

Význam nádraží ve struktuře a vazbách velkých měst

Milan Körner

Železnice vstoupila do měst v 19. století. V řadě velkých měst končily jednotlivé tratě ve vlastních nádražích, které byly většinou následně propojeny.

V druhé polovině 20. století dochází k rušení některých nádraží a využívání jejich ploch či objektů pro jiné funkce. Tyto areály se vyznačují velmi dobrou polohou ve vztahu k centrální části velkých měst. V souvislosti s rozvojem vysokorychlostních tratí se mění pohled na dálkovou osobní železniční dopravu a dochází tím i k proměnám významu hlavních nádraží velkých měst.

Vysokorychlostní spoje většinou i ve velmi velkém městě (nad milion obyvatel) obvykle zastavují na jednom hlavním nádraží.

V tomto terminálu se také z velké části realizují přestupy na:

- regionální a jiné železniční spoje,
- městské a příměstské spoje (S-Bahn),
- podzemní dráhy,
- tramvaje a jiné spoje MHD.

Areály hlavních nádraží tak posilují svoji roli jak v dopravní obsluze města, resp. jeho jádra (jehož významná část je často přímo v pěší dostupnosti), tak jsou generátorem rozvoje nových aktivit ve svém okolí (obchod a služby, administrativa aj.).

Tento vývoj je většinou doprovázen též možností při modernizaci či přestavbě terminálu snížit nároky na plochy pro železniční dopravu a tyto pozemky nabídnout pro nové využití.

Poloha nádraží, zvláště pokud je v přímém kontaktu k historickému jádru města je natolik významná, že (s výjimkou Brna) není u měst ve středoevropském prostoru uvažováno s jejím opuštěním.

Ve velkých městech střední Evropy (cca nad 300 tisíc obyvatel) již byla, nebo jsou, hlavní nádraží přestavována. Zcela nové hlavní nádraží bylo na místě dřívějšího nádraží Lehrte v loňském roce postaveno v Berlíně. Nyní začala přestavba vídeňského Südbahnhof na nové hlavní nádraží a připravuje se výstavba nového podzemního hlavního nádraží ve Stuttgartu na místě současného terminálu.

V Praze je aktuálním tématem možnost soustředění příměstské železniční dopravy v prostoru hlavního nádraží s využitím průjezdného modelu.

Průjezdný systém S-Bahn existuje v podstatě ve všech velkých městech střední Evropy a to i v případech, kde dálková železniční doprava je dnes odbavována na hlavním koncovém nádraží (Frankfurt a. M., München, Stuttgart, Zürich, Wien Westb-

hf.). V případě Lipska je tunelové vedení koridoru S-Bahn pod centrem města před dokončením.

Ve středoevropských velkých městech 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.

Následující text stručně komentuje ně-

kteřá středoevropská nádraží. Jejich význam je do značné míry odvislý na demografickém potenciálu města a regionu, na jeho ekonomické výkonnosti i turistické atraktivitě (viz tabulka).

Za ideální lze považovat polohu hlavního nádraží mezi historickým jádrem a rozvojovou oblastí širšího centra. Jsou to např. města: Aachen, Dortmund, Duisburg, Essen, Göttingen, Ulm, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, Mainz, Nürnberg, Saarbrücken, Strasbourg. V některých případech je nádraží od historického jádra odděleno parkem (Bremen, Münster, Regensburg, Košice). Některá z těchto nádraží (města s méně než 300 tis. obyvateli) nejsou dále komentována.

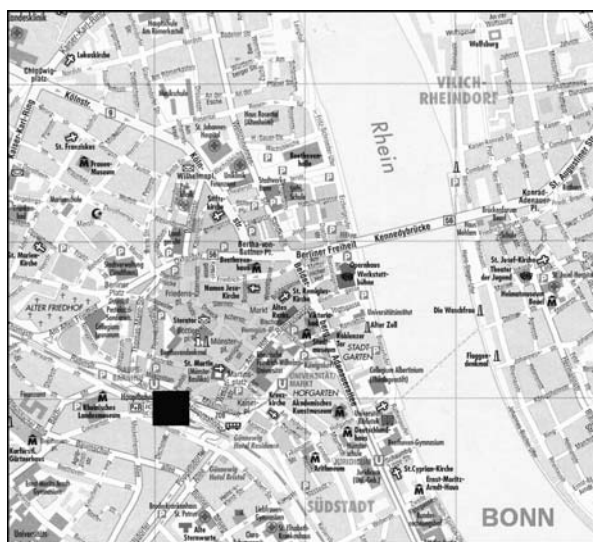
Z českých měst (sledována jsou nádraží jen na hlavních koridorových tratích) mají dobrou vazbu k centrální oblasti hlavního nádraží v Praze, Brně, Plzni, Ústí n. L. a Českých Budějovicích. Značně vzdálená od centra jsou nádraží v Ostravě (2,4 km), Olomouci (2,1 km) a Pardubicích (1,7 km). Tato nádraží mohou iniciovat vznik dalšího (převážně administrativně-obchodního) centra bez přímé prostorové návaznosti na původní historické 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).

Poloha hlavního nádraží ve vztahu k centru

Historická jádra měst jsou u většiny měst vymezena v rozsahu dřívějších hradeb, které jsou v současné době velmi často nahrazeny obvodovými komunikacemi, v řadě případů též jsou po obvodě historického jádra parky a vodní toky či plochy.

Ve vzdálenosti 1 000 m od hlavního nádraží leží v podstatě celé historické jádro středoevropských měst (nad 300 tis. obyvatel) Bochum, Bonn, Brno, Dortmund, Duisburg, Essen, Gdansk, Hannover, Köln, Leipzig, Wuppertal a Zürich.

V následujícím textu je uvedena vazba hlavního nádraží k centru na případech některých měst.



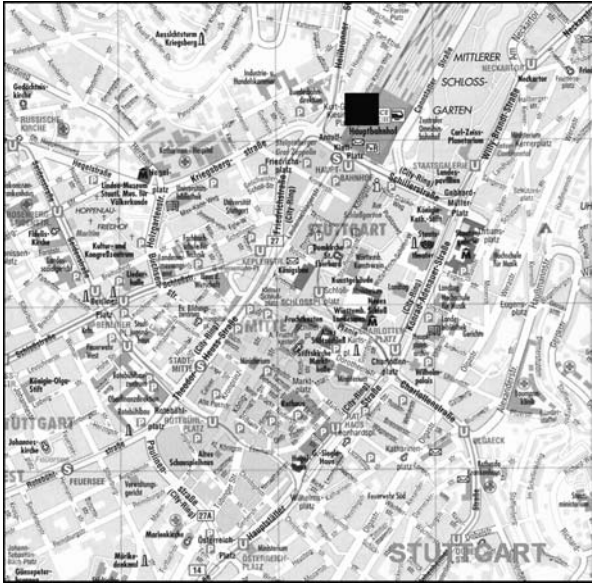
Bonn – nádraží bezprostředně přiléhá z jihozápadní strany k historickému centru propojení pěšími ulicemi. Významné budovy pro kulturní využití jsou na břehu Rýna vzdálené od nádraží cca 1 000 m (ICE Köln – Koblenz).

Bremen – nádraží leží severovýchodně historického jádra, vzdáleného cca 400 m, severně od nádraží se rozvíjí veletržní a kongresové centrum (ICE Hannover).

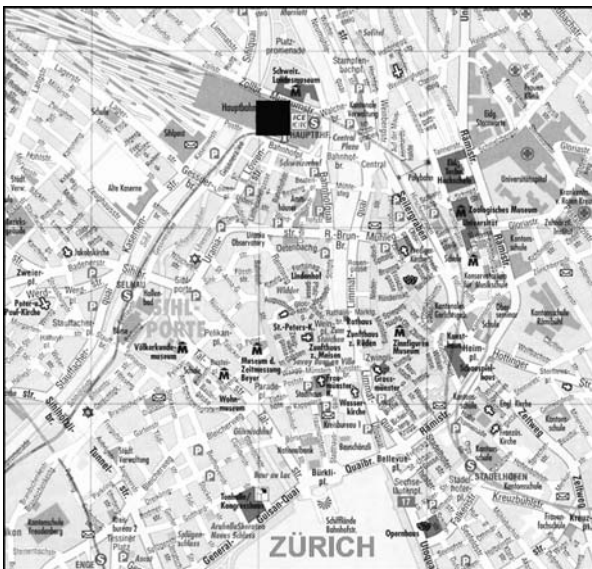
Dortmund – nádraží leží bezprostředně na severovýchodním obvodě centra, velmi dobrá pěší dostupnost celého relativně malého historického jádra (ICE Duisburg, Köln, Hannover, Kassel).

Dresden – nádraží ukončuje severojižní osu centra tvořenou ulicemi Pragerstr. a Schloßstr. končící na břehu Labe (Schlossplatz). V prostoru nádraží (Wienerplatz) je realizováno nové obchodně-administrativní centrum (ICE Leipzig).

Frankfurt a. M. – významná křižovatka tratí ICE (Köln, Mannheim, Würzburg, Fulda), nádraží je 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 800 m). Severozápadně od nádraží se rozkládá rozsáhlý veletržní areál



Stuttgart – nádraží leží na severním okraji centra (historické centrum bylo obdobně jako v případě Drážďan za 2. světové války zcela zničeno). Dnešní koncové nádraží pro dálkové vlaky (S-Bahn je vedena průjezdně v tunelech) má být zásadně přestavěno. Nové nádraží bude v podzemí s pootočeným kolejištěm a bude průjezdné. Současně bude realizována nová ICE trať Stuttgart – Ulm, která naváže na již realizované úseky Köln – Frankfurt Flughafen – Mannheim – Stuttgart. ICE obdobně jako dnes S-Bahn bude mít stanici na letišti, v jehož blízkosti je budován nový rozsáhlý veletržní areál. Na ploše současného nádraží vznikne park a obchodně-administrativní a společenské centrum. Jde o jedno z nejvýznamnějších nádraží střední Evropy (ICE Mannheim, Frankfurt a. M., Zürich, München). Mimo spojů ICE do města vedou i spoje TGV (Dijon – Basel) a Cisalpino (Milano).



Zürich – koncové nádraží (S-Bahn vedena průjezdem v tunelech). Leží na severním okraji města nad řekou Sihl. V pěší dostupnosti je prakticky celé historické centrum, rozkládající se na obou březích řeky Limmat vytékající z Zürichsee. Vysokorychlostní spojení Basel, Bern, Milano, München, Stuttgart.

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 význa-

mu letiště je velká část spojů ICE vedena přes tento terminál. Letiště je obsluhováno vlaky S-Bahn.

Hannover – nádraží bezprostředně navazuje na severovýchodní obvod historického centra, s kterým je propojeno několika pěšími zónami. Na druhé straně nádraží (propojení dvěma tunely) je administrativní centrum (ICE Dortmund, Bremen, Hamburg, Berlin, Frankfurt a. M., Nürnberg).

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

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 připravována řada rozvojových projektů.

Mannheim – významná železniční křižovatka vysokorychlostních spojů (ICE) do směrů Saarbrücken – Paris, Basel, Stuttgart-München, Frankfurt a. M., Köln. Nádraží leží na jihozápadním okraji historického jádra.

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 (ICE Nürnberg - Würzburg, Stuttgart, Zürich, Innsbruck, Wien).

Nürnberg – nádraží leží na jižním obvodu historického centra, se kterým je propojeno dvěma převážně pěšími ulicemi. Západním směrem na nádraží jižně ulice Frauentorgraben je centrum kulturní a hotelové (ICE Frankfurt a. M., Hannover, Leipzig, München, Wien).

Wien – dálkové spoje jsou dnes ukončené ve dvou nádražích. Nejfrekventovanější trať ze směrů Salzburg a Linz je ukončena v koncovém nádraží Westbahnhof, ostatní směry v prostoru nádraží Bahnhof Süd (dnes v podstatě dvě koncová nádraží).

Nové řešení předpokládá výstavbu nového centrálního průjezdného nádraží Südbahnhof, do kterého budou vedeny všechny dálkové tratě, zejména vysokorychlostní spojení ICE od západu.

Přes Südbahnhof vede 7 linek S-Bahn. Spojení s letištěm je trasou CAT (City Airport Train), dnes vycházející z nádraží Wien Mitte.

Linz – nádraží leží na jihozápadním okraji centra, jehož osou je Landstr., která začíná na Blumanerplatz cca 450 m od nádraží a v délce cca 1,2 km vede na Hauptplatz, kolem kterého se na břehu Dunaje rozkládá historické jádro.

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 prostoru 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 prostorem vedena podstatná část tramvajových linek MHD. Území jižně nádraží poskytuje rozsáhlé možnosti pro rozvoj administrativních, obchodních a dalších aktivit. Přestavbou nádraží lze výrazně zlepšit propojení rozvojového území s historickým jádrem.

Plzeň – nádraží leží na jihovýchodním obvodu širšího centra, spojení s centrem ulicí Americkou, která v pokračování ulicí Tylou jižně tanguje historické jádro. Severně navazující území (směrem k Prazdroji) poskytuje významné rozvojové plochy, uvažované pro obchodně-administrativní funkce.

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.

České Budějovice – spojnici s historickým jádrem Lannova třída, která má charakter pěší zóny, která pokračuje na náměstí Přemysla Otakara II. Kanovnickou ulicí. V bezprostřední blízkosti vlakového nádraží se nachází autobusové nádraží, které je nově umístěno na střeše polyfunkčního objektu.

V uvedeném přehledu je komentována řada středoevropských nádraží velkých měst. Nejsou uvedena některá hlavní města (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.

Zahraniční města menší než 300 tis. obyvatel, s výjimkou měst Linz a Košice, jsou součástí aglomerace s více jak 500 tis. obyvatel.

Výstavba, resp. zásadní přestavba hlavního nádraží velkého města většinou souvisí s realizací vysokorychlostní železniční sítě. V případě Berlína byla společně s novým hlavním nádražím uvedena do provozu nová (přestavěná) trať ICE na Leipzig, která je součástí linie Berlin – Leipzig – Erfurt – Nürnberg – München, s větví Erfurt – Frankfurt a. M.

Vysokorychlostní spojení ve směrech na Hannover a Hamburg již bylo realizováno dříve, ve směru na Warszaw se přestavba s parametry nad 200 km/hod. neuvažuje.

V případě Stuttgartu je nové nádraží součástí výstavby nové ICE tratě na Ulm. Tím dojde k souvislému vysokorychlostnímu spojení Frankfurt a. M. – Mannheim – Stuttgart – München. Spojení bude využíváno i pro spoje od Paříže (nové TGV Est) vedené přes Karlsruhe.

V případě Vídně je budováno nové vysokorychlostní spojení od St. Pölten (7 tunelů celkové délky 28,5 km, nejdelší Wienerwald cca 12 km). Na nové hlavní nádraží budou převedeny dálkové vazby z pěti směrů (SRN, Itálie/Slovensko, Maďarsko, Slovensko a Česká republika/Polsko). Dokončení přestavby uzlu se předpokládá k roku 2014.

V Praze lze předpokládat v krátké době dokončení tzv. nového spojení, umožňujícího tunelové propojení hlavního nádraží do oblasti Libně s vazbami na dálkové tratě východním a severním směrem. Jediným novým sledovaným úsekem ve vysokorychlostních parametrech je spojení ve směru na západ (Beroun) s tunelem délky cca 24 km. Tato stavba však systémově nesouvisí s do-

	počet obyv. v tis.		HDP PPS města EU 25 = 100	vzdálenost hl. nádraží od „středu“ města v km	„střed“ města	systémy MHD
	město	aglom.				
Aachen	248	1 070	139	1,0	Markt	B
Bonn	310	2 680	165	0,3	Münsterplatz	M, T, B
Bremen	541	1 005	157	0,8	Markt	T, B
Dortmund	589	5 710	115	0,5	Hansaplatz	S, M, B
Dresden	474	1 030	108	1,0	Altmarkt	S, T, B
Düsseldorf	571	3 325	270	1,2	Cornelinsplatz	S, M, 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	1 105	121*	0,3	Opernplatz	M, T, B
Karlsruhe	271	585	195	1,7	Marktplatz	S, T, B
Köln	970	2 680	179	0,2	Domplatz	S, M, T, B
Leipzig	495	1 398	93	0,5	Markt	S, T, B
Mannheim	325	1 465	191	1,3	Paradeplatz	T, B
München	1 264	2 355	225	1,0	Marienplatz	S, M, T, B
Nürnberg	491	1 015	174	0,8	Hauptmarkt	S, M, T, B
Stuttgart	591	2 345	239	0,7	Schillerplatz	S, M, B
Zürich	341	885	-	0,6	Rathausmarkt	S, T, B
Strasbourg	272	660	-	1,2	Cathédrale	T, B
Wien	1 550	2 040	173	2,4	Stephanplatz	S, M, T, B
Linz	185	390	121*	1,7	Hauptplatz	T, B
Gdansk	457	885	66*	1,0	Długi Targ	T, B
Kraków	758	822	70	0,8	Rynek Główny	T, B
Warszawa	1 688	2 200	132	0,4	Marszalkowska	S, M, T, B
Wrocław	634	780	69	1,5	Rynek	T, B
Praha	1 164	1 390	153	0,6	Nám. Republiky Staroměstské nám.	M, T, B
Brno	373	515	-	0,5	Náměstí Svobody	T, B
Ostrava	315	640	-	2,4	Masarykovo nám.	T, B
Plzeň	165	280	-	1,0	Náměstí Republiky	T, B
Olomouc	103	290	-	2,1	Horní náměstí	T, B
Č. Budějovice	98	180	-	0,9	Nám. Př. Otakara II.	B
Ústí n. L.	95	340	-	0,3	Mírové náměstí	B
Pardubice	91	320	-	1,7	Perštyňské náměstí	B
Bratislava	448	590	120*	1,8	Kamenné nám.	T, B
Košice	245	285	-	0,7	Nám. Slobody	T, B

Vybrané údaje o sledovaných a některých dalších městech

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

* údaje o HDP jsou uvedeny za region

stavbou terminálu hlavního nádraží. Koridorové tratě v dalších směrech nedosáhnou po modernizaci parametry 160 km/hod.

Zásadní přestavba železničního uzlu je uvažována v druhém největším českém městě Brně. Ve směru na Breclav (Wien, Bratislava) je reálné dosažení rychlosti 160-200 km/hod., ve směru na Českou Třebovou (Prahu) je modernizovaná koridorová trať hluboko pod tímto standardem. Předpokládá se přestavba železniční trati ve směru na Přerov. Problematika Brna svou složitostí přesahuje možnosti tohoto v podstatě informativního textu.

Vysokorychlostní železniční doprava ve středoevropském prostoru významně konkuruje dopravě letecké. Důsledkem toho jsou relativně nízké nárůsty výkonů zejména německých letišť ve srovnání se středoevropskými metropolemi (Praha, Warszaw, Budapešť), které kvalitní železniční spojení postrádají.

S významem města souvisí výkon jeho letiště (mil. cest./rok). Nejvýznamnější středoevropské letecké terminály jsou Frankfurt/M. (nad 50) a München (nad 30).

Nad 10 mil. mají: Zürich, Wien, Düsseldorf, Praha, Hamburg

Nad 5 mil. mají: Stuttgart, Köln/Bonn, Warszaw, Hannover

Nad 1,5 mil. mají: Nürnberg, Leipzig/Halle, Dresden, Dortmund, Bremen, Krakow a Bratislava.

Z dalších středoevropských letišť překračují 1 milion Katowice, více jak 0,5 milionu mají letiště Graz, Linz, Wrocław a Poznań.

Letiště Brno a Ostrava zatím této úrovně nedosahují.

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 spoje vysokorychlostní (ICE).

Z výkonů letišť lze do značné míry odvozovat i budoucí poptávku po vysokorychlostním železničním spojením. Je málo pravděpodobné, že z města s výkonem letiště hluboko pod 0,5 mil. cest./rok může být evropsky významný cíl vysokorychlostních tratí. Významnými přestupními terminály vysokorychlostního spojení však v řadě případů jsou velká města bez vlastního většího letiště (Mannheim, Duisburg, Dortmund) nebo i města pod 200 tis. obyvatel (Kassel, Fulda, Würzburg, Basel).

Atraktivita VRT je především v koridorech, které již v současné době z velké čas-

ti splňují standard (tj. 200 km/hod. na pře-stavěných a 250 km/hod. na nových tra-tích). Tratě těchto parametrů na území ČR, ale ani v sousedním Polsku a Slovensku zřejmě nebudou do roku 2020 existovat.

Naopak lze předpokládat, že bude k to-muto horizontu v celém rozsahu v provozu ČR nejbližší:

- severojižní vysokorychlostní spojení Hamburg – Berlin – Leipzig – Erfurt - Nürnberg – München – Innsbruck – Ve-rona s navazující větví Erfurt – Frankfurt a. M., umožňující též spojení Frankfurt – Dresden a Frankfurt – Berlin.
- západovýchodní spojení Paris – Karlsru-he – Stuttgart – München – Salzburg – Linz – Wien.

Připojení ČR k těmto trasám lze i hlav-ními tratěmi nižší kategorie (nad 160 km/hod.) z Prahy ve směrech na Dresden - Lei-pzig, Regensburg a Linz a z Brna na Wien. Jedině spojení Brno – Wien dnes splňuje tyto parametry.

Významná role hlavních nádraží čes-kých měst je především ve vnitrostátní že-lezniční dopravě, kde dosažení standardu 160km/hod. na hlavních tratích by moh-lo znamenat posun zájmu z automobilo-vé dopravy a v případě velkých měst i v do-pravě regionální. Právě pro tyto v podstatě pravidelné dopravní vazby je poloha nádra-ží v centru dění (s přímou dostupností vy-sokého podílu aktivit) velice významná.

Ing. Arch. Milan Körner, CSc.
ateliér AURS, spol. s r. o.

Na 130 předních českých i světo-vých firm představilo v červnu v Ostravě na mezinárodním veletrhu drážní techní-ky Czech Raildays novinky a zajímavosti ze své produkce. Odborníci i široká veřej-nost si prohlédli například nové vagon-y pro České dráhy nebo nejrychlejší loko-motivu na světě, která před časem uhá-něla po kolejích rychlostí 357 km/h. V are-álu nákladového nádraží v Ostravě-Přivo-ze představily svou nejnovější produkci například společnosti Siemens, šum-perská Pars nova a několik firem z holdingu Škoda. Zajímavé novinky přivezli i výro-bci tramvají, například Inekon Trams nový typ tramvaje, jež bude jezdit ve Washing-tonu v USA. Součástí akce byly i odborné semináře a diskuse.

(Logistika, 23. 7.),

připravil (kal)

Uvolněné nádražní plochy Masarykova nádraží

Josef Laža

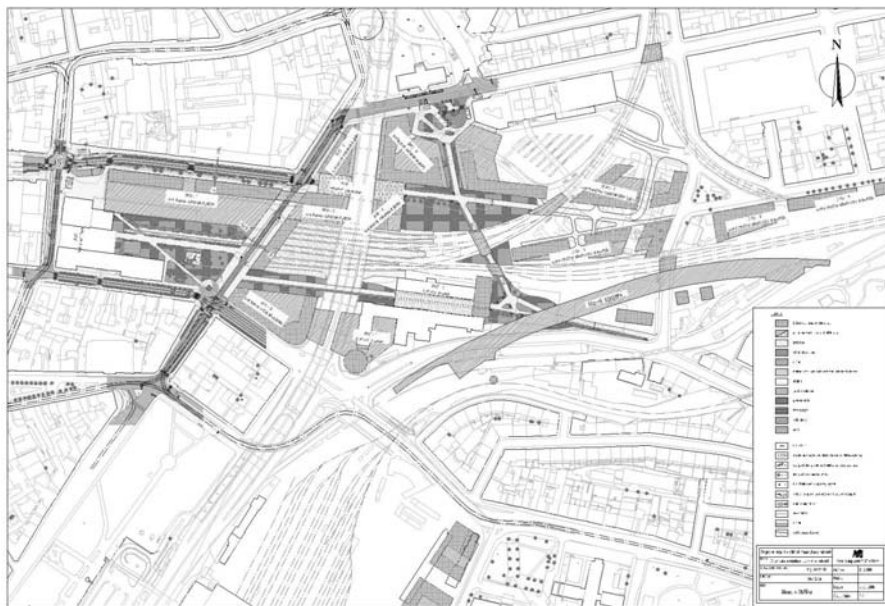
Tento článek reaguje na článek Ing. Arch. Františka Novotného a Ing. Pavla Tikmana Role nádražní ploch v organismu města (**Doprava 3/2007**) a nabízí jiný pohled na posouzení variant řešení uvolně-ných drážních ploch v centru Prahy.

V lednu 2007 byla na půdě Fakulty do-pravní ČVUT v Praze obhájena diplomová práce pod názvem Dopravní řešení v oblas-ti Masarykova nádraží. Práce vycházela z tří variant polohy kolejiště nádraží a stejného počtu budov, tak jak je navrhla firma SU-DOP Praha, a.s. v Ověřovací dopravně-ur-banistické studii Masarykovo nádraží – Flo-renc. Práce navrhla nejen vlastní úpravy ploch mezi novými komplexy budov a v je-jich okolí, ale řešila i dopady přestavby či zrušení Masarykova nádraží na okolní úze-mí a to v oblasti vymezené ulicemi Wilso-nova, Husitská, Trocnovská, Prvního pluku, Křížkova, Na Florenci, Na Poříčí a nám. Re-publiky, Na Příkopě a Václavské náměstí. Dále se také zabývala vedením tramvajo-vých linek po stávajících, popř. nových tra-tích.

Hlavní částí tohoto článku je ovšem se-známení čtenáře s 7. kapitolou zmíněné diplomové práce. Zadání diplomové prá-ce znělo nejen navrhnout dopravní řešení v dotčené oblasti, ale najít i nejlepší varian-tu řešené přestavby. Pro nalezení optimál-ního řešení byla právě v 7. kapitole použita vícekritériální analýza, která byla shledá-na jako nejobektivnější metoda k posou-zení dopadů změny polohy nádraží. V rámci Masarykova nádraží analýza hodnotila pouze dostupnost a směry cestujících z/na nádra-ží (proveden průzkum dotazováním). Podoba a organizace vlastního železničního provozu

v jednotlivých variantách hodnocena nebyla.

Prvním vstupem vícekritériální analý-zy dopadů změny polohy kolejiště a uvol-nění drážních ploch bylo použití nově na-vržených situací. Ve zkratce, varianta Stáňa (varianty byly pojmenovány ženskými jmé-ny dle polohy kolejiště – stávající kolejiště v. Stáňa, odsunutě k. v. Oldřiška a kolejiš-tě v podzemí hlavního nádraží v. Poldin-ka - pozn. aut.) uzavřela průjezd okolo Jin-dřišské věže a Havlíčkovu ulici v části před budovami Masarykova nádraží pro moto-rovou dopravu vyjma dopravní obsluhy, stavebně upravila křižovatku Na Florenci x Havlíčkova i s krátkodobým stáním pro zájezdové autobusy a stáním vozidel TAXI služby. Respektovala vedení pěších os ze studie fy SUDOP Praha a navázala na ně např. úpravou plochy mezi vchodem do areálu ÚAN Praha Florenc a ulicí Křížkova i se stáním minibusů v budoucnu obslu-hující MČ Praha 1. Varianta Oldřiška (gra-fická příloha 1) navazuje na úpravy vari-anty Stáňa a nově přináší do ulice Na Flo-renci tramvajovou dopravu, která přes no-vou pěší zónu před novou výpravní budo-vou spojuje ulice Na Florenci a Opletalova. To sebou přineslo i úpravu křižovatky ulic Opletalova x Hybernská. Varianta Poldin-ka (grafická příloha 2) se ve větší míře sta-vebně od varianty C fy SUDOP Praha neliší krom již uvedené regulace dopravy v Jin-dřišské a Hybernské ulici a trasou nového tramvajového úseku z křižovatky Bolzano-va x Opletalova Opletalovou ulici, Vrchlic-kého sady před budovu hlavního nádraží a dále Washingtonovou ulicí do horní části Václavského náměstí. Samozřejmostí všech



Obr. 1: Situace Oldřiška