

Vážený pane/paní,

reaguji za spolek BEZPEČNÁ VLTAVSKÁ z.s. na článek Budoucnost industriálního prostoru bývalé šroubárny zveřejněný v loňském roce 10/2021 v Libčických novinách.

V článku je uvedeno, že zástupci města jednají se zástupci investorů a developerů.

Proto se s vámi chci podělit o zkušenosti ze své profese s obdobnými záměry. Pracuji na pražském letišti, které vlastní a spravuje rozsáhlý areál včetně veřejně přístupných komunikací a mým úkolem coby manažera rozvojových projektů je vyjadřovat se jménem letiště k záměrům v jeho okolí, a to prakticky na denní bázi.

Nejčastěji se setkávám s nereálnými proklamacemi investorů/developerů tohoto typu:

Plánujeme záměr, který nebude mít dopad na své okolí. Plánujeme, že obyvatelé záměru budou využívat městskou hromadnou dopravu apod. Ovšem toto jsou prázdné proklamace, protože pro investora/developeru končí jeho role prodejem záměru jednotlivým uživatelům nebo obyvatelům.

V článku mě silně zarazil odhad 200 osobních automobilů rezidentů. A zde nabádám k obezřetnosti a ověření tohoto faktu, protože podcenění množství může mít zásadní dopad jak na nové a stávající obyvatele, tak na okolí. Důležité je i to, že číslo nic neříká o tom „jak moc auta jezdí,“ tedy o tom, jaká bude intenzita provozu na přilehlé komunikační síti. Podcenění vstupních dat může znamenat diametrální rozdíl v počtu vozidel. Příklad uvádím v závěru dopisu.

Investor/developer zpravidla chce vytvořit co největší zisk, tedy zrealizovat co nejméně záležitostí nad rámec projektu. Jediný, kdo má možnost ho usměrnit a nastavit směřování projektu jako celku, je příslušné město. Právě to ho musí tlačit do optimálního řešení pro budoucí i stávající uživatele/obyvatele. Úkolem města je nastavení pravidel a podmínek, za kterých záměr schválí, aby byl prospěšný zejména pro obyvatele.

V našem případě investor/developer nechce, aby vozidla jezdila přes železniční přejezd ani přes přilehlý průmyslový areál a ten tak mohl zůstat oddělený, uzavřený. Investor/developer musí tedy hledat jiné možnosti. Nejdříve zkusí využít stávající nevyhovující a nedostatečnou infrastrukturu, posléze přijde s „nápravným“ opatřením; tedy s opatřením, které je schopný realizovat s minimálními náklady. Ze zkušenosti se většinou jedná o realizaci okružní křižovatky, přidání jízdního pruhu, doplnění chodníku atp. To ale není koncepční řešení, které by fungovalo. V lepším případě k funkčním řešením dochází až na základě tlaku ze strany města. V našem případě by řešením mohlo být doplnění podjezdu nebo nadjezdu či vykoupení a demolice objektů a rozšíření stávajících komunikací atd. V horším případě developer provede rozfázování záměru tak, aby se neposuzoval jako celek, ale pouze po menších částech.

Ani v případě koncepčního řešení problému s cenou okolo 100 mil. Kč (např. nadjezd/podjezd), což jsou obrovské peníze, se nejedná, v kontextu celkového počtu 192 bytů, tedy více jak miliardového projektu, o nereálnou investici. V našem případě by řešení pomohlo zároveň i více jak 80 firmám v areálu a zvýšilo by celkovou hodnotu, využitelnost i atraktivnost areálu pro další rozvoj.

Přesto, že v celkovém posouzení může být i výrazná investice obhajitelná, investor/developer sám s tímto řešením nepřijde, protože by ukrajoval ze svého zisku. Původcem myšlenky proto musí být město. Město musí být tím, kdo investora/developeru dotlačí k nalezení udržitelného řešení.

Vliv nového územního plánu: Návrh nového územního plánu města umožňuje rozvoj oblasti šroubárny, smíšené obytné městské 4 (SM4) 190-P, vymezené pro přestavbu severní části areálu Šroubáren, ale nepřináší řešení dopravní obsluhy tohoto území, nenaznačuje, jak by mohlo být řešeno, nepodmiňuje realizaci záměru zajištěním dopravního napojení a vše nechává ve stávajícím stavu. Tudíž nebylo naplněno zadání pro pořízení UP.

- Podjezd – nesplněno: S ohledem na intenzitu zastavění území západně od železniční trati se realizace jakéhokoli nového mimoúrovňového křížení železniční trati pro automobilovou dopravu do areálu Šroubáren jeví jako nereálná. Jednak by se neobešla bez vyvolaných demolic stávajících staveb a jednak je finanční a technická náročnost takto složitých infrastrukturních stavby neadekvátní očekávaným přínosům.
- V ploše přestavby smíšené obytné městské 4 (SM4) 190-P, vymezené pro přestavbu severní části areálu Šroubáren, se změny využití území, umístění nových staveb a změny stávajících staveb podmiňují realizaci vyhovujícího a kapacitně odpovídajícího dopravního napojení a dopravní obsluhy plochy pro automobilovou dopravu. To má být předmětem řešení regulačního plánu RP-Z-1, jehož vydání je podmínkou pro rozhodování v ploše 190-P.

Tímto dopisem chci upozornit na nutnost přistupovat ze strany města k požadavkům velkoryse a adekvátně s ohledem na nové i stávající obyvatele města, dávat si informace od protistrany do souvislosti a vnímat skutečnost, že investor nebo developer po dokončení realizace samozřejmě odejde a problémy, které se nevyřeší před zahájením projektu, bude muset řešit město. V současném nastavení procesů v ČR neprobíhá zpětné ověření, zda

proklamovaná data byla správná, zda externí odborníci a zpracovatelé odborných posouzení vykonali svou práci svědomitě a jestli dokončené řešení jako celek funguje.

Díky své profesi a zkušenostem si proto dovoluji Vás nabádat k **výrazné opatrnosti a obezřetnosti**.

Rádi bychom, aby Vám tyto informace pomohly a byly užitečné při jednáních, protože naším společným zájmem je rozhodnutí ve prospěch občanů našeho města.

Pro praktickou představu o situaci uvádím následující fiktivní příklad:

- *v oblasti budou bytové domy o 4 patrech*
- *v jednom bytovém domě budou 3 vchody (→ tomu odpovídá zastavěná plocha cca 900 m²)*
- *v každém patře budou 4 bytové jednotky*
- *tedy v každém domě budou 4 byty x 4 patra x 3 vchody = 48 bytových jednotek*

Pokud budu uvažovat, že budou realizovány 4 bytové domy, jedná se o 192 bytů. Dle českého statistického úřadu je průměrný počet osob na byt, kde je uživatel ekonomicky aktivní, 3,27 osoby. Tedy 192 bytových jednotek x 3 osoby = 576 bydlících osob.

Průměrný stupeň automobilizace v ČR je 570 osobních vozidel na 1000 obyvatel, bohaté regiony a velké aglomerace mají počet vyšší (např. Praha 693 osobních vozidel na 1000 obyvatel. Data jsou z roku 2020 dle ročenky TSK Praha). V modelovém příkladu tak vychází 328 automobilů (počítám vždy s variantou příznivější pro záměr).

Na snímku je znázorněno, jak zanedbatelné jsou 4 objekty uvažované v příkladu v poměru k celkové ploše.

Počet 328 automobilů však nevypovídá o předpokládané intenzitě provozu a frekvenci jízd. To se velice špatně posuzuje a vždy je nutno vnímat hodnoty v kontextu místních poměrů.

Vezměme v úvahu, že obyvatelé jezdí do zaměstnání, na nákupy, vozí děti do školy a školky, také na další aktivity atd. Důležité je, že obvykle jedou tam a zpět.

Dle konzervativního předpokladu polovina aut vykoná jednu cestu denně a druhá polovina 2 cesty za den. Čili 328 automobilů udělá 492 jízd. To je nutné vynásobit 2, abychom získali vždy odjezd a příjezd, čímž získáme průjezd 984 vozidel během 24 hodin na komunikaci vedoucí k našemu fiktivnímu záměru.

K tomu připočteme stávající provoz. Dojdeme k vysoké intenzitě dopravy, která může vést ke vzniku nebezpečných dopravních situací a v nevyhovujících navazujících komunikacích představuje zásadní zátěž pro obyvatele oblasti i celého města.



Jakub Semián

Za BEZPEČNÁ VLTAVSKÁ z.s.