

Vážený pane Krautwurme,

musím reagovat na Váš text, zveřejněný na webových stránkách HPP11, který bohužel obsahuje řadu demagogických tvrzení, prázdných hesel a zavádějících a nekomplexních informací.

## 1. K prodeji pozemků:

*„...Město Praha zcela promarnilo ovlivnění typu a rozsahu využití pozemků v bezprostřední blízkosti stanice metra. V minulosti totiž vlastnilo rozhodující pozemky, kterých se, a nedá se to nazvat jinak, ZBAVILO za směšné ceny. Posudte sami : prodej za cca 1900 Kč/m<sup>2</sup> v bezprostřední blízkosti metra s dostupem potřebných sítí a územním plánem určenými k zástavbě. Příklad byl tak alarmující, že trestní oznámení podal náměstek primátora hl.m. Prahy...“*

Pozemky, které společnost Starochodovská a.s. od HMP odkoupila, nejsou všechny ve funkční ploše SMJ a SV určených pro výstavbu, ale i v zeleni ZP. Navíc svým tvarem samostatně nevytvářejí ucelenou plochu pro reálnou výstavbu a představují jen cca 45% rozlohy plochy pro záměr NOVÝ OPATOV. Kromě výhod „blízkosti metra a dostupnosti sítí“ jsou také zatíženy celou řadou omezení jak stávajících, tak výhledových – zachování příjezdové komunikace k první řadě rodinných domů, vedení a ochranné pásmo metra, zachování veřejného prostranství, veřejná zeleně, vedení cyklostezky, stará ekologická zátěž, požadavek na dvě nové komunikace, přístup k pozemkům HMP atd. Je velmi jednoduché porovnat prodejní cenu s nějakou tabulkou a začít šířit domněnky. Dojít k reálné ceně na základě ekonomického výpočtu a vyhodnocení skutečností je daleko pracnější. HMP vlastnilo pozemky předchozích 20 let a nikdy se nepodařilo je scelit, směnit nebo navázat spolupráci se sousedními vlastníky tak, aby vznikly reálné podmínky pro realizaci městského centra. HMP tedy sice vlastnilo „úzký pruh“ pozemků na Opatově, ale bez přístupu k nim a jakékoliv konkrétní vize, jak situaci řešit. Jednání o pozemcích se vlekla několik let a naše společnost nebyla první ani jediná, kdo se o scelení území pokoušel. HMP posuzovalo několik možných scénářů a prodej schvalovalo několik odborů MHMP, Majetková komise, Rada HMP a Zastupitelstvo HMP v patřičných lhůtách. Nejednalo se tedy o spontánní rozhodnutí ve smyslu „rychle se ZBAVIT“, jak uvádíte. K prodeji pozemků již byly žaloby v minulosti podány, proběhla soudní řízení a soudy obou instancí potvrdily správný postup. Také v případě trestního oznámení náměstka primátora Policie šetření zastavila, protože neshledala v procesu pochybení.

## 2. K tramvajové trati:

*„...Praha... opustila původní plány na vedení tramvajové trati v pozemku, která by obcházela Litochlebské náměstí a řešila mimoúrovňově křižovatku Chilská – Opatovská či perspektivně překračovala dálnici D1 do prostoru Na Jelenách či směrem Šeberov – Průhonice....“*

Ano, Praha původní plány na vedení tramvajové trati územím Opatov–západ skutečně opustila, ale tvrzení, že to nějak souvisí a prodejem pozemků soukromému investorovi, je zcela mylné a dokládá neznalost procesů. Tramvajovou trať v této stopě obsahoval pouze Koncept nového územního plánu hl. m. Prahy (dále jen Koncept ÚP), který měl vstoupit v platnost 1.1.2016. Jeho pořízování ale zrušilo ZHMP v červnu 2012. Tím přestal (ještě před svým uvedením v platnost) existovat jediný dokument, který tramvaj na Opatově zmiňoval. Přivedení tramvajové trati na území Jižního Města je dlouhodobou rozvojovou prioritou MČ Praha 11. O potřebě a smyslu tohoto dopravního spojení můžete diskutovat s odborníky na ROPIDu, Dopravním podniku, Útvaru rozvoje hl. m. Prahy, dopravními inženýry, urbanisty a dalšími. Všichni jsou ve shodě a záměr je podložen výpočty, proto byla tramvaj na JM do Konceptu ÚP zahrnuta. Protože platný územní plán z r. 1999 tramvajovou trať neobsahuje a pořízení Konceptu ÚP bylo zastaveno, ZHMP odsouhlasilo v červnu 2012 (na podnět MČ Praha 11) pořízení Celoměstsky významné

změny platného ÚP (s procesem se lze seznámit na stránkách OUP MHMP – č. změny Z2798). Proces bude trvat cca 2 roky a za tu dobu bude stopa vedení tramvaje ze Spořilova na Háje podrobněji prověřována a projektována. V tuto chvíli je vymezeno širší území, ve kterém se má Změna ÚP odehrát. Zmiňovat zásluhy naší společnosti na výhledové realizaci této veřejně prospěšné stavby asi v tuto chvíli nemá smysl. Snad jen uvedu, že zpracování materiálu „Studie variant vedení tramvajové trati prostorem centra Opatov“ včetně řady dopravních analýz stálo skutečně nemalé prostředky, nemluvíme o časovém zdržení projektu z důvodu nekoncepčního jednání HMP v této věci. Na dané téma se konala dvě Dohadovací řízení organizovaná Odborem územního plánu HMP za účasti vedoucích představitelů dotčených orgánů, tj. vždy cca 20 přítomných. Na základě těchto jednání a zpracovaných analýz HMP preferuje tramvaj městského typu vedenou povrchově v komunikacích a ustupuje od vize tramvaje-rychlodráhy, která by zajišťovala spojení do přilehlých územních celků – Šeberov, Průhonice... Rychlodráha by vyžadovala segregovaný koridor s finančně náročnými opatřeními typu estakáda nebo podjezd, které zajišťují mimoúrovňové překonání frekventovaných křižovatek. Tramvaj městského typu by mohla být realizována do r. 2020, výhled rychlodráhy s překonáním dálnice D1 je daleko vzdálenější jak z pohledu nutných financí, tak z pohledu koncepce rozvoje celého jihovýchodního sektoru, infrastruktury apod. Z uvedeného vyplývá, že tramvaj na Opatov se dlouhodobě a opakovaně řeší napříč všemi kompetentními organizacemi a odbory HMP a stejně jako pořizování územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy s prodejem pozemků na Opatově vůbec nesouvisí.

Neodpustím si poznamenat, že pokud se odkazujete k myšlenkám Konceptu ÚP, ideově jdete proti argumentům, které HPP11 dlouhodobě hlásá. Koncept ÚP totiž počítal v území Opatov-západ s výstavbou o kapacitě cca 230.000 m<sup>2</sup> HPP (projekt NOVÝ OPATOV – cca 166.000 m<sup>2</sup> HPP) situovanou po obou stranách tramvajové trati, urbanisté na Útvaru rozvoje hl. m. Prahy tedy předpokládali hlavně výškové budovy... Na jednu stranu se oháníte zájmy „starousedlíků“ a druhou větou byste jim přes pozemky nebo v jejich blízkosti prohnal rychlostní tramvaj. Věřím, že pro obyvatele sousedících RD je lepší mít výhled na budovu s možností jít do parku než mít před okny mimoúrovňovou křižovatku s průjezdem tramvaje každých 10 min. Navíc v místech, kde by tato mimoúrovňová křižovatka měla být, jsou pozemky soukromých vlastníků, takže taková alternativa je bez vyvlastňování nereálná.

### **3. K vedení tramvaje středem Chilské ul.:**

*„...Vytlačení trati do středu Chilské ulice je výhodné pro developera, kterému ubyly starosti s tramvají a nevýhodné pro veřejné rozpočty, protože středem Chilské ulice prochází kolektor inženýrských sítí, který při stavbě trati bude třeba přeložit. Pro stavitele trati, zřejmě Dopravní podnik, to bude odhadem náklad cca 200 mil. Kč..“*

Váš názor ilustruje představu, že tramvajové tratě vznikají mávnutím kouzelného proutku a vizi města samozřejmě zaplatí zlý developer poté, co všichni dotčení vlastníci poslušně odevzdají své pozemky. Realizace tramvaje je záměrem HMP, naším úkolem je se s tramvají koordinovat, resp. neznemožnit její realizaci. Tramvajovou trať bude projektovat i financovat HMP prostřednictvím Dopravního podniku. HMP preferuje vedení trati v komunikacích, které jsou až na výjimky městské, protože vykoupení pozemků od soukromých vlastníků může celou akci velmi prodražit, protáhnout až znemožnit, jestliže vyvlastnění pro veřejně prospěšnou stavbu chápeme jako krajní prostředek, který se neobejde bez soudních průtahů. Jen na kilometrovém úseku Opatova (z celkový 6,5 km Spořilov – Háje) se jedná o pozemky 4 soukromých vlastníků, z nichž 3 jsou potomci sedláků, kteří byli o majetek historicky opakovaně připraveni a rozhodně jej nehodlají bez boje odevzdat pro účel vedení tramvaje. Další hledisko je hledisko dopravně-urbanistické, kdy cílem je vést trať co nejbližší velkým sídelním celkům a minimalizovat délky přestupních tras. Je tedy nelogické vést tramvaj západní stranou území, odkud přichází k metru menšina lidí z RD a prodloužit přístup k tramvaji většině a přestup mezi tramvají a busem úplně všem. Dalším hlediskem je podmíněnost jednotlivých akcí. Náš projekt má výrazně kratší harmonogram než výhled tramvaje, jejíž realizaci nemáme

jako soukromý subjekt možnost ovlivnit. V případě vedení tratě Chilskou jsou tyto akce relativně nezávislé, k realizaci tramvaje může i nemusí dojít někdy v budoucnu. Jestliže ale budeme s tramvají počítat v území Opatov – západ a výstavbu koncipovat kolem možné budoucí trasy, která také třeba nikdy nevznikne, bude území působit nedokončeně minimálně následující desetiletí, možná navěky. S realizací tramvaje se místo znovu promění ve staveniště, město znovu zaplatí přeložky sítí a nové komunikace. Trasa vedená středem území by se musela vyrovnat s daleko horšími technickými problémy jako je výstavba dvojího nového přemostění – jedno by překonávalo tubusy metra, druhé zajišťovalo mimoúrovňové křížení, které by vyvolalo další a podstatně radikálnější zásahy do organizace a stavebního řešení křižovatek s vlivem na provoz na D1. Nehledě na to, že by se pro trať muselo postavit zcela nové zemní tramvajové těleso místo využití stávající komunikace. Zde najednou tolik diskutované dopady na životní prostředí zřejmě nehrají až zas tak velkou roli... Finanční náročnost variant trasování trati se samozřejmě také posuzovala. Mohu Vás ubezpečit, že mimoúrovňová křižovatka a nová mostní konstrukce nad mělce založeným metrem by byly rozhodně nákladnější než přeložka kolektorového nadchodu z Chilské ul., který navíc zrovna krásu na Opatově nedělá. Také jste se zrovna trefil do opatření, které v nemalém rozsahu zaplatí investor projektu NOVÝ OPATOV - prostorová rezerva v podobě kolektorového mostu při západní straně stávajícího mostu nad vestibulem metra je již navržena v Dokumentaci pro územní rozhodnutí. Pro vedení tramvaje Chilskou bylo kladně vyhodnoceno více kritérií a pokud území znáte, jsou argumenty zřejmé.

#### 4. K městskému centru:

*„...Svoji příležitost promarnila také městská část Praha 11, vedená ODS a ČSSD, protože nebyla schopna vygenerovat žádné požadavky na veřejnou funkci budov v přirozeném městském centru, tj. u stanice linky metra. Hovoří se sice o centru nadregionálním, ale jeho funkce a nutné veřejné vybavení není stanoveno. Původní negativní stanovisko, že projekt není inovativní, a s tím lze než souhlasit, bylo nepochopitelně změněno na akceptaci téhož projektu...“*

Nabízí se otázka, co Vy sám si pod pojmem „veřejná funkce budov“ představujete? Z našeho pohledu plní „veřejnou funkci“ v komplexu také nové silnice, chodníky, cyklostezky, veřejný park, náměstí jako kultivované veřejné prostranství, důstojné zastávky MHD, nové veřejné osvětlení, bezbariérové přístupy z vestibulu na bus zastávky, možnost využít sekundární prostory hotelu (fitness, wellness, konferenční centrum) nebo v neposlední řadě nabídka obchodů, služeb a restaurací v parteru budov. V aktuální fázi přípravy projektu jsou stále otevřené možnosti pro diskusi nad využitím tzv. „administrativních prostor“. Jak se liší komerční kanceláře a kanceláře radnice MČ? Jaké prostory potřebuje ke svému provozu soukromá vysoká škola? Nebo soukromé zdravotnické zařízení typu psychologická-, obezitologická-, nekuřácká-, logopedická- „poradna“? Nebo soukromá mateřská školka? Nebo notáři, advokáti, daňoví poradci? Pobočka pošty, banky, pojišťovny? Kontaktní místo PRE nebo VZP? Tyto funkce nejsou „veřejné“ a nevyužívají je obyvatelé JM?

Ze strany HPP11 zaznělo, pokud vím, několik málo námětů: 1/ bazén, 2/ společenský sál, 3/radnice MČ, 4/ byty. O bazénu je v tuto chvíli na Praze 11 již rozhodnuto, byty jsou v blízkosti dálnice a vzhledem k situaci na trhu v této lokalitě neprodejně. Zbývající body je ale možné dále rozvíjet.

#### 5. K územnímu plánu:

*„...Městská část zároveň promrhává možnost vyjádřit se kriticky k nesouladu navržené zástavby s platným územním plánem, tím opouští svoji roli místní samosprávy...“*

Souhlas MČ s Úpravou územního plánu vnímáme jako zájem nastartovat rozvoj a dát impuls dlouhodobě zanedbávanému území. Nejen my, ale i OÚR ÚMČ Praha 11, Útvar rozvoje hl. m. Prahy a řada nezávislých urbanistů Vám potvrdí, že stávající kódy

v územním plánu jsou pro realizaci městského centra nasazené nízko. Odráží to dobu vzniku platného územního plánu, tedy polovinu 90. let. Koncept nového územního plánu reflektoval již nové vstupy a hodnoty a předpokládal výrazně kapacitnější zástavbu, jak již bylo uvedeno. Vyjadřovat se ke všemu kriticky je velmi snadné, není to ovšem z našeho pohledu ta správná role samosprávy. Projekt se členy HPP11 od samého začátku konzultujeme a i přes naše výzvy jsme neobdrželi žádný relevantní nápad na uspořádání území.

## 6. K přístupu developera:

*„...Svoji příležitost s městskou částí promarnil i developer. Nedokázal pro svůj projekt získat místní starousedlíky, na jejichž úkor se dopady nové výstavby promítnou. Kromě zvýšeného hluku a znečištění se bude jednat především o očekávaný nápor automobilové dopravy, který obere místní o možnosti parkování. Developer vhodné kompenzace nenabídl, zástupci městské části nejen že to nepožadují, ale snad je to ani nezajímá...“*

V aktuální fázi přípravy projektu neexistuje žádný požadavek na veřejné projednání stanovený legislativou a úřady. Setkání, která organizujeme a odpovídi na dotazy, které pečlivě zpracováváme a zveřejňujeme, jsou našimi aktivitami a naším zájem. Je to snaha projekt představit, diskutovat o něm, občany informovat a tam, kde je to možné, nalézat kompromisy. Troufám si říct, že tento přístup není zdaleka běžný. Lidé mají přirozenou obavu ze změny a často protestují „proti všemu“. Získat je na svou stranu není snadné. Pozitivní ohlasy také dostáváme. Není možné během prezentací vyřešit všechny problémy Jižního Města. Jistě mi dáte za pravdu, že řada tematických okruhů se týká fungování radnice, problematiky parkování na JM atd. V případě způsobené újmy samozřejmě starousedlíkům nabídneme kompenzace, diskuzím na toto téma jsme otevření. Co se týká ovlivnění hlukové situace, není v dnešních možnostech 100% stanovit míru ovlivnění lokálního charakteru. Pakliže tedy vznikne nějaké újma, jsme připraveni to řešit nebo poskytnout adekvátní kompenzace.

## 7. Na závěr:

*„...Výsledkem jednotlivých konkrétních kroků volených zástupců veřejnosti, o jejichž zákonnosti jsou oprávněné pochyby, jsou finanční ztráty pro veřejné rozpočty, nekoncepční a chaotická zástavba města, vytěžování území developerem a ignorování názorů občanů.“*

Mrzí nás, že se náš projekt stává ohniskem politického sporu, což zastiňuje věcná témata. Chtěli bychom se dívat víc dopředu a soustředit se na konkrétní kroky místo obviňování, podezírání a neustálého hledání nekalostí, intrik a „krve“ z minulosti. Máme příležitost posunout Opatov do 21. století. Věřím, že jsme Vám tímto textem pomohli vidět souvislosti v jiném světle.