

Nádraží jako městotvorný prvek, možnosti využití soukromého kapitálu

Ing. Bořivoj Kačena

předseda představenstva Společnosti pro rozvoj silniční dopravy v ČR

Zahájení železničního provozu v polovině 19. století bylo skutečnou technologickou i sociální revolucí pro veškeré vrstvy obyvatelstva. Trasování tratí a umístění nádraží bylo nejen dokladem inženýrského umu a znalostí, ale často i výsledkem obchodního (pozemky) a politického boje. Tehdejší radniční a územní představitelé buď strategicky přemýšlet uměli a chtěli a trať a nádraží zavedli co nejbližší centru osídlení, nebo prokázali "zabedněnost" a železnici nedovolili do obce, města přivést a tak železniční stanice byla a dodnes je značně daleko od centra obce. Zejména velká města Evropy dokázala tratě přivést a tak i cestující přivést co nejbližší centrální části města. Paříž a Londýn (každá významná čtvrť měla a má svoje hlavové nádraží), obdobně Řím, Praha, Curych a další města těží z prozíravosti tehdejších urbanistů a politiků dodnes.

Ve třetí čtvrtině 20. století, s rozvojem vysokorychlostních tratí, ale také v souvislosti s ekonomickým rozvojem v některých zemích, začal ještě více narůstat význam nádražních budov a pozemků, lokalizovaných v centrech měst. Velkým příkladem je přestavba Liverpoolského nádraží v Londýně (Liverpool Gate), zprovozněná začátkem 90. let. Jde o komplex administrativních, bytových, hotelových a obchodních budov včetně parkingů, které byly kolem nádraží, i nad nástupiště a kolejíštěm postaveny a výrazně tak změnilo tuto část města. Přeměna prostoru byla jednou z prvních vlašťovek tohoto druhu, vzniklá kombinací soukromého a veřejného kapitálu. Je jistě zajímavá i ta skutečnost, že britskou firmu Bovis, jednoho z leadrů projektu, řídil Sir Frank Lampl, rodák z Brna.



Dalším výrazným příkladem je Švýcarsko. Ve velké většině měst a obcí je hlavní a nejdůležitější ulicí ta, která vede kolem nádraží či k nádraží. Nejznámější, nejdražší, nejslavnější a nejužší, s obrovskou koncentrací kapitálu v tamních bankách, je Bahnhofstrasse v Curychu.

Ještě uvedu příklad Berlína. Také zde je několik nádraží v centrech čtvrtí. Po sjednocení země, při budování nové širšího centra hlavního města se ukázala potřeba vybudovat nové hlavní nádraží. Bylo zprovozněno v předvečer zahájení mistrovství světa ve fotbale v červnu 2006, s kapacitou 250000 cestujících za den! Je to nejen dopravní uzel v několika výškových úrovních (včetně U-Bahn a S-Bahn tratí), ale i obrovské nákupní centrum. Jeho bezprostřední okolí je i dnes, 7 let od otevření obrovským staveništěm. Staví se hotely, obchodní a parkovací domy a také tramvajové tratě k nádraží - vše pro komfort cestujících.



Nádraží tedy musí sloužit jako přepravní terminál mezi kolejovou a ostatní dopravou. Nejdůležitější je samozřejmě zákazník-uživatel-cestující. Aby byl spokojen, je nutno mu umožnit snadný přístup z prostředků hromadné dopravy na vlak či umožnit snadné a bezpečné parkování individuálních motoristů a cyklistů. Je-li hromadná doprava považována za

veřejnou službu, pak i výstavba a provozování parkovišť by měla být integrální součástí takovéto veřejné služby. Budování a provozování veřejných parkovišť včetně financování a výše poplatků za parkování je diskutováno všude ve světě. (Samostatnou kapitolou jsou parkinky v okolí letištních terminálů.)

Zpravidla se veřejná parkoviště bez nějaké formy spoluúčasti veřejného sektoru nemohou vybudovat ani provozovat, protože se neufinancují nebo by poplatek za parkování byl astronomický a tudíž pro veřejnost neakceptovatelný. (Například největší stavební a koncesní koncern na světě, francouzská společnost VINCI provozuje jen ve Francii přes 2000 parkovišť a parkovacích domů, ale jen 4 z nich jsou bez finanční či jiné spoluúčasti příslušné radnice.) Spolupráce obce a železničních provozovatelů je tedy k budování parkovacích prostor nutná. Je zde příležitost, v případě budování a provozování parkovišť, pro účast soukromého kapitálu na uskutečnění veřejné služby.

Příklady využití soukromého kapitálu:

Veřejně soukromé partnerství zná už v mnoha podobách Evropa více jak 2000 let! Soukromého kapitálu bylo využíváno v historii v těch případech, kdy bylo jasné, že daně nejsou a nemohou být jediným prostředkem na rychlé pořízení či uskutečnění veřejné služby. Rozmanitost využití soukromých iniciativ přináší výčet nejvýznamnějších aplikací v historii Francie.

Významné oblasti veřejně – soukromého partnerství v historii

| | | |
|----------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|
| ANTIKA A STAROVĚK | XVI. – XIX. století | XX. století |
| Zásobování vodou | Opera v Paříži | Letecká doprava |
| Lázně | Urbanizace měst (Hausmann) | Správa letišť |
| Kanalizace | Mosty a silnice | Televize |
| Údržba (císařských) silnic | Zásobování vodou | Výroba a rozvod el. energie |
| Poštovny | Vodní kanály | Dálnice |
| Veřejná doprava | Budování měst a průmyslových zón | Mosty (Millau) |
| Budování a provoz dolů | Elektrický telegraf | Autobusová nádraží |
| Veřejné osvětlení | Telefonní a podmořské | Tunely (EUROTUNEL) |
| Výroba mincí a platidel | mezikontinent. kabely | Veřejná doprava |
| Námořní přeprava a | Poštovní doprava | Veřejné osvětlení |
| přístavní správa | Plyn a pára pro soukromé subjekty | Veřejné místní služby (voda, odpadky) |
| Mosty | První trasy metra v Paříži | Pláže |
| Nemocnice | Požární rozvody vody | Sportovní stadiony (STADE DE FRANCE) |
| | Eiffelovka | Veřejná parkoviště |
| | Železniční tratě | |
| | Lokální i mezinárodní žel. doprava | |
| | Výroba a rozvod elektrické energie | |
| | Vysoušení bažin | |
| | Městské autobusy a tramvaje | |
| | Suezský kanál | |

Příběh první - PPP na řešení malárie (a vznik vinic v části regionu Bordeaux).

V XVI. století se ve Francii vybuďovalo mnoho kanálů pro zásobování vodou i plavbu za účasti soukromého kapitálu. Současně byly početné regiony zasaženy malárií. Byla zjištěna souvislost mezi plochou a množstvím bažin a počtem lidí, postižených malárií. Proto se stala veřejným zájmem potřeba vysoušení bažin. Král Jindřich IV. reagoval na situaci svým ediktem z 8.4.1599. Říká se v něm zhruba toto: žádná osoba ve Francii mi nebyla schopna dát kvalifikovaný návrh na řešení /vysoušení bažin/ a tak jsem vybral a pozval Holanďana jménem Bradley, který na vlastní náklady práce na vysoušení provede. Král mu sdělil, že mu nic za práce platit nebude, ale že podle ediktu má právo získat do svého vlastnictví polovinu vysušených pozemků a může je prodávat.

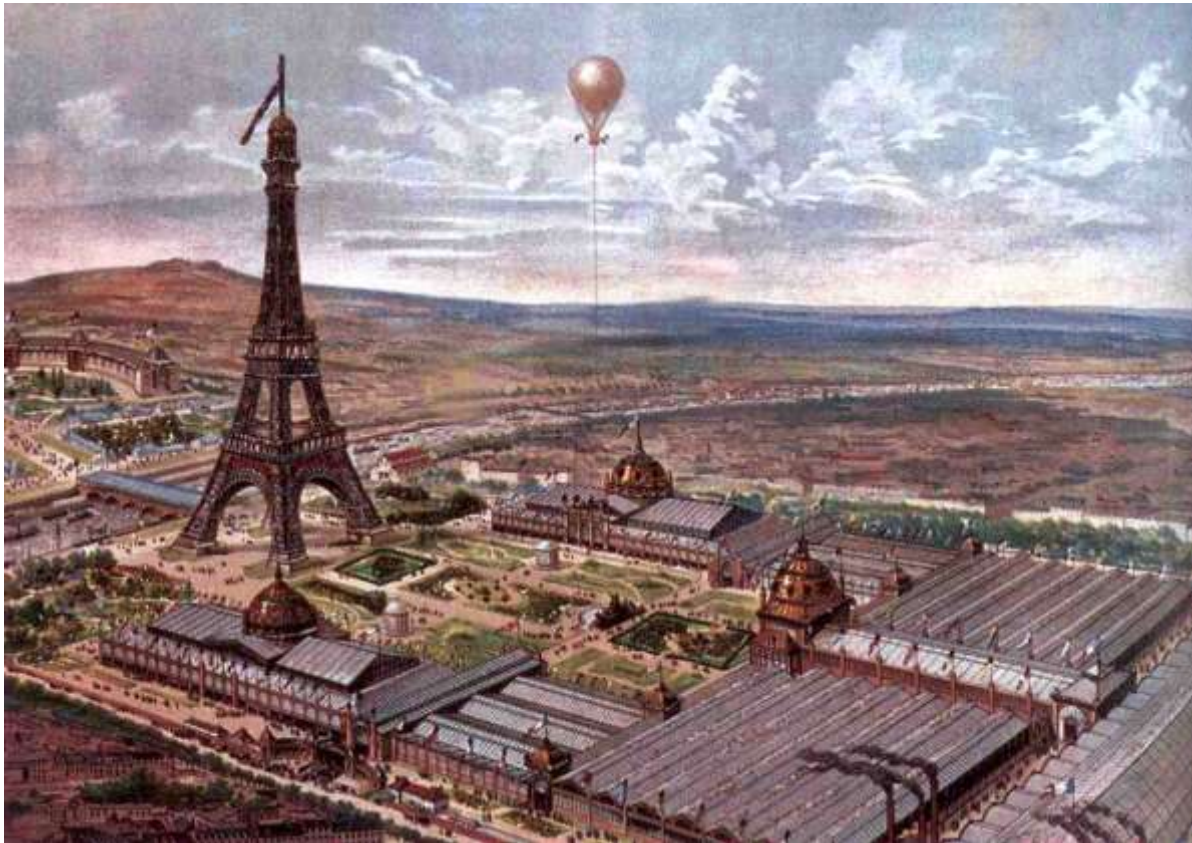
Že byl projekt úspěšný svědčí další královský edikt z r.1607,kdy král potvrzuje Bradleymu jeho práva a navíc je rozšiřuje o právo budovat na vysušených pozemcích nová sídla a města /a prodávat je/.



Bradley vysoušel bažiny převážně na západě Francie. Tak m.j. umožnil založení vinic v údolích řek v oblasti Bordeaux, zejména na levém břehu (Medoc). Po vysoušení bažin vznikly vinice a krásná chateaux. Až tam pojedete, všimněte si příkopů a kanálů mezi vinicemi a vzpomeňte si: Holanďani a PPP.

Příběh druhý - Eiffelovka a Monza.

Zdá se, podle posledních informací v tisku, že nejúspěšnější projekt všech dob, financovaný kombinací veřejných a soukromých peněz je Eiffelova věž v Paříži.



Areál světové výstavy v roce 1889

Historie věže je známá. Přišel inženýr Eiffel s nápadem postavit železný monument uprostřed města a navrhl, že 5/7 ceny stavby uhradí svými penězi /asi 1,5 milionu zlatých franků/. Proti jeho nápadu začala bojovat řada pařížských intelektuálů, umělců i politiků. Nakonec r. 1887 podepsal Eiffel a ministr obchodu, generální komisař Světové výstavy i město Paříž koncesní smlouvu. Eiffel se zavázal, že postaví v centru výstaviště 300 m vysokou železnou věž, ta se stane po skončení výstavy majetkem města. Eiffel obdržel koncesi na 20 let k provozování a údržbě věže s právem vybírat vstupné /5 franků v neděli, 2 franky v ostatní dny/.

Proč je Monza v názvu příběhu? Obchodní komora v tomto italském městě ocenila významné evropské atrakce pomocí kombinace ekonomických měřitelných parametrů. Zvítězila jednoznačně Eiffelovka. Odborníci ocenili věž na 435 miliard eur! Za pouhých 123 let vzrostla její hodnota prakticky nekonečně násobně, ve srovnání s HDP Francie činí tato částka zhruba jeho jednu pětinu. Myslím, že by to měl být dostatečný argument i pro všechny skeptiky, že využívání soukromého kapitálu je pro veřejnost velkým přínosem.

Závěr.

Chtěl jsem zdůraznit význam nádraží-terminálů jako městotvorného prvku, důležitého pro rozvoj sídel i pro spokojenost jejich obyvatel. S odvoláním na historické zkušenosti jsem připomněl, že je možné a žádoucí využívat soukromý kapitál pro rozvoj dopravy ve všech regionech ČR.

Praha, květen 2013

Ing. Bořivoj Kačena