



Na zasedání pražského zastupitelstva, foto: Aktron, Wikimedia Commons.

ROZHOVOR S MATĚJEM STROPNICKÝM

Rozšiřování Prahy do krajiny skončilo

„Léta platilo, že je levnější a snazší proměnit za provizi konkrétním politikům pole na stavební parcelu, obalit město sídelní kaší a zbytek nákladů nechat uhradit městu,“ uvedl v lednu ve svém kandidátském projevu na předsedu Strany zelených vítěz stranické volby Matěj Stropnický (*1983). Se zastupitelem hlavního města Prahy a městské části Praha 3 jsme hovořili o tom, zda a jak se daří plnit jeho vize, jak by město mělo vypadat.

Prezentujete se jako odpůrce negativních developerských projektů, což vás nakonec stálo místo v pražské radě, z níž jste byl odvolán kvůli změnám a přípravě Metropolitního plánu. Jakou Prahu jste chtěl mít?
Většinou jsem mluvil o předimenzované developerské zástavbě, která má jediný cíl: přinést investorovi co největší zisk. Děje se to na úkor území, do něhož vstupuje, na úkor obyvatel okolních domů, jimž nejčastěji zhoršuje pohodu bydlení, navyšuje dopravu, často i bere výhled nebo zeleň, děje se to i na úkor města — to musí zajistit takovému satelitnímu developmentu neexistující veřejnou vybavenost, jako jsou

školy, školky, parky, veřejnou dopravu, kanalizaci a tak dále. Chtěl jsem, aby se developeri zásadně finančně podíleli na zajištění této městské infrastruktury, a také aby byly objemy nových budov přísně regulovány. Ve stavebních předpisech předložených primátorkou Krnáčovou, které vedení města schválilo koncem května, je ta regulace mírnounká, a o to byl také spor.

Je evidentní, že developeri v současnosti stojí město obrovské peníze. A právě zajištění infrastruktury, kterou musí město financovat, nám dělá do rozpočtu velké díry. To měly mé předpisy skrze plánovací smlouvy o podílu developerů na výstavbě

té vybavenosti zajistit. Ale nevzdávám to, při obnově koalice jsme jako Zelení prosadili, že vznikne mapa těchto deficitů a stane se součástí územně-plánovací dokumentace města, která tvoří podklad pro umístování staveb: kde bude infrastruktura chybět, nebude se moct začít vůbec stavět. Město nemůže přebírat vedlejší náklady soukromých developmentů.

Můj předchůdce Tomáš Hudeček uměl šikovně zabalit zájmy developerů, které prosazoval, do dárkového balení pro obyvatele třeba v podobě zákazu billboardů. Návrh nového územního plánu je jedna velká deregulace. V tom jsou obrovské



S pražskou primátorkou Adrianou Krnáčovou, foto: Aktron, Wikimedia Commons.

peníze, a tak jsem čelil velmi silným tlakům do něj nerýpat. Ale rýpal jsem, a velmi účinně, shrnul jsem již v létě zásadní výhrady k návrhu plánu do deseti stran připomínek určených zpracovateli, tj. architektům na Institutu plánování a rozvoje města, zejména Romanu Kouckému, hlavnímu autorovi plánu. To se nelíbilo, a tak mi byl Institut odebrán z kompetence.

Pro developery se vžil lidový výraz *developeri*, případně *develotři*. Není to ale házení všech do jednoho pytle? Opravdu nevznikl v Praze ani jeden developerský projekt s pozitivním přínosem?

Ta pojmenování jsou odrazem zkušenosti obyvatel z činnosti developerů v Praze v posledních pětadvaceti letech. Na vině je ale i město, že nechalo drancování a těžbu svého území dojít tak daleko, a dokonce u toho prohlašovalo, jako Tomáš Hudeček, že je to ten pravý rozvoj, který je třeba ještě urychlit, navýšit a znásobit. Jinak je soukromá výstavba samozřejmě přirozenou součástí rozvoje města. Město ale stanovuje pravidla a ta mají být výhodná

hlavně pro něj. Moc městotvorných velkých developmentů nevzniklo. Setkal jsem se asi jen s jedním investorem s opravdovým zájmem o něco jiného než o prachy na dřevo, a tím byl Serge Borenstein z Karlín Group, za nějž už mluvily předchozí činy. Třeba Luděk Sekyra sice píše rádoby duchaplné texty o duchovnu, s Tomášem Halíkem se navzájem poplácávají po ramenu, ale jinak se v ničem neliší třeba od Zdeňka Bakaly: vytěžít, zpeněžit a pryč. Těmhle lidem je město úplně ukradené.

Že nejlepší úmysly vedou do pekel, možná platí i v případě územního plánování. Když od konce 19. do poloviny 20. století bourali Josefov, také to dělali s nejlepšími úmysly. Co byste vzkázal lidem, pro které jsou satelity, Blanka, nákupáky v centru a tak dále krokem vpřed?

Je otázkou, jestli zbourání Josefova nebylo nakonec opravdu nezbytné. Že se ovšem do jeho údržby, výstavby kanalizace a podobně celá léta neinvestovalo, právě aby byla jeho situace neudržitelná, je jiná věc. Docela si umím představit, že v tom záměr

být mohl. Ono to dnes obdobně vypadá s Libeňským mostem. Ten se nám snad ale podaří zachránit. Chápu, že když se třicet let opakuje, že Praha potřebuje městský okruh, že je pak otevření jeho nové části přivítáno, i když stojí čtyřicet miliard nali-tého betonu pod zem. Chápu, že satelity dlouho táhly, protože mít zahrádku a zároveň bydlet kousek od centra je lákavé. Chápu, že nákupní centra mají široký sortiment. Ale je to buď, anebo. Máme Blanku, není metro D — na obojí zároveň město nemá. Máme satelity, a tak stojí lidé každý den do práce v kolonách, protože satelitní zástavba je řídká a nenabízí pracovní příležitosti v místě bydliště. Máme v centru nákupní paláce, kde jsou Češi jen zaměstnanci obsluhující nadnárodní byznys za směšné mzdy, ale bereme tím práci vlastním živnostníkům. Holt na to bude třeba dlouho poukazovat, aby došlo ke změně v myšlení lidí.

Vraťme se ke změnám územního plánu, které jste s Trojkoalicí řešili půl roku. Jak je možné, že jste potom neprosadili zamítnutí ani těch zjevně nežádoucích?

Prosadili. Zamítla se zástavba Trojmezí, okolí nádrže Džbán nebo Vidoule. A také například změna polí Sebastiana Pawlowského na stavební parcely na okraji města. Celý systém pořizování změn jsem změnil, neboť si město nově stanovuje u každé změny veřejný zájem, písemně ho odůvodňuje a zveřejňuje. To je nekonečně transparentnější a hlavně: město má kvalifikovaný názor na to, co vlastně chce. Zděšení nastalo, když si sociální demokraté uvědomili, že takto nastavený proces změn nejen eliminuje nežádoucí rozšiřování města do volné krajiny (to přestalo úplně), ale hlavně jejich kšeftování se stanoviskem města.

Co se prosadit nepodařilo? Co například spolupodíl na rekonstrukci budovy Nákladového nádraží Žižkov? Jak to s ní bude?

Neprosadil jsem toho samozřejmě víc, za rok se ani nedá všechno stihnout. Navíc přistupuji k politice poměrně holisticky a nehledím si jenom svého resortu, což mne nutilo připomínkovat i materiály kolegů, což chápu, že je trochu iritující. Většina radních na vedení města mlčí a hlasují a za to jim procházejí jejich plány, to já ale neumím. Především jsem nakonec

neneprosadil Pražské stavební předpisy, které jsme s třiceti lidmi půl roku připravovali, a město nakonec schválilo pokoutní návrh primátorky. Naše verze regulovala přísněji, dávala městu podstatnou pravomoc stanovit regulaci nového území tím, že nakreslí uliční síť, stanoví veřejné budovy, parky a tak podobně. To ve schváleném návrhu není. I toto bude dělat nově developer, přitom by to mělo být právě naopak! Nemluvě o energetických nárocích na budovy, které z předpisu rovněž vypadly, nebo o úsporném nakládání s dešťovou vodou, přípojkách na elektromobily či povinně zatravněvaných parkovištích, čili typických takzvaných chytrých opatřeních. Paní primátorka o *smart cities* právě jen mluví, skutek ale utek.

Vyrůstal a dospíval jste v Praze, Římě a Lisabonu. Kde se vám žilo nejlépe? Měly tyto dvě metropole stejné problémy se zaprodáváním nebo vykrádáním města jako Praha a dělaly proti tomu něco?

V Lisabonu jsem žil desetiletý a jen rok, v Římě jsem chodil do gymnázia, celkem pět let. Nemohu říct, že bych věděl, jak ta města tyto problémy řešila, byl jsem na to moc malý. Portugalsko počátku devadesátých let bylo jen velmi nenápadně se rozvíjející zemí, i oproti nám. Téměř žádné dálnice, tramvaje staré sedmdesát i více let, jediný most přes Teju, nulová turistika. Naopak Řím měl už všechny problémy, které měly do Prahy teprve přijít: ucpané okruhy, městský i dálniční, ucpané i všechny příjezdové komunikace ze satelitů do centra, rozlezlá zástavba od města až k moři, žádné plánování. Skoro celou dobu, co jsme v Itálii bydleli, se silniční okruh okolo Říma, takzvaný Grande raccordo anulare (důvěrně jsme mu doma říkali Rakordo), rozšiřoval ze čtyřpruhu na šestipruh. Každý otevřený úsek byl vzápětí ucpaný. Na vlastní oči jsem viděl, že platí stará věta ekoteroristova: nová silnice znamená nová auta.

Praha je navzdory svému potenciálu až na 26. místě mezinárodního žebříčku kvality života ve městech. Jaké jsou podle vás hlavní problémy Prahy z environmentálního hlediska?

Neznám všechna kritéria, podle nichž je tento žebříček sestavován. Praha má dvě opravdu mimořádné kvality i v porovnání s jinými městy mimo Česko. Za prvé objem

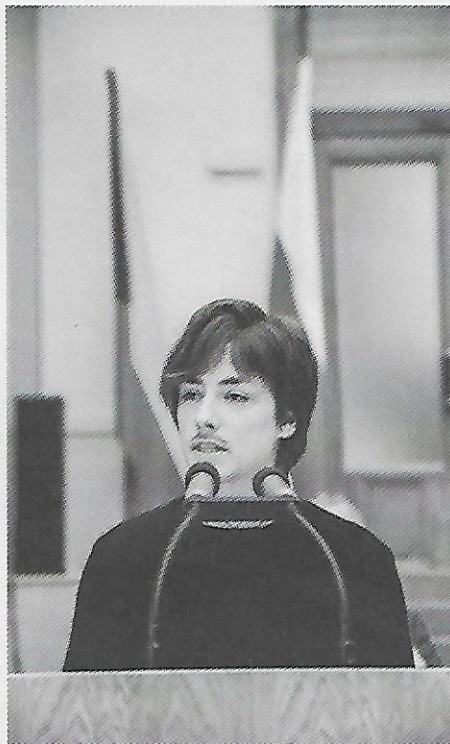


foto: archiv Strany zelených

převážných cest vykonaných veřejnou dopravou, až šedesát procent, což je naprosto nedostižné v rámci celé Evropy. Za druhé je to velká sociální prostupnost celku města, tj. kdo dnes bydlí na Žižkově, celkem snadno může za týden bydlet na Malé Straně, kdo bydlí v paneláku, dostane se celkem snadno k bytu v centru a utáhne to. To není ve světě obvyklé. Ale narůstá počet lidí bez domova (přes čtyři tisíce) i těch, kdo jsou ztrátou bydlení ohroženi (jednou tolik). A je tu také soustavný nárůst objemů individuální dopravy, zejména vně městského okruhu.

Z čistě environmentálního hlediska je Praha silně znečištěným městem, městem, kterému chybí zelená infrastruktura v ulicích (nikoli tak úplně dostatek parků), což teď částečně napravíme předpisy, jimiž výsadbu stromů uložíme, a městem, v němž zeleň dále ubývá. Možná ale především: nedochází tu k chytrým řešením — nakládání s dešťovou vodou je blízko naprostému plýtvání, energetická náročnost budov je stále velká a nároky na novostavby nedostatečné. A příměstské železnice jsou naprosto přetížené, přičemž nikdo neřeší navýšení jejich capacity.

Pokud jde o ubývání zeleně, máte k dispozici nějaké statistiky? V jiném textu tohoto čísla totiž Michaela Zemková charakterizuje

Prahu jako překvapivě zelené město se spoustou chráněných území a plně přírodního života.

Cenná území město chrání v zásadě dobře a není jich málo, neboť kaňon Vltavy má cenné a místy dosud těžko přístupné a zastavitelné vrásnění. Ochrana Petřína, Vítkova nebo Vyšehradu je spolehlivá. Už Letná, ačkoliv jde stejně jako například u Vítkova o takzvanou celoměstsky významnou zeleň, však velmi utrpěla výstavbou Blanky. Jiné ohrožené místo je park na Kavčích horách, do nějž se zakusuje i návrh nového územního plánu, dalším je Vidoule, kde se pokusy území zastavět soustavně opakují, nebo Trojmezí, které není jako přírodě blízká lokalita dosud stabilizováno. Developeri s podporou nynější žižkovské radnice v čele se starostkou za TOP 09 také kus po kuse ukusují i Parukářku. Těch míst je velmi mnoho. Shrnul bych to takto: místa, která jsou již chráněná, mají stále lepší údržbu, a tím vyniká, že existují. Ovšem ta, která jsme si zvykli vnímat a užívat jako zeleň, jsou stále ohrožena, aniž o tom veřejnost často ví.

Strana zelených má v Praze nejpočetnější voličskou základnu. Chápu vlastně vaši voliči problematiku měst jako důležité téma?

Myslím, že chápu, proto v nich (vedle Prahy, Brna také v Liberci nebo v Ústí nad Labem) právě tu voličskou základnu jako zelení máme. Ve městech umíme vysvětlit, co je potřeba dělat, aby se žilo lépe, srozumitelněji, než pokud jde o celoplanetární otázky. Je to proto, že ve městě jsou naše recepty názorné a příčiny problémů zjevné, což u planetárních otázek platí mnohem méně. Ale odmítám na globální politiku rezignovat, to zelení nemohou, neboť naše politika, omezená pouze lokálním jednáním, nemá smysl.

Co Strana zelených v posledním roce a půl udělala pro zlepšení životního prostředí v Praze?

Máme v Praze asi osmdesát zastupitelů, takže těžko jmenovat i jen to hlavní. Proto se asi to nejvýznamnější dělo přece jen na úrovni celého města, takzvaně na magistrátu. Pro mne to bylo jednoznačně přenastavení pořizování změn územního plánu, jak jsem to popsal výše. V tom jsem byl naprosto nesmlouvavý a rozšiřování města do krajiny prostě skončilo, tečka. Považuji

to za takový úspěch, že mi ani nevadí, že jsem tomu obětoval svou hlavu.

Co děláte pro lepší ochranu či management pražských chráněných území?

Jak tuto ochranu zlepšit, byl jeden z dotazů, který jsem kladl jako člen výběrové komise na ředitele odboru územního rozvoje. Zvláště chráněná území mají ale ochranu dostatečnou, jak jsem uvedl výše, těžší je chránit ostatní zelené plochy, vyhlašovat nová území s ochranou a rozvíjet ta stávající, aby jen nezarůstala. V této oblasti považuji za největší událost uplynulého roku schválení memoranda asi šesti městských částí, hlavního města a Černošic o vzniku příměstského parku u soutoku Vltavy s Beroučkou. Jde o rozsáhlé území, které má být určeno pro rekreaci, sport a drobnou zemědělskou produkci, včetně třeba užitkových chovů zvířat. Město ale čekají ještě náročná jednání s vlastníky, bývalými šlechtici, kteří tyto pozemky restituovali

spolu se zbraslavským zámekem, žijí ale v USA a rozvoj území je moc nezajímá. Tedy vyjma vytěžení štěrkopísků, jejichž naleziště v tomto historickém korytě Beroučky leží.

Když jsme u těch parků a zeleně: už jste někdy šel pěšky z letiště Ruzyně skrze zeleně až do úplného centra Prahy?

Ne, z letiště jsem nešel nikam nikdy pěšky, ostatně na letišti jsem nebyl už asi pět let. Mojí nejoblíbenější zelenou trasou v Praze je jednoznačně cesta z Kralup do Troji. Je to přes dvacet kiláků pěšiny, jeden přírodní úkaz za druhým, skály staré mnoho tisíc let. A je to jediný vstup do města nepostižený sídelní kaší. Proto jsem také odpůrcem silničního okruhu v této části města. Jestli lze něčím zničit poslední přírodě opravdu blízký vstup do města, pak jeho dálničním přemostěním, které by znamenalo rozstřílení části skal dynamitem a zapouštění do nich betonové nosníky.

Stoupá poptávka po samozásobitelských aktivitách typu komunitních zahrad, komunitou podporovaného zemědělství, roof gardeningu. Účastníte se něčeho takového?

Vím o tom, že na Vinohradech založili místní zelení komunitní zahradu na Smetance. My jsme nachystali podobný projekt na Žižkově za nákladovým nádražím v ulici Pod Kapličkou. Určitě existují i další příklady. Tento typ využití má právě najít prostor i na výše zmíněném soutoku Vltavy a Beroučky. Osobně jsem se podílel jen na vzniku bylinkové zahrádky u naší družstevní kavárny ROH u žižkovské cyklostezky. Samotná kavárna nakupuje především u biofarmářů. Moc ale nevařím, takže tohle tolik neřeším.

Připravila novinářka a spisovatelka Tereza Šimůnková. Delší verzi rozhovoru najdete na webu 7.G.

ANKETA — Jak se vám v Praze žije a co byste na městě změnil/a?

Tomáš Cach, urbanista a člen Komise Rady města Prahy pro cyklo dopravu:

V Praze žiji celý život na Letné, kde je mi velmi dobře. Znáám ji od osmdesátých let (zanedbaných zabeđených domů s lešením proti padající fasádě) až po současnost, kdy se jedná o atraktivní místo s řadou obchodů, kaváren, restaurací a společenským (komunitním) životem. Pro život s rodinou to funguje téměř jako reklama na město krátkých vzdáleností: vše pěšky během několika minut, včetně velkých parků. To samozřejmě není případ velké části území Prahy. S ohledem na své zaměření bych upřednostnil dopravní politiku, která výrazněji podporuje udržitelnou mobilitu a rozvoj území s důrazem na kvalitu života ve městě, bez nutnosti vlastnit a denně používat osobní automobil, což je jeden z hlavních problémů současné Prahy. Nezbytné je vytvoření plánu mobility, řešení nové a rekonstruované infrastruktury jako opravdu městských ulic a tak dále.

Ivo Bystřičan, filmový dokumentarista:

Veřejná doprava je vynikající, jezdí to pořád, skoro všude, intervaly jsou krátké, systém je přehledný a není to nijak drahé. Je tu

taky vcelku dost zeleně. Štvou mě ovšem lidi, co mají auta, kterými zaplevelují město a dennodenně se hystericky a bezvýsledně snaží zaparkovat. Jako já sám. Přeji si, aby lidi jako já chodili pěšky a jezdili na kole. To druhé téměř nelze a přál bych si, aby možnosti tohoto přirozeného pohybu bylo věnováno daleko víc prostoru. Pořád je spíše trpěň. Ovzduší se mi jeví jako čistě. Je to město, kde je to na každém z nás a kde lze věci proměňovat osobním úsilím — chybí zde moloch, který by zásadně rámoval environmentální podmínky. To město je Praha.

Markéta Mikovcová, doktorandka České zemědělské univerzity v Praze:

V Praze žiji s občasnými přestávkami šest let. Je to město plné života a možností. Pocházím z malého města a trvalo mi dlouho, než jsem si na okolní ruch zvykla, ale nakonec jsem se jí naučila mít ráda. Přesto jsem každý návrat z klidnějších míst domů, jak jsem Prahu po čase začala vnímat, nesla těžce, a tak jsem se letos rozhodla, že se odstěhuji. Toto je tedy takové rozloučení, ale v dobrém. Potřebuji k životu klid a přírodu a toho v rušných spěchajících ulicích Prahy nenacházím dostatek.

Tereza Šimůnková, novinářka:

Část roku pracuji jako průvodkyně turistů, takže znám Prahu trochu jinak než někdo, kdo do centra sjede jednou za rok. Jestli po něčem toužím, je to regulace buskingu. Není to ošklivá direktiva umrtvující město. Je to jediná možnost, jak přežít. Staroměstské náměstí a podobná místa byl vždycky cirkus, ale v posledních dvou třech letech už je to spíš thajský bordel. Vedle sebe hraje najednou třeba deset vystupujících s naplno puštěnými repráky, navzájem se přeřvávají, všechno jedno, kolem chodí tři chlapi s hadem kolem krku a jeden s papouškem, další prodává pavouky, ty gumové. Oživlé sochy bafají na turisty, jezdci na segveích do nich najíždějí, do toho začali návštěvníky aktivně otravovat naháněči do restaurací — přesně jako v tom Thajsku. Jako zlatý hřeb přijde v pět odpoledne chlápek v kůži a s pětmetrovým bičem si doslova vypráská arénu pro svoje vystoupení. Člověk, který se tu chce v klidu projít a jen vnímat, nemá šanci. A to není fér. Tohle nemá nic společného s uměním ani se svobodou, to jen výprodej Prahy dosáhl dalšího stupně. Jo, a Celetnou začal chodit žralok.

