má dnes dva železniční koridory přes město, jeden po odsunu nádraží je zranitelný při neočekávaných nehodách a krizových situacích.

Souhrn hlavních negativních dopadů odsunu nádraží:

- Výrazně zhoršená dostupnost cílů regionálního a celostátního charakteru v historickém jádru (zcela chybí jakýkoliv průzkum počtu a názorů občanů dojíždějících z regionu denně za prací a jinými cíli – reálné nebezpečí přechodu na automobil).
- Nezbytnost zásadní přestavby (rozšíření) systému MHD. Není započítáno do nákladů na odsun. (Potřeba doplnění MHD pro vlastní jižní centrum bez nádraží je nesrovnatelně nižší).
- Vyšší náklady na výstavbu v odsunuté poloze, než na rekonstrukci v poloze současné.
- Nezbytnost uvedení do provozu jako celku (zatímco rekonstrukce v současné poloze je možná po schůdných etapách).
- Z toho plyne reálné nebezpečí dvou nádraží v mnohaleté etapě, případně nedobudovaného torza.
- Rozšíření systému MHD (nutné zvětšení počtu linek) vyvolá přetížení tramvajových tratí v dnešním centru.
- Zvýšení provozních nákladů MHD o 110 – 200 mil. Kč ročně.
- Sloučení nákladní a osobní dopravy do průtahu přes osobní nádraží.
- Nevýhodné zapojení dnešní přerovské tratě přes prostor u ulice Masné ponechává těleso komárovské spojky a znemožňuje revitalizaci řeky Svitavy. (Pokud

nedojde k uvažovanému zrušení této tratě v úseku od Holubic, což je v rozporu z principem rozvoje regionální železniční dopravy.)

- Dosud vynaložené prostředky pro přípravu přestavby železničního uzlu Brno byly naprosto jednostranně a bez objektivního porovnání variant směřovány k odsunu. Tyto prostředky by měly být vyčísleny a jejich tendenční vynaložení zdůvodněno.
- Dotace z Evropské unie jsou směřovány pouze do dvou mezinárodních železničních koridorů (do dvou kolejí těchto koridorů v částce 7,5 mld. Kč bez ohledu na jejich polohu), v žádném případě do výstavby osobního nádraží. Nové osobní nádraží a související úpravy (MHD, komunikace atd.) musí zaplatit město, s případnou dotací kraje a státu.

Závěr

1. Přestavba železničního uzlu Brno a zejména hlavního osobního nádraží je samozřejmě nezbytná. Zásadní otázka zní, v jaké poloze.
2. Zhodnocení poloh nádraží i s případnými variantami je nezbytné objektivně a nezájatě dokončit, rozhodnout a teprve následně započít s konkrétní projektovou přípravou při vědomí, že se jedná o rozhodnutí o miliardových nákladech a o ovlivnění rozvoje a provozu města na století.
3. Využití stávající polohy nádraží se jeví jako neoptimálnější pro město i region z důvodů dopravních i ekonomických, a to z pohledu řady našich i zahraničních nezávislých odborníků.

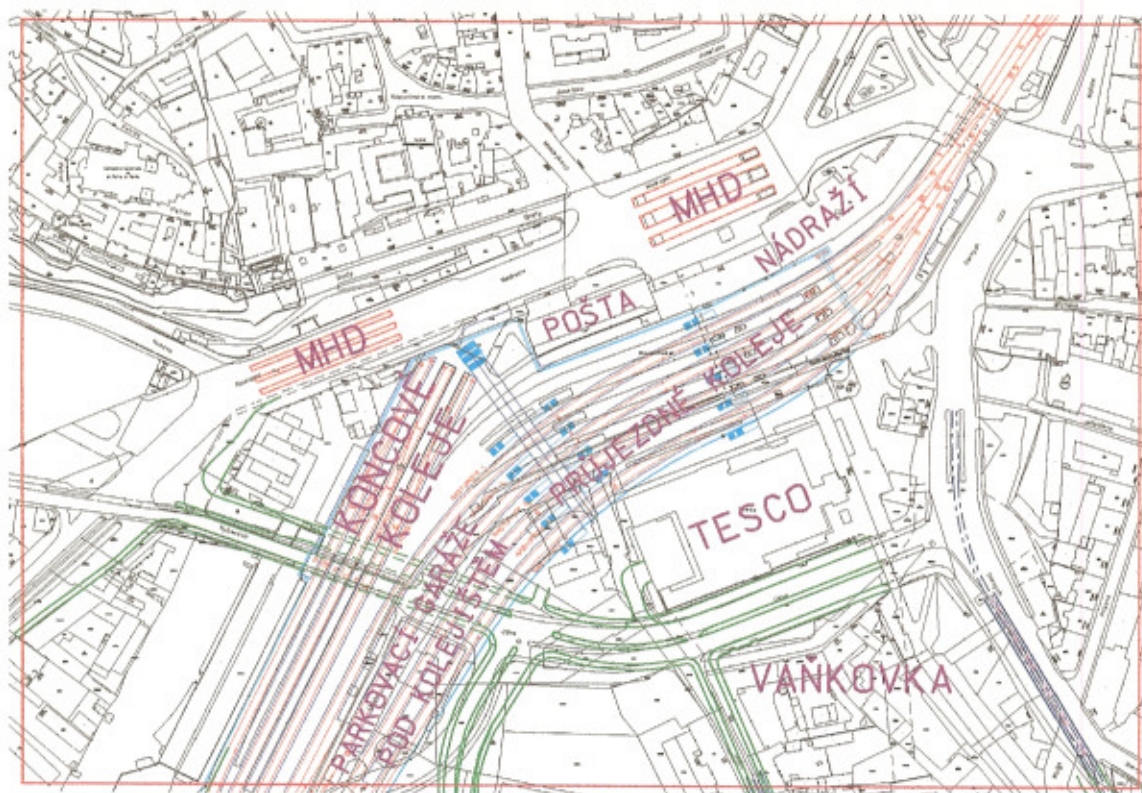
Žádné město v Evropě se nevzdalo výhodné polohy nádraží u centra města.

4. Proces nového zhodnocení obou variant nemusí znamenat ztrátu času. S přestavbou lze započít okamžitě a to tak, aby občané výsledky velmi brzy pocítili. Aniž by se cokoliv dělalo neúčelně, lze rekonstruovat to, co vždy bude sloužit, co zlepší tvář města a co ocení obyvatelé města i návštěvníci :
 - Rekonstrukce Nádražní třídy od Nových sadů po Benešovu třídu do podoby pěší zóny podle návrhu dobrého architekta (nejlépe soutěží). Současný stav náměstí před nádražím je katastrofální a je velmi špatnou vizitkou města při vstupu z nádraží (z mezinárodních vlaků přichází cizinci a toto je jejich první dojem o městě).
 - Rekonstrukce objektu nádraží včetně dostavby původní zničené věže.
 - Rekonstrukce a zkulturnění podchodu s odstraněním naprosto nevhodných stánků a vybavení schodišť na nástupiště tramvaje eskalátory.
 - Konečně rekonstruovat vyhořelý objekt na nároží Benešovy třídy a vestavět výtah mezi podchodem a úrovní náměstí v zájmu handicapovaných občanů.
 - Zkulturnění prostoru mezi nádražím a obchodním domem Tesco (odstranění nebo přestavění naprosto nevhodných a nekulturních stánků).

Ing. Stanislav Prokeš

Dodatek ze dne 13.8.2007

Po dnešním jednání o problematice nádraží s panem prof. Rullerem a ing.arch. Rudišem (oba jsou zastánci současné polohy a nesouhlasí s odsunem, který považují za zásadní chybu z mnoha hledisek a neštěstí pro město i region) mne napadla ještě jedna možnost uspořádání nádraží v přisunuté (současné) poloze v principu popsaném v předchozím textu (studie z roku 1999). Pokud by uspořádání se zajímavou halou nad kolejištěm nebylo posouzeno jako vhodné, pak je možné zachovat současný provoz s přístupem na nástupiště z dnešní rekonstruované budovy pomocí podchodů současných i dobudovaných – viz připojená schematická situace. Tak by naprosto pominula pomyslná bariéra mezi historickým jádrem a jižním centrem a tělesu nádraží by bylo bez problémů propustné.



Na místě dnešního obchodního domu Tesco s využitím ploch po jeho západní i východní straně by bylo možné vybudovat multifunkční objekt s autobusovým nádražím v parteru a s obchodní vybaveností včetně parkovacích garáží v dalších patrech.

Nádraží ve struktuře velkého města

Milan Körner

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

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

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

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

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

furt/M., Stuttgart, Leipzig, Zürich apod. Ve všech případech však jsou tato nádraží „průjezdná“ pro vedení trati S-Bahn. Tento systém umožňuje velmi dobrou vazbu regionů velkých měst na dálkové železniční spoje a rovněž napojení letišť. Zcela však převažují nádraží plně průjezdná. Z nejvýznamnějších lze uvést Köln, Dortmund, Hamburg, Bremen, Hannover, Nürnberg, Linz, Strasbourg. Průjezdná jsou též všechna významná polská, česká a slovenská hlavní nádraží.

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

Z polských velkých měst mají dobrou polohu ve vztahu k centrální oblasti nádraží: Warszawa, Katowice, Krakow a Szczecin. Z českých měst, sledována jsou jen nádraží na hlavních (koridorových) tratích, mají dobrou vazbu k centrální oblasti hlavní nádraží v Praze, Brně, Plzni, Ústí n. L. a Českých Budějovicích. Velmi vzdálená od centra jsou nádraží v Ostravě (2,4 km), Olomouci (2,1 km) a Pardubicích (1,7 km). Tato nádraží mohou iniciovat vznik dalšího (převážně administrativně obchodního) centra bez přímé prostorové návaznosti na původní jádro. Tyto záměry v uvedených městech existují. V případě relativně velké Ostravy s rozvolněnou urbanistickou strukturou to nepochybně může být přínosem. U přibližně stotisícových měst (Olomouc, Pardubice), u kterých rozsah „centrálních“ funkcí odpovídá jejich velikosti a významu v osídlení však může v důsledku rozvoje aktivit ve vazbě na terminál hlavního nádraží dojít k částečnému odčerpání aktivit

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

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

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

Širší centrální území indukuje velmi vysoký objem přepravních vztahů, neboť je v něm soustředěna též významná část pracovních příležitostí v tercierní a kvarterní sféře. Základní systémy kolejové dopravy (metro, S-Bahn, příměstská železnice) mají v centrální oblasti velkých měst více stanic, hlavní nádraží však je nejvýznamnějším přestupním uzlem.

Poloha hlavního nádraží ve vztahu k centru

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

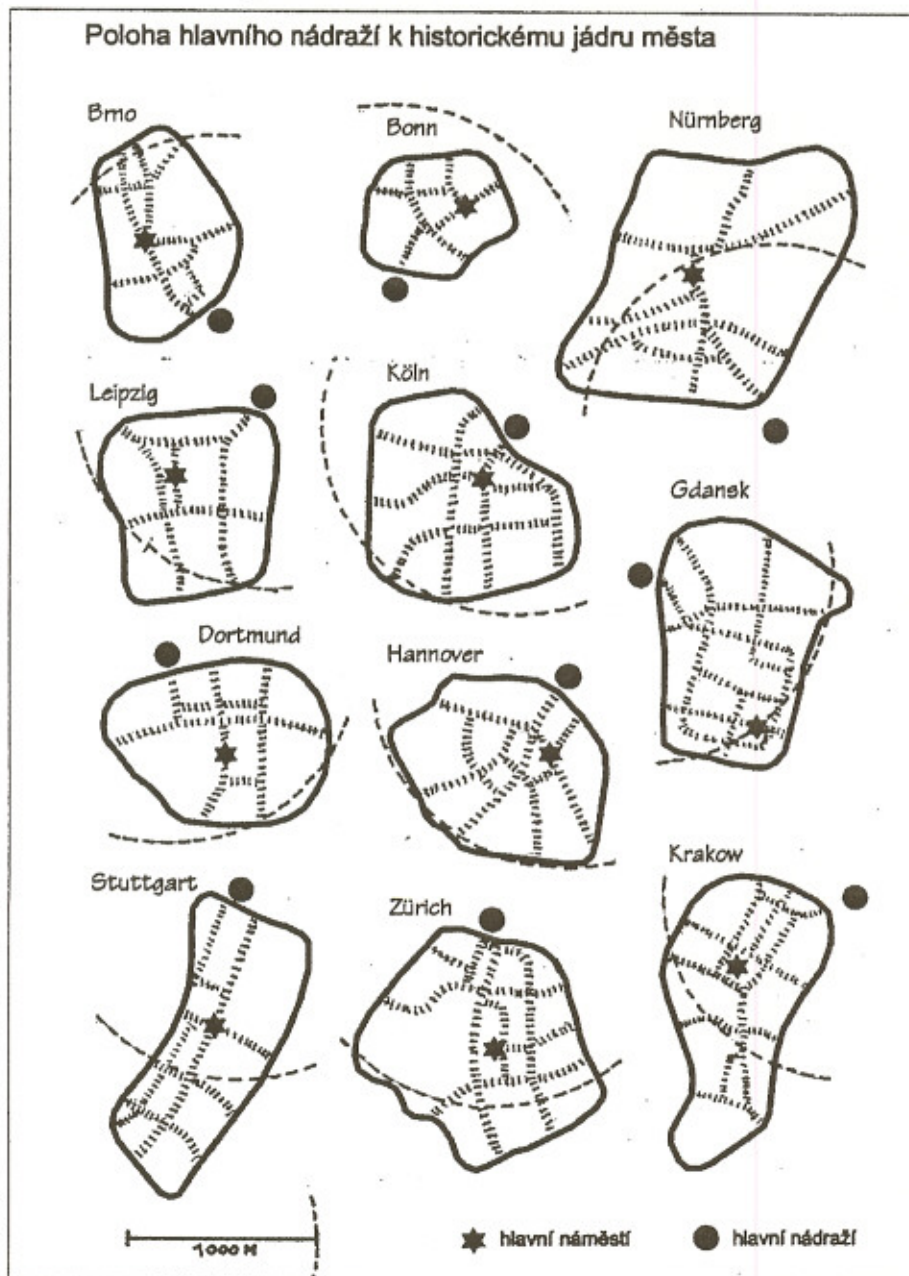
pravována řada rozvojových projektů.

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

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

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

Poloha hlavního nádraží k historickému jádru města



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vazby vlakového a autobusového nádraží

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

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

a podstatná část dálkových autobusových spojů ukončena na terminálech metra (Zličín, Černý Most, Roztyly, depo Hostivař). Na ÚAN Florenc jsou uvedeny jen vybrané dálkové spoje. Spojení na hlavní nádraží metrem. Nejlepší poloha a řešení je v *Českých Budějovicích*, kde autobusové nádraží leží na městském okruhu v bezprostřední blízkosti nádraží vlakového (spojeno podchodem). Nádraží je na střeše obchodního centra, v jehož podzemí je rozsáhlé parkoviště. Obdobné řešení je principiálně možné v *Pardubicích*, kde při novém řešení prostoru hlavního nádraží lze rovněž dosáhnout funkční a prostorové integrace. Velmi problematické z hlediska vazeb je umístění autobusového terminálu v *Plzni*. Ten je na opačné straně centra, vzdálen od středu města cca 1 km a od hlavního nádraží cca 1,8 km. Důsledkem je, že řada dálkových spojů kvůli komplikované vazbě je řešena autobusy na úkor železniční dopravy. *Ústí nad Labem* – autobusové nádraží je na jihozápadě a vlakové na jihovýchodě malého centra, terminály jsou vzdálené cca 600 m.

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

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

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

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

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

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

V uvedeném přehledu je komentována řada středoevropských nádraží velkých měst. Nejsou uvedena některá hlavní města (Wien, Budapešť, Berlín), která mají více nádraží a velmi rozsáhlá centra. Většina sledovaných měst je na velikostní kategorii 0,3 až 1 mil. obyvatel, přičemž německá města mají výrazně silnější aglomerace než města polská, česká či slovenská. Proto jsou v přehledu uvedeny základní demografické charakteristiky

(město, aglomerace), dále vzdálenost hlavního prostoru většinou historického jádra a přehled systémů hromadné dopravy v jednotlivých městech provozovaných (S-Bahn, metro, tramvaj, bus). Jen velmi malá část sledovaných měst má nádraží vzdálené více než 1 km od „středu“ města. Většina nádražních areálů (s výjimkou polských) je plně integrována do struktury města a v jejich okolí jsou významné budovy či areály kultury, kongresová centra, hotely, obchodní a administrativní centra. Řada nádraží již byla či bude částečně přestavěna ve prospěch jiných než dopravních aktivit. Tím se původní plochy železnice výrazně snižují nebo jsou polyfunkčně využívány. Nádraží téměř nikde není překážkou vazeb v území, v řadě případů jsou železnici oddělena území propojena tunely. Téměř ve všech městech existuje regionální železniční hromadná doprava, pokud nemá charakter intervalového provozu (S-Bahn) není samostatně uváděna.

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

nádraží leží v bezprostřední blízkosti historického jádra města.

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

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

Shrnutí

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

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

Milan Körner, AURS, spol. s r. o.

Vybrané údaje o sledovaných a některých dalších středoevropských městech

město	počet obyv. v tis.		HDP PPS EU 25 = 100	vzdálenost hl. ná- draží od „středu“ města v km	„střed“ města	systémy MHD
	aglom.	města				
Bonn	310	2 680 ¹	165	0,3	Münsterplatz	M, T, B
Bremen	541	1 008	157	0,8	Markt	T, B
Dortmund	589	5 710 ²	115	0,5	Hansaaplatz	S, M, B
Dresden	474	1 030	108	1,0	Altmarkt	S, T, B
Frankfurt/M.	650	2 720	316	1,2	Romanberg	S, M, T, B
Hamburg	1 726	3 270	188	0,8	Rathausmarkt	S, M, B
Hannover	510	1 104	121*	0,3	Opernplatz	M, T, B
Köln	970	2 680 ¹	179	0,2	Domplatz	S, M, T, B
Leipzig	495	1 398 ²	93	0,5	Markt	S, T, B
München	1 264	2 355	225	1,0	Marienplatz	S, M, T, B
Nürnberg	491	1 017	174	0,8	Hauptmarkt	S, M, T, B
Stuttgart	591	2 343	239	0,7	Schillerplatz	S, M, B
Zürich	341	884	-	0,6	Rathausmarkt	S, T, B
Strasbourg	272	660	-	1,2	Cathédrale	T, B
Gdaňsk	457	887	66*	1,0	Plac Targ	T, B
Kraków	758	822	70	0,8	Rynek Główny	T, B
Warszawa	1 888	2 200	132	0,4	Marszałkowska	S, M, T, B
Wrocław	634	780	69	1,5	Rynek	T, B
Praha	1 164	1 389	153	0,6 1,1	náměstí Republiky Staroměstské náměstí	M, T, B
Brno	373	515	-	0,5	náměstí Svobody	T, B
Ostrava	315	642	-	2,4	Masarykovo nám.	T, B
Přezlín	165	280	-	1,0	Náměstí Republiky	T, B
Olomouc	103	290	-	2,1	Horní náměstí	T, B
Č. Budějovice	98	180	-	0,9	nám. Přemysla Ot. II.	B
Ústí n. L.	95	340	-	0,3	Mírové náměstí	B
Pardubice	91	320	-	1,7	Perátnické náměstí	B
Bratislava	448	590	120*	1,8	Kamenité nám.	T, B
Košice	245	285	-	0,7	nám. Slobody	T, B

pozn.: V systémech MHD: S = S-Bahn, M = metro, T = tramvaje, B = autobus, příp. trolejbus

1 aglomerace Köln-Bonn, 2 Ruhrgebiet, 3 aglomerace Leipzig-Halle

Údaje o HDP jsou uváděny za NUTS 3 (2002), pokud jsou označeny *, jde o údaje nikoliv za města, ale za regiony.

V ČR nejsou údaje za města - s výjimkou Prahy, která je zároveň krajem - dostupné. Švýcarsko není členem EU.

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