

Nešťastná nádraží aneb na železnici (ne)dějou se věci



Author: Petr Bým | Published: 10.06.2015

Nelze říci, že by se dnes o už nefunkční nádraží nikdo nestaral. Hodně práce na tomto poli udělalo bienále Industriální stopy stejně jako Benjamin Fragner a jeho VCPD, starají se památkáři i občanské iniciativy. Občas tyto aktivity mají i praktické dopady, v poslední době například záchranu pozoruhodného nádraží v Havířově před demolicí. Najít nové funkce pro „přebytečná“ nádraží ale musí někdo jiný, to je věcí Českých drah (ČD), Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), státních institucí (ministerstvo dopravy, pro místní rozvoj či průmyslu a obchodu) a samozřejmě také samotných obcí. Právě na těchto místech by se měly rodit smysluplné projekty konverze - buď jako přímá veřejná investice nebo v podobě vytvoření prostoru pro investice soukromé. To se ovšem neděje. S jedinou výjimkou.

Drobeček úspěchu

Před lety do Česka s velkým halasem vstoupila Grandi Stazioni, italská developerská firma, jejíž specializaci signalizuje už samotné její jméno. Za asistence ČD se rozmáchla skutečně velkoryse: po kompletní rekonstrukci a revitalizaci pražského Wilsonova/Hlavního nádraží měly přijít na řadu nádraží v Karlových Varech a Mariánských lázních a pak - věřilo se - to bude pokračovat dále.

Postupem doby se tyto plány rozpustily v nelítostné ekonomické realitě. Zbyla jen dnes už dokončená (a v zásadě zdařilá) rekonstrukce hlavní haly Wilsonova nádraží, když ovšem na zásadní opravu stále čeká původní Fantova budova. Co se vlastně stalo, nikdo neví, ani Italové, ani dráhy nejsou příliš sdílní. Od majitele, tedy ČD, na nedávné konferenci Křižovatky architektury (letos byla věnována právě roli železniční dopravy v městských zástavbách) zaznělo alespoň, že „snad“ do roku 2017. Nebo 2018. Nebo ještě později.

Co s tím?

ČD dnes spravují přes 1 100 nádražních budov, když nemovitostí jako takových mají 5 300 a k tomu 67 milionů metrů čtverečních pozemků. Je to velké sousto a na údržbu toho všeho, natož pak na konverzi nevyužitých nádraží dráhy prostě nemají ani peníze, ani energii. A navíc by měla nádraží být převedena do

majetku SŽDC. O této transakci se už ovšem jedná roky (více než časté změny vedení ČD těmito jednáním nepochybně dodávají na složitosti a zdlouhavosti) a také je zapotřebí, aby ji schválil i Brusel. SŽDC ale hodlá převzít jen funkční nádraží, nikoli ta už nepotřebná, kterých jsou desítky (za všechny zmiňme secesní nádraží na pražském Vyšehradě). Ta jako pověstný Černý Petr zůstanou ČD. Skutečností je, že situace na železnici je hodně složitá, aktuální stav okořeněný legislativou o správě státního majetku, veřejných zakázkách i bruselským dozorováním pravidel hospodářské soutěže je hodně komplikovaný. Někdy až kuriózní - tak třeba koleje jsou majetkem SŽDC, ovšem pozemky pod nimi patří ČD. V takových vpravdě krkolomných poměrech se nepochybně pracuje velmi obtížně, je div, že u nás vůbec nějaké vlaky jezdí.

Jen vedle nádraží

Nešikovná legislativa ale není hlavní bariérou řešení „nádražního“ problému, ta je jinde. Už jmenování systémoví hráči, jeho předpokládaní řešitelé, se bohužel k ničemu nemají. Zbývá sektor soukromý a občanský. Ten druhý ovšem má manévrovací prostor značně limitovaný. Může zabránit té či oné demolici jako třeba nedávno v Havířově (což ovšem není konverze), v praktické rovině má ale sílu jen na malé projekty. Například sdružení Železniční sdružení Tanvald s pomocí norských fondů zachraňuje topírnu ozubnicové dráhy v Kořenově a nejspíš se mu to podaří. Soukromý sektor, typicky developer, by zase u velkorysejších projektů potřeboval spolupráci toho veřejného. Ve Vídni i jinde jsou hybateli revitalizačních nádražních projektů obec a majitel, tedy dráhy samotné, kteří ho připraví a naplánují. Samotná realizace obvykle zůstává na soukromých investorech, kteří jsou do projektu implementováni prostřednictvím společného podniku. V Česku to z výše uvedených i jiných příčin nejde - trefně to vyjádřil Petr Palička ze společnosti Penta Investments: U nás je možné stavět jen VEDLE nádraží! ČD leckterá nádraží nabízejí k prodeji, k mání je dnes třeba bývalá výpravní budova v Domažlicích za tři miliony korun. To je snad jediná cesta k využití alespoň části potenciálu sociálního i ekonomického, který mnohé nádražní budovy nepochybně mají. Možná by pomohlo, kdyby se takové nemovitosti prodávaly za symbolickou korunu, ovšem se závazkem na nádraží provést to či ono. To ale vzhledem k tomu, že jde o státní majetek, nepřichází do úvahy.

Možné je všechno

Na zmíněné konferenci Křižovatky architektury byly - jako vždy s lítostivými úsměvy - prezentovány mnohé příklady revitalizace velkých, ale hlavně malých, možno říci „okresních“ nádraží v Německu, Rakousku či Švýcarsku. Obvykle se pro ně našlo nové využití v podobě knihoven, malých koncertních a výstavních sálů, obchodů nebo restaurací, a to často s pokračujícím železničním provozem. Na titulní fotografii k tomuto článku je další příklad - nádraží v krušnohorském Glashütte po přestavbě a dostavbě slouží jako sídlo výrobní, konkrétně hodinářské firmy. Možností je jistě bezpočet. Jednu - stejně vizionářskou, jako utopickou - prezentoval nedávno Karel Ksandr, ředitel Národního technického muzea, jako „pražskou muzejní stezku“. Ta by začínala v historické budově Národního muzea, pokračovala v jeho nových prostorách, pak ve Fantově nádražní budově, odkud by návštěvník pokračoval do železniční expozice NTM na Masarykově nádraží, dále do městského muzea na Florenci a skončil by ve Vojenském muzeu pod Vítkovem. To by ovšem pro švarné mládence, zaměstnané na dráze, jimž se zatím Fantova secese rozpadá pod rukama, bylo asi zcela nestravitelné sousto.

10.06.2015 08:14, Petr Bým