

Tramvaj a developeři se blíží. Co dělat?

Vážení sousedé,

Liboc a Ruzyni čekají v dohledné budoucnosti dramatické proměny – plány zbudování nového „superměsta“ (pro 15 000 lidí) na místě skladů a vojenských prostorů nabývají konkrétních rozměrů, prodloužení tramvajové trati navždy změní dopravní poměry na Dědině i v okolí, developerské projekty čekají i na území za ulicí Drnovská.

Rozvoj města i budování infrastruktury jsou obecně věcmi nesporně záslužnými. I zběžný pohled na konkrétní detaily těchto plánů však nabízí pohled méně jednoznačný. Na Dědině zmizí zhruba třetina parkovacích míst. Přerušení (či zjednosměrnění) ulice Vlastina rozvede dopravu do dosud klidových rezidenčních zón a může z Liboce udělat dopravní tranzitní koridor. Plány budování až sedmipatrových domů pro tisíce lidí též vyvolávají nervozitu.

Pokud si právě nyní říkáte – „Jak je možné, že o tom nic nevím?!“ – odpovídáte si zároveň na otázku, proč jsme vytvořili tento stručný přehled plánovaných projektů. Informaci o tom, co naše čtvrti mezi Hvězdou a Divokou Šárkou čeká, je totiž žalostně málo. Radnice Prahy 6 (ovládaná koalici ODS a ČSSD) neměla podle nás od-



Liboc na kolorovaném dřevorytu z konce 19. století.

vahu předstoupit před občany a zeptat se jich: Co na to vše říkáte, a co byste si přáli? Veškeré plánování navíc probíhá nekoordinovaně – vše je připravováno bez účasti veřejnosti, bez snahy vytvořit nějaký centrální plán, který by pomohl udržet charakter této unikátní části Prahy.

Smyslem tohoto materiálu je poskytnout vám základní fakta o projektech, které velmi zásadním způsobem ovlivní naše životy, a to ne vždy jen pozitivně. Nechceme říkat „to je dobře, to je špatně“. Hodnocení ponecháváme na vás...

občanské sdružení Spolek pro Divokou Šárku

Na co se ptát politiků

Předvolební doba nabízí výjimečnou šanci ptát se politiků, jaké mají do budoucna plány, co konkrétního chystají a jaký je jejich postoj ke klíčovým projektům. Na co je tedy třeba se dotazovat?

- Velká část občanů nemá tušení o konkrétních dopadech stavebních a developerských projektů, které významným způsobem ovlivní prostředí, v němž budou žít. Proč to tak je a bude do budoucna možné to změnit?

- Dopad prodloužení tramvaje na Dědinu a okolí bude poměrně dramatický (úbytek parkovacích míst, „přelití“ parkování do okolních poklidných ulic, přivedení tranzitní dopravy, případně výstavba parkova-

cích domů). Proč není možné tyto změny prodiskutovat s občany a dát jim možnost se vyjádřit?

- Proč není možné s prodloužením tramvajové trati počkat až do okamžiku, kdy bude více jasno v dalších klíkových projektech (nové „superměsto“, rychlodráha na letiště, prodloužení metra)?

- Schvalování projektů probíhá po malých izolovaných „kouscích“, proč není možné vytvořit komplexní plán pro Liboc a Ruzyni, který by zohledňoval názory a především potřeby současných obyvatel těchto lokalit?

- Proč nebyl finální návrh změn územního plánu tak, jak jej prosazuje radnice, představen veřejnosti?

Toto není volební leták!

Tento „občasník“ je dílem skupiny občanů, kteří usoudili, že by jejich sousedé měli vědět zhruba to, co vědí oni. Není to tedy v žádném případě text volební.

Přesto není náhoda, že vám ho zasíláme těsně před komunálními volbami (10. a 11. října). Ty vám totiž dávají jedinečnou možnost dát politikům najevo, co si myslíte. A předtím jim třeba položit pár otázek. Prosíme vás tedy o jediné: Uvěřte, že my, obyčejní občané, dokážeme změnit víc, než se může zdát.

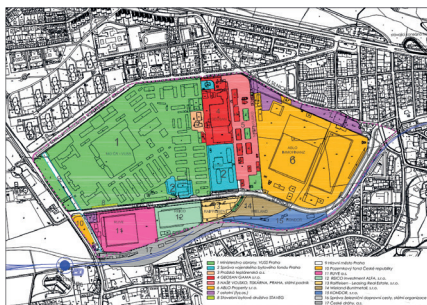
V Ruzyni má vzniknout město pro 15 000 lidí

Ruzyně a Liboc letos v létě prošly nenápadným, a přece významným „dějinným zvratem“ – developerská společnost Central Group zakoupila rozsáhlé ruzyňské skladové oblasti o rozloze 13 hektarů. Proměna logistického a armádního prostoru v nové „superměsto“, o němž v posledních letech usiluje radnice Prahy 6, tak přestává být pouze vzdáleným plánem.

Na zhruba sedmdesáti hektarech zde má postupně vzniknout nové město s až sedmipatrovými domy, náměstím, zelení a infrastrukturou pro zhruba 15 000 lidí (což by mělo přibližně zdvojnásobit počet obyvatel této části Prahy).

Radnice vloni podala jménem majitelů pozemků žádost o změnu územního plánu, kterou musí schválit magistrát hlavního města. Kdy, zda a v jaké podobě se tak stane, nicméně není jasné – podle radničních úředníků to může trvat ještě další rok i déle... I firma Central Group uvádí, že zatím bude zakoupený logistický park dále provozovat a kdy se do výstavby pustí, „není schopna odhadnout“.

Teprve po schválení územního plánu může nastat konkrétnější plánování – naplnění celé proměny může být jedno i více desetiletí vzdálené, podle neoficiálních informací z radnice by nicméně výstavba



Oranžovo-žlutá barva označuje plochu vlastněnou společností Central Group. Zdroj: MČ Praha 6

právě ve východní části nově zakoupené společnosti Central Group mohla začít relativně brzy, v horizontu několika let.

Žádost o změnu územního plánu nebyla až dosud veřejnosti přístupná on-line a radnice o ní neinformovala média. Web Liboc.info si ji nicméně vyžádal na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím a zveřejnil – zájemci si ji mohou stáhnout přímo na adrese www.liboc.info.

Doprava bude problém

A ač obecně většina místních občanů plány proměny nejspíš obecně vítá jako krok k rozvoji města a budování „nové Ruzyně“, mnozí lidé v sousedství budou patrně nervózně zkoumat dopady na dopravu.

Například v Liboci panují obavy, že již dnes velmi frekventovaná Libocká bude jedním z přivaděčů nového „superměsta“. Tomu samému budou patrně čelit obyvatelé Nové Šárky a dalších zón poblíž Evropské ulice.

Rozšíření tramvajové trati z Divoké Šárky na Dědinu počítá (v jedné z variant) s uzavřením Vlastiny a vybudováním nové křižovatky mezi ulicemi Navigátorů a Evropskou. Ta by se poté logicky stala pro budoucí developerské projekty vítanou vstupní branou.

Koordinovat projekty?

To ne, zní z radnice

Praha 6 i magistrát v uplynulém roce kategoricky odmítaly dotazy místních obyvatel, zda by nestálo za to zkoordinovat několik stávajících projektů, které zásadním způsobem promění podobu celého území. Například rozsáhlé zkoumání dopadů rozšíření tramvajových tratí na životní prostředí nebere plánované developerské projekty v potaz a trvá na tom, že je v dané chvíli není možné zohlednit.

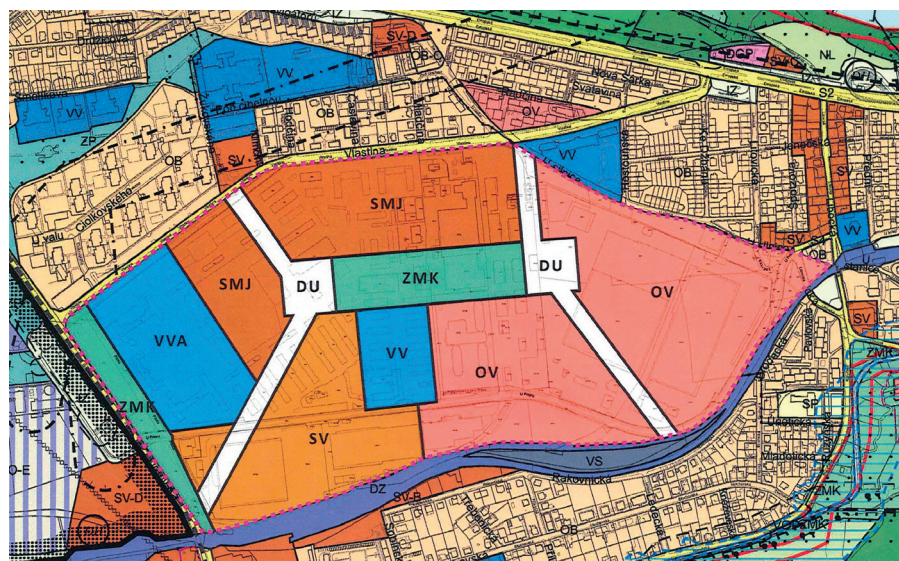
Stejný názor zastává i Rada městské části (tedy „koaliční vláda“ Prahy 6). Celkem třikrát za poslední rok padl při veřejných interpelacích dotaz, zda si radnice uvědomuje, že zmiňovaná křižovatka mezi ulicemi Evropskou a Navigátorů se v budoucnu stane hlavní vstupní branou plánovaného města, a zda by nebylo možné tento fakt nějak zahrnout do plánů a minimalizovat jeho dopady na občany. Dvakrát rada neodpověděla vůbec, potřetí naznačila, že tento problém zatím řešit nebude, protože se „superměstem“ je „vše v počáteční fázi“ (Zdroj: www.praha6.cz).

Návrh vznikl od roku 2010

Návrh změny územního plánu vzniká od roku 2010 – Praha 6 tehdy vyhlásila urbanistickou soutěž „Transformace industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť Prahy 6“ hledající vhodné návrhy pro obytné čtvrti s úplnou vybaveností – včetně škol, obchodů, služeb a nebytových prostor. Tuto fázi ještě radnice prezentovala veřejnosti na venkovních panelech před ZŠ Dědina.

Porota vybrala z 51 odevzdaných návrhů 4 oceněné a v roce 2012 je radnice požádala, zjednodušeně řečeno, aby přišli s nějakým společným návrhem.

To se i stalo (viz ilustrace) a návrh je nyní základem žádosti o změnu územního plánu zaslané magistrátu.



Výsledný návrh na změnu územního plánu prosazovaný Prahou 6. Legenda území: OV – Všeobecně obytné. SMJ – Smišené městského jádra. DU – Urbanisticky významné plochy a dopravní spojení. ZMK – Zeď městská a krajinná. Zdroj: MČ Praha 6

Tramvaj vezme Dědině 130 parkovacích míst

Obyvatele sídliště Dědina i přilehlé oblasti čeká v budoucnu tvrdá zkouška nervů – plánovaný projekt prodloužení tramvaje z Divoké Šárky na Dědinu „zruší“ v oblasti nejméně 130 (tedy zhruba třetinu) parkovacích míst. V „odstavná“ parkoviště plná nervózních řidičů se tak změní přilehlé „vilové oblasti“ Staré Dědiny a okolí ulice Vlastina. Na stole je ale ještě druhá varianta, a to vystavět přímo v srdci Dědiny parkovací domy.

Údaj 130 parkovacích míst je zcela oficiální – uvádí ho radnice Prahy 6. „Dochází k úbytku min. 130 parkovacích míst,” konstatuje dokument Rady městské části datovaný 4. září 2013, který nicméně tvrdí, že plán „bude mít ve svém dopadu výrazný přínos pro životní prostředí této části Prahy“.

Již nyní jsou nicméně parkovací kapacity v této oblasti téměř vyčerpány – část aut se poté zjevně přelije do okolní zástavby, čímž se vše změní v noční můru i pro přilehlé čtvrti.

Magistrát: Vlastinu je nutné uzavřít

Nejedná se ale o jediný problém, který děsí v souvislosti s tramvají místní obyvatelé. Návrh magistrátu (tedy klíčového zadavatele prodloužení tramvaje) zní, že je nutné uzavřít ulici Vlastina v prostoru před „britskou“ školou a dopravu přeměrovat do nově vzniklé křižovatky mezi ulicemi

Navigátorů a Evropskou. Tato nenápadně se tvářící proměna by ovšem dramaticky změnila dopravní poměry v celé oblasti – hrozí riziko, že by se velmi rychle stala oblíbenou zkratkou tranzitní dopravy ve směru Vypich, Libocká, U Silnice, Evropská a dále směr letiště. Navíc by se tato křižovatka logicky stala novou (a vítanou) vstupní branou pro nové developerské projekty (viz předchozí stránka).

Proto se tento plán otevření dosud klidových zón pro tranzitní dopravu setkal se značným odporem místních občanů a radnice Prahy 6 nyní prosazuje méně drastickou variantu: Vlastina by byla průjezdná jednosměrně ve směru od centra a místo křižovatky by vznikl pouze sjezd směr město, což by riziko nárůstu dopravy omezilo (přinejmenším do té doby, než se začne stavět nové „superměsto“).

Parkovací domy se vracejí do hry

Proč vlastně z Dědiny zmizí ona parkovací místa? Tedy: prodloužená tramvajová trať povede místy, která nyní slouží jako jedna z hlavních parkovacích zón sídliště – pásu „u zdi“ vojenských prostorů. Parkovat by se mělo jen v podélných „zálivech“ podél trati.

Obavy z úbytku parkovacích míst vyvolaly na Dědině poměrně bouřlivou odezvu a radnice letos změnila svůj původní postoj: požádala magistrát, aby na Dědině



Vizualizace pohledu směrem k sídlišti.
Zdroj: MHMP

vybudoval parkovací domy. Představitelé radnice nicméně neoficiálně připouštějí obavy, že i tak některá z těchto řešení vyvolají nevoli. O velkokapacitním parkingu v oblasti se uvažovalo před několika lety, tlak občanských iniciativ však tyto plány zastavil. „Požadujeme, aby podmiňující investici výstavby prodloužení tramvajové trati byla výstavba kapacitního parkoviště (cca 150-200 míst) pro rezidenty oblasti Dědina,” uvádí nyní Praha 6 ve svém stanovisku.

Zároveň upozorňuje na další potenciální problém, který dosud nebyl občanů příliš řešen – na fakt, že v okamžiku dobudování tramvajové trati se oblast stane vítaným odstavným parkovištěm pro automobily přijíždějící například od Kladna a jeho okolí. A doporučuje tedy, aby magistrát zvážil vybudování záchytných parkovišť.



Tramvajová trať zabere celý pás podél zdi, kde dnes parkuje „půlka sídliště“. Zdroj: MHMP



Nová podoba křižovatky ulic Vlastina a Drnovská.
Zdroj: MHMP

Otázky a odpovědi

Zdají se vám ty informace už trochu moc zamotané? Máte pravdu, vyznat se v tom není snadné. V následujícím textu se je alespoň částečně snažíme rozmotat, a to v přehledné podobě klíčových otázek a odpovědí.

Dá se podstata problému shrnout do dvou vět?

Liboc a Ruzyně se v dohledné budoucnosti stanou oblastí mohutných stavebních aktivit, které mají zhruba zdvojnásobit počet lidí v oblasti a dramaticky změnit život mezi Hvězdou a Divokou Šárkou. Mnoho změn bude (přínejmenším teoreticky) k lepšímu, nemálo jich ovšem místní občané zasáhne i negativně a zhorší kvalitu jejich života, někdy poměrně zásadně – což ovšem politici řeší jen málo.

Prodloužení tramvaje či výstavba nového města nevypadají na první poslech nijak divoce... Tento „leták“ tedy propaguje to, že jakýkoliv rozvoj města je třeba zastavit?

Rozhodně ne! Smyslem těchto textů je přinést lidem informace, které před nimi „ukrývají“ jejich politici, a poukázat na problematické aspekty konkrétních řešení. Ale hlavně zdůraznit, že těmto projektům chybí koordinace a celkové naplánování, což je opravdovou hrozbou.

Není přehnané tvrdit, že nedostatek koordinace je „hrozbou“?

Hrozba to opravdu je, zcela bez nadsázky. Například: nově plánovaná křižovatka mezi Evropskou a Navigátorů by se do budoucna stala jednou z hlavních vstupních

bran nově vznikajícího města pro 15 000 lidí. Magistrát i radnice Prahy 6 ovšem kategoricky trvají na tom, že zatím je třeba postupovat tak, jako kdyby tyto plány neexistovaly, a že budoucí dopady v tomto smyslu není zatím třeba řešit (viz například oficiální odpověď koalice na interpelaci z 18. 4. 2014, zdroj: web MČ Praha 6). Pak, po letech, se řekne: „Hm, no jo, když už tady ta křižovatka je, tak se bude hodit těm developerům.“ To samé se samozřejmě týká i dalších dopadů prodloužení tramvaje – ač do budoucna bude zřejmě sloužit více obyvatelům nových stavebních projektů, stávající obyvatelé jsou ujišťováni: „To vše je jen kvůli vám, vám chceme vylepšit veřejnou dopravu, tedy si nestěžujte, že nemáte kde parkovat a že vám pod okny postavíme parkovací domy.“

V případě velkých rozvojových projektů je ale přece běžné, že „někdo vždy bude nashťvaný“, a bez kompromisů to nejde.

Nesporné – kompromisy je třeba dělat a mnozí občané si říkají: „Jasně, ubude trochu klidu, ale pokud by se to vymyslelo nějak dobře, tramvaj bude opravdu skvělá věc.“ Snaha „vymyslet to nějak dobře“ je ovšem velmi nevýrazná – jakékoliv pokusy občanů pokládat věčné otázky a ptát se na alternativy téměř vždy skončí variantou konstatování: Nestarejte se, bude to pro vás skvělé! „Výstavbu tramvajové trati nakonec i tamní (tč.) protestující občané nakonec jistě ocení“, prohlásil například zástupce starostky René Pekárek (ČSSD) v odpovědi na interpelaci z letošního 20. června (Zdroj: web MČ Praha 6).

Proč končí tramvaj „v polích“ za Drnovskou?

Vzniká na základě poměrně starého plánu vybudovat tramvajové spojení na letiště, o němž si nikdo není jist, zda se někdy bude opravdu stavět. Za realističtější je nyní považována výstavba rychlodráhy přes Ruzyni. Zcela „mrtvý“ není ani plán rozšíření metra. Navíc je tato trasa zanesena v územním plánu, a je tedy snazší zakončit ji v polích, než například „stočit“ trať dolů směrem k ruzyňskému nádraží (které má být v budoucnu klíčovým dopravním bodem zmíněné rychlodráhy). I o tomto aspektu platí: chybí koordinace a celkový plán.



Radnice v březnu odsouhlasila záměr výstavby obchodního centra Bauhaus s parkovištěm pro 340 aut a v těsné blízkosti konečné tramvaje (její trasa červeně). Nejde však prý o definitivní krok. Podkladová mapa: MHMP



Tento materiál vydalo občanské sdružení Spolek pro Divokou Šárku (reg. MV ze dne 12. 9. 2013, IČ: 02102579). Vydáno s podporou Nadace VIA z programu „Fond místních iniciativ – Rychlé granty“ a soukromých dárců občanského sdružení Spolek pro Divokou Šárku.

Za pomoc se zpracováním podkladů děkujeme nezávislému webu Liboc.info (www.liboc.info).

Vytištěno s podporou INDIGOPRINT s.r.o. (www.indigoprint.cz)

Datum vydání: říjen 2014

O nás:

Posláním Spolku pro Divokou Šárku je ochrana přírody a krajiny, konkrétně ochrana životního prostředí v katastrech Liboc a Ruzyně, unikátního prostoru od Divoké Šárky po obor Hvězda.

Impulesem k jeho založení se stal na podzim 2013 záměr magistrátu vybudovat bez jakýchkoliv konzultací s občany prodloužení tramvajové trati na sídliště Dědina a následné informace o řadě významných developerských projektů.

Kontakt: www.divoka-sarka.info, e-mail: divoka-sarka@seznam.cz