

Příběhy logistiky

en— Logistics Stories

Kateřina Frejlichová, Martin Špičák

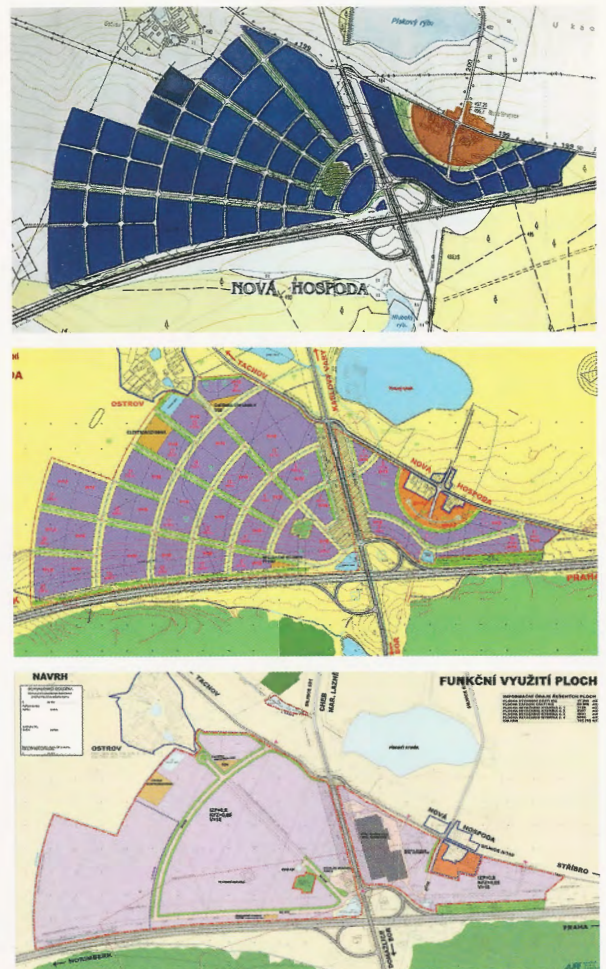
Haly u dálnice mají své příběhy. Případové studie ze tří koutů České republiky představují ztělesnění globálního logistického systému v lokálním kontextu naší krajiny a v její každodennosti. Ambicí není zprostředkovat úplný a jasný, ani zcela objektivní obraz, ale skrze krátké příběhy zaznamenat a předat konkrétní zkušenosti lidí, kteří v těchto oblastech žijí a jsou s výstavbou skladů konfrontováni. První příběh Nová Hospoda je exkurzou do historie k optimistickým počátkům plánování logistických center v Česku. Druhý příběh Krásný Les je ukázkou toho, že se záměry výstavby obrovských hal nevyhýbají ani přírodně a kulturně hodnotným lokalitám. Kapitola Koridor D8 popisuje, jak se občanský vzorod proti halám podél dálnice postupně mění v konstruktivní koordinaci a koncepční plánování v širším měřítku. Příběhy pak volně doplňuje rozhovor s místostarostou obce Odolena Voda, architektem Tomášem Lohniským, na téma skladování a územní plánování.

en— Warehouses along the highway have their own stories. Three case studies from three parts of the Czech Republic represent the embodiment of the global logistics system in the local context of our everyday landscape. The goal is not to mediate a complete, clear or fully objective picture, but rather to record and tell the stories of real experiences, from the point of view of the people living in the affected areas who must confront the new development. The first story, Nová Hospoda, is a history tour of the optimistic beginnings of logistics planning in the CR. The second story, Krásný Les, is an example of how massive warehouse constructions won't stop, even for naturally or culturally valuable localities. The third chapter, Koridor D8, describes how civic resistance against warehouses gradually changed into constructive coordination and conceptual planning in a broader sense. The stories are followed by an interview with the Deputy Mayor of Odolena Voda, architect Tomáš Lohniský, discussing the question of storage and territorial planning.

Nová Hospoda

CTPark Bor na Nové Hospodě, logistické centrum v odlehle a řídké urbanizované krajině západních Čech nedaleko hranic s Německem, se rozprostírá na ploše o rozloze více než 100 hektarů. To je větší plocha než celé zastavěné území nedalekého Boru u Tachova s téměř pěti tisíci obyvateli.

Předpoklady pro vznik tak rozsáhlého centra musíme hledat hlouběji v historii západočeského regionu. Od poloviny 19. století až do třicátých let 20. století žilo na území okresu Tachov okolo 90 tisíc převážně německy hovořících obyvatel. Po válce místní obce přišly o velkou část populace, některé dokonce úplně zanikly. V roce 1950 v celém okrese zbylo už jen něco málo přes 40 tisíc lidí. Ve srovnání s jinými pohraničními oblastmi nebylo lesnaté a neúrodné Tachovsko pro obyvatele českého vnitrozemí příliš atraktivní. Proto sem přicházeli také lidé z Polska, Slovenska, Ukrajiny, Rumunska a Maďarska. A podobně jako v dalších oblastech bývalých Sudet po generace budovaný a s odchodem původních obyvatel ztracený vztah k místu se s příchodem nové



1a-c Studio A.J.T Praha: první urbanistická studie průmyslové zóny Nová Hospoda z roku 1995 (a); územní plán zóny z roku 1998 (b); situace komerčně-industriální zóny po změně územního plánu v roce 2004 (c); zdroj: archiv Jaroslava Trávníčka.

populace obnovil jen částečně. Pro region je dodnes příznačná nadprůměrná nezaměstnanost.

Západní Čechy lze také označit za jakousi „tranzitní“ krajinu. Díky poloze mezi dvěma státními útvary je hlavní osou regionu infrastruktura, která obě země historicky propojuje. V rámci středověké, převážně německé kolonizace Tachovska hrála ústřední roli tzv. Norimberská nebo též Zlatá cesta, Goldenen StraBe. Spojovala Prahu se západem Evropy. Politický a symbolický význam získala za vlády císaře Karla IV. – odtud přízvisko Via Carolina. V místech, kudy se proplétaly staré úvozové cesty, dnes Prahu s Norimberkem propojuje dálnice D5/A6. Obdoba středověké stezky si oficiálně vysloužila i stejné latinské označení. Rozhodnutí o stavbě dálnice padlo v šedesátých letech, ale teprve s pádem železné opony koncem roku 1989 a otevřením hranice zesílil tlak na její dokončení. Souvislý úsek z Plzně ke státním hranicím byl dokončen v roce 1997. Pro mezinárodní společnost na západ od českých hranic předznamenalo nové napojení atraktivní možnosti expanze směrem na východ.

Vize vybudovat na této významné křižovatce průmyslové městečko pocházejí už z devadesátých let. Podle inženýra Václava Říhy z odboru výstavby a územního plánování Boru u Tachova vznikl tento nápad na úrovni okresu, v Tachově. První urbanistické skici průmyslové zóny se dostaly na papír v roce 1995 z pera architektonické kanceláře Studio A.J.T Praha. „Když jsme sem poprvé přijeli, byly tady jenom náspy, žádná dálnice ještě nestála,“ vzpomíná projektant původní urbanistické studie Jaroslav Trávníček ze Studia A.J.T Praha na skutečnost, že se tzv. komerčně-industriální zóna (KIZ) rodila už dříve nebo souběžně s projekční přípravou a realizací dálničního tahu. Podle urbanistické skici pak vznikl územní plán zóny – územněplánovací nástroj, později nahrazený regulačními plány –, kterým byla schválena podrobná regulace. Plán zóny definoval jakousi blokovou strukturu, vymezoval odpočinková místa, postupnou etapizaci i řešení vlivů návazností na sousední vesnice. Paprskovitě vějířovitě uspořádání „římského města“ se vztahovalo k dálniční křižovatce jako nejvýznamnějšímu bodu a těžišti širšího okolí. Malí či středně velcí podnikatelé tu měli vyrábět zboží s vyšší přidanou hodnotou. Celková velikost navrženého areálu nepřesahovala 500 000 m².

Představou obce podle Trávníčka bylo, aby celou KIZ koupil jeden majitel a ten následně odprodával nebo pronajímal jednotlivé parcely. „Cítilo se i na zahraniční investory. Zda sem přicházeli na základě vládních pobídek, nevíme. První investoři, s nimiž se jednalo, nicméně odmítli stavět na malých plochách,“ vysvětluje Václav Říha. Během šesti let od vzniku územního plánu zóny se podařilo přivést pouze jednoho menšího investora, společnost Ideal Automotive Bor, která zde realizovala halu o ploše 17 000 m², částečně určenou k výrobě, částečně ke skladování. Podle Trávníčka byli tehdejší majitelé pozemků – restituenti podniků – těmi, kdo iniciovali změnu regulace, aby lépe vyhovovala potenciálním investorům. Roku 2004 proto byla zpracována změna územního plánu, která jednotlivé menší bloky jednoduše scelila do větších ploch a v ní ponechala pouze jednu dělicí komunikaci.

Na základě této změny se později objevili dva větší investoři, kteří přišli s novým řešením areálu a posléze dalšími změnami územního plánu. Během pouhých 26 let od samotné myšlenky jejího vzniku se tato KIZ postupně rozšířila a transformovala až do dnešní podoby. Developerem a správcem areálu o rozloze přes 1 milion m² s téměř 400 000 m² skladovacích ploch je v současnosti společnost CTP Invest. Kromě samotných hal zde dnes stojí také objekt kanceláře developera, jídelna, bytovna pro 400 zaměstnanců a večerka.

KIZ v původní vizi obce ale vypadala zcela odlišně. Ze vzniku průmyslového města podle Václava Říhy vedly vcelku legitímní důvody: „V regionu se vlastně zhroutilo zemědělství. Výsledkem bylo poměrně vysoké procento nezaměstnanosti. Na zajištění zaměstnanosti se v devadesátých letech hodně šlyšelo a projekt KIZ měl reálný potenciál ji zajistit.“ Nikdo tehdy nepředpokládal příval západních společností, které by tady pouze skladovaly své zboží tzv. na půli cesty. Nikdo také nepředpokládal, že zdejší firmy budou hledat převážně nekvalifikovanou pracovní sílu, která v posledních letech v regionu v podstatě došla, a proto sem dovážejí pracovníky z východních zemí.

„Nás to bavilo jenom proto, že si kluci vymysleli takové římské město. Obrovské sklady, tak jak vypadají dnes, si tehdy nikdo nedokázal ani představit,“ vzpomíná architekt Jaroslav Trávníček. Z původní vize je v současné podobě území (i když píše už jen v platném územním plánu) patrná pouze křivka hranice vějířovitého urbanismu a remízek – drobná plocha lesního porostu, která odolala tlaku na výstavbu dalších skladových hal. „Z hlediska ochrany lesa byl striktní požadavek na jeho zachování a investoři o respektovali. V současné době se uvažuje o převedení pozemku z funkce produkčního lesa na les rekreační a jeho zpřístupnění místním a zaměstnancům. S kácením se v žádném případě nepočítá,“ uzavírá vývoj lokality Václav Říha.



2a, b Ortofoto z roku 2005 s první postavenou halou o ploše 17 000 m², částečně určenou k výrobě, částečně ke skladování (a); ortofoto z roku 2019 s téměř dokončenou strukturou logistického centra, dnes CT Park Bor (b); zdroj: Geoportál ČZÚK.

Krásný Les

Těsně předtím, než dálnice D8 opustí Českou republiku a stane se z ní Bundesautobahn 17, protne východní část Krušných hor. Právě tam, necelých pět kilometrů od hranice s Německem, se nachází dějiště kauzy truck centra.

„Výstavba čerpací stanice pohonných hmot se zázemím, truck centra se zázemím pro 150 nákladních automobilů s návěsem a logistické centrum se čtyřmi skladovacími halami (o rozměrech 12 × 80 × 110 m), obslužnými komunikacemi a 118 parkovacími místy pro osobní automobily v části obce Petrovice – Krásný Les v přímém napojení na dálnici D8.“ Tak zní rozsah záměru uvedený v závazném stanovisku k posouzení vlivu na životní prostředí. Nebylo by na něm nic až tak zvláštního, pokud by nešlo o souhlasné stanovisko EIA k plánu výstavby logistického parku v hřebenových partiích ve výšce téměř 700 m n. m., v oblasti bezlesé horské louky s prameništěm potoka a výskytem chráněných druhů.

Plánované truck centrum je obklopeno ptačí oblastí Východní Krušné hory. Předmětem ochrany je primárně tetřívka