

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Vliv ekonomických zájmů na rozvoj území -
Zličín, Praha 5

Impact of economic interests for development
of area - Zličín, Prague 5

STUDIJNÍ PROGRAM

Řízení rozvojových projektů

STUDIJNÍ OBOR

Projektové řízení inovací v podniku

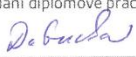


VEDOUCÍ PRÁCE

Mgr. Lucia Dobrucká, Ph.D.


I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení:	Křápková	Jméno:	Barbora	Osobní číslo:	407492
Fakulta/ústav:	Masarykův ústav vyšších studií (MÚVS)				
Zadávací katedra/ústav:	Oddělení veřejné správy a regionálních studií				
Studijní program:	Řízení rozvojových projektů				
Studijní obor:	Projektové řízení inovací v podniku				

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce:	Vliv ekonomických zájmů na rozvoj území - Zličín, Praha 5		
Název diplomové práce anglicky:	Impact of economic interests for development of area - Zličín, Prague 5		
Pokyny pro vypracování:	<p>CÍL PRÁCE: Cílem DP je analýza ekonomických zájmů různých stakeholderů, které formovaly území Zličína za posledních 30 let, jejich vzájemné provázanosti a vliv na současný stav dané lokality.</p> <p>PŘÍNOS PRÁCE: Zpracování případové studie vlivem ekonomických zájmů na konkrétní území, které může sloužit jako podklad pro publikaci ve vědním oboru městského, oblastního a dopravního plánování.</p> <p>OSNOVA: (1) Úvod; (2) Cíle a metody; (3) Stakeholderi a jejich zájmy; (4) Případová studie - Zličín, Praha 5; (5) Diskuse; (6) Závěr</p>		
Seznam doporučené literatury:	<p>(1) BRONCOVÁ, Dagmar, ed. Kniha o Zličínu a Sobínu. Praha: MILPO MEDIA, 2005; (2) SCHOFFEL, Joachim. Participatívne plánovanie na úrovni samospráv. Bratislava: Road/Spectra centrum excelencie STU, 2014; (3) NĚMEC, Michal. Územní analýza aktuálních developerských projektů výstavby bytových domů v Praze. Praha: IPR Praha, 2017-12; (4) FLYVBJERG, Bent. Making social science matter: why social inquiry fails and how it can succeed again. New York: Cambridge University Press, 2001.</p>		
Jméno a pracoviště vedoucí(ho) diplomové práce:	Mgr. Lucia Dobrucká, Ph.D., ČVUT v Praze, Masarykův ústav vyšších studií		
Jméno a pracoviště konzultanta(ky) diplomové práce:			
Datum zadání diplomové práce:	13.12.2018	Termín odevzdání diplomové práce:	2.5.2019
Platnost zadání diplomové práce:	30.9.2020		
			
Podpis vedoucí(ho) práce	Podpis vedoucí(ho) ústavu/katedry	Podpis děkana(ky)	

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

<u>26.6.2019</u>	
Datum převzetí zadání	Podpis studenta(ky)

KŘÁPKOVÁ, Barbora. *Vliv ekonomických zájmů na rozvoj území - Zličín, Praha 5*. Praha: ČVUT 2019. Diplomová práce. České vysoké učení technické v Praze, Masarykův ústav vyšších studií.



**MASARYKŮV ÚSTAV
VYŠŠÍCH STUDIÍ
ČVUT V PRAZE**

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem svou diplomovou práci vypracovala samostatně. Dále prohlašuji, že jsem všechny použité zdroje správně a úplně citovala a uvádím je v příloženém seznamu použité literatury. Nemám závažný důvod proti zpřístupnění této závěrečné práce v souladu se zákonem č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) v platném znění.

V Praze dne: 22. 08. 2019

Podpis:

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucí mé diplomové práce, paní Mgr. Lucii Dobrucké Ph.D, za její odborné rady, připomínky, podporu a ochotu věnovat svůj čas během vzájemné komunikace při zpracování závěrečné práce. Poděkování patří rovněž starostce a tajemnicím Městské části Praha-Zličín, jednatele/finančnímu řediteli ze společnosti Portland Trust s.r.o., senior engineerovi z firmy Siemens s.r.o., investičnímu řediteli z firmy Central Group a.s., zaměstnancům IPR Praha, generálnímu řediteli z firmy Ekospol a.s., projektovému manažerovi ze společnosti YIT Stavo s.r.o., exprimátorovi hlavního města Prahy, zástupkyni ředitelky ZŠ a MŠ ve Zličíně a občance Zličína za jejich poskytnuté rozhovory a interní informace.

Abstrakt

Diplomová práce se zabývá rozvojem území ve Zličíně. Hlavním cílem je analyzovat ekonomické zájmy různých stakeholderů, které formovaly území Zličína za posledních 30 let, jejich vzájemná provázanost a vliv na aktuální stav. Jedná se o výzkumný typ práce, kdy se na základě rozhovorů se stakeholdery posuzuje dané území v minulosti i současnosti s důrazem na vývoj především od 21. století. Zpracovaná případová studie umožňuje zhodnotit, s jakými problémy se tato městská část potýkala a dopad vývoje na dané území. Rozhovory jsou doplněny vlastními postřehy autora.

Klíčová slova

Územní plánování, strategické plánování, historie, klíčová událost, Městská část Praha-Zličín, developer, občan

Abstract

The thesis deals with development of territory in Zlicin. The main aim is to analyse economic interests of various stakeholders who have formed the territory of Zlicin during the last 30 years, their interdependence and their impact on the current situation. It is a research type of the thesis that is based on interviews with the stakeholders. The territory is assessed in the past and in the present, emphasis is especially on development since the 21st century. The case study makes it possible to evaluate the problems that the city district had to face and the impact of development on the territory. The interviews are supplemented by the author's own observations.

Key words

Urban planning, strategic planning, history, key event, City district of Prague-Zlicin, developer, citizen

Obsah

1	Úvod, cíle a metody	6
2	Stakeholderi a jejich vliv na území	10
2.1	Územní a strategické plánování	13
2.2	Participace	16
2.2.1	Veřejnost, stakeholder, zainteresované skupiny	18
2.2.2	Příležitosti a limity participace	19
3	Případová studie Zličín	21
3.1	Charakteristika Zličína a historie	21
3.1.1	Klíčové události ve vývoji Zličína	24
3.1.2	Historie 1948-1989	25
3.2	Klíčové projekty v období 1994-2000	27
3.2.1	Metro Zličín	28
3.2.2	IKEA Zličín	30
3.2.3	Hypermarket Globus Zličín	32
3.3	Klíčové projekty v období 2000-2009	34
3.3.1	Siemens Kolejová vozidla	35
3.3.2	Obchodní centrum Metropole Zličín	40
3.3.3	Administrativní centrum Oregon House	43
3.3.4	Bytový komplex Metropole Zličín	45
3.4	Klíčové projekty v období 2009-2018	48
3.4.1	Obytný komplex Koivu Zličín	51
3.5	Aktuální situace ve Zličíně	55
3.5.1	Městská část Praha - Zličín, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy	58
3.5.2	Zástupkyně ředitelky Základní školy a Mateřské školy ve Zličíně, občanka Zličína	60
3.5.3	Developeři	62
3.6	Doposud nerealizované projekty a potřeby MČ	68
4	Diskuze	70

5	Závěr	75
	Seznam použité literatury	77
	Seznam obrázků	82
	Seznam tabulek	83
	Seznam příloh	83

1 Úvod, cíle a metody

Diplomová práce se zabývá rozvojem území ve Zličíně. K napsání daného tématu diplomové práce jsem se rozhodla, jelikož jsem kromě managementu studovala i architekturu a urbanismus, a zajímá mě propojení těchto profesí. Vybrané téma poukazuje na vývoj městské části Zličín od 90.let, protože se území Zličína od této doby výrazně změnilo. Jedná se o zjišťování ekonomických zájmů jednotlivých aktérů, kteří se v minulosti podíleli na vývoji Zličína. Zajímá mě ekonomický zájem jejich plánů a projektů, jakým způsobem byly zpracovány, proč se některé projekty neuskutečnily, jaké problémy řešili a jaký to má dopad na současný a budoucí stav Zličína. Na základě informací z rozhovorů jsem vypracovala případovou studii Zličína. Vzhledem k časové posloupnosti je zmíněn i vývoj územního a strategického plánu. Taktéž je zde rozebrána aktuální situace i nerealizované projekty v dané městské části. Jednotlivé otázky, odpovědi a obrázky k projektům pomáhají vykreslit vývoj této městské části.

Cílem diplomové práce je analýza ekonomických zájmů, které formovaly území Zličína za posledních 30 let, jejich vzájemná provázanost a pozitivní i negativní vliv na současný stav.

Mezi mé částkové cíle patří:

1. Zanalyzovat důležité projekty realizované v daném území a jejich vztah k územnímu a strategickému plánu.
2. Zdůraznit klíčové informace ohledně účelu postavení jednotlivých budov ve vztahu k tématu práce.
3. Zhodnotit vyskytnuté problémy, aktuální nedostatky Zličína a naplánované změny v rámci různých oblastí ve Zličíně.

Přínosem diplomové práce je zpracování případové studie na základě vlivu ekonomických zájmů na rozvoj Zličína, která může sloužit jako podklad pro publikaci ve vědním oboru městského, oblastního a dopravního plánování. Studie odráží rozhovory s aktéry, kteří byli ochotní se vyjádřit ke svým zájmům. Na základě rozhovorů s nimi lze zjistit, jaké problémy se ve Zličíně objevily a které události vedly k pozitivnímu nebo negativnímu směru rozvoje území. Druhým přínosem je vzájemné porovnání vlivu územního a strategického plánu na rozvoj Zličína a posouzení, jak tyto klíčové dokumenty reflektovaly ekonomické zájmy aktérů.

Diplomová práce je rozdělená na 3 části. V první části je popsán úvod, cíle a metody. Další část tvoří teorie, kde jsou uvedeni stakeholderi, charakteristika plánovací kultury, územní plánování, strategické plánování a participativní plánování. Na teorii navazuje stručný popis oslovených respondentů mého výzkumu. Podstatnou část diplomové práce tvoří třetí část, a to případová studie městské části Praha-Zličín. Případová studie je zpracována formou časové osy, a to od roku 1994 do současnosti. Vzhledem k informacím z rozhovorů je detailně rozebrána zejména od roku 2000.

Vzhledem k tomu, že práce je zaměřená na zájmy stakeholderů, kteří jsou propojeni s děním a s potřebami městské části, hlavní metodou zkoumání jsou rozhovory. Mezi základní skupiny respondentů patří developeri, Městská část Praha-Zličín a občané. Otázky směřují na ekonomické zájmy skupin, cíle jejich plánů a realizovaných projektů, vztahy mezi aktéry a problémy v rámci projektů.

Otázky, které byly položeny stakeholderům:

1. Jak se vyvíjel územní plán v minulosti?
2. Jaký byl ekonomický zájem u administrativních nebo bytových komplexů developerských společností?
3. Proč si aktéři vybírají oblast Zličína?
4. Jaké problémy se řešily u developerských projektů před i v průběhu výstavby, na jaké zájmy developeri naráželi a jakým způsobem probíhalo jejich vyjednávání?
5. Existují problémy, které se snažili vyřešit občané?
6. Které projekty Městská část Praha - Zličín nechce a proč?
7. Mají aktéři plány rozvoje území i do budoucna?
8. V jaké fázi je aktuální strategický plán?

V rámci obvolávání a psaní e-mailů, kdy jsem se snažila získat rozhovory od vybraných stakeholderů, jsem kontaktovala 24 lidí. Jednalo se o zaměstnance z Městské části Praha-Zličín (starostka, dvě tajemnice úřadu, dále tajemnice územního rozvoje a dopravy), Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (ředitel, vedoucí Kanceláře změn územního plánu, vedoucí Kanceláře Metropolitního plánu, vedoucí Kanceláře strategického rozvoje), aktivní členy Strany zelených 5, dále ředitele nebo manažery developerských společností (Portland Trust s.r.o., Central Group a.s., Ekospol a.s., YIT Stavov s.r.o.), zaměstnance ze společnosti Siemens s.r.o., ale také pracovníky z Technické správy komunikací, odboru životního prostředí a dopravy, Magistrátu hlavního města Prahy, expřímátora hlavního města Prahy, občanku Zličína a zástupkyni ředitelky Základní školy a Mateřské

školy ve Zličíně. Mezi respondenty patří 4 developerské společnosti, dále Siemens s.r.o., kterého lze v rámci jeho zájmů řadit také do první skupiny developerů. Další skupinu tvoří zaměstnanci Městské části Praha-Zličín a mezi poslední skupinu patří občanka Zličína společně se zástupkyní ředitelky MŠ a ZŠ Zličín. Doplnující respondenti jsou pracovníci z IPR Praha a exprimátor hlavního města Prahy. Tyto respondenty jsem si vybrala, jelikož se podíleli na vývoji Zličína a měli schopnost jej určitým způsobem změnit.

Vybraným respondentům jsem nejdříve zavolala a vysvětlila téma diplomové práce a během telefonátu jsme se dohodli i na osobní schůzce. Seznam otázek jsem po domluvě zaslala emailem, aby si je mohli připravit. Osobní rozhovor proběhl s 9 respondenty a vyplněný dotazník mi poskytli 4 aktivní účastníci. Rozhovory probíhaly od listopadu 2018 do července 2019. Při osobní schůzce jsem se respondenta vždy na začátku zeptala o schválení nahrávání rozhovoru na mobilní telefon, s čímž všichni souhlasili. Rozhovory jsou v celém znění přepsány v přílohách v přímých citacích. Délka trvání schůzky se pokaždé trochu lišila. První rozhovor s paní starostkou a tajemnicí MČ Praha-Zličín trval 1 hodinu a druhý rozhovor s tajemnicemi probíhal 20 minut. S aktérem ze Siemens s.r.o. probíhal rozhovor půl hodiny, zatímco s developerskými společnostmi, občankou Zličína a zástupkyní ředitelky ŽS a MŠ ve Zličíně maximálně 20 minut. Bohužel se mi nepodařilo najít vhodnou osobu na řešení dopravní situace ve Zličíně, konkrétně člověka, který by měl o dopravním stavu městské části informace a současně věděl, jestli se budou dopravní problémy nějak řešit.

V diplomové práci je patrná návaznost případové studie na územní a strategický plán, jelikož se jedná o základní dokumenty v prostorovém plánování. Územní plány jsou dlouhodobé a vypracovávaly se již v minulosti. Navíc se prováděly pravidelně a lze na nich sledovat změny ve Zličíně. Strategický plán je významný dokument, který byl přidán až v roce 2009 a je zajímavé sledovat, jestli měl tento socioekonomický dokument vliv na rozvoj území. Participace je jedním ze základních pilířů demokracie a je podepřena demokratickými principy, proto je v práci využívána.

Závěrečná část diplomové práce se zabývá vyhodnocením a diskuzí, kde se probírají nejdůležitější výsledky zjištěné z případové studie. Jde o ekonomické zájmy stakeholderů i vlastní postřehy autorky. Stakeholderi jsou v diskuzi rozděleni do zájmových skupin, je zde

popsán i vliv územního a strategického plánu. Samotný závěr komentuje celou situaci a předpokládaný dopad na budoucí vývoj zmíněné městské části.

2 Stakeholderi a jejich vliv na území

V rámci této kapitoly se nachází nejprve seznámení s obecnou charakteristikou prostorového plánování naší kultury, která ovlivňuje celý proces. U prostorového plánování se rozlišují základní pilíře, které jsou popsány a vzájemně porovnány. Následuje popis participace a důležitých skupin aktérů, kteří ovlivnili dané území.

Podle Dobrucké (2018,s.14) plánovací kultura je specifický, jedinečný a typický přístup k formální i neformální práci s různými aspekty územního rozvoje. Odráží identitu jednotlivých regionů. Je třeba zvážit dva aspekty. Za první, každá země má svůj oficiální institucionální rámec, legislativu a formální metodologie, které utvářejí, jak plánování vypadá v dané zemi. Za druhé, každý region má svoje způsoby, jak provádí plánování.

Středoevropská plánovací kultura

Krajina, region, sídlo jsou vnímány jako celek i ve smyslu určitého druhu kulturního systému. Silná plánovací kultura představuje schopnost ovlivňovat charakter a průběh všech prostorově-plánovacích jevů: vyjasňuje příslušným aktérům pohled na území, které je předmětem komplexního rozvoje, vytváří podmínky pro přímou a jednoznačnou komunikaci, umožňuje rychlé rozhodování, urychluje plynulou implementaci rozhodnutí, zvyšuje motivaci a angažovanost jednotlivých aktérů i zajišťuje stabilitu územního systému. Efektivní plánovací kultura přispívá i k ochotě obyvatelů zapojit se do procesu participace v oblasti územního rozvoje a zefektivňuje komunikaci plánovačů s veřejností. Plánovací kultura patří k takzvaným měkkým faktorům prostorového rozvoje - všechny její prvky mají původ v myšlení lidí a jejich strukturaci okolního světa. (Schoffel, 2014, s.33-35)

I přes početné zvláštnosti a specifika národních plánovacích kontextů existují podle Schoffela (2014, s.33-35) i faktory, které odlišují středoevropskou plánovací kulturu od plánovacích kultur v jiných evropských, anebo mimoevropských státech a regionech. Odlišnosti středoevropské kultury od ex-post zaměřené anglosaské plánovací kultury, anebo kultury jihoevropských krajín spočívají především v:

Dlouhých časových horizontech, ve kterých se plánování realizuje

Procesy, které probíhají v rámci prostorového rozvoje, se vyznačovaly spíše nízkou dynamikou. Dlouhodobý charakter procesů je ještě

výrazný. To vše ovlivnilo střeoevropskou plánovací kulturu a je považována za málo flexibilní a celkem byrokratickou než inovativní.

Pozornost věnovaná sociálním aspektům prostorového plánování

Plánování ve střední Evropě nikdy nebylo svévolně nekontrolovaným procesem. Plánování bylo vždy vnímané jako nástroj, který významně ovlivňuje sociální soudržnost komunity a sociální členění společnosti.

Metodická hloubka

Plánování založené spíše na údajích a číslech než na lidech a vizi přineslo precizní klasifikaci, členění, zhodnocení a pasportizaci (zdokumentování stavu a činnosti) formálních nástrojů.

Nedostatek vzájemného propojení mezi vědními obory (interdisciplinarity)

Integrace technických a přírodních disciplín do prostorového plánování zaznamenala v posledních letech výrazné zlepšení. Na druhé straně, manažerské vědecké postupy a potenciálně díky poznatkům a zkušenostem, z humanitních vědních disciplín, zůstávají nadále málo využívané.

Skeptický postoj veřejnosti vůči profesi územního plánovače

Pomýlené cíle a nehumánní prostředky, které k nim vedly v bývalém režimu, zanechaly stopy na vnímání profese plánovače. Důvěra veřejnosti a její očekávání jsou citlivou záležitostí. To poznačilo i profesi plánovače: má za sebou dlouhý a bolestivý přerod z (trochu nezasloužené) role sociálního inženýra projektujícího utopie typické pro ranou organizovanou modernitu (filozofický proud v 20.století, který prosazoval chladnou dokonalost a potlačoval rozmanitost a všechny alternativní řešení) skrz roli myšlenkově vyčerpaného byrokrata až po roli manažerské, spolehlivě zručné a odborné autority ve vztahu k prostorovému rozvoji.

Slabá participace veřejnosti

Nedostatek historické kontinuity, početná zklamání a nenaplněná očekávání způsobily spíše váhavý a málo iniciativní postoj veřejnosti k vlastní účasti na prostorovém rozvoji. Pro objektivitu je však nutné přiznat, že tato situace se v posledních letech pozvolně mění k lepšímu.

Měnící se plánování v ČR

Dle Reimer, Getimis a Blotevogel (2014, s.215) české územní plánování bylo v posledních desetiletích vystaveno globálním a specifickým místním nátlakům, které byly sdílené s ostatními zeměmi bývalého Sovětského svazu. Vzhledem ke kombinovaným účinkům politických a hospodářských změn, které se překrývaly a měly dopad na opožděný vývoj plánování, tyto země chtěly urychlit cestu k mezinárodní integraci a globalizaci. Poslání a priority plánování se změnily od 90.let v důsledku politické transformace. Od současné podpory rozvoje, oficiální národní priority plánování navazují na debatu o udržitelnosti a konkurenceschopnosti Evropské unie. Postup plánování je konzervativnější. Očekává se, že plány budou sloužit zájmům státu i stále schopnějším developerům, kteří prosazují zájmy místních politiků. Od rozpadu komunistické vlády se české plánování muselo přizpůsobit zásadním změnám v ekonomice, společnosti i technologii.

Aktéři a jejich moc v rozhodování

Podle Reimer, Getimis a Blotevogel (2014, s.231) stát zůstává hlavním aktérem jak v územním plánování, tak v regionální politice. Očekává se, že hierarchická struktura plánování se státní správou a příslušnými ministerstvy na vrcholu bude definovat národní priority a prosazovat veřejný zájem o územní rozvoj od národní úrovně k nižším úrovním plánování a rozhodování.

Specifické veřejné zájmy mají své vlastní zákonem definované pravomoci a odpovědnosti, většinou s územním vyjádřením. Interpretovat veřejný zájem v jakémkoliv konkrétním případě plánování vyžaduje kompromisní mezivládní proces mezi úřady, například v rámci plánování, ale bez účasti veřejnosti. Základní rozhodnutí se odehrává v zákulisí - ve vyjednáních a při jednáních mezi radními, plánovacími úřady, speciálními zájmovými úřady a developery. Zatímco právní moc státu a jeho vládních úřadů je při plánování prioritní, jejich skutečný vliv na to, co se vyskytuje, je omezený globálními aktéry na ekonomické straně. Postavení občanské společnosti v postupech plánování je jasně definováno: občané a občanské skupiny mohou předkládat své připomínky ve všech fázích procesu plánování. Všechny komentáře a situace musí být zváženy a prostudovány. Občani jsou vyzýváni, aby byli aktivní účastníci plánování. (Reimer, Getimis a Blotevogel, 2014, s.232)

Skutečná transformace plánování nastala tedy zavedením norem Evropské unie, postupů a konceptů a znásobením plánovacích funkcí. Institucionální kontinuita plánovacího systému v období po roce 1989 se ukázala jako výhoda, stejně jako posílení pravomocí obcí, které dostaly dostatečná práva a odpovědnost za rozhodnutí o místním rozvoji. (Reimer, Getimis a Blotevogel, 2014, s.233)

2.1 Územní a strategické plánování

Ve středoevropské plánovací kultuře se prostorové plánování skládá ze 3 pilířů: - strategického plánování, územního plánování a environmentálního plánování. Ve své diplomové práci se zabývám územním a strategickým plánováním. Městská část (MČ) Praha-Zličín pracuje s územním i strategickým plánem.

Zásadním rozdílem je, že strategické plánování je dobrovolné, zatímco urbanistické plánování je založeno na přesném právním rámci - toto rozlišení ovlivňuje celou logiku jednotlivých dokumentů, proces jejich rozvoje a jejich vzájemné působení. Celková strategie rozvoje dohodnutá ve strategickém plánu ovlivňuje zadání a rozvržení urbanistického plánu, protože poskytuje žádoucí směry budoucího vývoje. Na druhé straně, jakmile návrh koncepce a rozvoj územního plánu schválí obecní rada, stanou se závaznými, a proto stanoví limity pro plán akcí a jednotlivé projekty. (Dobručká, 2018, s.14-15)

Tabulka 1 - Srovnání pilířů prostorového plánování

	Strategické plánování	Územní plánování
Legislativa	Nepřímo, žádné povinné zákony	Dáno zákonem
Zaměření	Socioekonomický rozvoj	Využití fyzického prostoru
Charakter	Zahájení	Nařízení
Použitá data	Orientováno na budoucí směry	Orientováno na stav věcí
Přístup	Volný	Definováno zákonem
Veřejný poslech	Nespecifikováno	Zřetelná povinná pravidla
Schválení	Obecní rada	Obecní rada
Závazná složka	Dobrovolná	Povinná (obce nad 2000 obyvatel)
Veřejná vyhláška	Dobrovolná	Veřejná vyhláška

Rozloha	Obec, mikro-region	Obce, samosprávné regiony
Zaměření v čase	5-10 let	Až 15 let
Proces	1-2 roky	2-3 roky, déle ve velkých městech
Aktualizace, změny	Bez procedurálního procesu	Povinný procedurální proces

Zdroj: Dobrucká, 2018, s.15

Územní plánování

Územní plánování určuje, jak bude veřejné prostranství a krajina vypadat. Dle zákona č.183/2006 Sb. cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, které spočívá v rovnovážném vztahu podmínek pro vhodné životní prostředí, hospodářský rozvoj a celistvost společenství obyvatel v území a uspokojuje potřeby současné generace. Dle Mohebbi a Mohebbi (2010) je hlavním cílem územního plánování dosáhnout relativního konsenzu mezi společenskými potřebami a limitovanými příležitostmi okolního prostředí. Mezi základní cíle dle zákona č.183/2006 Sb. územního plánování patří úlohy z oblasti územního rozvoje - stanovení koncepce rozvoje území včetně urbanistické koncepce s ohledem i na podmínky území, regulování rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů. Dále z oblasti udržitelného rozvoje to je kupříkladu určování nutných asanačních, rekonstrukčních a rekultivačních zásahů do území, formování podmínek pro ochranu území před negativními vlivy záměrů na území a navrhopvat kompenzační opatření. Taktéž je to oblast sociálně ekonomického rozvoje obce, což je vytváření podmínek pro zajištění civilní ochrany, stanovení podmínek pro rozvoj a obnovu sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a určení podmínek pro odstranění důsledků nenadálých hospodářských změn.

Územní plán má 3 fáze - zadání, návrh, schválení. Etapa zadání a návrhu má stejný postup, tj. příprava dokumentu, projednávání, vypořádání připomínek a schválení dokumentu. Podle Jarmiče a Záhumenské (2010, s.16-22) návrh zadání obsahuje hlavní cíle a požadavky na zpracování územního plánu orgánům státní správy a minimálně 30 dnů musí být návrh zadání zveřejněný na úřední desce. Během dané lhůty může kdokoliv vyjádřit své připomínky. Upravené zadání územního plánu schvaluje zastupitelstvo obce. Návrh územního plánu se většinou zpracovává na základě zadání. Do procesu vyjednávání návrhu se zapojuje příslušná obec, sousední obce a další účastníci, např. dotčené orgány státní správy. Opět do 30 dnů musí všechny

orgány zaslat svá stanoviska a připomínky. Návrh je nezbytné předat nadřízenému orgánu. Stanovisko vydává krajský úřad, bez jeho pozitivního vyjádření nelze územní plán schválit.

Strategické plánování

Strategické plánování je proces umožňující účinné řízení rozvoje všech prvků hierarchického uspořádání společnosti (obec, kraj, stát, Evropská unie i jakékoliv ziskové či neziskové organizace. Směr rozvoje je určen vizí, prioritami a konkrétními střednědobými i dlouhodobými strategickými cíli. Termín strategický plán není definovaný zákonem. Strategický plán je dokument sociálně ekonomického rozvoje města nebo regionu. Kromě cílů tento plán dále definuje vnější prostředí, ve kterém se plán realizuje. Občan má možnost spolurozhodovat o finálním výběru hlavních problémů a může mít i vliv na pořadí, ve kterém budou vybrané problémy řešeny. Také má právo podílet se na kontrole plnění společně stanovených strategických cílů. (Občanská společnost, 2008)

Dle Perlína (2002) úlohou strategického plánu města je definovat dlouhodobé záměry hospodářské a sociální politiky obce, společné zájmy obce, jejich občanů a podnikatelských subjektů. Dále je důležitou úlohou vytvářet vhodné územně technické a sociálně-psychologické podmínky pro rozvoj, podnikání a bydlení. Strategický plán má taktéž za úkol čerpání z evropských fondů, musí mít však zpracovaný dokument na lokální úrovni.

Dle Perlína (2011) je zadavatelem projektu na vypracování nové strategie města samospráva obce. Samospráva obce může strategický plán zadat a nechat vypracovat zpracovatelem nebo se může zapojit sama do procesu zpracování a spolupracovat se zpracovatelem. Zpracovatelem je ve většině případů skupina lidí. Rozlišují se 2 typy strategických plánů. Při expertním zpracování se jedná o skupinu expertů, která se zavázala ke zpracování strategického plánu. U komunitní metody se jedná o aktivní skupinu, který spolupracuje s expertním týmem. Schvalovatelem strategického plánu je politický orgán obce.

Pokud se obec rozhodne pořídit strategický plán rozvoje, může si zvolit způsob vypracování, postupy i způsoby k dosažení vytyčených cílů. O pořízení strategického plánu obce rozhoduje obecní zastupitelstvo a schválení plánu rozvoje obce provádí zastupitelstvo ve formě usnesení.

Proces strategického plánování je dle Labounková, Půček, Rohrerová (2009): *Rozhodnutí o pořízení strategického plánu -> Zpracování záměru -> Zadání zakázky a výběr expertů a sestavení pracovních skupin -> Zpracování analytické části -> Projednání analytické části -> Zpracování návrhové části -> Schvalování strategického plánu -> Implementace schváleného strategického plánu*

Vazba mezi územním a strategickým plánem

Dle Perlína (2002) územní plány jsou dány zákonem o územním plánování a zabývají se umístěním a využitím ploch. Naopak strategické plány vznikají dobrovolnou spoluprací aktérů lokálního a regionálního rozvoje a zabývají se obzvláště socioekonomickým rozvojem města, tedy ekonomikou, bydlením, infrastrukturou, sociálním prostředím atp. Oba plány by měly být vzájemně provázané. Jestliže je jako první zpracovaný strategický plán rozvoje, územní plán může nalézt pro rozvojové aktivity vhodné plochy, ale musí respektovat zákonem stanovené limity využití území, například ochranná pásma atd. Pokud by došlo k souběžnému vypracování obou plánů, je možné efektivně využít kooperaci a koordinaci aktérů obou zadání. Pokud územní plán již existuje, musí strategický plán pro nové činnosti respektovat limity územního plánu, navázat na něj a hledat možnosti pro nové aktivity v rámci územního plánu.

2.2 Participace

Podle Klápště, Klápšťová (2010, s.106) těsně po sametové revoluci v České republice v roce 1989 převažovalo nadšení a pozitivní přístup k veřejné participaci. Veřejná slyšení byla přidána do procesu rozvoje místních plánů, proto se někteří urbanisté a projektanti pokusili zapojit občany do projektů. Bohužel nadšení neodpovídalo potřebným dovednostem a metodice. Taktéž lidé nebyli zvyklí se starat o plánování a nevěřili, že je to nutné a užitečné. Idealistická revoluční éra skončila a začala problematičtější éra plánování. Participativní metodologie a zkušenosti ze západních zemí byly podporovány dvěma nadacemi s počátečním financováním v západních zemích - Via a Partnership. Díky nim byl založen koncept veřejné participace. Některá základní teorie byla přizpůsobena českým podmínkám a zkušební projekty byly podporovány (a stále jsou) prostřednictvím grantového financování a technické podpory. Obě tyto nadace se zaměřují na podpůrné projekty a provedení veřejných prostorů, drobných projektů a místních komunitních vizí. Grantové financování občas přináší jeden problém. Zneužívání participativních projektů

pouze pro získání snadnějšího přístupu poskytnou peníze na návrh projektu nebo stavby, takže tam není skutečný zájem o zapojení veřejnosti, která činí veřejnou participaci nedůvěryhodnou.

Participace by měla dle Bohler-Baedeker, Consult, Lindenau (2016, s.9) zahrnovat zapojení občanů a zainteresovaných skupin do procesů plánování a politického rozhodování. Participační proces je efektivní proces, ve kterém jsou chápáni všichni účastníci a jsou brány v potaz jejich podstatné připomínky. Díky procesu lze vytvořit plán, který je v harmonii s konzultačním procesem. Podle Maiera (2012, s.224) participace v plánování znamená aktivní účast uživatelů území v procesu vzniku plánu, zlepšit komunikaci ve společenství obyvatel o plánování. V České republice jsou s participací omezené zkušenosti a navíc chybí česky psaná literatura, která informuje o teoretickém pozadí participace. Participace jako nástroj je možné použít v případě plánování i navrhování.

Cílem participace dle IPR Praha (2019, s.17) je:

Řízení občany - veřejnost nebo zástupci občanské společnosti projekt řídí.

Spolupráce s veřejností - práce s veřejností jako s rovnocenným partnerem plánovacího/rozhodovacího procesu. Veřejnost se účastní rozhodování v celém projektu a navrhuje varianty řešení.

Zapojení veřejnosti - přímé zapojení občanů do projektu/plánovacího procesu tak, aby očekávání a pochybnosti veřejnosti byly chápány a zvažovány.

Konzultace - nástroj, jak získat zpětnou vazbu k analýze, variantám řešení nebo rozhodnutí. Konzultace se obecně považuje za nižší formu participace. Komunikace mezi zpracovatelem a veřejností probíhá ve zřetelně stanovených fázích procesu.

Informování veřejnosti - v tomto případě se nejedná o zapojení veřejnosti, jelikož neprobíhá komunikace, ale tvoří důležitý předpoklad pro vyšší příčky formu participace. Bez vhodně sdělených informací nelze participovat. Cílem informování je, aby veřejnost pochopila daný problém, varianty jeho řešení a příležitosti, které vyplývají z projektu/plánovacího procesu.

2.2.1 Veřejnost, stakeholder, zainteresované skupiny

Dle Pánek (2015, s.16) je veřejnost jedna nebo více fyzických anebo právnických osob a - v souladu s vnitrostátní legislativou nebo praxí - jejich sdružení, organizace nebo skupiny. Nicméně ne-definuje participaci, ani její minimální míru. Dle Challenge (2016, s.3-4) zapojení veřejnosti odráží začlenění obyvatelstva a jednotlivých skupin do plánovacích a rozhodovacích procesů a spolupodílu moci. „Zainteresovaným subjektem“ (stakeholder) může být jednotlivec, skupina nebo organizace, kterého se týká koncepční plán nebo projekt, případně mohou mít na projekt a jeho realizaci vliv. Za zainteresovanou stranu je možno považovat skupiny s ekonomickými zájmy jako maloobchody, majitele obchodů a místní průmyslové podniky, taktéž skupiny s veřejnými zájmy včetně asociací nebo zastupující místní obyvatele. Těchto procesů se účastní často kulturní i vzdělávací instituce jako školy a školky. Vliv má i dopravní plánování na různé ekonomické a společenské zájmové skupiny, a proto se vytváří komplikované vztahy mezi správními orgány města a těmito skupinami, pro která jsou daná rozhodnutí zásadní.

Zapojení veřejnosti dle Challenge (2016, s.3-4) často nabádá k zapojení obyvatel města do plánovacích a rozhodovacích procesů. Zatímco zainteresované strany obvykle obhajují názory organizovaných skupin a jejich zájem je společný, obyvatelé jsou jednotlivci z řad veřejnosti a neseskupují se v žádné skupině. Teoretické i praktické rozdíly mezi zainteresovanou skupinou a obyvatelem se mohou stírat. Jelikož obyvatele lze považovat za enormní zájmovou skupinu. Obyvatelé taktéž mohou patřit k různým podskupinám v rámci zainteresovaných skupin a zástupce zainteresované strany je zároveň i občanem. V daném textu termín „zapojení zainteresovaných stran“ odkazuje na zapojení skupin a organizací, taktéž do procesů plánování v oblasti dopravy. Zapojení obyvatelstva je možné vnímat jako motivaci připojení se k diskusi a aby měl příležitost se stát součástí společného rozhodování.

Oboustranná komunikace

Důležitou součástí procesu participace veřejnosti je oboustranná komunikace s veřejností, s jejich rozdílnými zájmy, také konzultace problémů, identifikace názorů, potřeb, přání, a požadavek rozdílných sociálních skupin obyvatel. Hlavně takových, které se týkají konkrétního plánu anebo návrhu opětovného rozvoje, řešení, anebo změn, a které vedou k aktivní participaci, i ke konsenzu s obyvatelem. Zapojení veřejnosti se může už začít od začátku tvorby

plánu, a může se rozšířit na implementaci, i současně se zaměřit na všechny aspekty plánování, problematiky životního prostředí, sociálních otázek, bydlení, dopravy a v dalších oblastech. Existuje rozsáhlý soubor metod, nástrojů a technik, které je možné využít při participativních procesech. Jejich výběr, vzájemná vazba, sou slednost a následnost závisí v mnohém od cíle procesu, jeho fáze, jako i cílové skupiny. (Schoffel, 2014, S.46)

2.2.2 Příležitosti a limity participace

Příležitosti dle IPR Praha (2016, s.20-21)

Využití místních znalostí - navázání konverzace s různými skupinami veřejnosti, ke kterým se daný záměr či rozhodnutí bude vztahovat, čímž pochopíme, jak hodnotí současný stav, jaké mají potřeby, požadavky anebo obavy z budoucího vývoje. Zohlednění zmíněných poznatků přispívá k vyšší kvalitě a trvalé udržitelnosti.

Odhalení potencionálních konfliktů včas - komunikace s veřejností může vyjasnit spory, které by mohly vzniknout mezi veřejností, samosprávou a zpracovatelem návrhu.

Větší legitimita a přijetí výstupů plánovacích procesů - participace umožňuje lépe pochopit důvody pro jednotlivá rozhodnutí, tím pádem jim dává větší legitimitu a poskytnutí jasných důvodů zvyšuje šanci na přijetí rozhodnutí a plánů těmi, kterých se týkají.

Větší pocit sounáležitosti s místem, občanská angažovanost - aktivní účast občanů vede k jejich větší sounáležitosti s místem, větší zodpovědnosti za její rozvoj, k obohacení komunitního života a ke vzniku samostatně působících iniciativ, které vedou ke zkvalitnění života v místě.

Lepší dialog mezi občany, odborníky a politiky - participační procesy poskytují základ pro dialog mezi veřejností, odborníky a politiky, pomocí kterého lze docílit pochopení nebo kompromisu.

Rozvoj dovedností důležitých pro demokracii - veřejnost se obeznamuje s procesy městské samosprávy, s legislativou a plánovacími procesy, které se jich dotýkají.

Limity dle IPR (2016, s.20-21)

Otázka reprezentativnosti - je potřeba si uvědomit, že všechny skupiny společnosti nemají rovné možnosti nebo stejný zájem účastnit se v participačních aktivitách. Participace v plánování města se mění, záleží na příjmové kategorii, vzdělání nebo věku občanů.

Lidé s vyššími příjmy a kapitálem obvykle bývají zvýhodňováni v tomto procesu vzhledem i ke svým zkušenostem se na veřejnosti vyjadřovat. Důležité je tedy zajistit účast těch, kteří jsou pro daný proces podstatní i těch, kteří mají zájem.

Otázka efektivity - je možné participací urychlit procesy, pokud se podaří sjednat kompromis. Naopak ale může účast veřejnosti rozhodnutí nebo realizaci projektu i výrazně zpomalit. Je potřeba také sbírat informace o tom, jaký přístup funguje v různých situacích a ve kterých situacích byly přínosy veřejnosti. Posléze je možné stanovit principy efektivní participace.

Vztah k zastupitelské demokracii - je užitečné nalézat řešení, jak klasický model rozhodování volenými zástupci kombinovat s participačními přístupy takovým způsobem, aby se využily přínosy legitimacy sloučené se zastupitelskou demokracií i přínosy vyplývající z účasti veřejnosti. Mezi přínosy patří vzájemná dohoda mezi aktéry a veřejností a využití místních znalostí a podnětů ke zlepšování okolního prostředí.

Zneužití pro partikulární zájmy - dobře zorganizované zájmové skupiny mohou zneužít daného procesu k prosazení svých zájmů. Pokud nedochází k vyloučení, potýká se spousta organizátorů participačních procesů s lidmi, kteří jsou dominantní, aktivně se zapojují na veřejnosti a mají s účastí na participačních procesech zkušenosti. Záleží poté na osobách, které jsou z odpovědné za zapojování veřejnosti, aby chování těchto lidí zmírnili a zapojili do procesu i další cílové skupiny.

V rámci rozhovorů u své diplomové práce chci zjistit ekonomické zájmy jednotlivých aktérů. Zajímá mě jejich aktivní účast ve formě participace, jakým způsobem se podílí na rozvoji Zličína a jak využívají územní a strategické plány v návaznosti na plánované projekty. Otázky tedy směřují na ekonomické zájmy aktérů k danému území, jejich problémy, vztahy s jednotlivými aktéry anebo budoucí plány. Používám zde metodu sociologického průzkumu, kdy zkoumám území na základě osobního rozhovoru anebo dotazníkovou formou. Respondentů se ptám s ohledem na jejich pozici ve Zličíně, jestli se jedná o developera, zástupce MČ Praha-Zličín, občana anebo o doplňujícího respondenta, kterým je například IPR Praha.

3 Případová studie Zličín

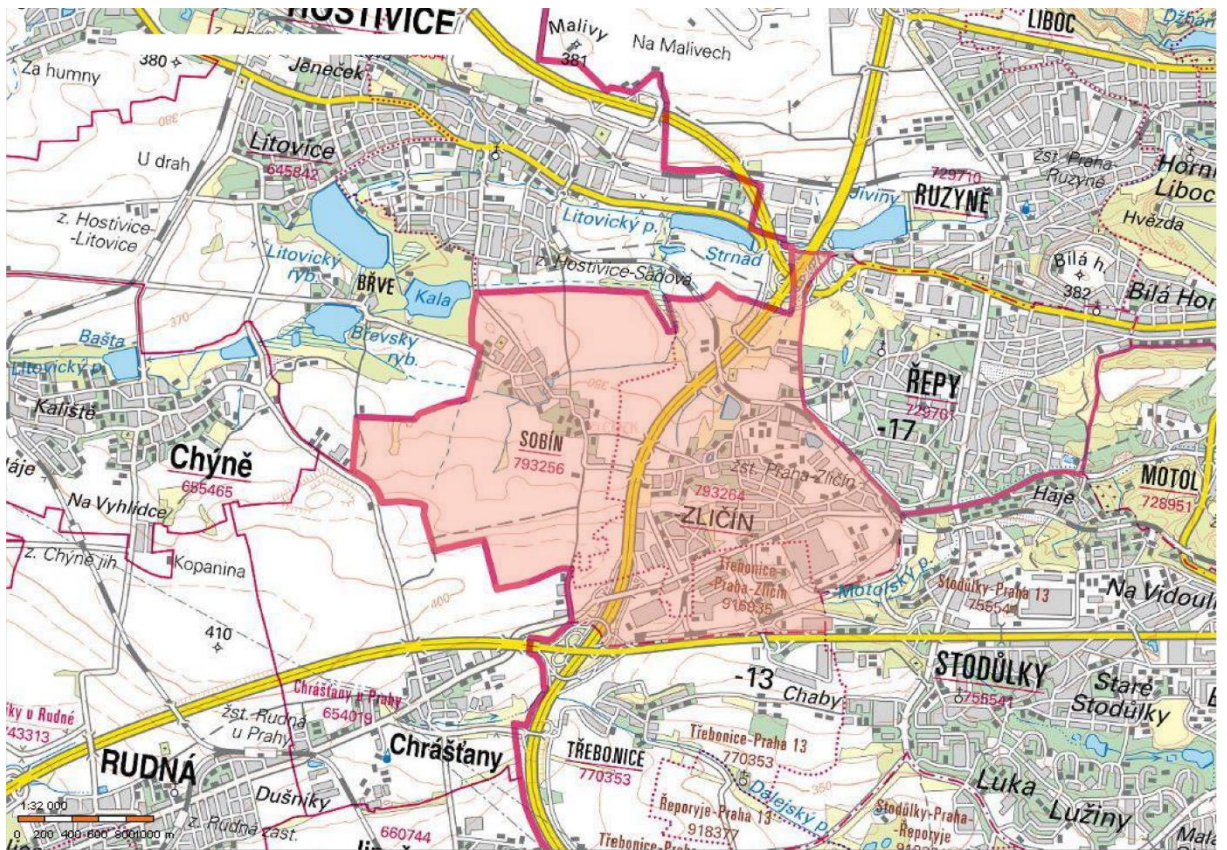
Případová studie Zličína je členěná chronologicky na 3 části, je zde popsáno 8 klíčových projektů. Dále jsou zde stručně charakterizovány plány stakeholderů v současné době i do budoucna. Každá část je daná územním plánem, ke kterým jsou projekty vztažené. Později navazují na rozvoj území i strategické plány. Tato část zahrnuje analýzu časové osy (obrázek 3), jakým způsobem jsou jednotlivé projekty prováděny a jaké vztahy jsou mezi stakeholdery.

3.1 Charakteristika Zličína a historie



Obrázek 1 - Zličín v rámci Prahy

Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2018; nákres - Vlastní



Obrázek 2 - Oblast Zličína

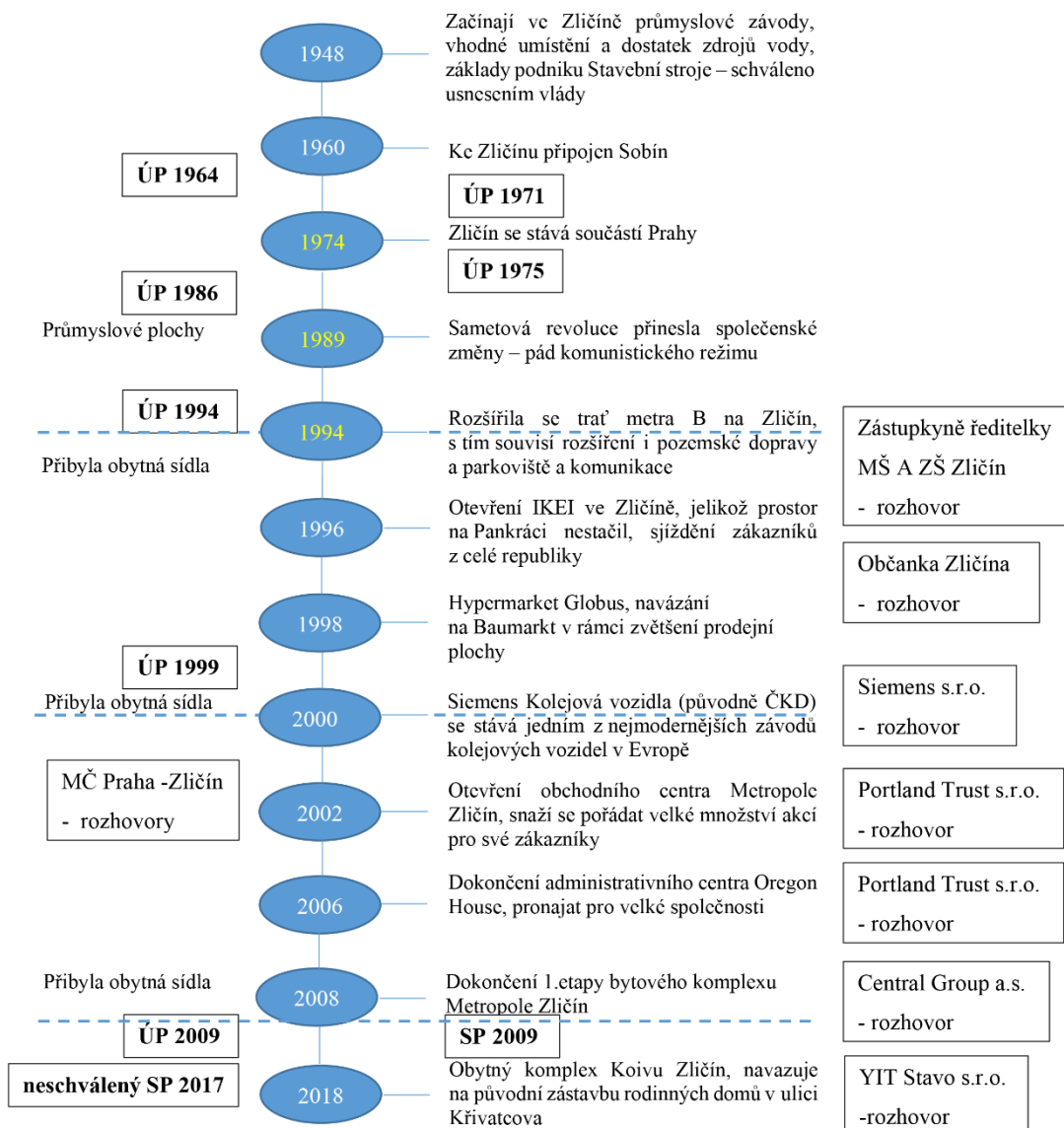
Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2018; nákres - Vlastní

Území městské části Praha-Zličín leží na západním okraji Prahy (obrázek 1). Skládá se ze 3 území, tj. katastrálního území Zličín, katastrálního území Sobín a severní části katastrálního území Třebonice (obrázek 2). Území je ohraničeno severním okrajem komunikace Rozvadovské spojky. MČ Praha - Zličín je obklopena územím městské části Praha 17, městské části Praha 13 a taktéž s územím městské části Praha 6 a dále s obcí Chrástany a městem Hostivice. Rozloha území MČ Praha - Zličín je 682 ha, z toho tvoří katastrální území Zličín 318 ha, katastrální území Sobín 302 ha a část katastrálního území Třebonice 62 h. MČ Praha-Zličín se nachází dle regionálně geomorfologického členění v provincii Česká vysočina. Katastr Zličína patří k území Prahy 5, ale správním obvodem je Praha 17. Žije zde 6 300 obyvatel. Jedná se obzvláště o zástavbu v podobě rodinných domů, ale je zde i menší sídliště, které bylo v minulosti vybudované především pro potřeby armády. (Městská část Praha-Zličín, 2019)

Úřad městské části Praha-Zličín sídlí v Tylovické ulici. Je zde i zdravotnické středisko v Nedašovské ulici. Zličín má celkem šest mateřských škol, z toho je pouze jedna veřejná. Základní škola stojí v této lokalitě pouze jedna a další se nyní staví. Střední a vysoké

školy se zde nenachází. Zličín patří mezi obchodní zónu s areály Avion Shopping Park a Globus, obchodními domy Ikea a Tesco, Datart a Baťa, hypermarket Globus, Metropole Zličín. Nákupní zóna je blízko metra, které se vyskytuje v této lokalitě 25 let a na které jsou napojeny městské a příměstské autobusy. Zmíněnou lokalitou vede i dálnice D5, která směřuje do Plzně. Svoji dlouho tradici má zde taktéž sportování, jelikož zde funguje fotbalový klub, který byl založen v minulém století. Na Ringhofferově ulici funguje okruh pro motokáry, který mohou využít závodníci v tomto oboru. (ZiPRealty, 2017a)

3.1.1 Klíčové události ve vývoji Zličína



Obrázek 3 - Časová osa

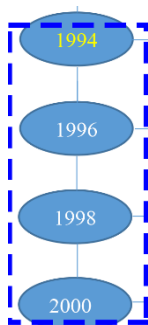
Zdroj: Vlastní

3.1.2 Historie 1948-1989

Toto období se zaměřovalo hlavně na stavbu průmyslových zón, nevyskytovaly se zde obytné komplexy. Dle Broncové (2005, s.120) velký zásah do poměrů ve Zličíně byl únor 1948, kdy se vybudovaly průmyslové závody. Příznivé umístění obce, vhodné uspořádání tehdejších komunikací a železnice, rovinný povrch a dostatek zdrojů vody plánovači zohlednili při celostátním plánování průmyslové výstavby. Národní podniky Stavební stroje, Vodní zdroje či Českomoravská Kolben Daněk (dále ČKD) - závody W.Piecka a velké sklady národních podniků Technomatu a Polygrafie zaměstnávaly stovky lidí. Počátkem 50.let 20.století bylo potřeba v Československu zajistit dostatečné množství kvalitní pitné vody. Proto byla výnosem ministra energetiky od roku 1957 rozpočtová organizace „Hydrogeologický průzkum a jímání vody Praha“. O 2 roky později se změnil název na Vodní zdroje. Podnik se začal rozšiřovat a v roce 1968 byl zahájen provoz v novém závodě ve Zličíně.

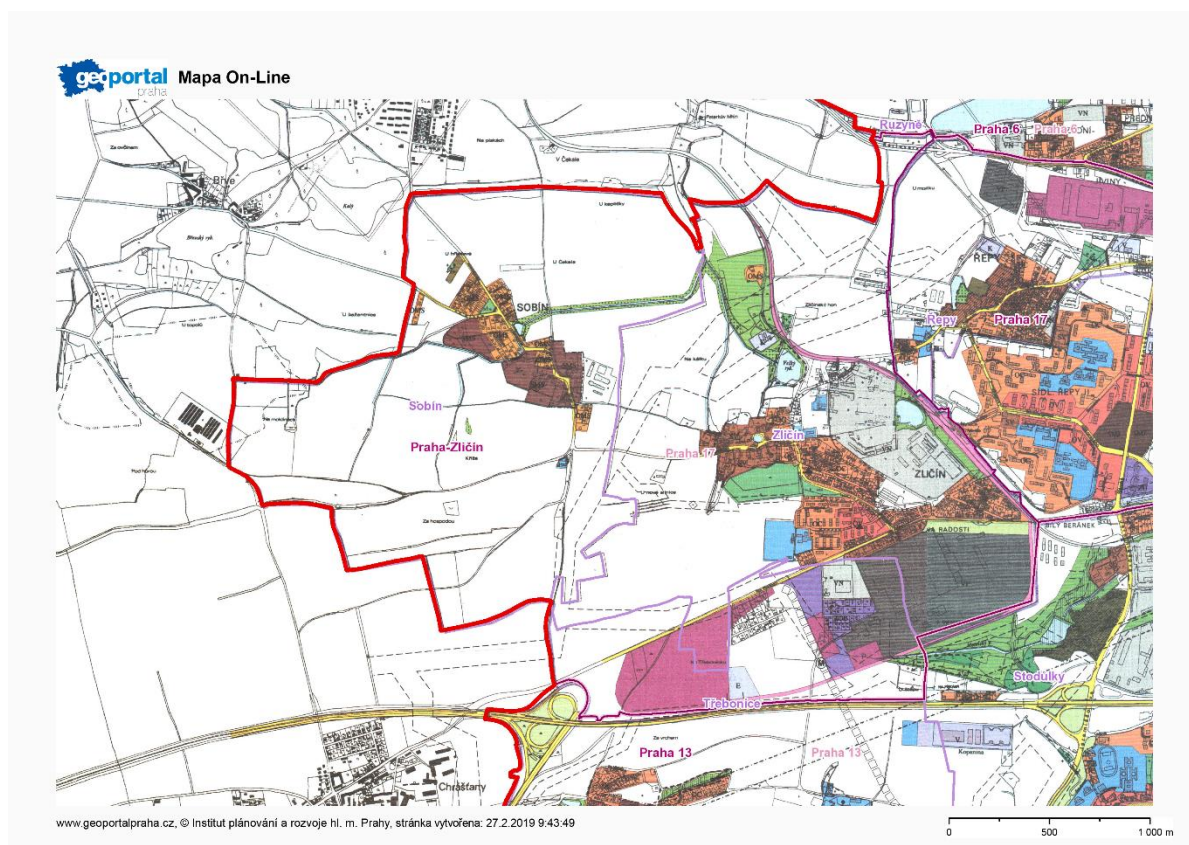
Dle Broncové (2005, s.120) nejdříve Zličín vznikl jako vesnice a roku 1960 se připojila k obci i vesnice Sobín. Začala se rozvíjet nová zástavba, postavily se rodinné domy a potom i sídliště. Součástí Prahy se Zličín i Sobín staly v roce 1974. V minulosti se rozhodlo při připojení Zličína k Praze, že bude Zličín průmyslovou oblastí. Podle respondentky vedoucí Kanceláře změn územního plánu pro Institut plánování a rozvoje (IPR) hlavního města Prahy lze z územního plánu z roku 1964 zjistit, že zde nebyly uvedeny rozvojové plochy pro výrobu. V územním plánu byly až v roce 1971 a o čtyři roky později bylo jejich uspořádání změněno. V roce 1986 docházelo k dalšímu rozšiřování. (obrázek 4) Na území severní části Třebonic a Zličína se nacházelo spousta průmyslových a výrobních služeb, stavebnictví a skladů, převažovaly rodinné domky a vilová zástavba a zemědělská půda. V listopadu 1989 některé ze závodů zanikly vlivem změny společenských poměrů, jiné se povedlo přeměnit a přizpůsobit jejich výrobu požadavkům nové doby.

3.2 Klíčové projekty v období 1994–2000



V této fázi časové osy (obrázek 5) začaly ubývat průmyslové zóny a naopak se rozšířilo dopravní spojení do Zličína a začaly přibývat obytné plochy, hypermarkety. Změny lze zpozorovat již na územním plánu z roku 1994. Podle informací z dotazníku s vedoucí z Kanceláře změn územního plánu IPR Prahy územní plán z roku 1994 (obrázek 6) upevňuje výrobní plochy v částech území, jelikož na zbylém území už je plocha pro terminál a depa metra, přibyla obytná malá sídla, smíšená malá sídla, dále čistě obytné a všeobecně obytné plochy. Také se přidala parkoviště a místo pro městskou hromadnou dopravu.

Obrázek 5 – Fáze časové osy 1994–2000, Zdroj: Vlastní



Obrázek 6 – Územní plán 1994

Zdroj: Geoportal Praha, 2018

3.2.1 Metro Zličín



Obrázek 7 - Klíčový projekt 1 - metro Zličín

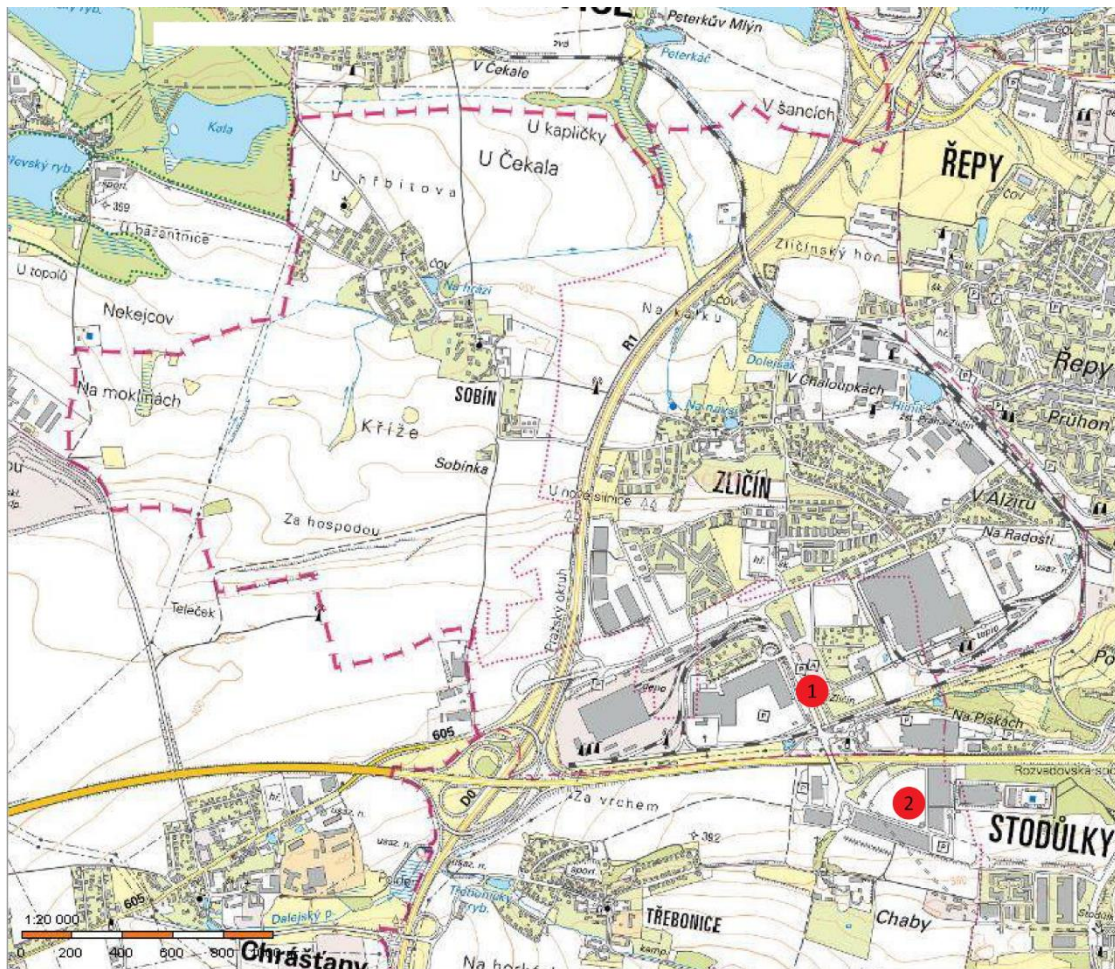
Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2019; nákres - Vlastní

Významnou změnou v 90. letech 20. století bylo vybudování metra. V této době docházelo k velkému rozvoji zmíněné městské části. Jednalo se o novou výstavbu administrativních domů, bytů a řešení dopravní situace. Od listopadu 1994 na Zličín jezdí metro, jedná se o konečnou zastávku trasy metra B (obrázek 7). Dopravní spojení se do této lokality výrazně zlepšilo. Na danou stanici navázaly další městské a příměstské autobusy. Městské autobusy spojují Zličín s Letištěm Václava Havla, Chaplinovým náměstím, Poliklinikou Petřiny, obchodní centrum Metropole Zličín, Dejvice a Sobín. Příměstské autobusy směřují ze Zličína na Plzeň, Karlovy Vary, Kladno, Rakovník a Beroun. Dále sem jezdí i tramvajové linky. U stanice metra se nachází velkokapacitní záchytné parkoviště a Zličínem prochází i část Pražského okruhu, která byla zprovozněna od roku 2002. Vede tímto místem ještě dálnice D5 směřující do Plzně a také její přivaděč z Jihozápadního města a železniční trať. (ZiPRealty, 2017a)

Podle respondentů z developerských společností Portland Trust s.r.o., Central Group a.s. a Ekospol a.s. se stala zmíněná lokalita atraktivní především díky metru, a proto si ji vybrali. Lokalita tedy splňovala jejich požadavky. Zástupkyně ředitelky Mateřské školy (dále MŠ) a Základní školy (dále ZŠ) Zličín na výstavbu metra reaguje také pozitivně: „Rozhodně jsme byli nadšeni, že se výrazně zlepšila doprava. To je samozřejmě velký rozdíl. Já jsem na Zličíně, respektive na Sobíně, spoustu let a velkým úspěchem je metro a autobusová doprava, která jede dál na Hostivice a jezdí podstatně častěji, než jezdila dříve. I spojení autobusem s číslem 180 až do Zličína, protažení této linky taky dost pomohlo, protože zase zajišťuje spojení s Prahou 6, takže rozhodně dopravní dostupnost se rapidně zlepšila. Co je samozřejmě trochu negativní, je dopad toho, že je nás tady víc a že komunikace jsou v určitých hodinách opravdu hodně zahlcené auty. Jedná se především o lidi ze sousedních vesnic, tedy Hostivice, Chýně apod., které neustále jezdí přes Zličín také.“

Dle názoru občanky Zličína se díky metru stala z malé městské části zajímavá lokalita a byla spokojená i přes negativní přínos, jak sama říká: „Nicméně s pozitivním přínosem souvisí i negativní přínos, a to je zhoršená kapacita zejména ulice Řevnická, která obsluhuje nákupní centra s autobusovým nádražím a ulice Na Radosti navazující na Plzeňskou a Jeremiášovu, která spojuje Zličín s Řepy a Jihozápadním městem. Já ocenila především nákupní centrum Metropole Zličín, jednou týdně tam jedeme kvůli většímu nákupu potravin, případně dalších sortimentů. Vyhovuje nám, že nemusíme jezdit daleko.“

3.2.2 IKEA Zličín



Obrázek 8 - Klíčový projekt 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín

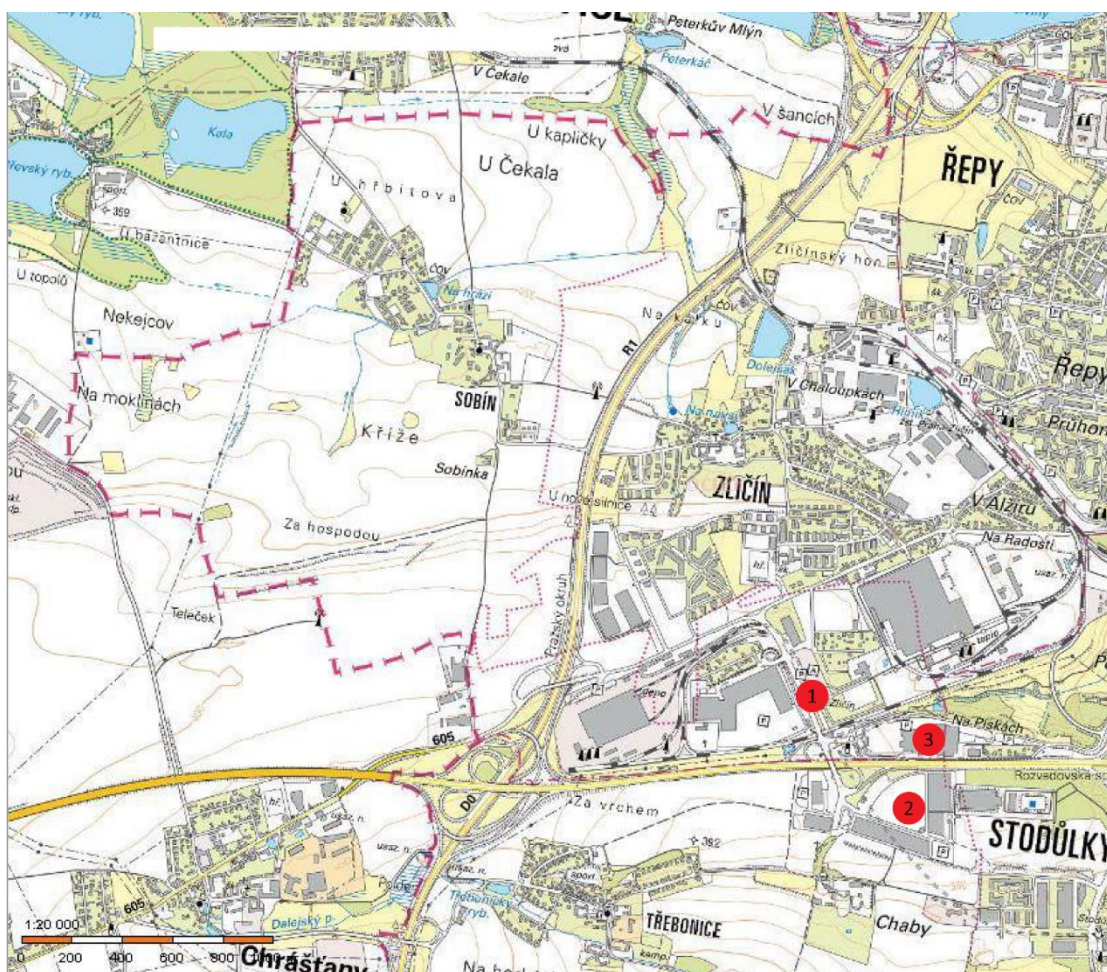
Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2019; nákres - Vlastní

IKEA patří k největším světovým výrobcům a prodejcům nábytku pocházející ze Švédska a v České republice drží první místo. Jejich obchodní myšlenka souvisí s nabízením širokého sortimentu dobře navržených a funkčních výrobků za velmi nízké ceny, aby byly dostupné pro většinu lidí. Snaží se optimalizovat své dlouhodobé vztahy s dodavateli, investovat do automatizované výroby a vyrábět ve velkých objemech. V roce 1996 byl otevřen obchodní dům ve Zličíně (obrázek 8), i když do Československa, konkrétně do Prahy, se dostal již o pět let dříve. Následující roky se postupně otevřely obchody v Brně, v Ostravě, ale i na Černém Mostě v Praze. Co se týče pozdějšího vývoje firmy, v roce 2012 firma otvírala zrenovovanou prodejnu ve Zličíně a v loňském roce se změnil název z IKEA Group na Ingka Group, jelikož se kromě maloobchodu věnují ještě dalším podnikům, které nejsou součástí konceptu IKEA. (Aktuálně, 2017); (IKEA, 2019)

Nicméně je nutno podotknout na základě rozhovoru s paní starostkou a tajemnicí z MČ Praha - Zličín, že IKEA spadá již pod území Prahy 13. Má podle jejich názoru výhodnou polohu na plzeňské dálnici a děti se zde naučily trávit volný čas. Bohužel IKEA do městské části přinesla i dopravní problémy, protože byla napojena na Rozvadovskou spojkou.

Občanka Zličína popisuje první reakce na otevření IKEI ve Zličíně: *„Musím říct, že v době, kdy se zde usadila IKEA, jsme zrovna potřebovali doma vyměnit nábytek v obývacím pokoji, jelikož už byl zastaralý a příjemně nás s rodinou IKEA překvapila. Je perfektně promyšlená. Člověk často nakupuje přímo jen to, co potřebuje. Vzhledem k tomu, že jsme prodejnu procházeli od začátku až do konce, než jsme se dostali k pokladně, nás zaujaly bytové doplňky a koupili jsme mnohem více věcí, než jsme potřebovali. Navíc je tam možnost nakoupit opravdu hezký a levný nábytek i bytové doplňky. Do Zličína poté začalo přijíždět mnohem více lidí na nákup díky IKEE, a to nejen z Prahy, ale i ze Středočeského kraje.“*

3.2.3 Hypermarket Globus Zličín



Obrázek 9 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus

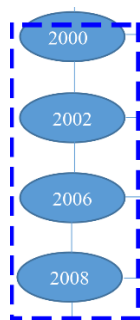
Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2019; nákres - Vlastní

V roce 1998 byl otevřen ve Zličíně Hypermarket Globus (obrázek 9), i když v České republice jsou počátky zaznamenány již v roce 1996. Jednalo se o první hypermarket, který vstoupil na český trh. Tento hypermarket pochází z Německa. Dle Globusu (2008) nabízí stovky alternativních produktů a desítky tisíc druhů zboží v potravinářských výrobcích, ale i nepotravinářských výrobcích - elektronika, textil, domácí potřeby, hračky, papír, sportovní doplňky, autodoplňky. V Baumarktech, což je druhá část obchodního centra, je možné nakoupit výrobky pro byt, dům a zahradu. Vedle šíře sortimentu klade důraz zvláště na čerstvost produktů. Doposud se otevřelo 15 hypermarketů Globus na českém trhu, poslední byl otevřen v roce 2015. Dle vedoucího v již zmíněném hypermarketu z 2011 je tato poloha na okraji pražského sídliště výjimečná tím, že v dojezdové vzdálenosti několika minut jsou soustředěny všechny konkurenční ře-

tězce, ať již hypermarkety nebo potravinářské diskonty a hobby markety, včetně několika obchodních center, takže zákazník má opravdu z čeho vybírat.

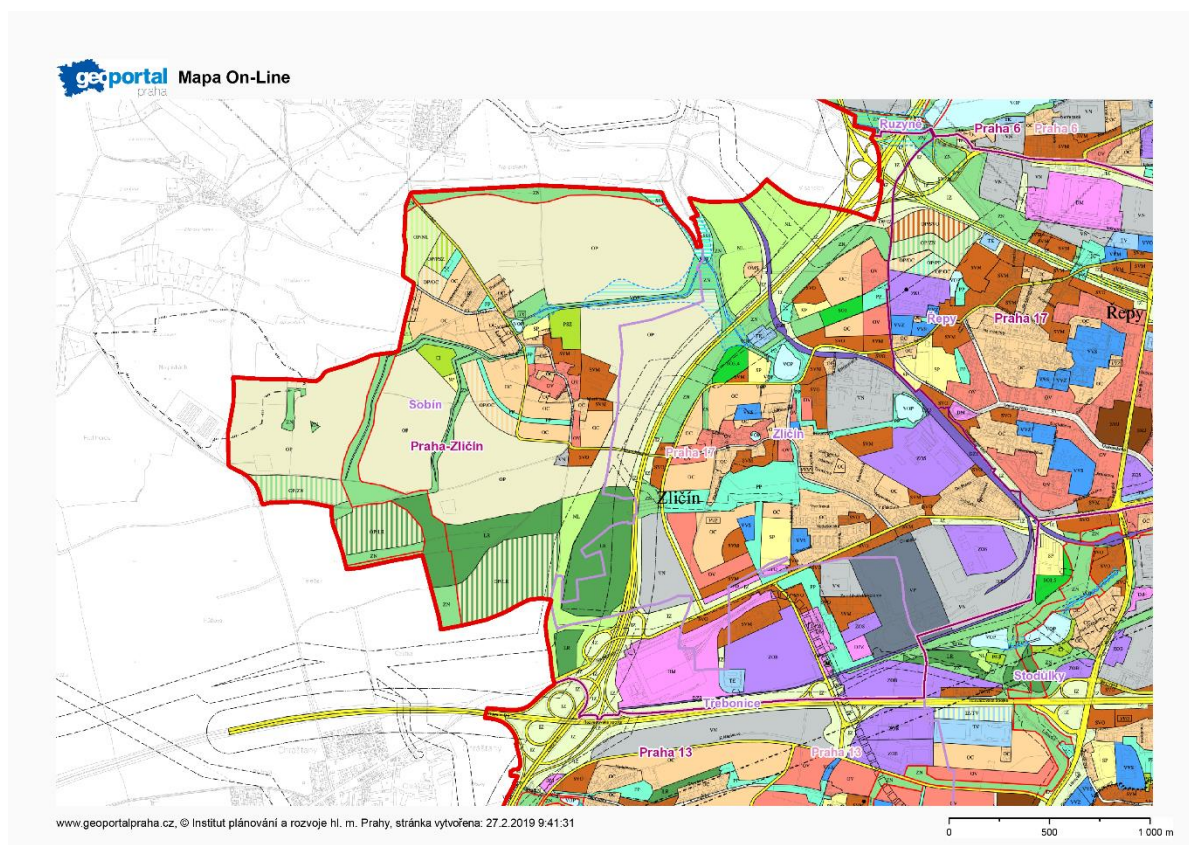
Občanka Zličína na otevření Globusu ve Zličíně říká: „Co se týče Globusu, byla jsem z něj nadšená stejně jako z IKEI. Nachází se tam opravdu velké množství produktů, což na zmíněném hypermarketu oceňuji. Když se zde usídlila, navštěvovala jsem ji často, ale nyní spíše chodím nakupovat do Metropole, jelikož ji mám trochu blíže k domovu. Samozřejmě, pokud potřebuji věc, která je v Globusu a v Metropoli nikoliv, jedu do Globusu. V Globusu se každý rok uskutečňuje jarní autosalon a pak různé akce i pro děti, myslím si, že se snaží tímto způsobem přilákat a udržet si své zákazníky.“

3.3 Klíčové projekty v období 2000–2009



V tomto období (obrázek 10) začaly výrazně přibývat obytné plochy, ale i nákupní a administrativní centra, což posléze způsobilo nedostatek veřejné infrastruktury vzhledem k nárůstu počtu občanů. Změny je možné vidět již na územním plánu z roku 1999 (obrázek 11), který formoval danou fázi vývoje ve Zličíně. Přibyla zeleň a území s obchody a službami. Developeři začaly kupovat pozemky a o několik let později začaly stavět. Dle respondentky z IPR Praha územní plán z roku 1999 mění původní průmyslové plochy částečně na nerušící výrobu a částečně na plochy pro skladové, obchodní a zvláštní funkce.

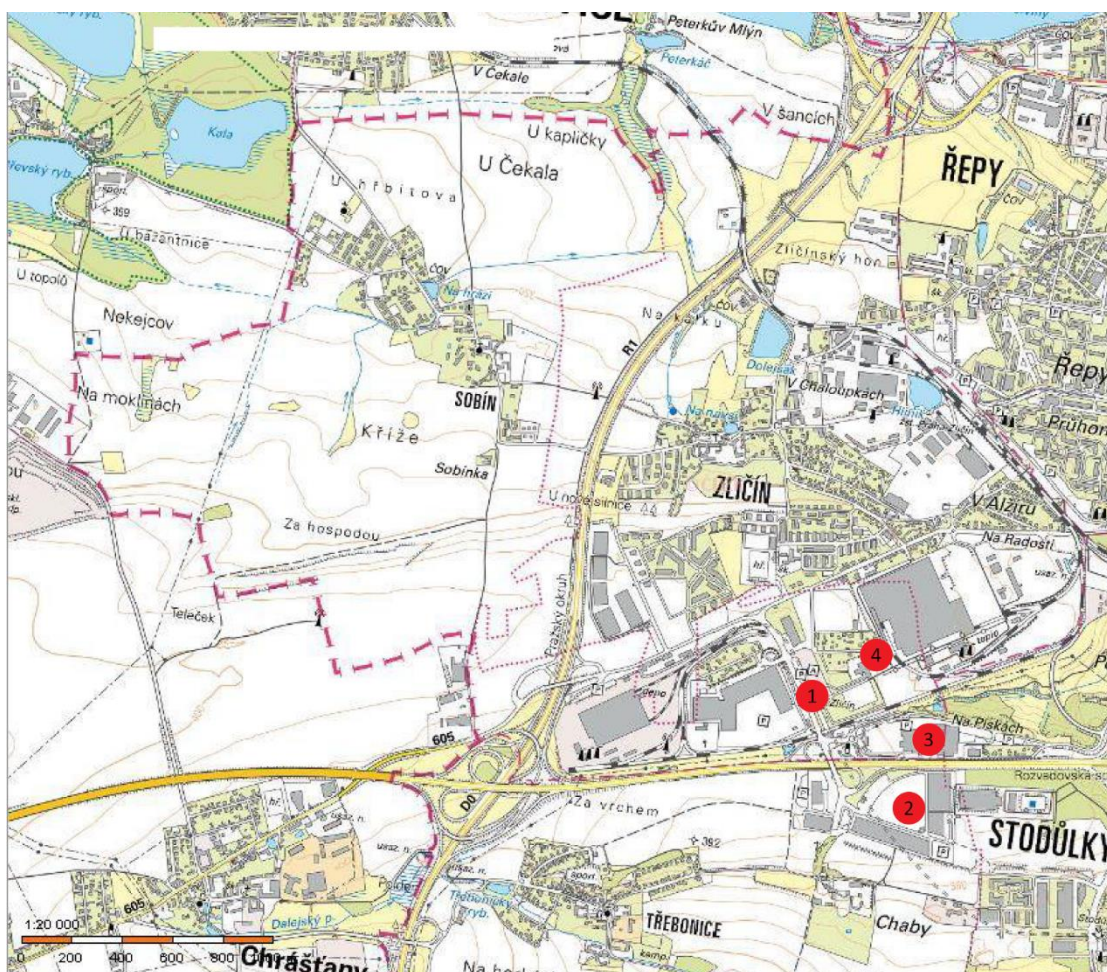
Obrázek 10 – Fáze časové osy 2000–2009, Zdroj: Vlastní



Obrázek 11 – Územní plán 1999

Zdroj: Geoportal Praha, 2018

3.3.1 Siemens Kolejová vozidla



Obrázek 12 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla

Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2019; nákres - Vlastní

ČKD (Českomoravská-Kolben-Daněš) jako akciová společnost vznikla ze 3 pražských továren. Přesídlila na Zličín ze Smíchova v 80. letech 20. století (obrázek 12), jelikož bylo potřeba mít rovnou plochu a blízkost železnice pro připojení vlečky. Po rozpadu světové socialistické soustavy v roce 1989 se zde nacházela rozestavěná továrna, ale poptávka po jejích budoucích produktech klesala. Byly totiž řešeny s cílem levně přepravit co nejvíce cestujících, ale Rada vzájemné hospodářské pomoci už upřednostňovala pohodlná vozidla po vzoru západoevropských zemí. K vývoji nové moderní tramvaje chyběl v ČKD tvůrčí potenciál i zkušenost. Vyřešit tento problém mohl pouze vstup zahraničního partnera, měla jím být společnost AEG, ale tento záměr nevyšel a v roce 1994 bylo ČKD prodáno tuzemské společnosti Inpro. Spojením tří závodů, ČKD Tatra na Smíchově v Praze 5, ČKD Lokomotivka a ČKD Trakce vytvořili v roce 1997 ČKD Dopravní systémy. Společnost ČKD však zjistili pozdě, že o tramvaje

už není takový zájem v celosvětovém měřítku. Později společnost nebyla schopna plnit zakázky a v roce 2000 byl vyhlášen konkurz na majetek úpadce ČKD a byla vybrána nabídka společnosti Siemens. Pod novým názvem Siemens Kolejová vozidla začalo období ve Zličíně velkých změn, jelikož investovala hodně do výrobních technologií i do vzdělání pracovníků. Z této továrny zaměřené jen na tramvaje se postupně stal jeden z nejmodernějších závodů na výrobu kolejových vozidel v Evropě. (Broncová, 2005, s.127)

Továrny ČKD byly v oblasti Vysočan a Libně v Praze 9. Podle respondenta ze Siemens s.r.o. se ČKD Tatra specializovala na tramvaje, ČKD Lokomotivka na lokomotivy a ČKD Trakce na únik elektrické výzbroje. Nacházely se zde ještě další továrny ČKD. Továrna Ringhofferova byla stísněná zástavbou a byl zájem ji přemístit. Tenkrát byly už nějaké pozemky koupené v Radotíně a byla snaha továrnu přesunout do Prahy 9. Továrna byla na Smíchově a ČKD našli pozemek až na Zličíně. Ve Zličíně se nacházela ale ve vyšší nadmořské výšce, takže bylo politickým úkolem nechat továrnu umístěnou v Praze 5, ale musela se posunout na vhodné místo. Tehdy se měla postavit továrna pro celou Radu vzájemné hospodářské pomoci, ale socialismus se zhroutil a zůstala ve Zličíně nedostavěná továrna. Později přišel čas privatizace ČKD a vznikly ČKD Dopravní systémy, kde se zmíněné 3 továrny sestěhovaly a přihlásily na konkurz. Správci konkurzní podstaty potřebovali ČKD Dopravní systémy prodat a bylo rozhodujícím faktem, že už před konkurzem vznikly dva společné projekty, ve kterých spolupracoval ČKD a Siemens. Znali se tedy partneři, ale i zaměstnanci, a proto si vybrali v konkurzu na prodej právě Siemens.

Paní tajemnice z MČ Praha-Zličín na prodej ČKD říká: *„Od ČKD Dopravních systémů v likvidaci to koupila německá firma Siemens, což je velice seriózní partner pro Městskou část. My máme pod nimi obecní cesty, takže oni je měli v nájmu a chovali se velice vstřícně. Zeptali se, co za to chceme, my jsme si řekli o peníze a oni zaplatili, což bylo pro nás výhodné. Asi to pro ně byla samozřejmost, že to tak má být. Pak teda továrnu koupila od nich Pražská správa nemovitostí, jen spravuje stavby, ale ještě žádné nerealizuje. Ty jsou v katastru zřejmě dodnes, pokud tam nedošlo k nějaké změně.“*

Na ekonomický zájem vytvoření komplexu ČKD senior engineer ze Siemensu odpovídá: *„Ekonomický zájem se právě moc nepovedl, protože investice se udělala proto, aby se mohlo vyrábět a prodávat*

naše produkty pro ČR. Jenomže z určitých důvodů došlo k tomu, že jsme nedostávali žádné zakázky. Ty zakázky dostávaly jiné firmy, takže Siemens vlastnil továrnu a vyráběli jsme vozidla pro Francii, Itálii, Rakousko, pro Izrael. Ale fakticky jsme tady nic nevyráběli pro Českou republiku, a když byly pokusy dohodnout nějakou zakázku, tak ne zcela řekl bych českým způsobem. V podstatě jsme byli úplně izolovaní a vysušení, a tak jsme se hlásili do soutěží, neměli jsme produkty a ani jsme tady jedinou zakázku nezískali. To znamená, že ta investice byla v tomto případě marná. V továrně se vytvořila lakovna, přestavil se systém zásobování, zavedla se hliníková technologie. Zkrátka peníze se do toho vložily za půl miliardy a další miliarda se už do toho neinvestovala. Zakázky tedy nebyly."

ČKD mělo související finanční problémy, dlužila zaměstnancům i několik měsíců mzdu, jak říká senior engineer ze Siemensu. Část zaměstnanců zůstala v ČKD a část odešla. Bohužel odešla i část schopnějších lidí, které práce bavila. Vzhledem k neúspěšné první investici do továrny, kdy si mysleli, že budou vyrábět vozidla pro dopravu a pro České dráhy a jejich plán nevyšel, se vlastníci proto rozhodli výrobu ukončit. Později se výroba továrny obrátila k lepšímu. Zavedly se zde nové technologie, přitom změna na modernizaci závodu nebyla jednoduchá. V továrně některá část budovy dostavěná byla a některá nebyla. Použily se poměrně velké investice do technologií a v ČKD bylo mnoho expertů z Německa, Rakouska a dalších zemí, kteří doučili zaměstnance pouze technologie. Zaměstnanci to měli v rámci profese složitější, protože se museli naučit cizí jazyk nebo jinou profesi, než kterou dělali předtím. Každopádně si této příležitosti vážili, jelikož předtím zažili špatnou situaci, tudíž to byla pro ně výzva a na ČKD poté měli pozitivní reakci.

Senior engineer o problémech spojených s projektem ČKD sám říká: „Největší problém byl, že se nenaplnila představa, že tady bude zase zájem o naše vozidla. Byli preferovaní i jiní výrobci a zejména byl strašně upřednostňovaný ne nákup nových vozidel, ale předělávání starých vozidel, modernizace atd. To byla nejzákladnější věc, business plán, že se budou prodávat nějaká vozidla a ten se nenaplnil. Jednalo se o největší zklamání investora a pak byly problémy s tím, že se zaměstnanci museli naučit jazyk. Organizovaly se jazykové kurzy, dávaly se za to příplatky a museli se zaměstnanci naučit mnohem důkladnější práci. To znamená, že dříve, když někdo neutáhl šroub, tak byl volný šroub, ale to už neexistuje. Musel za to být tedy někdo zodpovědný, což většině lidí vyhovovalo, ale pár lidem nevyhovovalo. V ČKD působila západoevropská kultura i důslednost.

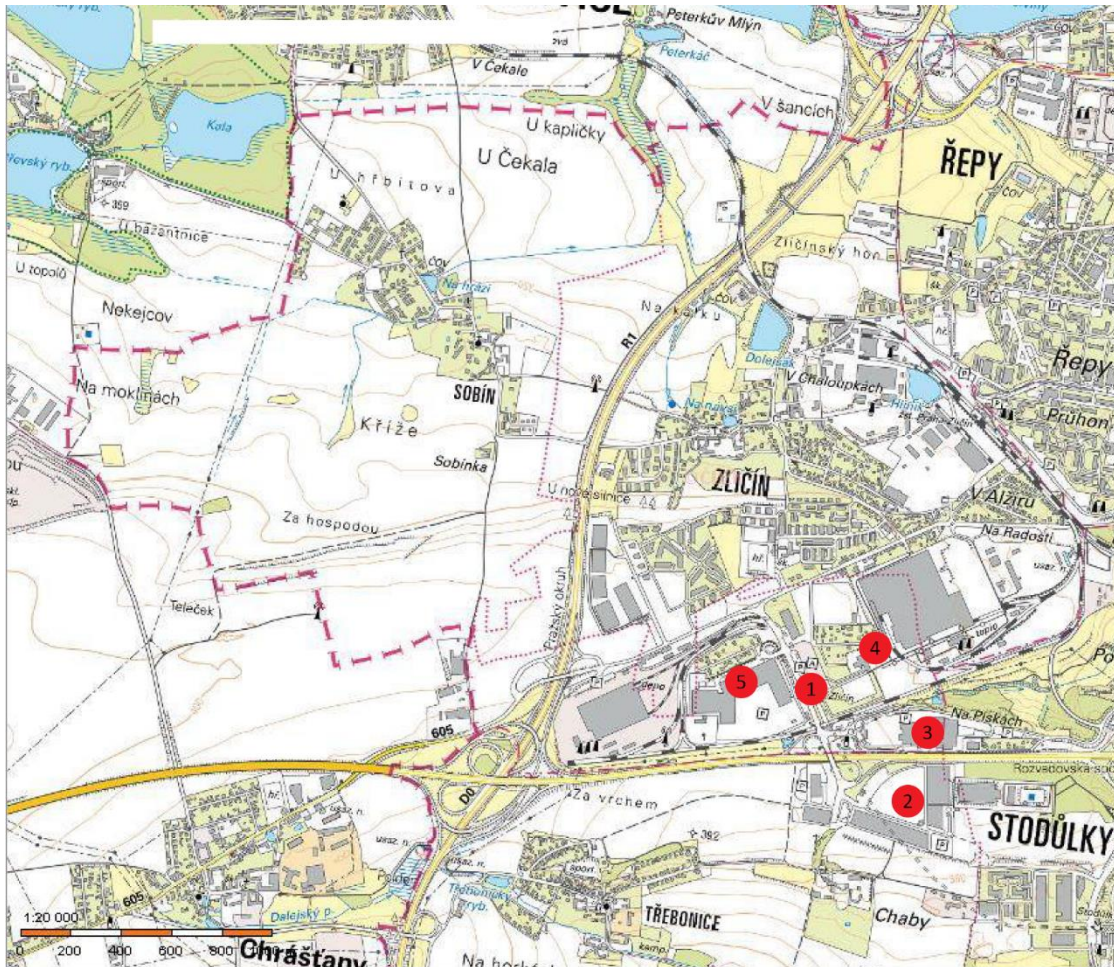
Já jsem předtím dělal hlavního konstruktéra a pak už jsem byl starší. Siemens má vlastně svoji školu, já jsem se o to postaral a dodnes učím, to v ČKD předtím běžné nebylo. Stále již zmíněné vzdělávání lidí provozujeme. Jednalo se tedy o obrovský přísun informací a znalostí, který tady nastal. Určitě problémy byly, zaměstnanci se museli naučit novou práci, nové technologie, to se zavádělo, ale nakonec z toho obě strany měli radost."

Na otázku týkající se reakce MČ Praha-Zličín na změny související s modernizací Senior engineer konstatuje: *„Bylo to zajímavé, protože staveniště bylo dlouhou dobu prázdné a za ČKD se dodělalo, ale nebylo to nikde dotažené úplně do konce, takže si myslím, že MČ měla z toho už radost. Už třeba to, že si nechal od nás napsat do knihy (pozn. Kniha o Zličínu a Sobínu) pan starosta kapitulu o továrně a ta teprve přináší první benefity. Lidé tam jdou do hospody, blízko bydlí a mají to kousek do práce, i když pochopitelně velká část lidí dojížděla metrem. Nicméně zázemí z Prahy 5 bylo a lidé, které dodnes znám, bydleli v okolí kavárny a koupili si tam byty. Ten vztah byl materiální. Každá továrna na sebe navazuje služby, potřebujete se někde najíst, potřebujete si někde koupit zboží, nechat opravit boty, děti dát do školy atd., takže určitý vliv to mělo.“* Dále politické orgány z tehdejší Prahy 6, známá bolševiky, byly spokojené, že je tam české podnikání. Senior engineer říká, že s Městskou částí tedy konflikt nebyl a jednali přátelsky už i díky tomu, že se podílel na psaní již uvedené společné knihy a Siemens se vůči nim choval taky slušně. Navíc továrna byla ekologicky dobře provedena, Siemens zde provedl ekologickou lakovnu, protože ta z dřívější doby byla špatně odvětraná.

Vize projektu se dle zástupce Siemensu naplnila. Nenaplnila se obchodní část, naplnila se výrobní část - vozidla, metro bez strojvedoucího, vozy na rychlost 200 km/hod. Byla obava z vlasteneckého průmyslu, protože byl ohrožen světovou firmou. Všechny produkty, které se v továrně pokusili dělat, Siemens uměl. Museli být tedy důslední v rámci zakázek a naučit se žít v multikulturní společnosti. Do továrny dojížděli lidé za prací z Vídně nebo z Bavorska, případně zde i bydleli. Když se továrna později prodala, zachoval se inženýring a celá továrna má různá oddělení jako výrobní, technický inženýring. Ten po uzavření továrny zůstal. Pracoviště mají Siemens v Praze, Ostravě, Plzni. Siemens nadále pracuje na vývoji letadel, nicméně se už nevyrábí v Praze, ale ve Vídni, v Rakousku a Německu.

Co se týče nedostavěného torza, tak respondent ze Siemensu tvrdil, že donedávna patřilo Pražské správě nemovitostí a za socialismu se rozestavělo. Továrna byla stavěna pouze na tramvaje, ale už ne na těžší železniční vozidla. Nakonec ani nebyla dostavena. Tehdy byla důležitá kvalita. Později se továrnu snažili dostavit, ale neměli již produkty. Když přišel Siemens a investoval do modernizace továrny, udělal ji už univerzálním způsobem, aby se mohli vytvářet i osobní vozy atd. Produkty už potom měli. Naopak chyběl člověk, který by produkty koupil. Zástupce Siemensu o továrně tvrdí: *„Lidi produkty nechtěli kupovat, protože byly od Siemensu a ne od národní firmy. Tenkrát se v podstatě preferovalo, aby vše vyráběly české firmy jako státní zakázky, ale je fakt, že je to dodnes. Továrnu nelze dostavit, v tom množství vozidel to bylo od začátku hodně předimenzované a zejména provedené dost jednoúčelově, jsou tam třeba slabé jeřáby atd. Kdyby se dosadila těžší vozidla, už by s tím byl problém. Od začátku to bylo tedy nešťastně pojaté a pochopitelně by byli občané ze Zličína rádi, kdyby továrně někdo vdechl duši jako třeba Siemens, když tam zhruba 5 let působil. Na to rádi vzpomínají a váží si toho, co tam měli.“*

3.3.2 Obchodní centrum Metropole Zličín



Obrázek 13 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla, 5 - obchodní centrum Metropole Zličín

Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2019; nákres - Vlastní

Později v roce 2002 se otevřelo nákupní centrum Metropole Zličín (obrázek 13), což je jedno z nejúspěšnějších nákupních a zábavních center v Praze. Budova zahrnuje multikino, restaurace, fitness a několik rekreačních zařízení. V roce 2004 bylo centrum rozšířeno se supermarketem INTERSPAR a je umístěno v příměstské obchodní zóně v blízkosti maloobchodníků, mezi které patří IKEA, Tesco a Globus. Nový Pražský okruh spojuje centrum s nejbohatšími spádovými oblastmi Prahy a do okolních měst na západě. Je zde výborné dopravní spojení se stanicí metra. Budova zvítězila ve stavebním deníku o nejlepší nákupní centrum z roku 2002. (Portland Trust, 2018a)

Dle pana jednatele z Portland Trust Metropole Zličín byla vytvořena jako velké nákupní středisko, které se dělalo ve dvou zmíněných fázích v roce 2002 a 2004. V tomto pozdějším roce ji také původní developer, Portland Trust s.r.o., ihned prodal. Záměrem projektu bylo vytvořit zisk. Portland Trust jsou totiž krátkodobí investoři,

kteří projekt postaví, zhodnotí a pak prodají rychle za více peněz dlouhodobému investorovi. Důvod Portland Trust k výběru této lokality od jednatele zní: „Jedná se teda o více pozemků, ale vybrali jsme si tuto lokalitu, protože byla a je v Praze, hlavním městě Evropské unie a přímo konkrétně lokalitu, protože je na metru. Máme tam zastávku metra, což je kdekoliv v těchto městech jako pozemky na metru velmi žádané. Je tam dobrá infrastruktura, metro, dálnice D5, je to kousek od Letiště, takže ta lokalita splňovala ty požadavky.“ Lze tedy opravdu utvrdit, že Zličín patří mezi žádané lokality. Na otázku ohledně problémů jednatel z Portland Trust odpovídá: „Objevily se problémy jenom běžného typu s povolováním, nic neobvyklého, takže ve vztazích s Městskou částí jsme v rámci vyjednávání byli požádáni o vybudování infrastruktury okolí tak, abychom vlastně celou lokalitu určitým způsobem zlepšili. Ale byly to naprosto standardní problémy, nic zvláštního.“

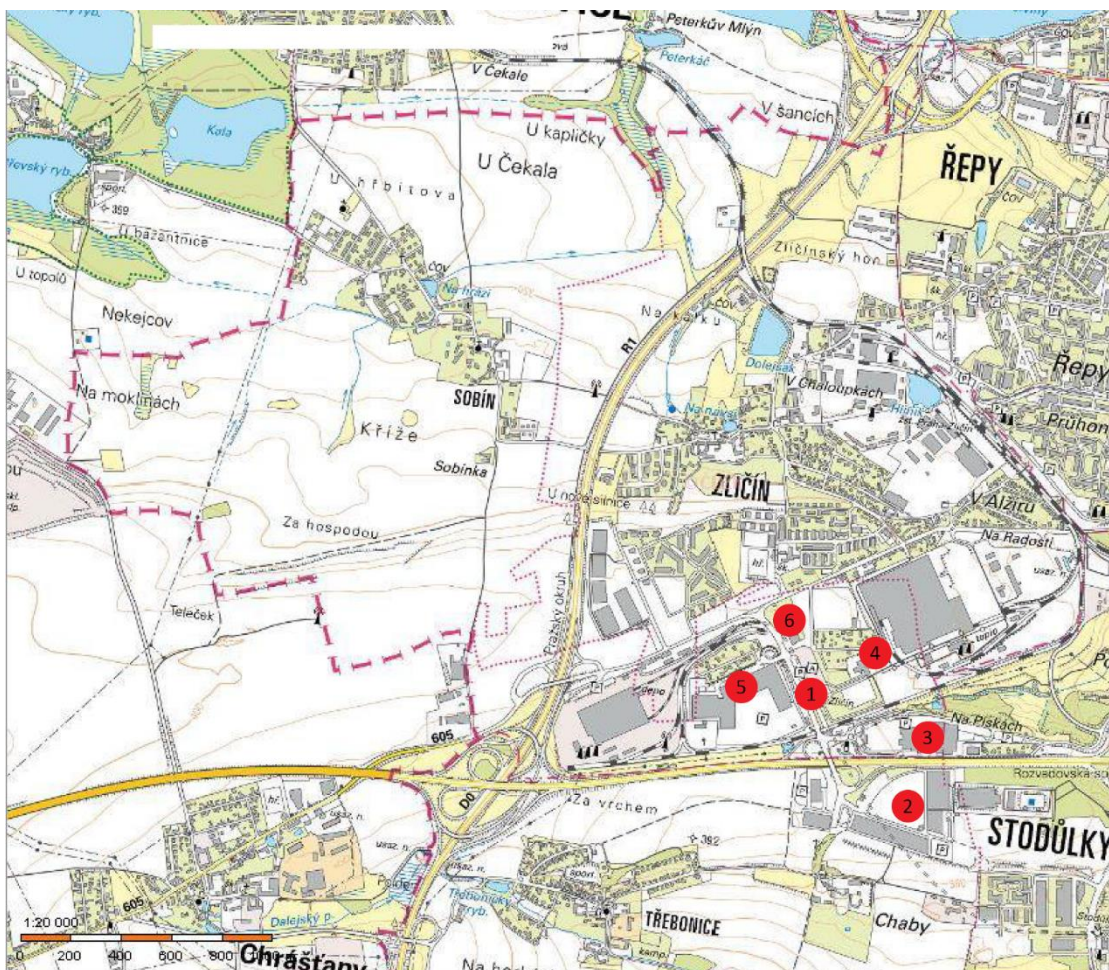
Paní tajemnice z MČ Praha - Zličín o prvním nápadu Metropole říká: „Když jsme dříve měly staré územní plány, kde v tomto místě byla plánovaná mlékárna místo Metropole a tady se nacházelo ČKD Dopravní systémy, takový černý průmysl, docela věřím tomu, že po 90. letech, když přišli Němci s myšlenkou, že tady udělají moderní obchodní nákupní centrum, všichni jásali. Tenkrát se projednávalo před Metropoli Zličín nákupní centrum, které se jmenovalo Nábytek-Walter, založeno východními Němci. A v tomto pokračují ve Sconto Nábytku u Jeremiášovy ulice. Udělali EIA a skončili, přinesli plány. Do takového velkého projektu se nepustili a Metropoli postavili Portland Trust stejně jako další projekt Business park.“ Dle paní starostky a tajemnice nákupní centra přinesla především problémy v dopravě, paní tajemnice doplňuje: „Začíná to v srpnu před začátkem školního roku, kdy jsou ve Zličíně kolony aut, předvánoční akce a pátky. Ulice Řevnická je nedostatečná a ulice Na radosti taktéž. V Praze 13 to nemá kam vést, protože tam byla napojena Ikea na Rozvadovskou spojku, takže to přináší ty dopravní problémy.“

Když jsem se zeptala na záměr před vytvořením Metropole a dalších větších komplexů, paní tajemnice říká: „To tady bylo ve starých územních plánech. Zličín vzhledem k tomu, že byl na západě Prahy, měl sloužit k plánování průmyslových areálů. Byly zde ČKD Dopravní systémy, tento projekt se vlastně nedokončil, protože přišla sametová revoluce, takže byly postaveny jen dvě haly. V projektu byla i třetí hala, která je nedostavěna. Pak jsou tam taková torza, když pojedete ulicí Na Radosti, tak to uvidíte, jsou to opravdu

nedostavěné budovy, betonové skelety bez oken, takže dodnes nevyřešené, přitom významné území."

Zástupkyně ředitelky MŠ a ZŠ ve Zličíně vidí v Metropoli spíše přínosy, co se týče dopravy, ale naopak zde vidí jiný problém než paní tajemnice a starostka z MČ, o nákupním centru ve Zličíně říká: *„Co se týká nákupních center, je to samozřejmě Metropole, která nákupy lidí v podstatě vyřešila. Dostupnost je tam velká čehokoliv, ale jak už jsem říkala, obyčejné obchody, nějaká obsluha, která je poblíž a nemusí se jezdit právě do těch nákupních center, tak zde chybí.“* Znamená to tedy, že se během výstavby velkých komplexů ve Zličíně nejspíše zapomínalo na menší obchody v docházkové vzdálenosti. Dle paní starostky nyní vlastní Metropoli větší částí z podílu společnost Unibail-Rodamco, kteří mají v plánu to přestavovat na nákupní centrum. Metropole dle mého názoru vyniká svojí výškou. Dnes už ty budovy tak vysoké totiž nedovolí.

3.3.3 Administrativní centrum Oregon House



Obrázek 14 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla, 5 - obchodní centrum Metropole Zličín, 6 - administrativní centrum Oregon House

Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2019; nákres - Vlastní

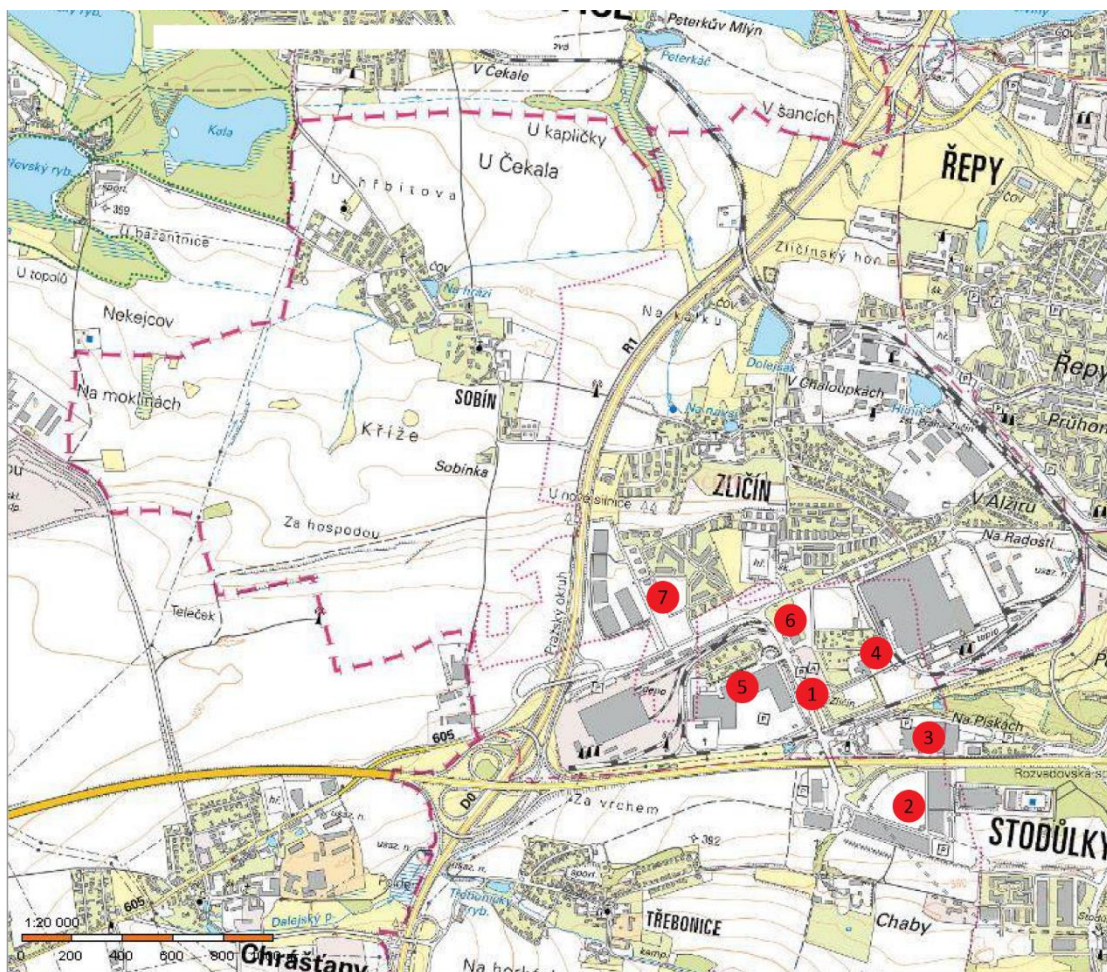
Oregon House je administrativní budova opět od Portland Trust s.r.o., která se dokončila v roce 2008 a poté ji také prodal. Jedná se o čtyřpodlažní komplex a první tuzemský administrativní projekt této společnosti. Nachází se v blízkosti stanice metra Zličín (obrázek 14) a naproti budovy se nachází Metropole Zličín. Budova je atraktivní se svojí strategickou polohou, je i v dosahu Letiště a stanice metra se nachází v sousedství objektu. Tato oblast Prahy je oblíbená pro firemní velitelství a dům Oregon byl pronajat pro společnosti Schindler, McDonalds, IKEA, CEMEX a ADP. V roce 2006 bylo původní místo uhelného skladiště přeměněno na řadu nových budov, které obsahují obrovské množství prostoru v krajinářském prostředí. Budova je zajímavá a funkční, splňuje tedy vysoké nároky klientů. (Portland Trust, 2018b); (EURO, 2006); (PRAGUE OFFICES, 2018)

Dle jednatele/finančního ředitele z Portland Trust s.r.o. problémy s penězi u projektů nemají, sám o obou jejich projektech ve Zličíně říká: „My jsme ty projekty rozdělili na fáze. To znamená, že vždy jsme počkali, až jsme si byli jistí, že první fázi dokončíme a naplníme, tak jsme potom pokračovali druhou fází. Dokonce tam jsou teď prostory pro třetí fázi, kterou už jsme nestavěli a jen jsme to prodali s tím, že nový majitel třetí fázi bude provádět. Dělali jsme to konzervativně, abychom měli peníze. Neudělali jsme to spekulativně. Ty projekty můžeš udělat spekulativně, kdy si najdeš pozemek, postavíš tam budovu a čekáš, než ti tam přijde nájemce. My naopak najdeme pozemek, vyprojektujeme budovu a už oslovujeme potenciálního nájemce, aby byla do nějakého procenta zaplněná předtím, než ji začneme stavět, a tím se odstraní jedna část rizika.“

Dle respondenta realizovaly i veřejně prospěšné stavby, vysvětluje: „V rámci dalších projektů jsme zlepšovali infrastrukturu tím, že jsme rozšiřovali cestu, postavili jsme křižovatku, byly tam s tím vyvolané náklady a ty jsme teda realizovali. Takže naopak nevím o tom, že bychom něco nerealizovali. Vždy to funguje tak, že v rámci územního řízení město nebo MČ si nadiktuje, jak by to mělo vypadat esteticky, objemově, jakým způsobem by to mělo být postavené a jaká by v daném místě měla být infrastruktura kolem a snaží se do toho projektu investovat.“

Pokud jde o plány do budoucna, Portland Trust chtějí realizovat rozšíření zmíněného administrativního komplexu: „Na pozemku, kde byl Oregon House, máme ještě jeden pozemek. Hned se ten pozemek rozděluje na dva, kde by se měla vybudovat druhá fáze Oregon House. Zmíněná druhá fáze je v současnosti v územním plánu vedena jako zelená plocha a my se jí snažíme změnit v územním plánu na plochu zastavitelnou a potom bychom tam chtěli postavit buď administrativní centrum anebo spíš rezidenční. Opět se nachází na dobré poloze, je na metru a kolem jsou rezidenční budovy, takže z toho důvodu. Central Group koupili celou fabriku ČKD SIEMENS, kde bude 8000 bytů a vedle nás dělali projekt, kde bude 500 bytů, kompletně to změní čtvrt'. Ta se zdvojnásobí, trojnásobí, oni tam budou stavět nové cesty, kruhové objezdy, kompletně celou infrastrukturu.“

3.3.4 Bytový komplex Metropole Zličín



Obrázek 15 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla, 5 - obchodní centrum Metropole Zličín, 6 - administrativní centrum Oregon House, 7 - bytový komplex Metropole Zličín

Zdroj: podkladová mapa - Nahlášení do katastru nemovitostí, 2019; nákres - Vlastní

Bytový komplex Metropole Zličín patří mezi jeden z nejrozsáhlejších developerských projektů v Praze a díky tomu se Zličín stal jednou z dlouhodobě nejprodávanějších lokalit v Praze. Začal se realizovat v roce 2006 postupně v několika etapách se zaměřením na rodinu a děti. Vznikl přímo u stanice metra Zličín a poblíž stejnojmenného nákupního centra Metropole Zličín s hypermarketem Albert a mnoha dalšími obchody, restauracemi, službami a multikinem (obrázek 15). V okolí se nachází pošta, mateřská a základní škola, zdravotnická zařízení, lékárna a knihovna. Je zde možnost sportovního využití v rámci sportovních areálů. Tenisové školy a fitness centra. Bytový komplex se odlišuje od okolní husté městské zástavby, jelikož mezi budovami zůstává volný prostor a ve vnitrobloku je umístěno dětské hřiště a lavičky. Obyvatelům zmíněného komplexu je k dispozici centrální recepce zcela zdarma, jež zajišťuje správcovské služby

a také slouží jako stanoviště bezpečnostní služby. (Central Group, 2018, s.1); (E15); (Home Real Estate, 2019)

Na ekonomický zájem u bytového komplexu Metropole Zličín investiční ředitel z Central Group říká: *„My obecně jsme rezidenční developer, neděláme tedy nic jiného než rezidenci, neděláme komerci ani kanceláře, jenom čistě rezidenci. Vyhledáváme tedy pozemky pro výstavbu bydlení. To je náš hlavní business, tím se živíme. Všechno směřujeme k nákupu pozemků a aby v budoucnu, byť je to třeba továrna funkční nebo nefunkční brownfield, mohly vzniknout rezidence.“* Ohledně nevyužitých prostor, které si vybírají pro jednotlivé projekty, doplňuje: *„Nevyužité prostory, samozřejmě jsou podle územního plánu určené ke stavbě, nebo je tam v souladu třeba s městskou částí, že dnes je to výroba nebo jiné využití, než je bydlení. My ale víme, že tam je zájem změnit ten prostor třeba na rezidenci, na bydlení, takže ve spolupráci s Městskou částí běží změna územního plánu tak, aby tam bylo možné vytvořit zase rezidence. Kde víme, že to je prostě nezměnitelné a že to zůstane na věky jinou funkcí, teď už jakoukoliv, tak do toho území samozřejmě nezasahujeme. Například na projektu ČKD od Siemensu víme, že MČ si tady nepřeje výrobu ani vyloženě obchodní prostory nebo něco podobného, jako je třeba Metropole, a chtěla by rezidenci. Proto jsme se pustili do zmíněného projektu a snažíme se to změnit na rezidenci.“*

Lokalitu ve Zličíně si vybrali podle názoru investičního ředitele vzhledem k tomu, že patří do okrajových částí města a tam se nachází ještě volné pozemky, ať už se jedná o brownfielddy nebo nezastavěné pozemky. Dalším důvodem je samozřejmě dostupnost metra, občanská vybavenost, nákupní centra a také dobrá dostupnost i do Prahy z vnější strany, tedy ze Středočeského kraje. Jedná se tedy o zajímavé a lákavé území, jelikož v centru ty pozemky nejsou, řešením je pouze koupě staršího bytu anebo domu, případně nějaký projekt zbourat a postavit nový.

Ohledně problémů s obecně i s daným projektem doplňuje: *„Obecně je vždy problém se stávajícími lidmi, kteří tam už bydlí, to znamená sousedi, když to řeknu zjednodušeně, kteří většinou v té lokalitě nic nechtějí. Setrvalý stav je jim příjemný. S Městskou částí se většinou řeší zásadní věci, např. že jim tam přibydu lidi, tudíž nemáme vybavenost. Nemáme školky, školy, nebo další, co je potřeba, záleží na té MČ a vždy je to na tom vyjednání, co konkrétního potřebuje. Teď se tam tedy škola staví, takže to bude lepší*

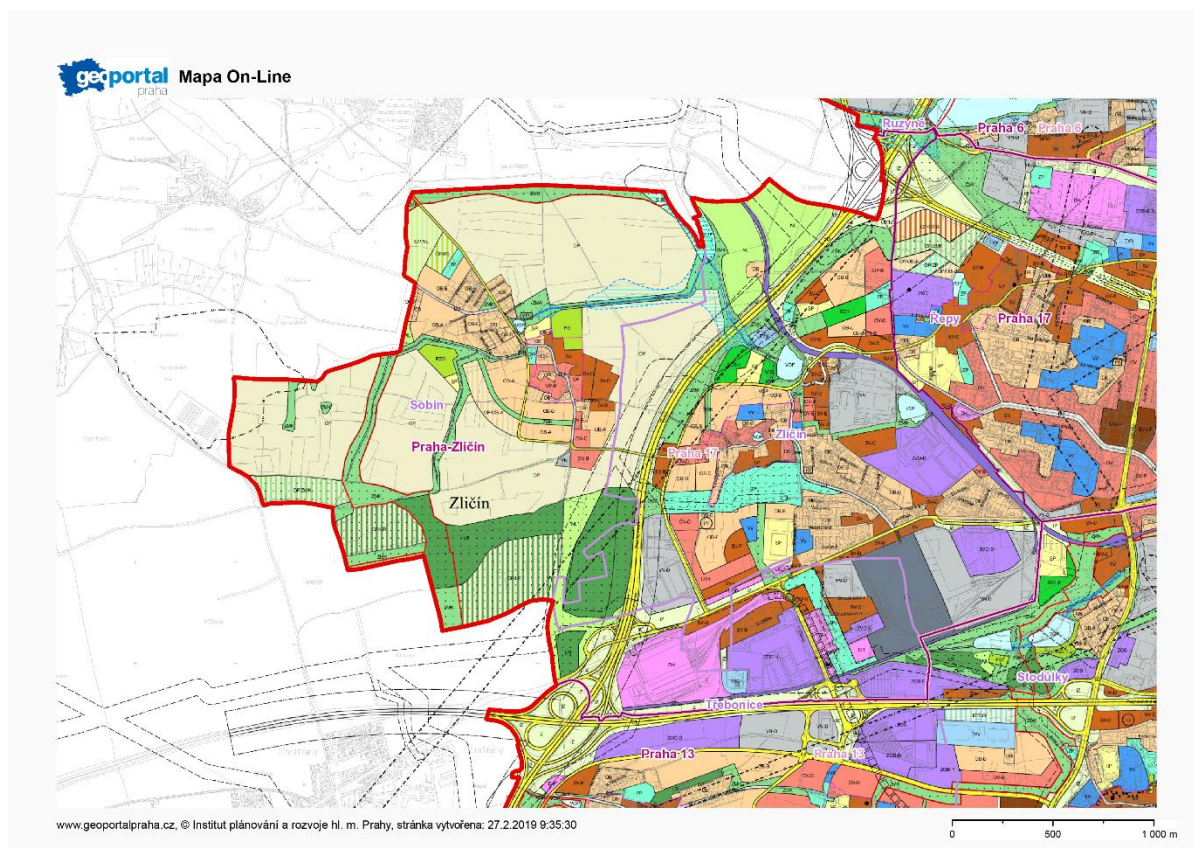
stav. Zároveň jsme přispívali na zkapacitnění školek, protože ten projekt si to může dovolit. Nemůžete z projektu, který má 100 bytů zafinancovat školku nebo základní školu, protože jsou nějaké mantinely, které nelze přesáhnout." Samozřejmě v rámci problémů se musely udělat i určité úpravy projektu, respondent vysvětluje: „Z projednání s dotčenými orgány vznikly problémy s tím, jak se území nachází už v blízkosti Letiště. Jsou tam určité výšky a hladiny kvůli navádění letadel, kvůli radarům, takže se nesmí jít na určitou nadmořskou výšku. My jsme nad ní byli, takže se musely domy upravit. Některé objekty se zvýšily a některé se snížily, abychom se dostali do té hladiny, které nám řízení povolilo. Je tam daná nadmořská výška, jedná se o takový zákres, kam to zasahuje, nějaké přibližování. Například, když máte v té lokalitě už vyšší domy postavené, tak nové vám již nedovolí.“

V rámci projektu na dotaz ohledně veřejně prospěšných staveb respondent z Central Group odpovídá: „Z toho, co jsme tam stavěli a je postavené, žádné veřejně prospěšné stavby nebyly. Nicméně, jak jsem říkal, třeba konkrétně jsme pomáhali, respektive jsme dali a zasítovali kus pozemku na tu základní školu. Tohle je ulice Na Radosti a z ní se nedalo sjet na obchvat na jeden směr, takže jsme tady dokupovali pozemky od soukromníků, které nebyly za cenu, za jakou je může vykoupit Ředitelství silnic a dálnic. My jsme je koupili, aby bylo možné dodělat nájezdy. Takže ne, že bychom něco nutkavě řešili, ale vypomáhali jsme s takovými obdobnými záležitostmi.“

3.4 Klíčové projekty v období 2009–2018

Pro dané období (obrázek 16) dle územního plánu z roku 2009 (obrázek 17) dochází k rozčleňování vymezených ploch. Nachází se zde ještě volné pozemky pro obytné plochy, které developeři nadále kupují. V roce 2009 byl schválen první Strategický plán rozvoje MČ Praha-Zličín pro období 2009–2015, který byl aktualizovaný v roce 2012. V tomto období se dostavovaly etapy z bytového projektu Metropole Zličín a nový projekt Koivu Zličín byl zrealizován až v roce 2018.

Obrázek 16 - Fáze časové osy 2009–2018, Zdroj: Vlastní



Obrázek 17 - Územní plán 2009

Zdroj: Geoportal Praha, 2018

Strategický plán rozvoje Městské části Praha-Zličín pro období 2012-2015 (aktualizace plánu z roku 2009)

MČ Praha-Zličín již před vznikem strategického plánu patřila mezi jednu z dynamicky se rozvíjejících městských částí, kdy bylo důležitým mezníkem i vstoupení v minulosti České republiky do Evropské unie a vzniklo mnoho nových pravidel a příležitostí v rámci širšího uplatnění principů udržitelného rozvoje měst a obcí. Jednou z nejvýznamnějších příležitostí je možnost čerpat finanční podpory z fondů Evropské unie. Městská část se tedy rozhodla vypracovat strategický dokument s názvem Strategický plán rozvoje městské části Praha-Zličín pro období 2009-2015 s aktualizací v roce 2012. (Městská část Praha-Zličín, 2012)

Dokument se týká klíčových oblastí:

1. Urbanismus, bydlení, infrastruktura (bez dopravy), územní rozvoj
2. Školství, vzdělávání, mládež
3. Zdravotnictví, sociální věci, komunitní plán
4. Kulturní památky, cestovní ruch
5. Veřejná správa, vnější vztahy
6. Doprava a bezpečnost
7. Volnočasové aktivity (spolky, sport, kultura)
8. Životní prostředí

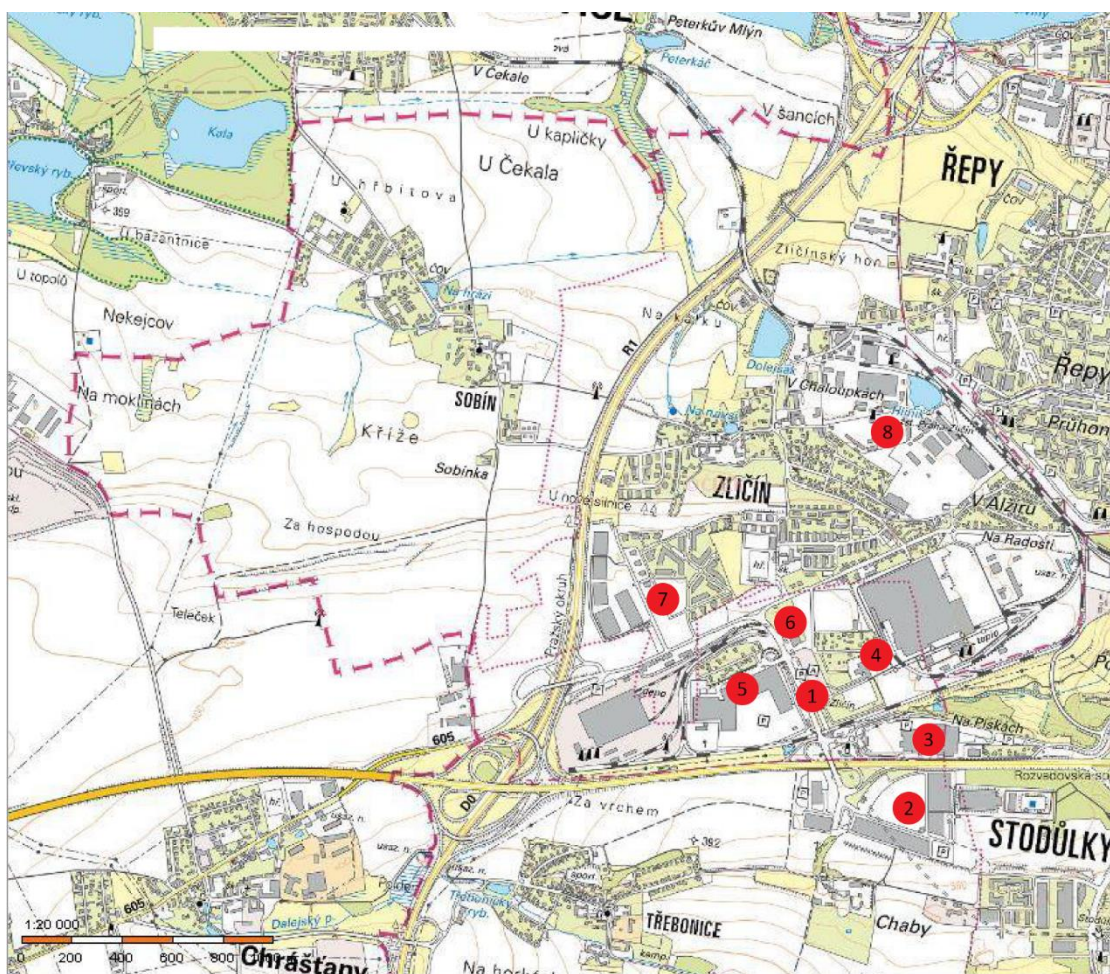
V roce 2015 tedy skončila doba platnosti prvního Strategického plánu rozvoje Městské části Praha-Zličín, který byl aktualizovaný v roce 2012 a poté se začal vypracovávat další strategický plán, který ale doposud nebyl schválený, paní tajemnice z MČ Praha-Zličín stručně říká: *„Naše Městská část měla svůj první strategický plán vypracovaný pro období roku 2009-2015 a po uplynutí jeho platnosti Městská část přistoupila k aktualizaci strategického plánu. V mezidobí se to teda vypracovávalo a návrh aktualizace byl určen pro rok 2017-2022.“*

Na otázku ohledně mezidobí 2016-2017, jestli nebylo taktéž potřeba strategického dokumentu, paní tajemnice vykládá: *„Strategický plán je koncepční dokument, kde se nejedná o plnění určitého plánu, který se zhodnocuje kvantifikací. Strategický plán městskou část vede. Jedná se o nadčasový dokument, který by určoval, jak se má městská část vyvíjet. Ale v té době procházela městská část obrovským vývojem v souvislosti s developerskou výstavbou. Opravdu to období bylo takové, že život městské části se výrazně měnil*

a ono ještě v současné době se mění. Vzhledem k tomu, jak obrovské plochy ti developeři získávali a získávají, tak MČ má jistou představu, jak by městská část měla fungovat, ale je potřeba i reagovat na ty skutečnosti. To znamená, že ty dva roky by bylo i předčasné strategický plán tvořit. Městská část věděla, co chce pro občany a čekalo se, až bude jasno, jak moc se situace ve Zličíně bude měnit."

Co se týče komunikace a řešení problémů v rámci strategického plánu s IPR Praha, paní tajemnice úřadu i paní tajemnice komise územního rozvoje a dopravy říká, že mají svůj pohled na záležitosti a někdy se jejich názory neshodují s názory MČ, nelze to tedy generalizovat. IPR Praha dle jejího názoru nemá povinnost zapracovat připomínky nebo námitky, pokud usoudí, že jejich názor je správný, i když se odlišuje od názoru MČ. Taktéž respondentka komise územního rozvoje tvrdí, že pravidelně se porady na IPR nekonají, ale pokud by MČ měla jakékoliv připomínky, je možné se k nim objednat na konzultaci. Dle paní tajemnice úřadu se problémy v rámci strategických plánů nevyskytly.

3.4.1 Obytný komplex Koivu Zličín



Obrázek 18 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla, 5 - obchodní centrum Metropole Zličín, 6 - administrativní centrum Oregon House, 7 - bytový komplex Metropole Zličín, 8 - obytný komplex Koivu Zličín

Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2019; náčrt - Vlastní

V roce 2018 se dokončil další projekt ve 2 etapách s názvem Koivu Zličín od developera YIT Stavo s.r.o., který navazuje na původní zástavbu rodinných domů v Křivátcově ulici (obrázek 18). V první etapě vzniklo celkem 5 bytových domů, což tvořilo celkem 70 bytů. V druhé etapě se postavilo 6 bytových domů v blízkosti dvou rybníků, tudíž zde obyvatelé mají k dispozici příjemné okolí k relaxaci. V této etapě se nachází již 90 bytů. Jedná se o komorní bydlení s dostatkem soukromí i zeleně v okolí a přilehlým dětským hřištěm. Domy v obou etapách jsou funkční a střídme, mají ploché střechy s atikou a čtyři nadzemní podlaží. Jde o nízkoenergetický projekt, který byl dokončen na jaře v roce 2018. K přízemním bytům náleží předzahrádka a byty v nejvyšším patře jsou doplněné terasou. (Zi-prealty, 2017b)

Na základě rozhovoru s projektovým manažerem z YIT Stavo s.r.o. lze potvrdit, že se jedná o finskou stavební společnost YIT, která podniká po celé Evropě. Dle jeho názoru je to v Čechách čistě jenom developerská společnost, kde si vše outsorcuji - kupují si pozemky, najímají si firmy atd. Naopak v jiných zemích, například na Slovensku a Estonsku mají i výrobní divizi, takže jsou schopni si své projekty i sami postavit. Finská stavební společnost jim půjčuje kapitál na projekty, proto je označení finské bydlení do jisté míry reklamní slogan. Do větších bytů doplňují finské sauny a pak se daný byt prezentuje jako finské bydlení, jelikož ve Finsku ve větších bytech mají velké sauny. Samozřejmě potvrzuje, že finské bydlení je trochu široký pojem, protože trh v České republice na to není takovým způsobem jako ve Finsku přizpůsobený.

Projektový manažer z YIT Stavo na otázku týkající se záměru pro vytvoření komplexu a odlišnosti od ostatních obytných komplexů vzhledem k jejich zaměření na finské bydlení reaguje: *„Většinou YIT má takovou strategii, že kupuje projekty s územním rozhodnutím nebo se stavebním povolením. To znamená, že nekupujeme brownfieldy, aby nás nezdržovalo čekání na stavební povolení, dlouhé změny v územním plánu atd. a přicházíme k takzvaným hotovým projektům, které jsou ideálně ihned připraveny k zahájení výstavby. Takhle to bylo přesně u projektu Koivu Zličín, který se dříve jmenoval Zelený Zličín, tuším Zelené bydlení Zličín s tím, že my jsme projekt samozřejmě koupili od původního developera. Na základě vývoje na trhu jsme přizpůsobili naše objekty tak, abychom museli do změny územního rozhodnutí maximálně takového rozsahu, aby byla možná jenom změna stavby před dokončením. To znamená, že tvar, kapacity, vše bylo zachováno, akorát se změnil tzv. room program, kdy bylo více větších bytů a samozřejmě na trhu je požadováno více menších bytů, takže byla trochu změněna skladba těch bytů. Původní čísla již nevím, kolik tam bylo bytů, ale třeba řekněme, že ze 120 bytů jsme udělali 160 bytů. S tím souvisí zase doprava, která musí být bez problémů atd., takže vše bylo v projektu přepracované.“*

„Co se týče finského bydlení, tak se jedná o komorní bydlení na Zličíně. Samozřejmě to bylo vždy dané i tím, co může územní plán v určitém místě a lokalitě dovolit. Je to vyloženě jednoduchá architektura, která byla lehce přizpůsobená. Nachází se tam dřevěná okna a dřevěné prvky. Samozřejmě finské bydlení je trochu široký pojem, každý si pod tím představí dřevostavby, ale český trh na to není úplně aklimatizovaný. Člověk si říká, že to je jeho hrad,

*takže ti lidé si spíše všímají, že monolitické objekty, po-
tažmo zděné objekty jsou vnímány špatně. Jsou naučení z bydlení
v dřívějších betonových panelácích a tam to má zase slabinu
v těch spojích. Ten objekt je ale kvalitní, pevný, věčný,
takže z hlediska akustického i psychologického vychází nejlépe
ten beton. Klient, když vidí monolitický dům a mezi susedem
a ním je betonová stěna, považuje finální produkt velice pozi-
tivně."*

Dle názoru respondenta z YIT proces vyjednávání s městskou částí probíhá obecně ze začátku negativně, když chce do jejich území zasahovat developer. Jedná se o dva pohledy na danou věc. Na jednu stranu dané městské části krátkodobě zvyšují potencionální obrat vzhledem k pracovní síle v potravinářském i stavebním průmyslu, kdy výstavba objektů trvá v průměru zhruba dva roky. Do lokality se nastěhují noví občané a MČ za ně dostává příspěvky na obyvatele. Na druhou stranu má situace i negativní dopad, jelikož přináší větší zátěž do škol, mateřských škol, na dopravu a problémy s parkováním v blízkém okolí. U projektu Koivu Zličín developerská společnost YIT finančně přispěla MČ ve Zličíně na místní mateřskou školu, tudíž se snažila splnit jejich požadavky.

Na rozdíl od Central Group si firma YIT Stavo nevybírání lokalitu dle nevyužitých prostorů, ale na základě projektů na trhu. Projektový manažer na důvod výběru lokality odpovídá: *„Projekt nebyl vybraný tak, že bychom cílili na Zličín, ale z těch projektů, které byly na trhu, se nám zdál tento zajímavý, protože se jedná o komornější projekt. Samozřejmě je to dlouhá cesta, kterou u nás dělal kolega v akvizici na základě nějakých obchodních jednání, takže není to YIT = Zličín a okrajové části Prahy. Ale v průběhu, jak nabídky těch akvizic přichází, zvažujeme, jestli to je pro nás zajímavý projekt nebo není a jestli tam může být nějaký zisk nebo nebude. Nejedná se vyloženě o fixaci na zmíněnou část Prahy."*

Zmíněný projekt je dle odpovědi projektového manažera specifický měkkou infrastrukturou, kdy se řešily problémy v rámci dešťové vody. Voda se neodvádí hned do kanalizačního systému, ale slouží k tomu povrchové retence a voda se postupně odpařuje nebo prosakuje, v místě zase vsakuje, takže se nic neodvádí. V extrémním dešti jsou v tomto případě použity bezpečnostní přepady a voda dokáže odtéct. Tento způsob měkké infrastruktury může být taktéž považován jako jeden z finských přístupů, jelikož Finsko je hodně šetrné. V rámci

toho proběhla i legislativní změna původního řešení. Nejedná se o vodní objekty, takže proces probíhal se změnou stavby před dokončením se stavebním úřadem. Průběh byl někdy dramatický, ale do kolaudace se to vše stihlo a legislativní proces zde proběhl. Nicméně městské nebo magistrátní společnosti, jak Pražská vodohospodářská společnost, tak Pražské vodovody a kanalizace už neměli zájem se o povrchové retence starat, jelikož s tím nemají zkušenosti a starost o budoucí náklady připadla bohužel na občany.

Projektový manažer tvrdí, že bytové domy Koivu Zličín byly limitovány, aby nepřesáhly výšku sousedních bytových domů a tímto způsobem akceptovali požadavky od Městské části. V rámci rozpočtových stavů dělají tendr, což je výběrové řízení pro konkrétního dodavatele staveb. V případě zmíněného projektu byl vybrán generální dodavatel staveb Praha. Během stavby vznikaly nové vstupy do projektu, které bylo potřeba řešit, tudíž se poté navýšil i rozpočet ve smlouvě o dílo, ale nepřekvapilo je to, vždy mají v záloze finanční rezervy. Taktéž byl projekt úspěšný v prodeji bytů, jelikož v době, kdy ho YIT koupilo od původního developera, mělo už dvě desítky zákazníků, kteří podepsali kupní smlouvu ještě předtím. Obecně u jejich projektů začínají prodej, když je vydané stavební povolení, případně je třeba zahájení dané stavby. U Koivu Zličín byla většina bytů prodána ještě před kolaudací a po kolaudaci se prodávaly poslední byty. Ceny byly nastavené ještě předtím, než přišel celkově velký nárůst cen bytů, který byl za poslední dva až tři roky, tudíž byty byly za příznivější cenu. Nyní YIT připravuje ve fázi obchodních jednání další projekt ve Zličíně.

Shrnutí

Dotazovaní respondenti reagovali pozitivně na otevření depa metra. Po výstavbě metra se ve Zličíně začaly postupně stavět rozsáhlé projekty. Mnoho lidí se sem přistěhovalo již kvůli práci v ČKD. I přes počáteční problémy Siemensu, kdy se nenaplnila jejich obchodní část, se Siemens stal jedním z nejmodernějších závodů na výrobu kolejových vozidel v Evropě a vztahy mezi lidmi ze Siemensu a MČ Praha-Zličín zůstaly velmi dobré. Vzhledem k výhodné poloze, dopravní dostupnosti a nákupním centřům postupně začaly přibývat administrativní a obytné komplexy. Dle názoru paní starostky a tajemnice nákupní centra přinesla především dopravní problémy. Zástupkyně ředitelky ZŠ a MŠ vidí v nákupním centru Metropole přínos obchodů s velkým množstvím produktů, ale naopak jí zde chybí obyčejné obchody v pěších vzdálenostech.

Co se týče bytových komplexů, developeři viděli potenciál v tomto území. Cílem developerů je především ekonomický zisk. Bytovým komplexem Metropole Zličín od Central Group, který byl rozdělený na více etap, zde přibylo mnoho nových občanů. Dle stakeholdera z Central Group mají ale s jejich projekty problémy stávající občané, kteří si nepřejí změny. Naopak s MČ Praha-Zličín řešili Central Group občanskou vybavenost, která ve Zličíně chybí, a proto Central Group přispívalo na zkapacitnění školek. U projektu Koivu Zličín je pozitivní ekonomicky šetrné řešení, nicméně průběh jednání byl složitý. Úřady nemají zkušenosti s tímto typem měkké infrastruktury a nikdo neprojevil zájem se o povrchové retence starat, tudíž starost museli převzít občané.

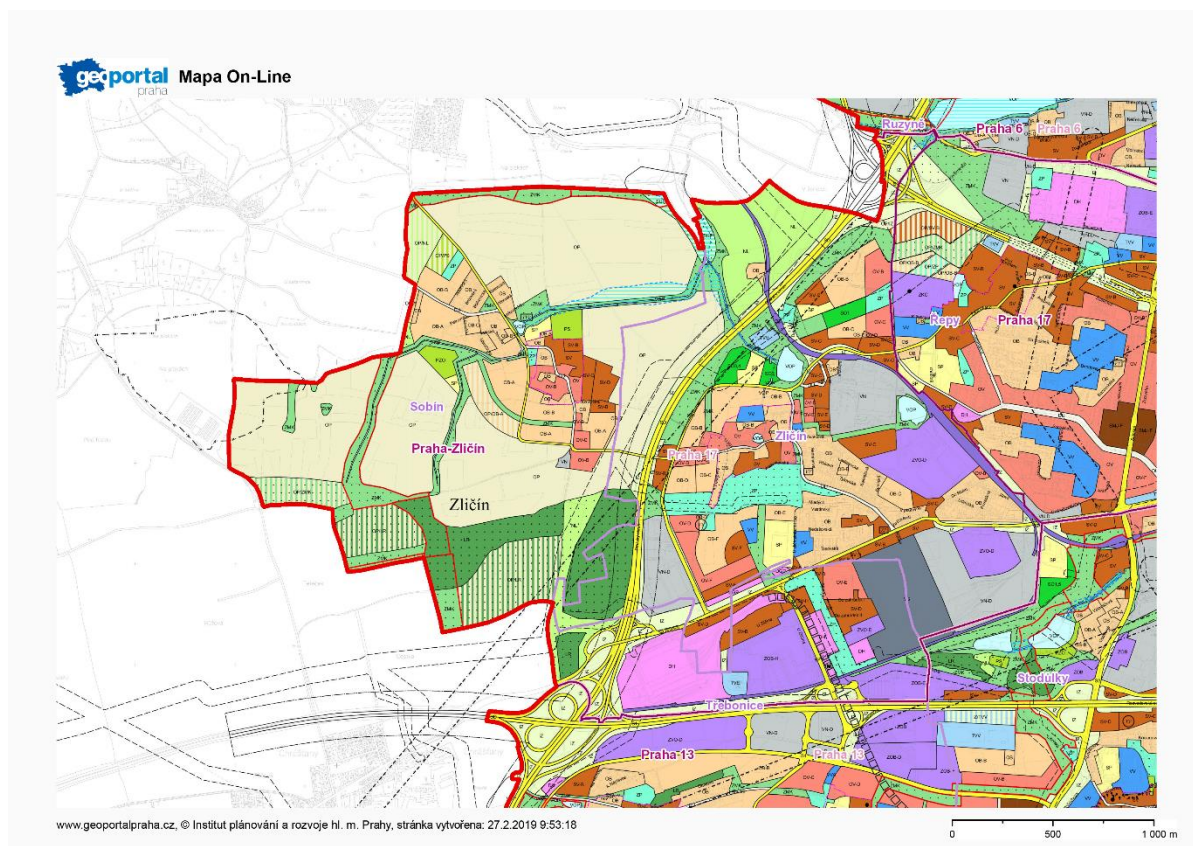
Klíčové projekty postupně navazovaly na územní plán. První strategický plán pro období v letech 2009–2015 se výrazně neprojevil, jelikož v tomto období se nové projekty netvořily, pouze se pokračovalo v projektu Metropole Zličín, který byl rozdělený na více etap. Od té doby se aktualizuje nový strategický plán.

3.5 Aktuální situace ve Zličíně

Vzhledem k rozvíjející výstavbě ve Zličíně považují za nezbytné informovat o aktuální situaci ve Zličíně a jednotlivých projektech v rámci dotazovaných respondentů. Nyní se MČ Praha-Zličín snaží vytvořit platný strategický plán. Původně měl být schválen v roce 2017, což se nepodařilo a doposud se stále aktualizuje. Zároveň se tvoří nový územní plán Prahy, tzv. Metropolitní plán Prahy. V současnosti roste ve Zličíně hlavně bytová výstavba, tudíž je zde stručně popsána i analýza aktuálních developerských projektů výstavby bytových domů v Praze.

V aktuálním územním plánu z roku 2019 (obrázek 19) žádné významné změny z předchozího plánu nenastaly. Z historického parku se stala městská a krajinná zeleň. Největší změny tedy byly v průběhu 90.let. Co se týče procesu změn územního plánu, vedoucí Kanceláře změn územního plánu IPR Praha vysvětluje, jak to probíhá: *„Proces změn územního plánu je dán stavebním zákonem. Po podání podnětu na změnu územního plánu podnět projednává příslušný výbor a Rada hlavního města Prahy, schvaluje Zastupitelstvo hlavního města Prahy. Po podnětu následuje zadání, které je již veřejně projednáváné s orgány*

státní správy a s veřejností, opět prochází výborem, Radou a Zastupitelstvem. Totéž platí pro návrh změny. Nejprve je tzv. společné jednání, které slouží především k zajištění ochrany zájmů, které chrání příslušné dotčené orgány státní správy, a pak je veřejné projednání, které se v případě podstatných změn návrhu může několikrát opakovat. Změnu po všech kolech projednání schvaluje Zastupitelstvo hlavního města Prahy. Ve všech fázích projednávání má své místo vždy MČ, která může podávat připomínky, o kterých se musí rozhodovat jednotlivě."



Obrázek 19 - Aktuální územní plán 2019

Zdroj: Geoportal Praha, 2018

Strategický plán rozvoje Městské části Praha-Zličín pro období 2017–2022

V současné době se aktualizuje doposud neschválený Strategický plán rozvoje MČ Praha-Zličín pro období 2017–2022. Paní tajemnice z MČ Zličín o tomto dokumentu v návaznosti na předchozí Strategický plán rozvoje MČ Praha-Zličín pro období 2012–2015 říká: „Potom se vypracovala aktualizace s tím, že zatím v současné době není. Ačkoliv jsme v roce 2019, tak v podstatě Městská část ve strategickém

plánu zhodnotila splnění úkolů z minulého strategického plánu a v aktuálním plánu zkonstatovala, že velikým problémem je ve Zličíně právě enormní rozvoj bytové zástavby bez vazby na vybudování infrastruktury. Ať už se jedná o parkování silnice nebo především pak teda pro oblast školství." Dle respondentky tento dokument není schválený Zastupitelstvem hlavního města Prahy a týká se různých oblastí. Dle jejího názoru je ale plán již překonaný a již by ho Zastupitelstvu nepředložila, protože situace ve Zličíně se za poslední dva roky změnila a bylo by potřeba ho zaktualizovat především v oblastech dopravy a školství.

Termín, kdy se schválí Strategický plán rozvoje MČ Praha-Zličín pro období 2017-2022, nelze doposud říci. Paní tajemnice na termín schválení dokumentu odpovídá: „To je záležitost nových volebních orgánů, protože k tomu, aby se strategický plán vytvořil, odsouhlasil a nějakým způsobem naplňoval, to nezáleží jenom na úřednících, ale především na samosprávních složce. Proto nám do této záležitosti vstoupily volby a předchozí dovolené orgány strategický plán vytvořily. Teď lidé, kteří jsou na nových pozicích v komunální politice, se rok rozhlíží. Když někdo přijde do komunální politiky nebo do jakékoliv politiky a nemá s tím předchozí zkušenosti, tak se nejprve musí seznámit s principy, jak politika funguje, co může a nemůže rozhodovat. Teprve pak může učinit další aktivní kroky k rozvoji nebo k fungování MČ. Teď byl plán odsouhlasen minulou volenou Radou. Co se týče současné Rady a Zastupitelstva, záleží na nich, zda se budou chtít k tomu vyjadřovat nebo odsouhlasit.“ Samozřejmě by dle jejího názoru už nový strategický plán platil po delší období než jen do roku 2022. Jedná se o kolektivní dílo. Dle paní tajemnice strategický plán tvoří zaměstnanci úřadu, veřejnost tvořící členy komisí a poradní orgány rady MČ. Někdy se na plánu podílí i zastupitelé MČ. Posléze se strategický plán projednává s veřejností.

V rámci dotazu na řešení problémů ohledně strategických plánů zmíněná respondentka tvrdila, že téměř vše, co chtěli udělat, splnili. Respondentka vysvětlovala, že jako malá městská část jsou v jiné situaci než velká městská část, sama říká: „Když se vezmou v potaz třeba Řepy, což je velká městská část, kde v nedávné době bylo vybudováno sídliště ve smyslu, jak se sídliště stavělo. To znamená domy, obchody, škola, mateřská škola, hřiště. Pak byla revoluce, potom přišla privatizace a úroveň bydlení je nyní taková, jaká je. Zličín byly 3 velké továrny, aspoň tak to vidím okrajově. Já nejsem původem ze Zličína, takže tímto pohledem jsem to vnímala jako člověk, který Zličínem projížděl. Pár rodinných domků a jedno malé

sídliště, které mělo 15 domů panelových. Nyní dochází velkému rozvoji s tím, že silnice se nové nestaví. Malá městská část nemá finance na to, aby mateřské i základní školy stavěla. V podstatě developeri staví pro ty svoje děti, pro své zákazníky, protože občanů bude spousta, ale je úžasné, že je staví. Je pravda, že Central Group koupil pozemek pro školu, takže taky už se účastnili. Developer si uvědomuje svoji úlohu i ve spolupráci s městskou částí, ale jestliže někdo staví 3 větší bytové domy, tak se takové úlohy úplně zříká. Malá městská část potom neustále musí dohánět úkoly, které je potřeba splnit."

Při porovnání seznamu strategických cílů prioritních oblastí u strategického plánu v letech 2012-2015 a neschváleného aktualizovaného strategického plánu pro roky 2017-2022 je většina z těchto cílů stejná. Ve strategickém plánu platného v letech 2012-2015 se nachází 2 cíle, které se již následujícím aktualizovaným strategickým plánu nevyskytují. Prvním cílem je realizovat projekty na snížení energetické náročnosti provozu budov a zařízení v majetku MČ. Další cíl se týká zvýšení dopravní bezpečnosti. Neschválený plán neobsahuje žádné nové strategické cíle, nicméně se k nim přidalo pár opatření, které se v předcházejícím plánu ještě nevyskytovaly. V rámci klíčové oblasti týkající se územního rozvoje je například v aktualizovaném neschváleném plánu opatření rozšířit hřbitov na Zličíně nebo v oblasti týkající se životního prostředí chce MČ vybudovat volnou zeleň v sadu Třešňovka.

3.5.1 Městská část Praha – Zličín, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

S Metropolitním plánem je MČ Praha-Zličín dle rozhovoru celkem spokojená. Jediné připomínky mají k tomu, že si ve Zličíně nepřejí průmysl. Co se týče výškové zástavby, ta je kvůli budoucímu provozu Letiště povolena maximálně na 4 podlaží a 1 ustupující podlaží. Oproti některým městským částem Prahy má Zličín alespoň nákupní centra. Nicméně mají pocit, že dostávají málo peněz od Magistrátu hlavního města Prahy, paní starostka vysvětluje situaci na dotaz týkající se hodnocení Zličína ve srovnání s ostatními okrajovými částmi Prahy: „*To si myslím, že jsme na tom téměř všichni stejně. Každý máme samozřejmě něčeho více a něčeho méně. Oni třeba nemají nákupní centra, takže aspoň tady lidi nakoupí. Mně spíše vadí,*

že velké městské části, které mají docela dost finančních prostředků, protože dostáváme finanční prostředky na občana, že oni od toho Magistrátu dostávají dost peněz. Navíc teda měli velkou bytovou výstavbu, která není využívána. Uvidíme, jak to bude, třeba se situace zlepší. Zprivatizovali bytovou výstavbu, takže mají hodně velké částky na svých kontech, a přesto ještě od Magistrátu. Když požádají o výstavbu mateřské školy, tak na to peníze dostanou. My tam chodíme a vždy, když se nám podaří z nich získat nějaký milion, tak jsme nadšením bez sebe."

Praha-Zličín je malá městská část a paní tajemnice komentuje předchozí komentář, že pověřené úřady, které vykonávají výkon státní správy, např. živnostenský odbor, sociální odbor, stavební úřad atd., spravuje pro Zličín Praha 17. Nezasahují jim ale do samosprávy. Dané rozdělení je dáno statutem hlavního města Prahy. Paní starostka doplňuje rozhovor: *„Když někdo potřebuje stavební povolení, musí na stavební úřad. Tímto způsobem to mají všechny malé městské části, ty patří do nějaké části. U nás se můžou dělat podávání, ale musíme se dohodnout s Prahou 17, že přijde od nich matrikářka a kdy oni budou mít čas. Všechno je to docela komplikované."*

Na základě dotazníku s vedoucím Kanceláře Metropolitního plánu v Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy je Metropolitní plán Prahy ve fázi odevzdaného návrhu a probíhá projednávání dle § 50 Stavebního zákona. Každý územní plán je zpracováván na základě schváleného Zadání. (Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 31/6 ze dne 19. 9. 2013). S městskými částmi proběhly doposud čtyři workshopy a většina jejich požadavků byla do plánu zapracována. Aktuálně probíhá projednávání Metropolitního plánu, které má na starosti pořizovatel, kterým je odbor územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy a projednávání s městskými částmi proběhne až později, nejspíše na podzim. Vztahy mezi IPR Praha a MČ Zličín jsou bezproblémové. Co se týče Zličína, dle dotazníku z bývalým primátorem hlavního města Prahy se jedná o malou městskou část, celkově městské části nemají žádný vlastní majetek a dohromady tvoří celé město.

3.5.2 Zástupkyně ředitelky Základní školy

a Mateřské školy ve Zličíně, občanka Zličína

Zástupkyně ředitelky ZŠ a MŠ ve Zličíně tvrdí, že Zličín čeká již poměrně dlouho na základní školu, jelikož jejich sdružená mateřská i základní škola nemá kapacitu pro velké množství dětí a v rámci základní školy se zde nachází pouze první stupeň. V minulých letech se postavila malá mateřská škola a aktuálně se staví základní škola, která bude obsahovat první i druhý stupeň. V roce 2020 mají tedy v plánu se přestěhovat s dětmi navštěvující aktuální základní školu do zmíněné devítileté základní školy a z této mateřské a základní školy se stane pouze mateřská škola, která se bude ještě rozšiřovat. Do budoucna předpokládá, že výstavba mateřských a základních škol bude pokračovat, jelikož Central Group se dle jejího názoru zavázalo vzniklým memorandem, že k bytům vystaví mateřské školy nebo jednu větší základní školu a zároveň poskytnou pozemek na další základní školu. Nová základní škola se staví pouze několik set metrů od již zmíněné mateřské a základní školy vedle fotbalového hřiště. Její názor na aktuální situaci škol zní: *„My víme už teď, že během příštích pěti let budeme mít naši školu taky plnou. Nárůst počtu dětí, kteří se sem hlásí, je mnohem větší samozřejmě tím, že už se z ní stane devítiletá základní škola. Spousta rodičů dřív nehlásila děti sem, protože věděli, že máme jen první stupeň základní školy a že by děti musely potom od 6.třídy přecházet, takže řada rodičů se rozhodla, že půjdou rovnou od první třídy jinam do okolních městských částí.“*

Zástupkyně ředitelky tvrdí, že vidí problémy Zličína tedy v nedostatku již zmíněných škol, ale i v základním občanském vybavení. Nejsou zde možnosti nákupu běžných každodenních věcí. V Sobíně se žádný obchod nenachází a ve Zličíně jsou pouze dva menší obchody. Vše ostatní lze nalézt pouze v obchodním centru Metropole Zličín nebo i dále v dojezdové vzdálenosti. Další negativum vidí v malém počtu doktorů. Nachází se zde místní středisko s praktickým lékařem pro děti i dospělé, ale bohužel je to nedostačující pro všechny občany. A i když se zlepšila dopravní dostupnost v minulosti s výstavbou metra, na druhou stranu je náročné zatížení hlavních komunikací, které vedou přes Sobín a Zličín. Předpoklad je, že se situace bude zhoršovat vzhledem k výstavbě, která probíhá na spoustě místech intenzivně a přináší svá pozitiva i negativa.

Na otázku spokojenosti s plánovanými projekty ve Zličíně zástupkyně ředitelky MŠ a ZŠ ve Zličíně říká: *„V současné chvíli jsem spokojená*

s plánovaným projektem, vzniká devítiletá základní škola. Trochu nás mrzí, že nebude v té škole obsažena tělocvična. Sice budeme mít dále k využití sportovní halu a plánuje se i výstavba menšího sportovního areálu, který bude k té škole patřit, nicméně si myslím, že škole tělocvična chybět bude. Magistrát totiž daný rozpočet seškrtnal a na tělocvičnu již nezbyly peníze. Víím, že do budoucna bude škola tělocvičnu postrádat. Do financování zdrojů, jak jsou nastavené, nevidím. Nicméně v každém případě, co se týká rozpočtu té školy, je jisté, že oproti původního záměru hlavního města Prahy byl projekt jistým způsobem zmenšený a některá část se musela zrušit."

Občanka Zličína, která ve Zličíně žije řadu let, si zmíněnou lokalitu chválí. O Zličínu říká: „Podle mého názoru hodnotím Zličín pozitivně, starostka je ochotná a snaží se jakékoliv problémy naší městské části řešit. Ať už se týkají dopravy, bydlení, škol, veřejných prostorů a dalších záležitostí. Někdy mám pocit, že se vše zbytečně dlouho řeší a nemá žádný výsledek. Procesy jsou zdoluhavé. Já osobně mám největší problém s dopravou, jelikož se potřebuji dostat každý den do práce autem blíže k centru a cesta mi trvá déle, takže vyjíždím dříve. Bohužel víím, že zlepšit dopravu snadno nelze a zvykla jsem si již na aktuální situaci." Dle jejího vyprávění je horší kapacita obzvláště v ulici Řevnická, jelikož obsluhuje nákupní centra a autobusové nádraží. Dále ulice Na Radosti, což potvrzovala i paní starostka.

Zmíněný problém v dopravní situaci se snažili vyřešit, občanka Zličína problém popisuje: „Psali jsme nedávno se známými na Městskou část ve Zličíně kvůli parkovacím místům, protože k nám domů na návštěvu jezdí často příbuzní z jižních Čech a nemají kde zaparkovat. Jelikož sem jedou zhruba jednou za dva měsíce, chtějí si vždy i zde nakoupit v nákupním centru a podívat se i na jiná místa a mají s tím parkováním problém. Nyní se plánuje P+R parkoviště, snad trochu pomůže zklidnit situaci v dopravě, ale dříve jak za 5 let asi dokončené nebude. Městská část se snaží dělat vše, co je v jejich silách, dostali jsme jen stručnou odpověď, že o problémech ví a pokoušejí se je zlepšit. Vzhledem k rozsáhlým bytovým komplexům, které se zde realizují, si přesto myslím, že nebude navýšení parkovacích míst stačit."

O aktuální dění se občanka zajímá a tvrdí, že projekty kapacitně nestačí potřebám MČ. Jako důvod uvádí dlouhý povolovací proces výstavby a za několik let už je situace ve Zličíně jiná. Taktéž má

informace o připravovaném rezidenčním komplexu, na kterém pracuje Central Group. Hodnotí velmi pozitivně i plánovanou výstavbu školy a také tramvaje. Myslí si tedy, že do budoucna je Zličín perspektivní oblastí vzhledem k rozsáhlým plánovaným projektům.

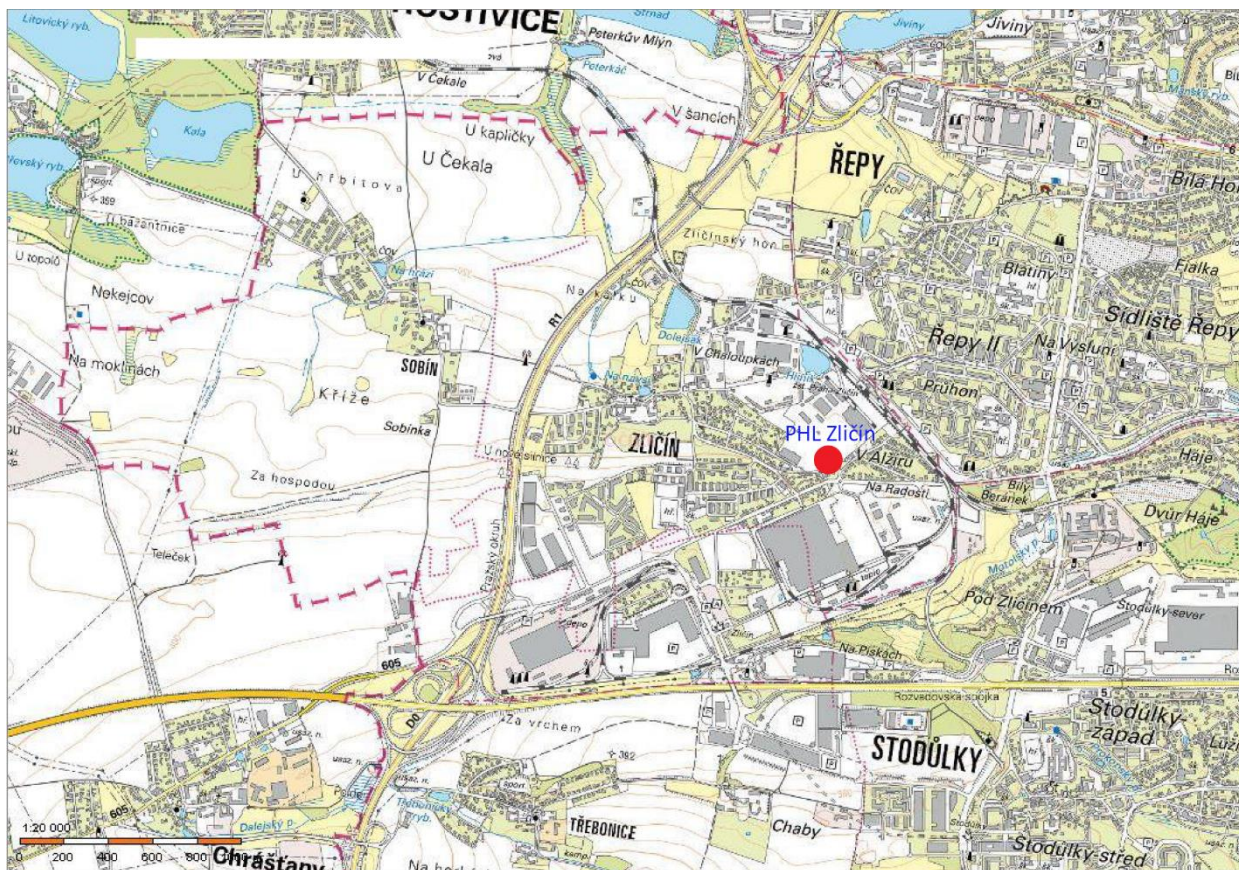
3.5.3 Developeři

Územní analýza aktuálních developerských projektů výstavby bytových domů v Praze se Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy zpracovává každý rok od roku 2009. Cílem je přinést různými zájmy pohled na dění na pražském trhu s novými byty. Jedná se o hlediska vývoje nabídky, poptávky, průměrných cen a dalších důležitých charakteristik. Analýza se moc nezaměřuje na detailní rozbor prodejních statistik jednotlivých rezidenčních projektů a už vůbec nezkoumá, jaké developerské společnosti mají nejvýznamnější postavení na pražském trhu s novými byty. Hlavní zaměření je věnováno postihnutí územního působení bytové výstavby v rámci území Prahy. Hlavní město Praha potřebuje mít přehled o tom, mimo jiné i v souvislosti s porizováním územně analytických podkladů hlavního města Prahy a různých koncepčních dokumentů, kde a v jakém rozsahu je realizována nová bytová výstavba. Také musí vědět, jaké potencionální zátěže, problémy nebo benefity může v konkrétních oblastech hlavního města intenzivní výstavba vyvolávat. (Němec, 2017,s.1)

Aby mohl být developerský projekt zařazen do analýzy, musí dle Němce (2017,s.1) dlouhodobě splňovat tři uvedené základní podmínky:

- Projekt musí být realizován na území hlavního města Prahy
- Projekt musí být realizován formou novostavby bytového domu/domů (nejsou brány v potaz projekty výstavby rodinných domů, ani projekty realizované ve formě nástaveb, vestaveb či projekty zaměřené na rekonstrukce stávajícího domovního fondu)
- V rámci projektu (či jeho dílčí aktuální etapy) vzniká minimálně 10 nových bytových jednotek

Ekospol a.s.



Obrázek 20 - PHL Zličín, pozemek neschváleného projektu od Ekospol a.s.

Zdroj: podkladová mapa - Nahlížení do katastru nemovitostí, 2019; nákres - Vlastní

Na základě rozhovoru s paní starostkou, jeden z projektů, který se řeší už delší dobu ve Zličíně, je území Areálu PHL Zličín, kde společnost Ekospol a.s. má zájem provést změnu územního plánu a postavit tak bytový komplex. Tento projekt ale nebyl doposud schválený. Paní starostka vysvětluje, proč s tímto projektem nesouhlasí: „Městská část se tomu brání, protože původně to měl vlastník, který se jmenoval CIMEX a ten měl takový velmi přívětivý uživatelský nápad, jak to zastavět, což se Městské části líbilo. Byla jsem celkem spokojená, takže byl podaný návrh na změnu územního plánu, jenomže z nějakých důvodů to CIMEX prodal a koupil to od něj ten Ekospol, který bez vědomí Městské části zcela změnil studii. Umístil tam domy nebo bytové objekty, které měly 17-20 pater doprostřed zástavby rodinných domů, takže něco strašného, žádná zeleň, žádná školka, škola, bez jakékoliv občanské vybavenosti. Předpokládali, že 5 500 lidí pustí jediný výjezd na malý kruhový objezd v ulici Na Radosti. Vzápětí se Městská část vyjádřila, že to bylo o 100% víc, než počítal CIMEX, který počítal zhruba kolem 2 500 lidí. Městská část se proti tomu postavila, že s tím nesouhlasí a na Magistrátu se to pořád projednávalo. Víceméně to vypadalo,

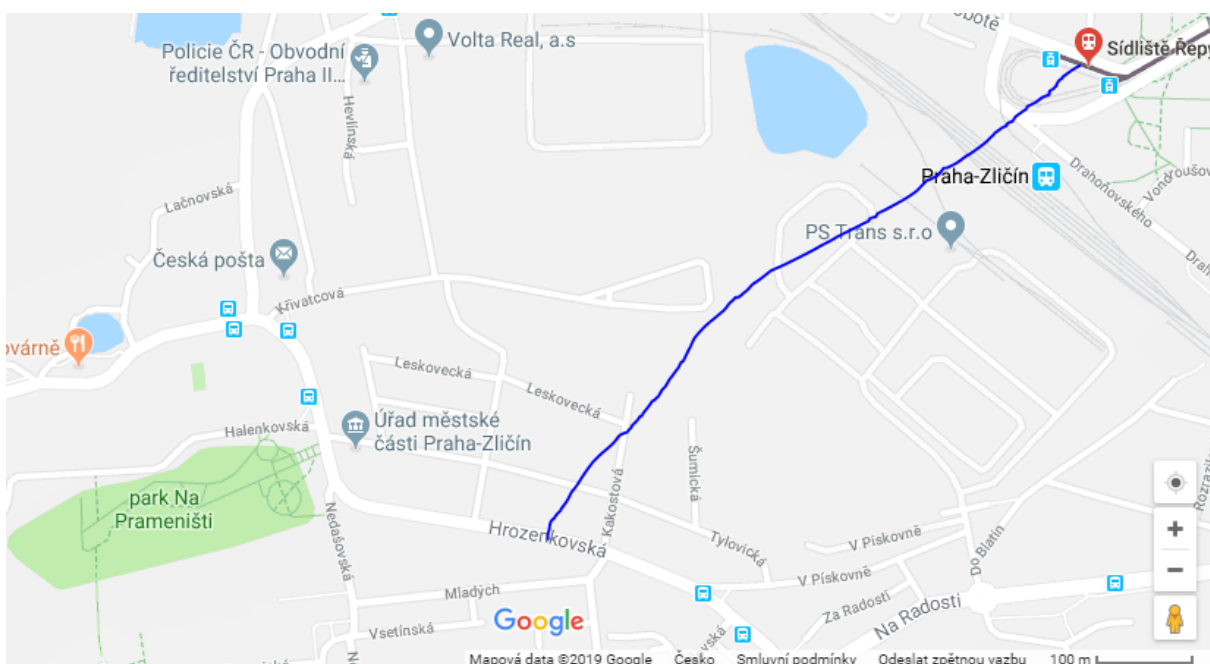
že budou souhlasit s Ekospolem, aby se projekt udělal tímto způsobem, takže Městská část nakonec přistoupila k tomu, že vzala svůj návrh na změnu územního plánu zpět, protože ono ještě v konečné fázi tu změnu územního plánu Zastupitelstvo neprojednalo. Od té doby se s tím nic nestalo, to už je možná 2 roky. Magistrát nerozhodl. Teď čekáme na nový návrh, jak se k tomu postaví. Ale tím způsobem, jak to chce Ekospol, tomu se teda budeme bránit, protože to se nám zdá jako zvěrstvo."

Naopak společnost Ekospol a.s. na základě informací od generálního ředitele plánuje ve Zličíně tento velký bytový komplex realizovat i přes nesouhlas Městské části. Jedná se v tomto případě o desetihektarový areál, který je aktuálně určený dle územního plánu pro zvláštní území, můžou se tam stavět supermarkety, ale ne bytová výstavba. Tento projekt se řeší již 7 let a požádal i o změnu územního plánu. V Praze je změna územního plánu třístupňová, musí být schválené pořizování změny, pak zadání změny a poté vlastní změna. V současné době je schválené pořizování změny a zadání změny. Proběhla i jednání pro schválení návrhu, stanoviska dotčených orgánů jsou kladná. O změně nerozhoduje samotná Městská část, ale Magistrát hlavního města Prahy a Zastupitelstvo hlavního města Prahy. Jedná se o vcelku velké využití území. Čtyřpatrová zástavba bude pouze v části, která navazuje na rodinné domy, zbytek zástavby bude vyšší. Konečné rozhodnutí udělá Zastupitelstvo hlavního města Prahy. Nyní je tam areál, který se používá na pronájem. V územním plánování probíhá proces změny územního plánu.

Tento projekt vznikl tím, že Ekospol si vybral firmu, která má velké množství bytů, generální komentář zdůvodňuje výběr lokality a jejich ekonomický zájem: *„My jsme si vybrali firmu, která má velké množství bytů. My vybíráme lokality pro výstavbu tak, aby nám splnily podmínky. To znamená dostatečná doprava, že tam je relativně pěkné prostředí, v kterém se dá bydlet a potom, že umožňuje vznik projektů určité velikosti. Většinou z projektů my kupujeme ty, které jsou kapacitně od 500 do 1000 bytů. Tento projekt je podstatně na větší množství bytů, je na 2000 bytů. Jinak my jsme se rozhodli vybrat tento projekt, protože i když jsme si udělali prověření pozemku, tak nám odpovídá tomu, že inženýrské sítě i komunikace jsou dané způsobem, který umožňuje vybudovat takový projekt. Doprava je zde dobrá, my v tomto území vybudujeme most přes nádraží, aby bylo možné jezdit hned z toho nádraží do centra Prahy. Když jsme dělali studii proveditelnosti, vycházela značně dobře, tudíž i ekonomický model je velmi slušný. Jinak my vybíráme ze stovek pozemků právě*

ty, která nám splní zmíněná kritéria. My jsme si nevybírali speciálně Zličín, ale rozhodli jsme se pro něj proto, že tenhle pozemek odpovídá parametrům, které my potřebujeme, tedy dobrá dopravní dostupnost, velmi pěkné prostředí a cena pozemku, která umožňuje vytvořit ziskový developerský projekt.“

Na zmíněný most paní starostka reaguje negativně: „A tvrdit, že budou chodit přes lávku na konečnou zastávku tramvaje pěšky, to je v 21. století nesmysl a ještě, jak ukazuje paní tajemnice tady (obrázek 21), kdyby se zde něco stalo, tak lidé už neutečou nikam.“ Lze tedy usoudit, že názory generálního ředitele a paní starostky se diametrálně liší. Ekospol podle generálního ředitele preferuje větší projekty, které může realizovat a posléze stavit i mnoho let, než aby dělali menší projekty, které by neustále jen střídali. Velké množství bytů také mohou etapizovat, což představuje výrazné snížení nákladů. Podle jeho názoru problémem spousta městských částí je, že obyvatelé si nepřejí, aby v jejich městské části bydlel i někdo jiný. I přesto, že MČ Praha - Zličín s tímto projektem nesouhlasila, Zastupitelstvo hlavního města Prahy souhlasilo s projektem v prvních dvou fázích.



Obrázek 21 - Návrh zamýšlené lávky

Zdroj: podkladová mapa - Google Maps, návrh - Vlastní

Dle informací generálního ředitele se v září bude hlasovat o definitivní části územního plánu, což je vlastní změna. Samozřejmě se může stát, že Zastupitelstvo Prahy zmíněný projekt neodsouhlasí, ale dle generálního ředitele je tahle možnost spíše nepravděpodobná.

Pokud by se poslední fáze územního plánu neschválila, postavil by se v tomto místě veliký supermarket. Zvláštní využití v územním plánu bytovou zástavbu neumožňuje, takže i to je důvod změny územního plánu. Vyskytují se v daném procesu samozřejmě i další problémy, jelikož Česká republika má legislativní proces jeden z nejpomalejších na světě. Průměrná doba povolení velkého projektu je 5 let, což je dáno různými záležitostmi, které proces ještě prodlužují. Nedodrhuje se žádná správní lhůta, a když se některá osoba odvolá, vyřešení odvolání trvá další rok. Systém se nyní řeší současně s projektem státní úrovně včetně zrychlení procesu, jelikož se jedná o nepříjemné záležitosti pro každou výstavbu. Také samotné povolování navyšuje cenu.

Central Group - „Nový Zličín“



Obrázek 22 - „Nový Zličín“, plánovaný projekt od Central Group a.s.

Zdroj: Central Group a.s.

Další projekt, který se plánuje ve Zličíně, připravuje již zmíněná developerská společnost Central Group. Jedná se o nový komplex s názvem „Nový Zličín“ po továrně ČKD, který koupil od Pražské správy nemovitostí, kde původně sídlil Siemens. Na obrovském pozemku plánuje rezidenční čtvrť s obchody a restauracemi v přízemí a bohatou občanskou vybaveností včetně několika mateřských školek a také s případným podílem na vybudování školy. V následujících letech ale zachová provoz stávajících výrobních hal. Tento prostor nyní rozděluje původní starý Zličín od komerční a obytné zóny u stanice metra a tímto obě části oblíbené rezidenční městské čtvrti spojí. Jde vůbec o největší území, které budou revitalizovat. Na návrhu nové čtvrti se podílejí renomovaní architekti Jakub Cigler, Pavel Hnilička a německý urbanista Peter Gero. Z hlediska území se jedná o brownfield a náklady jsou na brownfieldech vyšší než na zelené louce skrz to, že investor musí počítat s náklady

na dekontaminaci a demolice. Ty bývají často dost vysoké, v tomto případě půjde o stovky miliónů korun. Central Group nyní připravuje také projekt Park Zličín přímo v sousedství připravované městské čtvrti „Nový Zličín“. V areálu Park Zličín se bude nacházet nová restaurace a další provozovny obchodů a služeb. (Central Group, 2019), (Kanceláře, 2019)

Investiční ředitel z Central Group tvrdí, že Městská část si na daném pozemku nepřeje výrobu ani obchodní prostory, ale chtěla by tam rezidenci, proto o změnu územního plánu nyní usilují. U projektu Park Zličín se jednalo o starou Praga Zličín, taktéž bývalá továrna, kdy proběhla změna územního plánu na bydlení s podporou Městské části, a proto se nyní staví. V aktuálním projektu je škola ve výstavbě, bude to tedy lepší stav. Zároveň přispívali na zkapacitnění mateřských škol již dříve, jak už bylo zmíněno u Metropole Zličín. Investiční ředitel doplňuje: *„Samozřejmě ve zmíněném projektu, který teď řešíme, myslím v tom Siemensu, tam už je to trochu jinak. Základní škola s mateřskou školou, obecní úřad, pak další mateřská škola, zdravotní středisko s náměstím, s parky. Vybavenost se řeší, samozřejmě to území už je poměrně velké a je potřeba mít obsluhu pro ty lidi.“*

Aktuální projekt ve Zličíně po továrně ČKD je území o rozloze 36 hektarů, tudíž zhruba 6000-7000 bytů, tudíž se jedná o území na několik let rozvoje, spíše na desítky let. Investiční ředitel tedy naznačoval, že nyní neplánují žádný další projekt do budoucna. Aktuální projekt je teprve na začátku procesu, pracuje se na rozvahové studii (aktuální info z dubna 2019) a dále na podkladové studii a jednotlivých stupních. Je potřeba tedy udělat změnu územního plánu, než se začne stavět. Územím by také měla projít tramvaj. Investiční ředitel rovněž říkal, že od IPR Praha dostali spousta připomínek, jak by si území představovali. Firma má jediného vlastníka, patří panu Kunovskému a veškeré peníze, které se vydělají, se vracejí zpět do firmy. Vzhledem ke zkušenostem 25 let na trhu ví, kolik jsou ochotní dát za pozemek. Vše se financuje z vlastních zdrojů. Současná doba je drahá ve výstavbě, firmy jsou drahé a i vlastníci těch pozemků chtějí dost peněz, tudíž vstupní náklady jsou vysoké a byty jsou dražší.

3.6 Doposud nerealizované projekty a potřeby MČ

Je potřeba taktéž zmínit pár nerealizovaných projektů, o kterých jsem se dozvěděla v rámci rozhovorů. Souvisí s nimi problémy, jelikož si některé firmy přejí mít svůj projekt ve Zličíně i přes nesouhlas MČ Praha-Zličín. Městská část má jiné potřeby a developerský projekt, případně jakýkoliv jiný projekt, jim může způsobit větší potíže. Procesy schvalování a další záležitosti týkající se povolení projektu se tedy výrazně prodlužují a nemají jasný závěr, kterému subjektu nakonec dají volební orgány svůj souhlas.

Na základě prvního rozhovoru s paní starostkou a tajemnicí MČ Praha-Zličín bylo v této lokalitě pouze pár nerealizovaných projektů. Jedná se například o již zmíněné ČKD Dopravní systémy, jelikož nebyly dokončené vzhledem k nastupující průmyslové revoluci. Dále mezi tyto projekty patří Nábytek Walter a Čínský park, kdy záměrem bylo rozšířit již stávající park Na Prameništi. Realizace probíhala, když se Městské části Praha-Zličín podařilo získat pozemky, ale na centrálních pozemcích se to bohužel nepodařilo. Mezi problémový nerealizovaný projekt patří zvířecí krematorium vedle parku od firmy Benefit Development. V tomto případě se jedná opravdu o jediné místo ve Zličíně, kde se lidé scházejí, tudíž s tím Městská část nesouhlasila. Do zatím neschválených projektů spadá i veliký bytový komplex od Ekospolu, který je detailněji rozebraný již v předchozí kapitole, jelikož poslední fáze změny územního plánu ještě neproběhla.

Až dodnes Zličín dle paní starostky a tajemnice obsahuje pouze jednu základní školu pro první stupeň. Nyní se staví další škola, ale jelikož bude velikostně menší, tak paní starostka tvrdila, že si přejí stavět hned další školu. Mají totiž problém shánět volná místa v mateřské škole pro děti jejich občanů. Problém vidí například u postavení sídliště od developerů, kteří nemají povinnost doplnit jejich projekt žádnou občanskou vybaveností. Nyní už jsou i plánovací smlouvy, kdy MČ ve Zličíně souhlasí se změnou územního plánu, ale za podmínky, že developeri musí podepsat plánovací smlouvu, v rámci které jim přispějí například na výstavbu mateřské školy. Někteří developeri se pak začali hájit tím, že jsou vydírání. Dle paní tajemnice Magistrát hlavního města Praha tvrdí, že není zřizovatelem škol, ale paní starostka říkala, že bohužel oni jako MČ nemají finance na výstavbu školy. Je tedy jisté, že postavení dalších základních a mateřských škol patří i do budoucích plánů MČ

Praha-Zličín. Výstavbu školy by musel zaplatit jedině Magistrát hlavního města Prahy.

Rada hlavního města Prahy ale problém s nedostatkem škol ve Zličíně bohužel neřeší. Jak sama říká paní tajemnice: „Když se podíváte na programové prohlášení nové Rady hlavního města Prahy, tam o škole nenajdete vůbec nic. Mají tam dopravu. My budeme řešit dopravu pro střední Čechy, my se tady vylidníme a jim postavíme parkoviště, aby měli kde přeseďat.“ Posléze paní starostka doplňuje: „Oni řeší P+R parkoviště. Nejlepší by pro ně bylo, kdybychom jim celý Zličín zbourali, protože chtějí být u metra a nad tímto problémem vůbec nikdo neuvažuje. Zdá se nám to strašné. My víme, že lidi z těch středních Čech sem teda musí jezdit za prací. Na druhou stranu si myslíme, že by se střední Čechy měly teda na tom podílet. Když mně ti lidi ze středních Čech píšou, kdy už konečně něco udělám s tím, aby měli kde zaparkovat. Takže je to docela veselé. Samozřejmě chápeme, že je to důležitá věc, ale zase si myslíme, že pro naše obyvatele je řada věcí důležitějších. My se snažíme dělat, co je v našich silách.“

Paní starostka a tajemnice z MČ Praha-Zličín říkaly, že Městská část jako subjekt poskytuje granty pro spolky, hasiče, fotbalisty, dětské divadlo, mateřské centrum a myslivce. Ocenili by, kdyby Magistrát hlavního města Prahy koupil rybník, aby z něj bylo možné udělat biotop, který by navazoval na nové fitcentrum v oblasti rybníku Dolejšák. V poslední době mají problémy s firmou Vafo, která vyrábí jídlo pro psy a smrdí. Problém se netýká jenom Zličína, ale i dalších okolních částí Prahy směrem až na Ruzyňské letiště. V daném případě se jedná již Středočeský kraj a Zličín je jenom městská část a ne obec. Nemůžou tedy zmíněný pach vyřešit ve prospěch obyvatel. Magistrát hlavního města Prahy napsal různé námítky, ale problém se doteď nevyřešil, a proto MČ ve Zličíně má svého právníka a snaží se to řešit, jelikož obyvatelé si na pach neustále stěžují.

4 Diskuze

V této kapitole se zabývám nejdůležitějším souhrnem, který vychází z případové studie v rámci jednotlivých rozhovorů. Diskuze je rozdělena na 2 části. První část tvoří závěry, které vyplynuly z rozhovorů, což jsou zájmy respondentů, které shrnují způsob práce různých skupin stakeholderů s rozdílnými zájmy. Druhou část tvoří moje vlastní postřehy a názory. Je nutno zmínit, že bylo velmi těžké sehnat nejen informace o území, ale především zjistit problémy Zličína a vztahy mezi jednotlivými aktéry. Většinou mluvili dle jejich tvrzení o obecných problémech, kdy se nejednalo o nic závažného a přímo detailní informace mi neposkytli. Proto nelze z mého rozboru usoudit jednoznačný závěr situace ve Zličíně, a ani není mým cílem problémy Zličína vyřešit. Nicméně můžu z diskuze vyvodit, zda se dané území rozvíjí pozitivním směrem v různých oblastech, a jaký dopad mají jejich problémy do budoucnosti.

Z územního plánu jsem zjistila, že se měnil výrazným způsobem již před rokem 1989, kdy přibyla obytná sídla a ještě před vznikem metra ubývaly výrobní plochy, jelikož se počítalo s terminálem a depem metra. V roce 1999 opět přibyla obytná sídla a začaly se později stavět bytové komplexy. Strategický plán se týká socioekonomického rozvoje, tedy různých oblastí a MČ Praha-Zličín si ho tvoří sama. První Strategický plán rozvoje MČ Praha-Zličín byl vytvořený až v roce 2009. Aktualizoval se v roce 2012, kdy platnost byla pořád stejná, a to do roku 2015. Definoval 8 klíčových oblastí. Nebyl přímo směřovaný na soukromé pozemky a developery, ale na vybudování infrastruktury, parkování, školství. Nyní MČ nemá žádný schválený strategický plán a aktualizuje se Strategický plán rozvoje MČ Praha-Zličín pro roky 2017-2022.

S pohledem na situaci v 90. letech, s dokončením projektu výstavby metra se začaly pomalu objevovat první problémy, jelikož se zde díky výraznému zlepšení dopravních spojení začaly budovat velmi rozsáhlé prodejny sortimentů, tedy nákupní centra, a zmodernizovala se továrna ČKD, čímž se zvýšil přísun obyvatel mnohem více než v dřívější době. Z toho plynou taktéž zvýšené pracovní příležitosti pro lidi, ať už v továrně ČKD anebo v nákupních centrech. Samozřejmě sem mnoho lidí dojíždělo za prací nebo velkými nákupy, koupili si zde i byty. Nicméně se začaly prohlubovat problémy v dopravě a nedostatečných kapacitách ulic. Paní starostka i s paní tajemnicí tvrdily, že většina jejich problémů je zahrnuta především v oblasti dopravy i v rámci jiných projektů. Občanka Zličína i zástupkyně ředitelky

ZŠ a MŠ taktéž říkaly, že tento problém bude nadále velmi komplikovaný.

Lokalita ve Zličíně je pro developery zajímavá nejen skrze volné pozemky a dopravní dostupnost, ale také výhodnější cenou pozemku. Při porovnání zájmů developerů na základě rozhovorů se zástupci z těchto společností, i přesto, že mají stejný cíl, čímž je vytvořit zisk, jejich způsob budování projektů je odlišný. Central Group si vybírá volné pozemky, kde chtějí vytvořit rozlehlé rezidence, to je jejich hlavní záměr, tudíž návratnost investic rezidencí je po trochu delší době. Naopak YIT Stavo a Ekospol si vybírá již výhodné projekty, které jsou na trhu. YIT Stavo má zájem nejen ekonomický, ale i ekologický. Používají měkkou infrastrukturu v jejich projektu Koivu Zličín, vybrali si ho, jelikož se jedná o komornější projekt. Problém je ale mezi komunikací městských a magistrátních odborů. Nebyli schopni se mezi sebou domluvit, kdo převezme odpovědnost za starost např. o povrchové retence, protože s tím nebyli předchozí zkušeností, a tak starost připadla na občany. Ekologicky se snažil rozvíjet svůj projekt i Siemens, který v továrně provedl ekologickou lakovnu. Co se týče Ekospolu, ten se nyní zaměřuje na velmi rozsáhlé projekty, aby byly vysoce výdělečné. Ekospol se aktuálně snaží změnit pozemek areálu PHL ve Zličíně ze zvláštního území v územním plánu na obytné sídlo. V září 2019 by měla být poslední fáze schválení územního plánu. V návaznosti na developery, Portland Trust usiluje o rychlý zisk, tudíž projekt po dokončení zhodnotí a prodají za více peněz, než za kolik jej postavili. Navíc Portland Trust taktéž usiluje o změnu v územním plánu, jedná se o pozemek vedle Oregon House, kde se nyní nachází zelená plocha a chtějí ji změnit na plochu zastavitelnou.

Respondentky z MČ Praha-Zličín by chtěly ve Zličíně zlepšit občanskou vybavenost, především zvýšit počet mateřských a základních škol, dále multifunkční centrum, jelikož lidé ztrácí vztah mezi sebou a nekomunikují spolu, protože se neznají. Také by byly rády, kdyby se schválil Metropolitní plán, jelikož jsou s jeho návrhem spokojené a pravidelně komunikují v rámci něho s IPR Praha. Jediný problém mají respondentky z MČ Praha-Zličín s průmyslem ve Zličíně, jelikož si ho v jejich městské části nepřejí. Taktéž by tam nechtěly brownfieldy a na to byl i z části zaměřen dle respondentky jejich Strategický plán, ve kterém mají své socioekonomické zájmy.

Občanka Zličína by si přála vyřešit problémy s dopravou, především zvýšit počet parkovacích míst. Zástupkyně ředitelky ZŠ a MŠ

Zličín je nyní nadšená z plánovaného projektu od Central Group, ale ví, že kapacitně mají a budou mít pořád nedostatek škol. Předpokládá tedy, že tato výstavba bude pokračovat. Její zájem by byl přidat do Zličína jakýkoliv menší obchod, lékařskou ordinaci a další občanskou vybavenost včetně míst ke společnému setkávání dětí i dospělých. Názory zástupkyně ředitelky se v některých případech shodují s názory respondentek z MČ Praha-Zličín. Nicméně občanka Zličína i zástupkyně ředitelky tvrdí, že se snahou paní starostky změnit situaci jsou spokojené, jelikož ví, že to není jednoduché.

V rámci mých vlastních postřehů, stakeholdeři mají společný zájem, kterým je vytvářet smysluplné prostředí pro občany, ve kterém naleznou zejména veškeré sociálněekonomické, občanské a rezidenční vybavení. Při svých záměrech developeri, občané, ale i IPR komunikují především s MČ Praha-Zličín, a proto je velmi důležité najít vhodný kompromis mezi těmito aktéry při vyjednávacích procesech. Snížit dopravní zatížení by si přáli obzvláště aktéři, kteří se ve Zličíně denně pohybují, tudíž občané a respondentky z MČ. Proto se většina developerů snaží ke svým projektům realizovat doplnění infrastruktury či občanské vybavenosti. V tomto případě vidím velký spor mezi MČ ve Zličíně a Ekospolem, který nerespektuje požadavky MČ. Tento projekt je popsán níže. Problémy se tedy prolínají do vyjednávacích procesů, čímž je v tomto případě i změna územního plánu. Není jednoduché změnit plochu z územního plánu na jiné využití plochy, tudíž má územní plán významný vliv na vývoj území. Vzhledem k tomu, že první Strategický plán rozvoje MČ Praha-Zličín vznikl až v roce 2009, kdy se od té doby výrazné změny ve Zličíně neodehrály, jsem jeho vliv spíše nezaznamenala.

U rozhovorů přímo s aktéry z developerských společností Central Group, Portland Trust a YIT Stavo jsem měla pocit, že si přejí vycházet s MČ Praha-Zličín a mít dobré vztahy. I když by sami od sebe nejspíš nenavrhli výstavbu škol k bytovým komplexům, v rámci změn územního plánu a plánovacích smluv si myslím, že si navzájem snaží vycházet vstříc. Je to jediné pozitivum i pro budoucí obyvatele. Dále Central Group realizuje Park Zličín, což je další kladná záležitost. Dle názorů respondentů ale vidím vždy problémy ze začátku vyjednávání. Developerům jde o rozvoj území a zisk. V současnosti je výhoda, že už developer a Městská část podepíše plánovací smlouvy, ve které se developeri zavazují, že vyhoví požadavkům Městské části a postaví i občanskou vybavenost a navazující infrastrukturu. Všichni developeri ale nemají zájem danou smlouvu podepsat,

tudíž vznikají komunikační problémy hned na začátku vyjednávacího procesu. Developeři mají s obstaráváním požadavků MČ Praha-Zličín více starostí a musí investovat do projektu mnoho peněz. MČ Praha-Zličín bohužel nemá finance na výstavbu škol, a proto mají své požadavky. Co se týče společnosti Siemens a jeho vztahu s MČ, v tomto případě žádný konflikt nevznikl, přestože měli počáteční problémy a obchodní část se nenaplnila. Dle mého názoru jejich vztahy musely být velmi dobré.

Velkým problémem mezi developerem a MČ, který vidím ve Zličíně, je již zmíněný zatím neschválený projekt od Ekospolu na pozemku PHL Zličín. Na prvním rozhovoru s paní starostkou jsem si všimla, že se budou projektu od Ekospolu bránit. Navíc tvrdila, že je projekt neschválený. Naopak generální ředitel z Ekospolu mi vícekrát tvrdil, že projekt nepatří mezi neschválené. Dle jeho názoru neproběhla ještě poslední fáze procesu na změnu územního plánu a s největší pravděpodobností dopadne tato fáze pozitivně ve prospěch Ekospolu. Měla jsem u něj pocit, že nehledí na žádné požadavky MČ Praha-Zličín, jako je například výšková zástavba, a byl přesvědčený, že projekt schválený bude. Taktéž respondent z Ekospolu tvrdil, že jim vycházela velmi dobře studie proveditelnosti a pozemek splňuje jejich požadavky, a proto chtějí projekt realizovat za účelem ekonomického zisku.

Na prvním rozhovoru s MČ Praha-Zličín jsem měla pocit, že se veškeré problémy snaží vyřešit, ať už se týkají občanské vybavenosti, dopravy, realizovaných či nerealizovaných projektů. Paní starostka naznačila, že do budoucna se chtějí vyřešit především výstavbě mateřských a základních škol, což se zatím daří vzhledem k naplánovaným projektům. Městská část si tedy přeje rozvíjet jejich území a navyšovat počet obyvatel, ale za účelem socioekonomických zájmů, aby se občané sdružovali, scházeli. Na dalším osobním rozhovoru kvůli strategickým plánům jsem zjistila, že se první Strategický plán rozvoje MČ ve Zličíně začal tvořit kvůli enormnímu rozvoji bytové zástavby bez vybudování vazby na infrastrukturu, jedná se o parkování, silnice a dále především o občanskou vybavenost. Školství hraje v tomto dokumentu důležitou roli. Městská část si ve Zličíně nepřála ani brownfieldy. I když mi paní tajemnice říkala, že z prvního Strategického plánu z roku 2009-2015 (aktualizovaného v roce 2012) vše splnili, mám podezření, že se v období 2009-2015 ve Zličíně žádná významná změna neodehrála ani v návaznosti na územní plán. Nové projekty zde nevznikaly a pouze se dodělal bytový projekt Metropole Zličín.

Co se týká občanky Zličína a zástupkyně ředitelky ve škole Zličína, řekla bych, že se snaží participovat v rámci psaní svých zájmů na Městskou část, což evidentně pomáhá, jelikož s názory na potřeby MČ se paní starostka s tajemnicí i občankou Zličína a zástupkyní ředitelky ZŠ a MŠ ve Zličíně ve většině případů shodly. Navíc při rozhovoru občanka a zástupkyně ředitelky snahu zaměstnanců Městské části chválily. Nicméně občanka Zličína se dívá jen na své vlastní zájmy, že má veškerou vybavenost poblíž svého bydliště a nepřemýšlela nad zájmy celé městské části. Zástupkyně ředitelky ZŠ a MŠ ve Zličíně by si přála především zlepšit občanskou vybavenost. Nicméně nevěděla, jestli se některé problémy snažila Městská část řešit. Je tedy možné, že o některých diskutujících problémech neměla ponětí. Možnost participace občanů vidím i ve Strategickém plánu rozvoje pro MČ Praha-Zličín, jelikož se jedná o kolektivní dílo, na kterém se zčásti podílí veřejnost.

A jak tedy vypadá vývoj do budoucna dle mého názoru? V rámci vztahů mezi aktéry může být pozitivní spolupráce developerských společností Central Group, Portland Trust i YIT Stavo přímo s MČ Praha-Zličín, jelikož tito developeři zde plánují další projekty. Na druhou stranu situaci bohužel komplikují dlouhé povolovací procesy a taktéž přeplněné silniční komunikace, což perspektivnost městské čtvrtě snižuje. A v závislosti na výsledcích poslední fáze schválení změny územního plánu plánovaného komplexu od Ekospol můžeme dále polemizovat, jaké je směřování vývoje městské části, jelikož má dopad na další související oblasti. Potvrdila se slabá participace v rámci střeoevropské kultury, která je ve velké míře napojená na dokumenty a metodiky. Nicméně vzhledem k posouzení problémů městské části v rámci rozhovorů a doposud neschváleného strategického plánu ve Zličíně se domnívám, že MČ Praha-Zličín nemá správný nástroj, podle kterého by se řídili a neví, jak postupovat vyhovujícím způsobem. Dle mého názoru bych řekla, že pouze čekají, co se bude odehrávat, když nemají aktuální strategický plán již delší dobu.

5 Závěr

Hlavním cílem diplomové práce byla analýza ekonomických zájmů na rozvoj území ve Zličíně za posledních 30 let, ve kterých Městská část Praha-Zličín procházela dynamickým rozvojem. V analýze území jsem zjistila ekonomické zájmy, problémy a plány do budoucna od různých stakeholderů, kteří se podíleli na rozvoji území. Na základě informací z rozhovorů jsem posuzovala situaci a určila vliv či dopad na současný a budoucí vývoj území. Důležité výsledky z rozhovorů jsou rozebrány a zhodnoceny v diskuzi v rámci skupin stakeholderů.

Klíčové pro splnění daného cíle bylo získání informací, které posloužily pro případovou studii Zličína. Ve své práci jsem využila celkem 13 aktérů z různých oblastí, kdy s 9 respondenty proběhl osobní rozhovor a 4 respondenti mi poslali vyplněný dotazník. Diplomová práce je založena na hloubkových rozhovorech, díky kterým jsem zjistila zájmy a potřeby jednotlivých skupin stakeholderů. Dozvěděla jsem se, že Městská část Praha-Zličín by si přála zlepšit občanskou vybavenost a infrastrukturu. Chtějí více občanů, čemuž přispívá výstavba bytových komplexů, nicméně občané s tím mají problém, jelikož jim vyhovuje setrvalý stav. Názory občanky Zličína a zástupkyně ředitelky ZŠ a MŠ ve Zličíně v oblasti zlepšení infrastruktury a občanské vybavenosti korespondují s názory respondentek MČ Praha-Zličín. Jejich zájmy jsou velmi podobné v tomto směru. Developeři mají zájem budovat co největší komplexy kvůli ekonomickým ziskům, ale musí čelit problémům se změnou územního plánu anebo plánovacím smlouvám, ve které se zavazují k vytvoření občanské vybavenosti. Výrazným problémem jsou dlouhé časové horizonty, ve kterých se plánování realizuje. Změny, které se odehrávaly ve Zličíně za posledních 30 let, se shodovaly se změnami v územním plánu. Podařilo se mi získat strategické cíle v klíčových oblastech strategických plánů ve Zličíně, tudíž jsem mohla posoudit jejich rozdíly a zhodnotit, jestli měl vliv na vývoj území.

Přínosem práce je zpracování případové studie, která může být potencionálně využita pro navazující publikace ve vědním oboru městského, oblastního a dopravního plánování. Dalším přínosem je propojení územního a strategického plánu, které lze porovnat a posoudit jejich vliv na vývoj Zličína. Diplomová práce může posloužit komukoliv, kdo se bude do budoucna chtít zabývat rozvojem daného území a zjistit, co se ve Zličíně provádělo pozitivním nebo negativním směrem již v minulosti a co si občané přejí. Tato práce tedy dokáže

zvýšit povědomí o problémech Zličína, které se neřeší. Vzhledem k počtu respondentů bylo možné odhalit více problémů v každé cílové skupině.

Seznam použité literatury

1. **Aktuálně:** *IKEA* [online]. 2017 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.aktualne.cz/wiki/ekonomika/ikea-nabytek/r~i:wiki:1938/>
2. **BLAŽEK, Bohuslav.** *Venkov, města, média*. Praha: Sociologické nakl. (Slon), 1998. Studie Slon, sv. 16. ISBN 9788085850598.
3. **BOŘÍKOVÁ, Hana.** *Euro: Retail následují kanceláře* [online]. 2006 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.euro.cz/archiv/retail-nasleduji-kancelare-793836>
4. **BRONCOVÁ, Dagmar, ed.** *Kniha o Zličínu a Sobínu*. Praha: MILPO MEDIA, 2005. Knihy o Praze. ISBN 80-903481-5-7
5. **Central Group a.s.:** *METROPOLE Praha 5 - Zličín'* [online]. 2018, 6 s. [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.central-group.cz>
6. **Central Group a.s.:** *NOVINKY-AKTUALITY* [online]. 2019 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.central-group.cz/page.aspx?page=tz-10012019&jv=1>
7. **CONSULT, Rupprecht, Susanne BÖHLER-BAEDEKER a Miriam LINDENAU.** *Manuál projektu CH4ALLENGE pro monitorování a evaluaci: Posouzení dopadu opatření a vyhodnocení procesů plánování mobility*[online]. 2016 [cit. 2019-08-15].
8. **DOBRUCKÁ, Lucia.** *Strategic Development Plans of Cities: Context, Structure and Process*. Prague: Czech Technical University in Prague, 2018. ISBN 978-80-01-06491-7.
9. **DOBRUCKÁ, Lucia.** *Strategický plán jako nástroj komunikácie s developermi: Príklad dostupného bývania. Regionální rozvoj mezi teorií a praxí*, 4:4-12. Prague: Czech Technical University in Prague, 2018.
10. **E15:** *CENTRAL GROUP zahajuje výstavbu další etapy Metropole Zličín* [online]. [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/magazin/central-group-zahajuje-vystavbu-dalsi-etapy-metropole-zlicin-978522>
11. **FLYVBJERG, Bent.** *Bringing Power to Planning Research : One Researcher's Praxis Story*. *Journal of Planning Education and Research*. SAGE Publications, 2002. DOI: 10.1177/0739456X0202100401.
12. **FLYVBJERG, Bent.** *Making social science matter: why social inquiry fails and how it can succeed again*. New York: Cambridge University Press, 2001. ISBN 978-0-521-77268-6.

13. **Geoportal Praha:** *Mapa online* [online]. [cit. 2019-02-05]. Dostupné z: [http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online?service\[\]=365#.XFjFszC2nIV](http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online?service[]=365#.XFjFszC2nIV)
14. **Globus:** *Globus je prvním hypermarketem v ČR, který spouští web. TV'* [online]. 2011, 24 s. [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: [/www.globus.cz/o-globusu/pro-novinare/archiv-tiskovych-zprav/tiskova-zprava.html/139_138-globus-je-prvnim-hypermarketem-v-cr-ktery-spousti-web.-tv/6](http://www.globus.cz/o-globusu/pro-novinare/archiv-tiskovych-zprav/tiskova-zprava.html/139_138-globus-je-prvnim-hypermarketem-v-cr-ktery-spousti-web.-tv/6)
15. **Globus:** *Globus slaví 15 let* [online]. 2011 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.globus.cz/cs/download/15-let/Globus15%20let.pdf>
16. **Home Real Estate s.r.o.:** *Metropole Zličín* [online]. [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://homerealestate.cz/?project=projekt-praha-residence-metropole-zlicin>
17. **Challenge.** *Zapojení veřejnosti a stakeholderů* [online]. 2016 [cit. 2019-08-18]. Dostupné z: <http://www.sump-challenges.eu/>
18. **IKEA:** *Z IKEA Group se stává Ingka Group* [online]. 2018 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: https://www.ikea.com/ms/cs_CZ/this-is-ikea/the-ikea-concept/index.html
19. **IPR PRAHA:** *Strategie adaptace hl.m.Prahy na klimatickou změnu* [online]. 2018 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/adaptacnistrategie>
20. **JARMÍČ, Libor, ZÁHUMENSKÁ, Vendula.** *O územním plánování stručně a jasně aneb kdy a jak se efektivně zapojit.* Ekologický právní servis, 2010, 34s.
21. **KANCELÁŘE:** *Central Group přichází na trh s novým velkým rezidenčním projektem na Zličíně* [online]. 2019 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.kancelare.cz/novinky/central-group-prichazi-na-trh-s-novym-velkym-rezidencnim-projektem-na-zlicine>
22. **KLÁPŠŤOVÁ, Eva; KLÁPŠŤĚ, Petr.** *Public participation in response to some problems of regional planning in the Czech Republic.* Journal of Landscape Studies. 2010, roč. 3, č. 2-3, s. 105-113.°ISSN°1802-3649.
23. **KOUCKÝ, Roman.** *Územní plán hlavního města Prahy (Metropolitní plán).* Praha: IPR Praha, 2013.

24. **KUBÍKOVÁ, Petra.** *Městská část Praha - Zličín: Charakteristika Zličína* [online]. 2018 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.mczlicin.cz/index.php?menu=6&obsah=uzem>
25. **KUBÍKOVÁ, Petra.** *Městská část Praha - Zličín: Z historie* [online]. 2018 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.mczlicin.cz/z-historie/d-1001>
26. **LABOUNKOVÁ, V., PŮČEK, M., ROHREROVÁ, L. a kol.** *Metodická příručka pro zpracování strategickým rozvojových dokumentů mikroregionů. Ústav územního rozvoje, Brno, 1.vydání, 2009, 47s.*
27. **MOHEBBI, Mehri, MOHEBBI, Zahra.** *Simplest Way to Reach the Most Complicated Goal:"In the Urban Planning, Questions Are Our and Answers Are the Natives's"*. Journal of urban planning and development. 2010, s.154-161.
28. **MAIER, Karel.** *Udržitelný rozvoj území.* Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.
29. **Městská část Praha - Zličín.** *Strategický plán rozvoje Městské části Praha Zličín pro období 2012-2015*
30. **Městská část Praha - Zličín.** *Strategický plán rozvoje Městské části Praha Zličín pro období 2017-2022, neschválená verze*
31. **Nahlížení do katastru nemovitostí: Mapa online** [online]. [cit. 2019-02-05]. Dostupné z: <http://sgi-nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/print.aspx>
32. **NÁVRAT, Petr.** *Manuál participace* [online]. IPR Praha. Praha, 2016 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz/participativniplanovani>
33. **NĚMEC, Michal.** *Územní analýza aktuálních developerských projektů výstavby bytových domů v Praze.* Praha: IPR Praha, 2017-12. Dostupné z: <http://www.iprpraha.cz>
34. **Občanská společnost: Strategické plánování** [online]. 2008 [cit. 2019-08-18]. Dostupné z: <http://obcan.ecn.cz/index.shtml?w=u&x=1921880>
35. **PÁNEK, Jiří.** *Výběr metod participativního mapování.* Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci pro katedru geoinformatiky, 2015. Terra notitia. ISBN 978-80-244-4435-2.
36. **PERLÍN, Radim.** *Přednášky z předmětu Regionální rozvoj a regionální politika.* PŘF UK, Praha, 2011.

37. **PERLÍN, Radim.** Strategický plán mikroregionu. Kolinec: AgAkcent, 2002. ISBN 80-903093-0-5.
38. **Portál hlavního města Prahy:** Odbor územního rozvoje [online]. [cit. 2019-02-04]. Dostupné z: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/odbor_uzemniho_rozvoje/index.html
39. **Portland Trust s.r.o.: METROPOLE ZLICIN** [online]. [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <http://www.portlandtrust.cz/en/retail-project/8/metropole-zlicin>
40. **Portland Trust s.r.o.: OREGON HOUSE, Prague, Czech Republic** [online]. [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <http://www.portlandtrust.cz/en/office-project/15/oregon-house-prague-czech-republic>
41. **PRAGUE OFFICES: Oregon House, Praha 5 Zličín, Řevnická 4** [online]. 2006 [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <https://www.pragueoffices.com/properties/oregon-house-praha-5-zlicin-revnicka-4/>
42. **REIMER, Mario, Panagiotis GETIMIS a Hans Heinrich BLOTEVOGEL.** *Spatial planning systems and practices in Europe: a comparative perspective on continuity and changes.* New York, NY: Routledge, 2014. ISBN 978-0415727235.
43. **SCHOFFEL, Joachim.** *Participativne plánovanie na úrovni samospráv.* Bratislava: Road/Spectra centrum excelencie STU, 2014. ISBN 978-80-88999-48-5.
44. **ZipRealty:** *Charakteristika Zličína* [online]. [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <http://www.ziprealty.cz/ptags/zlicin/>
45. **ZipRealty:** *O projektu* [online]. [cit. 2019-07-30]. Dostupné z: <http://www.ziprealty.cz/property/koivu-zlicin/>
46. Zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Rozhovory a dotazníky

1. Dotazník od exprimátora Prahy, červen 2019
2. Dotazník od tajemnice Městské části Praha-Zličín, březen 2019
3. Dotazník od vedoucí Kanceláře změn územního plánu Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, duben 2019
4. Dotazník od vedoucího Kanceláře Metropolitního plánu, květen 2019
5. Osobní rozhovor s generálním ředitelem ze společnosti Ekospol a.s., květen 2019

6. Osobní rozhovor s investičním ředitelem ze společnosti Central Group a.s., duben 2019
7. Osobní rozhovor s jednatelem/finančním ředitelem ze společnosti Portland Trust s.r.o., březen 2019
8. Osobní rozhovor s novou tajemnicí úřadu a tajemnicí komise územního rozvoje a dopravy Městské části Praha - Zličín, červenec 2019
9. Osobní rozhovor s občankou Zličína, červenec 2019
10. Osobní rozhovor s projektovým manažerem z YIT Stavov s.r.o., červen 2019
11. Osobní rozhovor se senior engineerem z firmy Siemens s.r.o., březen 2019
12. Osobní rozhovor se starostkou a tajemnicí Městské části Praha - Zličín, listopad 2018
13. Osobní rozhovor se zástupkyní ředitelky Základní školy a Mateřské školy Zličín, červen 2019

Seznam obrázků

Obrázek 1 - Zličín v rámci Prahy	21
Obrázek 2 - Oblast Zličína	22
Obrázek 3 - Časová osa	24
Obrázek 4 - Územní plán 1986	26
Obrázek 5 - Fáze časové osy 1994-2000, Zdroj: Vlastní	27
Obrázek 6 - Územní plán 1994	27
Obrázek 7 - Klíčový projekt 1 - metro Zličín	28
Obrázek 8 - Klíčový projekt 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín ..	30
Obrázek 9 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus	32
Obrázek 10 - Fáze časové osy 2000-2009, Zdroj: Vlastní	34
Obrázek 11 - Územní plán 1999	34
Obrázek 12 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla	35
Obrázek 13 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla, 5 - obchodní centrum Metropole Zličín	40
Obrázek 14 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla, 5 - obchodní centrum Metropole Zličín, 6 - administrativní centrum Oregon House	43
Obrázek 15 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla, 5 - obchodní centrum Metropole Zličín, 6 - administrativní centrum Oregon House, 7 - bytový komplex Metropole Zličín	45
Obrázek 16 - Fáze časové osy 2009-2018, Zdroj: Vlastní	48
Obrázek 17 - Územní plán 2009	48
Obrázek 18 - Klíčové projekty 1 - metro Zličín, 2 - IKEA Zličín, 3 - hypermarket Globus, 4 - Siemens Kolejová vozidla, 5 - obchodní centrum Metropole Zličín, 6 - administrativní centrum Oregon House, 7 - bytový komplex Metropole Zličín, 8 - obytný komplex Koivu Zličín	51
Obrázek 19 - Aktuální územní plán 2019	56
Obrázek 20 - PHL Zličín, pozemek neschváleného projektu od Ekospol a.s.	63
Obrázek 21 - Nákres zamýšlené lávky	65
Obrázek 22 - „Nový Zličín“, plánovaný projekt od Central Group a.s.	66

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Srovnání pilířů prostorového plánování	13
--	----

Seznam příloh

Příloha 1 - Osobní rozhovor se starostkou a tajemnicí z Městské části Praha-Zličín (listopad 2018)	84
Příloha 2 - Dotazník od tajemnice z Městské části Praha-Zličín (březen 2019)	93
Příloha 3 - Osobní rozhovor s jednatelem/finančním ředitelem z Portland Trust s.r.o. (březen 2019)	94
Příloha 4 - Osobní rozhovor se senior engineerem ze Siemens s.r.o. (březen 2019)	97
Příloha 5 - Osobní rozhovor s investičním ředitelem z Central Group a.s. (duben 2019)	105
Příloha 6 - Dotazník s vedoucí z Kanceláře změn územního plánu IPR Praha (duben 2019)	110
Příloha 7 - Dotazník s vedoucím Kanceláře Metropolitního plánu Institutu plánování a rozvoje Praha (květen 2019)	113
Příloha 8 - Osobní rozhovor s generálním ředitelem Ekospol a.s. (květen 2019)	114
Příloha 9 - Dotazník od exprimátora hlavního města Prahy (červen 2019)	118
Příloha 10 - Osobní rozhovor s projektovým manažerem z YIT Stavov s.r.o. (červen 2019)	119
Příloha 11 - Osobní rozhovor se zástupkyní ředitelky ze Základní školy a Mateřské školy Zličín - občanka Sobína (červenec 2019)	125
Příloha 12 - Osobní rozhovor s tajemnicí úřadu a s tajemnicí komise územního rozvoje a dopravy MČ Praha-Zličín (červenec 2019) .	130
Příloha 13 - Osobní rozhovor s občankou Zličína	134

Přílohy

Příloha 1 – Osobní rozhovor se starostkou a tajemnicí z Městské části Praha-Zličín (listopad 2018)

Jaký vidíte přínos pro Zličín ve vytvoření Metropole Zličín (obchodní centrum), IKEI, SIKA a dalších větších projektů?

Tajemnice: „Když jsme dříve měly staré územní plány, kde v tomto místě byla plánovaná mlékárna místo Metropole a tady se nacházelo ČKD Dopravní systémy, takový černý průmysl, docela věřím tomu, že po 90.letech, když přišli Němci s myšlenkou, že tady udělají moderní obchodní nákupní centrum, všichni jásali. Tenkrát se projednávalo před Metropolí Zličín nákupní centrum, které se jmenovalo Nábytek-Walter, založeno východními Němci. A v tomto pokračují ve Sconto Nábytku u Jeremiášovy ulice. Udělali EIA a skončili, přinesli plány. Do takového velkého projektu se nepustili a Metropolí postavili Portland Trust stejně jako další projekt Business park.“

Starostka: „Portland Trust se pak toho projektu rychle zbavili, ale nevěděli jsme proč. V současné době už vlastní Metropolí další majitel, Unibail-Rodamco, které má 51% podíl. Jsou Francouzi a celé to budou přestavovat.“

Tajemnice: „Na portálu ceny a rozšíření mají zveřejněnou EIA.“

Starostka: „Chtějí z toho udělat nákupní centrum, jaké je teď na Chodově, jedná se o stejného vlastníka.“

Tajemnice: „Nákupní centra ve Zličíně rostla za sebou. Jako první vzniklo Tesco, vlastně jsme na to neměli vůbec připravenou dopravní infrastrukturu. Ty silnice tady byly bez chodníků, s příkopy, takže najednou otevřeli nákupní centrum a v ulici Na Radosti stála dlouhá kolona aut před Vánoce, kdy se to otvíralo.“

Starostka: „Takže by se dalo říct, že na jedné straně je přínosem to, že se ze Zličína nemusíte nikam hnout a nakoupíte vše, co potřebujete, ale na druhou stranu se objevily obrovské komplikace v dopravě.“

Tajemnice: „Pak nám tady nabízeli, že nákupní centrum zaměstná lidi, jak zde byla nezaměstnanost. Jednalo se o pracovní místa jako prodavačky, personál, obsluha, doplňování regálů, v podstatě nabídka na méně kvalifikovanou práci. Dnes se tam lidi naučili trávit volný

čas, víkendy, večery, ale po 18. hodině tam není kde zaparkovat. Děti tráví volný čas v Ikei, v tom domečku s barevnými balónkami. Nachází se tam kina, herna, kasino. Lékárna je otevřena stále, takže má jistý přínos pro naše lidi."

Starostka: „I starší lidé nakoupí vše, aniž by museli odtud dojíždět do středu města."

Tajemnice: „Ale spousta starších lidí dojíždí do Řep do Penny Marketu, který je menší, protože už se tady nechtějí pohybovat v takovém množství obchodů."

Starostka: „Mladší lidi přijedou autem, naloží auto jednou za týden a starší lidi jedou autobusem."

Tajemnice: „Jinak jsme tady měli spoustu malých obchůdků a pak teda ta nákupní centra. Máme zde i jednu večerku a drogerii, švadlenu."

Starostka: „Švadlena má ve svém domě drogerii, takže neplatí nájem."

Jaké jste museli řešit problémy v rámci těchto projektů?

Starostka: „Především tu dopravu. Samotné provozovny a objekty by nám nevadily, ale ta doprava je katastrofální."

Tajemnice: „Začíná to v srpnu před začátkem školního roku, kdy jsou ve Zličíně kolony aut, předvánoční akce a pátky."

Starostka: „To je katastrofa, vede tam totiž jen jedna páteřní komunikace přes Zličín."

Tajemnice: „Ulice Řevnická je nedostatečná a ulice Na radosti také. V Praze 13 to nemá kam vést, protože tam byla napojena Ikea na Rozvadovskou spojku, takže to přináší ty dopravní problémy."

Jaký byl záměr před vytvořením těchto staveb?

Tajemnice: „To tady bylo ve starých územních plánech. Zličín vzhledem k tomu, že byl na západě Prahy, měl sloužit k plánování průmyslových areálů. Byly zde ČKD Dopravní systémy, tento projekt se vlastně nedokončil, protože přišla sametová revoluce, takže byly postaveny jen dvě haly. V projektu byla i třetí hala, která je nedostavěna. Pak jsou tam taková torza, když pojedete ulicí Na Radosti, tak to uvidíte, jsou to opravdu nedostavěné budovy, betonové skelety bez oken, takže dodnes nevyřešené, přitom významné území."

Starostka: „Je to smutné. Zbouralo se tam kvůli tomu spousta rodinných domů a zůstaly tam teď takové katastrofy, u kterých se nikdo nemá vůli k tomu, aby je zboural.“

Tajemnice: „Dnes je tam významné území, které je u stanice metra Zličín, nicméně dopravní řešení je problém, protože kapacita ulice Na Radosti je omezená, tudíž se tam nedostanou skrz zmíněnou cestu. Všichni to řeší, protože samozřejmě zájemců o území je mnoho.“

Starostka: „Po Sametové revoluci byl velkolepý průmyslový plán městského výboru Komunistické strany Československa. Fakt je, že díky tomu je tady metro, protože se předpokládalo, že tam budou zaměstnány tisíce lidí, kteří se sem budou potřebovat dopravit.“

Tajemnice: „Od ČKD Dopravních systémů v likvidaci to koupila německá firma Siemens, což je velice seriózní partner pro Městskou část. My máme pod nimi obecní cesty, takže oni je měli v nájmu a chovali se velice vstřícně. Zeptali se, co za to chceme, my jsme si řekli o peníze a oni zaplatili, což bylo pro nás výhodné. Asi to pro ně byla samozřejmost, že to tak má být. Pak teda továrnu koupila od nich Pražská správa nemovitostí, jen spravuje stavby, ale ještě žádné nerealizuje. Ty jsou v katastru zřejmě dodnes, pokud tam nedošlo k nějaké změně.“

Starostka: „Oni to taky chtějí prodat, ale my už jsme zažili asi čtyři různé subjekty, kteří přišli a vypravovali nám, že už jsou téměř hotoví a mají všechno podepsané. Za dva měsíce ale přišel někdo jiný, takže prodat to chtějí, ale v katastru zřejmě nikdo jiný ještě není napsaný.“

Tajemnice: „Takže to je největší průmyslový areál, který tady byl a je. Pak je tady areál Technocom z bývalého Technocomu, dnes se to jmenuje areál PHL. A Ekospol má zájem tam provést změnu územního plánu a postavit tak bytový komplex.“

Starostka: „Ale Městská část se tomu brání, protože původně to měl vlastník, který se jmenoval CIMEX a ten měl takový velmi přívětivý uživatelský nápad, jak to zastavět, což se MČ líbilo. Byla jsem celkem spokojená, takže byl podaný návrh na změnu územního plánu, jenomže z nějakých důvodů to CIMEX prodal a koupil to od něj ten Ekospol, který bez vědomí Městské části zcela změnil studii. Umístil tam domy nebo bytové objekty, které měly 17-20 pater doprostřed zástavby rodinných domů, takže něco strašného, žádná zeleň,

žádná školka, škola, bez jakékoliv občanské vybavenosti. Předpokládali, že 5 500 lidí pustí jediný výjezd na malý kruhový objezd v ulici Na Radosti. Vzápětí se Městská část vyjádřila, že to bylo o 100% víc, než počítal CIMEX, který počítal zhruba kolem 2 500 lidí. Městská část se proti tomu postavila, že s tím nesouhlasí a na Magistrátu se to pořád projednávalo. Víceméně to vypadalo, že budou souhlasit s Ekospolem, aby se projekt udělal tímto způsobem, takže Městská část nakonec přistoupila k tomu, že vzala svůj návrh na změnu územního plánu zpět, protože ono ještě v konečné fázi tu změnu územního plánu Zastupitelstvo neprojednalo. Od té doby se s tím nic nestalo, to už je možná 2 roky. Magistrát nerozhodl. Teď čekáme na nový návrh, jak se k tomu postaví. Ale tím způsobem, jak to chce Ekospol, tomu se teda budeme bránit, protože to se nám zdá jako zvěrstvo."

Tajemnice: „Pořád jsme u těch komunikací, ale ti lidé, pokud tady mají žít, tak to je totéž, jako v obytném souboru Metropole. Oni mají všichni potřebu dostat se ráno do práce autem.“

Starostka: „A tvrdit, že budou chodit přes lávku na konečnou zastávku tramvaje pěšky, to je v 21. století nesmysl a ještě, jak ukazuje paní tajemnice tady (obrázek 21), kdyby se zde něco stalo, tak lidé už neutečou nikam.“

Tajemnice: „Protože tady je železnice. Všechny ty komunikace patří právě naší MČ a jsou jednosměrné.“

Starostka: „Tam není kam. V ulici Na Radosti už nepojede nikdy nic.“

Tajemnice: „U nás ten rozvoj skutečně začíná a končí tou dopravou.“

Starostka: „Jenže nejhorší věc je, že situace se nedá moc zlepšit, protože třeba ulice Na Radosti je dvouproudá a nedá se rozšířit, protože není kam na obou stranách. Ulice Hrozenkovská, která je druhá, páteřní, vede směrem na Sobín a je dvouproudá a nedá se rozšířit, protože je to po obou dvou stranách zastavěné.“

Pamatujete si některé projekty ve Zličíně, které se nerealizovaly a proč?

Starostka: „ČKD Dopravní systémy bylo nedokončeno kvůli průmyslové revoluci a Nábytek Walter se nepostavil. Nic dalšího tady nebylo.“

Máte v plánu ve Zličíně uskutečnit v blízké době nějaké investice a jaké budou jeho zdroje financování?

Starostka: „Základní škola a mateřské školy. Vždyť my do dnešního dne nemáme žádnou mateřskou školu. Máme tolik obyvatel a nachází se zde pouze jedna základní škola pro 1.-5. ročník a ta byla vytvořena ještě z mateřské školy. Rozdělena asi po 22 dětech ve třídě a na ten počet obyvatel je to směšné, takže teď se začala stavět základní škola, kterou tady staví Magistrát, ale to bude malá škola. Takže bychom potřebovali hned, než ji dostaví, aby začali stavět novou školu. Tady se totiž předpokládá, jak zde byl Siemens, že to bude taky obytná plocha, ale pro 11 000 lidí, takže to bude veliký projekt. To je další škola. Když někdo napíše do zákona, že tříleté děti mají právo být v mateřské škole, tak by nám někdo měl říct, kam je do té školky máme dát, protože my jsme letos zoufale sháněli mateřské školy až na Praze 2. My máme povinnost najít našim dětem mateřskou školu. Tak jsme ji našli v Opletalově ulici. Naštěstí někteří rodiče pracovali na Národní třídě, takže uvítali, že to dítě tam vezmou do té školy. Ale za normální situace mi řekněte, kde ji máme najít. My máme mateřskou školu pouze jednu, která má dva objekty. V Praze 13, která má obyvatel samozřejmě víc, těch školek mají 35.“

Tajemnice: „To bylo tenkrát v době, když se stavělo sídliště. Teď se postaví sídliště od developerů a ti nemají povinnost postavit žádnou občanskou vybavenost.“

Starostka: „Teď už se to trochu bere na ty plánovací smlouvy. My dáme souhlas třeba k tomu, že se zde udělá změna územního plánu, dokud vy s námi nepodepíšete plánovací smlouvu a že nám přispějete například na výstavbu mateřské školy. Taky se ale stalo, že někteří developeri se začali hájit tím, že jsou vydírání. Takže ono je to hrozně těžké.“

Tajemnice: „Je to trochu problém v Praze, protože město říká, že není zřizovatelem škol. To jsou městské části a ty na to, aby postavili školu, nemají.“

Starostka: „Kdyby to nezaplatil Magistrát, tak na to v životě nemáme peníze, protože 300 miliónů na výstavbu školy prostě není.“

Tajemnice: „Takže máme v plánu školy. Dále ve Zličíně máme kina, kulturní stánek, Zličínskou knihovnu, ale zrovna bych si i dokázala

představit, že bychom potřebovali nějaký sál, multifunkční centrum, kde by se mohly pořádat plesy nebo něco, kde by se ti lidé scházeli." Starostka: „Vlastně sem chodí přespat. A ztrácí jakýkoliv vztah k té městské části. Oproti těm starousedlíkům, tady vidíme, když se sejdou třeba senioři, tak všichni spolu chodili ještě do první třídy nebo alespoň do páté třídy a znají se, kdežto ti mladí se neznají vůbec a neznají se ani ty jejich děti, protože každý chodí do jiné školy. A když nebudou mít školu a centra, kde by se scházeli, tak se to nikdy nenaučí, což nás mrzí. Já myslím, že je to nemoc celé Prahy, školy jsou akorát někde v centru, kde zase lidi nebydlí a na okrajích Prahy, kde by to bylo potřeba, tak tam bohužel nejsou.“

Tajemnice: „Když se podíváte na programové prohlášení nové Rady hlavního města Prahy, tam o škole nenajdete vůbec nic. Mají tam dopravu. My budeme řešit dopravu pro střední Čechy, my se tady vylidníme a jim postavíme parkoviště, aby měli kde přeseďat.“

Starostka: „Oni řeší P+R parkoviště. Nejlepší by pro ně bylo, kdybychom jim celý Zličín zbourali, protože chtějí být u metra a nad tímto problémem vůbec nikdo neuvažuje. Zdá se nám to strašné. My víme, že lidi z těch středních Čech sem teda musí jezdit za prací. Na druhou stranu si myslíme, že by se střední Čechy měly teda na tom podílet. Když mně ti lidi ze středních Čech píšou, kdy už konečně něco udělám s tím, aby měli kde zaparkovat. Takže je to docela veselé. Samozřejmě chápeme, že je to důležitá věc, ale zase si myslíme, že pro naše obyvatele je řada věcí důležitějších. My se snažíme dělat, co je v našich silách.“

Jak vidíte rozvoj pro obyvatele Zličína v oblasti kultury, volnočasových aktivit a různých zájmových činností?

Tajemnice: „My jsme malá městská část, ale máme tady spolky, takže ty podporujeme, dále máme hasiče, fotbalisty, dětské divadlo, mateřské centrum a myslivce.“

Starostka: „Poskytujeme granty. Ty podporujeme v grantovém řízení, které každoročně vypisujeme. A dostávají od nás každý rok nějaké peníze na svou činnost.“

Tajemnice: „Jinak najdete na našich webových stránkách i ty, kterým poskytujeme poměrně dost peněz, tam je přes půl miliónu ročně.“

Starostka: „Máme vlastně nové fitcentrum v oblasti rybníku Dolejšák, občaní to docela uvítali, že to tam je. Rádi bychom, kdyby nám Magistrát koupil ten rybník, protože kupují zase vodní toky. Takže bychom byli rádi, kdyby rybník vykoupili, abychom zase od nich získali nějaké peníze a udělal se z toho biotop, který by navazoval na to fitcentrum.“

Tajemnice: „Jinak samozřejmě to množství těch lidí, kteří tady bydlí v těch bytech, potřebují trochu odpočívat. My tady máme jediný park, a to je ten park Na Prameništi, protože je tam teda historický zdroj bývalého vodovodu.“

Starostka: „Vidíte, to je vlastně nerealizovaná stavba, ten Čínský park.“

Tajemnice: „Záměr je celé tohle území kolem parku Na Prameništi realizovat, ale realizované je pouze jen tady na té zelené části. Ještě je to i kousek dál, jak se nám podařilo získat pozemky, ale na těch centrálních pozemcích se to nepodařilo.“

Starostka: „Vedle vykoupila pozemky firma Benefit Development, trochu se k tomu dostali zvláštním způsobem v době, kdy to vykupovali od restituentů, kterým navykládali, že se postaví park a bude na jejich věčnou památku. Později tato firma, když to od nich vykoupila, tak se rozhodla, že to celé zastaví, s čímž my nesouhlasíme, protože to je opravdu jediné místo, kde se setkávají lidi a naučili se tam chodit. Pořádá se zde třeba jarmark nebo letní slavnost. Když už nevěděli, co jiného by zde provedli, tak si vymysleli, že tam postaví zvířecí krematorium. To je zaplat' pánbůh jedna nerealizovaná stavba. My máme takový pocit, že čekají od voleb do voleb, jestli se to tady nezmění. Myslíme si, že tu myšlenku pořád ještě úplně neopustili.“

Tajemnice: „Podívejte se na to, když je tady dnes takhle vytvořená zástavba, tak si představte tady mít ještě spalovnu.“

Starostka: „3 spalovací pece, 25 m vysoký komín, 9 tun spalovat denně u parku. A to ještě chtěli (pozn. firma Benefit Development) využívat ten náš park, protože měli koupené pozemky i tady u parku nahoře i dole a předpokládali, že tady budou mít nějakou restauraci, takže skutečně hosti budou přecházet přes ten park a dokonce asi 60 metrů od našeho dětského hřiště nám chtěli udělat rozptylovou loučku. Máme to vyvěšené na našich webových stránkách.“

„V poslední době nás strašně trápí firma Vafo, což je firma v Drážďanech, která vyrábí jídlo pro psy a hodně smrdí. Ze začátku to trápilo jenom nás a zasahovalo trochu i Prahu 13, ale dnes to opravdu přesahuje pomalu do poloviny Prahy. Je to na Ruzyňském letišti, v Košířích, zřejmě ještě zavedli další linku, takže my teda s nimi nepřetržitě bojujeme. Problém je ale v tom, že to je Středočeský kraj a my nejsme obec, to je hlavní město Praha, my jsme jenom městská část. Takže oni samozřejmě chtějí diskutovat jenom s Prahou. Praha sice napsala námítky proti tomu, ale ono zase na Mariánském náměstí to až tak moc nesmrdí. Takže s těmi opravdu válčíme. Vysvětlujte potom lidem, že je potřeba postavit tady P+R parkoviště, aby měli lidi ze středních Čech kde parkovat, když oni vám řeknou, že se ráno probudí s pocitem, jako kdyby měli hlavu strčenou do pytle s jídlem pro psy, a je jim špatně. Až z toho lidi nemohli otvírat okna a zvraceli. Dětem je z toho taky špatně a ještě je otázka, co to udělá za pár let. Jaký vliv to bude mít na ty lidi. No a je to čím dál tím horší. Je to už i v Praze 13, Britská čtvrt' je zasažena. Bohužel teda moji kolegové z okolních městských částí se k tomu staví tak, že se nedá nic dělat.“

Tajemnice: „Oni říkají, že to není v jejich kompetenci. Ono to taky není v jejich kompetenci. My na to taky máme právníka a řešíme to.“

Starostka: „A pak se všichni občané obrací na nás, abychom něco udělali s tím smradem. Ale už to vypuklo tak, že se domnívají, že je to naše, protože to vlastně řešíme.“

Tajemnice: „A samozřejmě v našich nákupních centrech taky. A všichni říkají, vy byste s tím něco mohli udělat, ale sami nic neudělají.“

Starostka: „Ani nás dvakrát nepodporujou. Všichni čekají, co se stane.“

Jak vidíte rozvoj Zličína do budoucna?

Tajemnice: „Do budoucna očekáváme, že bude schválen Metropolitní plán hlavního města Prahy. Metropolitní plán tak, jak je navržený, se nám docela líbí.“

Starostka: „My jsme měli akorát připomínky k tomu, že nechceme tady ten průmysl.“

Tajemnice: „Oni nám tady nechávají průmysl, protože si myslí, že v Praze někde ten průmysl být musí a my tedy nevíme, proč by

měl být zrovna ve Zličíně. A jinak ta zástavba tak, jak je zde navržena výškově, je už dnes naštěstí omezena tím budoucím provozem letiště, takže už si to tady hlídají, aby nové budovy nebyly vyšší. Metropole je vysoká. Dnes už ty budovy tak vysoké nedovolí. Jsou povolena maximálně 4 podlaží a 1 ustupující podlaží."

Starostka: „Rádi bychom, aby tady bylo multifunkční centrum, dostatek škol, mateřských škol a sportovního vyžití, proto se snažíme dělat, co je možné. Snažíme se z nich vyrazit jakoukoliv formu, abychom to mohli určitým způsobem trochu vylepšit.“

Tajemnice: „A kvalitní životní prostředí, aby se lidem tady žilo dobře. Pořád mluvíme o tom Zličíně, ale k nám tedy patří i ten Sobín. To je naše součást městské části. Je to takové klidové.“

Starostka: „V Sobínu se nachází taky rybník. Je to kouzelné místo, jsou tam rodinné domy a opravdu spousta zeleně.“

Tajemnice: „Nakonec pěšky se dostanou do Hostivic k pražským rybníkům. Je to moc pěkné. Hostivice patří už do Středočeského kraje.“

Jak hodnotíte Zličín ve srovnání s ostatními okrajovými částmi Prahy?

Starostka: „Já si myslím, že tyhle problémy mají úplně všichni.“

Tajemnice: „Jak s dopravou, tak i se školou, se vším. Okrajové městské části určitě, to jsou stejné problémy tady i na druhé straně.“

Starostka: „To si myslím, že jsme na tom téměř všichni stejně. Každý máme samozřejmě něčeho více a něčeho méně. Oni třeba nemají nákupní centra, takže aspoň tady lidi nakoupí. Mně spíše vadí, že velké městské části, které mají docela dost finančních prostředků, protože dostávají finanční prostředky na občana, že oni od toho Magistrátu dostávají dost peněz. Navíc teda měli velkou bytovou výstavbu, která není využívána. Uvidíme, jak to bude, třeba se situace zlepší. Zprivatizovali bytovou výstavbu, takže mají hodně velké částky na svých kontech, a přesto ještě od Magistrátu. Když požádají o výstavbu mateřské školy, tak na to peníze dostanou. My tam chodíme a vždy, když se nám podaří z nich získat nějaký milion, tak jsme nadšením bez sebe.“

Tajemnice: „Městské části, to jsou ty části Prahy 1-22.“

Starostka: „Praha má 57 městských částí, těch velkých je 22 a ty jsou označené čísly 1-22 a pak je 35 malých městských částí,

kteřé jsou nazvané Praha-Zličín, Praha-Dubeč, Řeporyje atd., nemají čísla."

Tajemnice: „A ty s tím názvem si teda spravují území, v každém je starosta, takže Praha má 57 starostů a 1 primátora. Starosta si spravuje to svoje území. Praha 17 má tady Řepy, Praha 13 má Stodůlky, ohradu, ale mají tam ty pověřené úřady, které vykonávají pro dané území ještě výkon státní správy, například živnostenský odbor, sociální odbor, stavební úřad. Pro nás to dělá Praha 17, to my nemáme. Ale je to o tom, že starostka Prahy 17 nesmí zasahovat do našeho území, do samosprávy, protože nám tady území spravuje naše Rada, je to jen ten výkon státní správy. A tohle rozdělení je dáno statutem hlavního města Prahy.“

Starostka: „Když někdo potřebuje stavební povolení, musí na stavební úřad. Tímto způsobem to mají všechny malé městské části, ty patří do nějaké části. U nás se můžou dělat podávání, ale musíme se dohodnout s Prahou 17, že přijde od nich matrikářka a kdy oni budou mít čas. Všechno je to docela komplikované.“

Příloha 2 - Dotazník od tajemnice z Městské části Praha-Zličín (březen 2019)

Když se vrátíme zpět do 90.let minulého století, dokážete říct, jestli tu byly nějaké jiné problémy než s dopravou, které se dosud nevyřešily, případně ovlivnily budoucí výstavbu?

Tajemnice: „V roce 1994 byla dokončena stavba metra s konečnou stanicí Zličín. V té době zde přestaly fungovat průmyslové areály - např. ČKD Dopravní systémy, Stavební stroje Zličín, Košířské strojírny. V té době se začala připravovat realizace obchodních areálů u metra. S dopravou začaly být problémy až po zprovoznění nákupních center. Nevyřešená, a to do dnešní doby, je výstavba základny školy.“

Jaká byla ve Zličíně nezaměstnanost v období, když se stavěla nákupní centra? Chtěli tam lidi opravdu pracovat, aby nemuseli dojíždět?

Tajemnice: „Údaje o nezaměstnanosti nemáme k dispozici, snad Český statistický úřad. Samozřejmě, že v obchodních centrech naši občané pracovali, ale nabídka práce byla spíš pro nekvalifikované.“

Máte nějaké problémy se složkami státní správy, když se v některých názorech neshodnete nebo při řešení stavebních povolení?

Tajemnice: „*Nemáme.*“

Jaké máte jiné partnery než Siemens pro Vaši městskou část? A co od nich požadujete, máte s nimi dobré vztahy?

Tajemnice: „*Partnery máme na konkrétní akce, např. dětský den.*“

Můžete zasahovat do vytváření Metropolitního plánu nebo si ho navrhují dle sebe?

Tajemnice: „*Samozřejmě, městské části se k Metropolitnímu plánu vyjadřují.*“

Které události na časové ose (obrázek 3) byste zvolili jako přelomové ve vztahu k dnešnímu stavu Zličína?

Tajemnice: „*Rok 1974 - Zličín se stává součástí Prahy, rok 1989 - sametová revoluce, rok 1994 - rozšíření trati metra B.*“

Příloha 3 - Osobní rozhovor s jednatelem/finančním ředitelem z Portland Trust s.r.o. (březen 2019)

Jaké bylo zadání na vytvoření Metropole Zličín a Oregon House?

Jednatel: „*Zadání bylo vytvořit komerčně fungující investici. V případě Metropole Zličín to bylo velké nákupní středisko, které jsme dělali ve dvou fázích a myslím, že v roce 2002 a 2004 se končily ty fáze. Oregon House je administrativní budova, která se dokončila v roce 2006, takže záměr byl vytvořit zisk, development.*“

Vy jste to potom prodali, že?

Jednatel: „*My jsme prodali Metropolí Zličín v roce 2004 a Oregon House jsme prodali v roce 2006.*“

Bylo to kvůli penězům, chtěli jste stavět pak jiný projekt?

Jednatel: „*Přesně tak. My jsme krátkodobí investoři, kteří to postaví, zhodnotí a pak prodají za více, než za kolik jsme to postavili. Poté nastupuje dlouhodobý investor, který projekt udržuje vlastní. De facto ti vlastníci Metropole Zličín udržují ten tok*

peněz až dodnes. Chtěli jsme to tedy prodat za víc, než za kolik jsme to postavili."

Proč jste si vybrali zrovna tuto lokalitu a tento pozemek?

Jednatel: „Jedná se teda o více pozemků, ale vybrali jsme si tuto lokalitu, protože byla a je v Praze, hlavním městě Evropské unie a přímo konkrétně lokalitu, protože je na metru. Máme tam zastávku metra, což je kdekoliv v těchto městech jako pozemky na metru velmi žádané. Je tam dobrá infrastruktura, metro, dálnice D5, je to kousek od Letiště, takže ta lokalita splňovala ty požadavky.“

Jaké se objevily problémy u těchto projektů, například při vztazích s MČ Praha-Zličín nebo dalšího vyjednávání?

Jednatel: „Objevily se problémy jenom běžného typu s povolováním, nic neobvyklého, takže ve vztazích s Městskou částí jsme v rámci vyjednávání byli požádáni o vybudování infrastruktury okolí tak, abychom vlastně celou lokalitu určitým způsobem zlepšili. Ale byly to naprosto standardní problémy, nic zvláštního.“

Přijde mi, že ta infrastruktura je tam teď čím dál horší.

Jednatel: „Ano, samozřejmě, protože my, když jsme to stavěli, tak to byly první 2 projekty.“

A jaktože se tam stavěly dříve administrativní budovy než bytové?

Jednatel: „Kvůli metru. Samozřejmě poté, co ho vybudovali, se to začalo rozbíhat, takže proto ve Zličíně nebylo sídliště. A v té lokalitě začala stavět i IKEA, všichni.“

Co všechno jste museli v rámci těchto problémů změnit?

Jednatel: „V rámci povolení jsme zřejmě museli upravit výšku těch budov, plochu, objemy atd., aby byly v souladu s územním plánem a územním rozhodnutím, ale opět se nejednalo o nic výjimečného.“

S penězi nebyl problém u projektů?

Jednatel: „My jsme ty projekty rozdělili na fáze. To znamená, že vždy jsme počkali, až jsme si byli jistí, že první fázi dokončíme

a naplníme, tak jsme potom pokračovali druhou fází. Dokonce tam jsou teď prostory pro třetí fázi, kterou už jsme nestavěli a jen jsme to prodali s tím, že nový majitel třetí fázi bude provádět. Dělali jsme to konzervativně, abychom měli peníze. Neudělali jsme to spekulativně. Ty projekty můžeš udělat spekulativně, kdy si najdeš pozemek, postavíš tam budovu a čekáš, než ti tam přijde nájemce. My naopak najdeme pozemek, vyprojektujeme budovu a už oslovujeme potenciálního nájemce, aby byla do nějakého procenta zaplněná předtím, než ji začneme stavět, a tím se odstraní jedna část rizika."

Byly v plánu v rámci Zličína nějaké veřejně prospěšné stavby, které byly nebo nebyly zrealizovány a proč?

Jednatel: „V rámci dalších projektů jsme zlepšovali infrastrukturu tím, že jsme rozšiřovali cestu, postavili jsme křižovatku, byly tam s tím vyvolané náklady a ty jsme teda realizovali. Takže naopak nevím o tom, že bychom něco nerealizovali. Vždy to funguje tak, že v rámci územního řízení město nebo městská část si nadiktuje, jak by to mělo vypadat esteticky, objemově, jakým způsobem by to mělo být postavené a jaká by v daném místě měla být infrastruktura kolem a snaží se do toho projektu investovat.“

Takže vy děláte projekt až podle toho, co chce daná městská část?

Jednatel: „My, když stavíme, víme, že ta budova bude provedena určitým způsobem. Dále víme, že potřebuje 700 parkovacích míst, ale město si řekne, že tam mají křižovatku, která je nedostačující. To znamená, že chce, abychom křižovatku rozšířili. To by žádný investor asi neudělal jen tak z vlastní vůle. Pokud je ale k tomu městskou částí dotlačen, tak ji rozšíří. Je to tedy vyvolaný náklad k projektu.“

Máte teď v plánu nějakou realizaci ve Zličíně?

Jednatel: „Na pozemku, kde byl Oregon House, máme ještě jeden pozemek. Hned se ten pozemek rozděluje na dva, kde by se měla vybudovat druhá fáze Oregon House. Zmíněná druhá fáze je v současnosti v územním plánu vedena jako zelená plocha a my se ji snažíme změnit v územním plánu na plochu zastavitelnou a potom bychom tam chtěli postavit buď administrativní centrum anebo spíš rezidenční. Opět se nachází na dobré poloze, je na metru a kolem jsou rezidenční

budovy, takže z toho důvodu. Central Group koupili celou fabriku ČKD SIEMENS, kde bude 8000 bytů a vedle nás dělali projekt, kde bude 500 bytů, kompletně to změní čtvrť. Ta se zdvojnásobí, trojnásobí, oni tam budou stavět nové cesty, kruhové objezdy, kompletně celou infrastrukturu."

„Ten povolovací proces s městskou částí je vždy tak, že developer přijde s nějakým plánem, spočítá si to finančně na základě toho, kolik stojí pozemek, stavba a na základě toho, za kolik to může pronajmout. Rolníci mu vyjde, kolik do projektu může investovat. Snaží se to maximalizovat, takže se snaží dělat budovy co nejvyšší, největší atd. Zároveň MČ má jiný pohled na věc, ta zase chce, aby to bylo v rámci plánu, aby budovy byly stejně vysoké, aby hmoty budov vypadaly dobře, aby se tam vyskytovala dopravní obslužnost a další související požadavky. Projekt musí fungovat na veřejné síti, kanalizaci, na čističky, musí obsahovat i podzemní parkování. Městská část si vše nadiktuje, co by chtěli a investor si to musí přepočítat. Buď je schopen finančně do projektu investovat, anebo ne, a pak s nimi jedná. To je ten proces, není to tak, že by si developer řekl, co si postaví a ještě k tomu přidá i tramvaj a cestu. Je to opačně.“

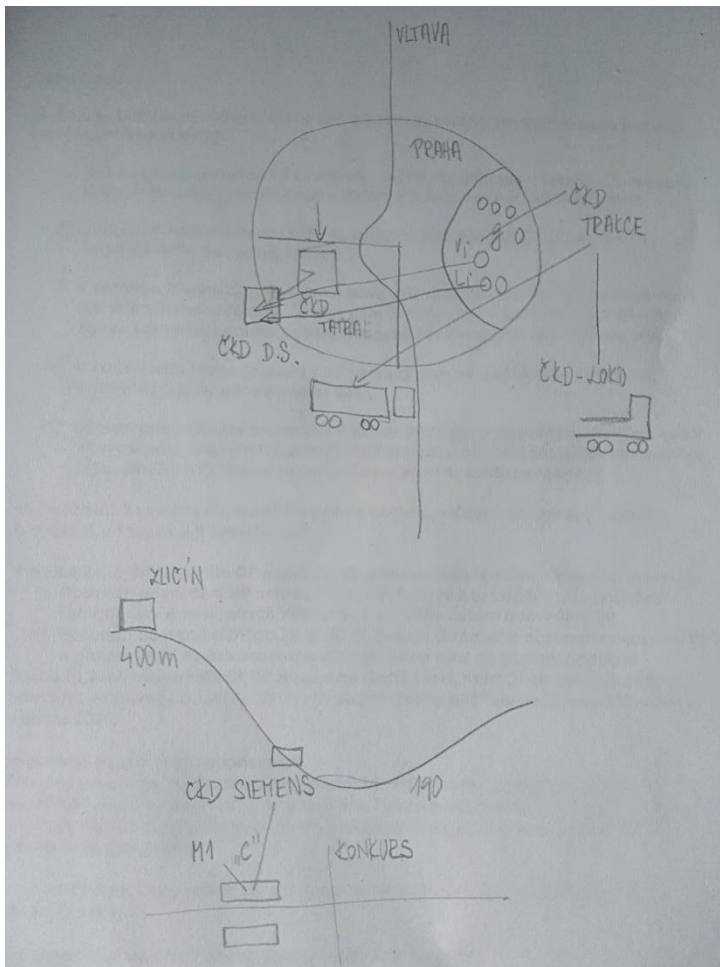
Příloha 4 - Osobní rozhovor se senior engineerem ze Siemens s.r.o. (březen 2019)

Jak probíhalo vyjednávání, kdo bude jako nejvýhodnější sponzor na odkoupení ČKD v r.2000?

Senior engineer: „Já vám to nakreslím, jak byla ta historie. Tady je Praha, tady teče Vltava a v oblasti Vysočan a Libně v Praze 9 byly továrny ČKD. Zde bylo ČKD Trakce, ČKD Lokomotivka a na Smíchově v Praze 5 bylo ČKD Tatra (obrázek příloha 4). ČKD Tatra dělala tramvaje, ČKD Lokomotivka dělala lokomotivy a ČKD Trakce se zabývalo únikem elektrické výzbroje. Byly zde ještě další továrny ČKD, v Praze 9 se nacházely samé budovy ČKD. Továrna Ringhofferova byla hodně stísněná zástavbou a bylo zájem továrnu někam přemístit, i když se do ní neustále investovalo. Tenkrát byly už nějaké pozemky dokonce koupené v Radotíně a byla snaha továrnu přetáhnout

do Prahy 9. Vedoucí tajemník Komunistické strany Československa z Prahy 5 říkal, že by se tím proslavila pozice dělnické třídy v Praze 5, protože tam bylo málo proletariátu a všichni to chtějí. Když se podíváte na Prahu 5 v průřezu, je tam kopec a Vltava, takže ta továrna byla na Smíchově a oni našli pozemek až na Zličíně. Zličín je 400 m vysoko a tohle 190 m, takže víceméně byl politický úkol nechat továrnu v Praze 5, ale musela se posunout až někam, kde je dobré pole a ne jen v takovém svahu. Měla by se postavit továrna pro celou Radu vzájemné hospodářské pomoci anebo něco podobného, ale než se to postavilo, tak se socialismus zhroutil a byla tady nedostavěná továrna."

„Přišla pak privatizace ČKD a ty plochy se zde opustily a vznikly ČKD Dopravní systémy, kde se již zmíněné 3 továrny sestěhovaly a nebylo to nic moc platné a šlo se do konkurzu. Továrna byla v konkurzu a správce konkurzní podstaty to potřeboval někomu prodat a tam byla rozhodující věc v té situaci, že už před tím konkurzem vznikly dva společné projekty, ve kterých spolupracoval ČKD a Siemens. Jedním z nich jsou vozidla M1, které jezdí v Praze na lince C. Na tyto 3 byl konkurz, kde máte kontrakt na 22 pětivozových jednotek. Víceméně my jsme se už se Siemensem znali z toho konkurzu, já sem byl u ČKD hlavní konstruktér. Celkem logicky vycházelo, že Siemens to koupí a bude dál pokračovat v projektu. Takže, abych řekl důvod, proč to koupil Siemens. Zkrátka, protože jsme se skamarádili na tom projektu. Já si už ani pořádně nepamatuji, kdo byli další zájemci, ale v podstatě byl blízko. Měl zde výrobu, společný projekt vozidel M1, určitým způsobem to bylo podstatné, proč Siemens tam chtěl a proč došlo k tomu, že se partneři znali. Znali se lidé a znali i továrnu, byl to celkem už přirozený proces."



Obrázek příloha 4 – náčrt umístění ČKD, zdroj: Senior engineer Siemens s.r.o.

Jaký byl váš ekonomický zájem, když jste vytvářeli z ČKD jeden z nejmodernějších závodů na výrobu kolejových vozidel v Evropě?

Senior engineer: „*Ekonomický zájem se právě moc nepovedl, protože investice se udělala proto, aby se mohlo vyrábět a prodávat naše produkty pro ČR. Jenomže z určitých důvodů došlo k tomu, že jsme nedostávali žádné zakázky. Ty zakázky dostávaly jiné firmy, takže Siemens vlastnil továrnu a vyráběli jsme vozidla pro Francii, Itálii, Rakousko, pro Izrael. Ale fakticky jsme tady nic nevyráběli pro Českou republiku, a když byly pokusy dohodnout nějakou zakázku, tak ne zcela řekl bych českým způsobem. V podstatě jsme byli úplně izolovaní a vysušení, a tak jsme se hlásili do soutěží, neměli jsme produkty a ani jsme tady jedinou zakázku nezískali. To znamená, že ta investice byla v tomto případě marná. V továrně se vytvořila lakovna, přestavil se systém zásobování, zavedla se hliníková technologie. Zkrátka peníze se do toho vložily za půl miliardy a další miliarda se už do toho neinvestovala. Zakázky tedy nebyly.*“

Jak se Vám tedy podařilo z toho udělat ten nejmodernější závod, když nebyly zakázky?

Senior engineer: „My jsme si mysleli, že budou zakázky, vyráběli jsme pro Francii, Itálii, Rakousko, Švýcarsko, takže se k nám dostaly technologie a zainvestovalo se. Ale zrovna ten důvod, proč se investovalo v Praze byl, že jsme si mysleli, že budeme dělat vozidla pro dopravu a pro České dráhy, a to v té době zkrátka nebylo. Takže se vybudoval moderní závod, byl ekologický, ošetřený atd., ale víceméně Česká republika z toho neměla ten užitek, protože ta vozidla kromě metra, které se tam udělalo, ty 3 série, to jsme dělali ještě osobní vozy pro české dráhy. Potom u dalších zakázek v tuzemsku jsme neměli šanci. Takže se vlastníci rozhodli tak, jak se rozhodli a výroba se ukončila.“

Kdo se zapojil a s jakými názory na tuto změnu (modernizace závodu)?

Senior engineer: „Nebylo to jednoduché, továrna byla jako za socialismu, něco bylo dostavěné a něco ne. Udělaly se v tomto případě poměrně velké investice, které se tam provedly. Byla zde obrovská spousta expertů z Německa, Rakouska a z dalších, kteří nás doučily pouze technologie. Takže opravdu lidi, kteří tam byli, se naučili poměrně vysoké kvalitní výrobě a úrovni těch projektů. Přestože se v továrně pochopitelně vyskytovaly rozdíly jazykové, národnostní atd., tak já, když to hodnotím, tak to lidi přijali velice pozitivně. Vydělali si přijatelné peníze, dělali slušnou práci a navíc ještě předtím prošli poměrně nelehkým obdobím konkurzu a takových kurzů v ČKD, kdy si moc peněz nevydělali. Byli doma na odstávkách, dlužila nám továrna třeba 3 měsíce mzdu, ta situace byla složitá, takže pochopitelně najednou pak přišla výplata každý měsíc.“

„Tenkrát jsme dělali průzkum spokojenosti a to ve všech závodech - ve Vídni i u nás atd. Bylo velice zajímavé, že v těch továrnách v Německu a Rakousku lidi měli přání, že ještě chtějí, abychom tady měli lepší dovolenou, aby závodní lépe vařila, lepší osvětlení, a ti naši lidi psali, že je to dobré. Je to ale tím, že prošli složitým obdobím a pracovali ve staré továrně. Tenkrát jsem

o tom mluvil s kolegou a ten říkal, že ani v Německu nám to nechtěli věřit, že jsme měli průměrné hodnocení mnohem vyšší, než měli naši kolegové v Rakousku. Zkrátka předtím poznali naši zaměstnanci mnohem horší situaci, takže si toho v zásadě vážili. Musím teda říct, že byly určitě problémy, nebylo jednoduché se naučit cizí jazyk nebo se naučit dělat jinou práci. Předtím lidi vyráběli tramvaje, teď se museli naučit osobní vozy, dělat strojvedoucího a dříve dělali pouze osobní vozidla. Museli se naučit hliníková vozidla, ale kdo chtěl, tak pochopil, že to je výzva nebo příležitost. Myslím si, že to bylo pozitivní."

Jaké se objevily problémy při řešení tohoto projektu?

Senior engineer: „Největší problém byl, že se nenaplnila představa, že tady bude zase zájem o naše vozidla. Byli preferovaní i jiní výrobci a zejména byl strašně upřednostňovaný ne nákup nových vozidel, ale předělávání starých vozidel, modernizace atd. To byla nejzákladnější věc, business plán, že se budou prodávat nějaká vozidla, a ten se nenaplnil. Jednalo se o největší zklamání investora a pak byly problémy s tím, že se zaměstnanci museli naučit jazyk. Organizovaly se jazykové kurzy, dávaly se za to příplatky a museli se zaměstnanci naučit mnohem důkladnější práci. To znamená, že dříve, když někdo neutáhl šroub, tak byl volný šroub, ale to už neexistuje. Musel za to být tedy někdo zodpovědný, což většině lidí vyhovovalo, ale pár lidem nevyhovovalo. V ČKD působila západoevropská kultura i důslednost. Já jsem předtím dělal hlavního konstruktéra a pak už jsem byl starší. Siemens má vlastně svoji školu, já jsem se o to postaral a dodnes učím, to v ČKD předtím běžné nebylo. Stále již zmíněné vzdělávání lidí provozujeme. Jednalo se tedy o obrovský přísun informací a znalostí, který tady nastal. Určitě problémy byly, zaměstnanci se museli naučit novou práci, nové technologie, to se zavádělo, ale nakonec z toho obě strany měli radost."

Neměli lidi problém s tím, jak jste říkal, že když dostali zaměstnanci výplatu až po 3 měsících, jestli neodešli jinam nebo neměli kam odejít?

Senior engineer: „Byla tam právě situace, kdy bych zaměstnance rozdělil na 3 skupiny. Máte 3 party, lidí je třeba 100 a teď jim nedáte 3 měsíce výplatu, tak kdo vám ve firmě zůstane. Lenoši, kteří si dali nejlehčí práci a pak srdcaři, kteří ji mají rádi. Takže část lidí, kteří zjistí, že nedostanou měsíc až 2 měsíce výplatu a jinde by ji dostali, odejdou, takže spousta dobrých lidí od nás odešla. Člověk se na ně nemůže zlobit, protože mají malé děti a musí živit manželku a děti. Pak ty lenochy, které by nikde nevzali, takže těm to vyhovovalo. Potom byla ještě nejlepší skupina, kteří měli ten obor rádi, měli vztah k firmě, takže to bylo zajímavé. Nedá se to rozdělit jako dobrý a špatný zaměstnanec, část vynikajících lidí odešla, protože šli jinam a část těch vynikajících tam zůstala, mají k tomu vztah. A hodně jsme se omladili. Prakticky od té doby dodnes jsme hodně zajištění na mladé lidi, protože právě část těch starších lidí pak odešla, nebo se nevrátila nebo šla do předčasného důchodu atd. My jsme si pak zvykli tedy nabírat mladé lidi a pracovat s absolventy.“

Jak na tyto změny týkající se modernizace reagovala Městská část? Měli jste nějaký konflikt s Městskou částí?

Senior engineer: „Bylo to zajímavé, protože staveniště bylo dlouhou dobu prázdné a za ČKD se dodělalo, ale nebylo to nikde dotažené úplně do konce, takže si myslím, že Městská část měla z toho už radost. Už třeba to, že si nechal od nás napsat do knihy (pozn. Kniha o Zličínu a Sobínu) pan starosta kapitolu o továrně a ta teprve přináší první benefity. Lidi tam jdou do hospody, blízko bydlí a mají to kousek do práce, i když pochopitelně velká část lidí dojížděla metrem. Nicméně zázemí z Prahy 5 bylo a lidi, které dodnes znám, bydleli v okolí kavárny a koupili si tam byty. Ten vztah byl materiální. Každá továrna na sebe navazuje služby, potřebujete se někde najíst, potřebujete si někde koupit zboží, nechat opravit boty, děti dát do školy atd., takže určitý vliv to mělo.“

„Byla tam situace, o které já jsem ani nevěděl. Za doby socialismu v těch Řepích byly nějaké byty, které měli hlavně policajti, Ministerstvo vnitra a podobné složky, řekl bych ne příliš s dobrou pověstí, takže si vážili normálních lidí. Řepské sídliště v Praze 6 bylo bolševiky dost obsazené, působily tam politické orgány a bolševici říkali, že jsou rádi, že tam je nějaké české podnikání. S Městskou částí jsme pak jednali velice přátelsky a oni nás přijímali. Když pak byla křest knížky na stadionu, tak nás pozvali. Navíc my jsme se chovali vůči nim slušně. Ta továrna byla v ekologicky dobrém stavu. Siemens zainvestoval do lakovny, jelikož se tam nacházela lakovna už dříve, ale nebyla odvětraná a smrděla. Když přišel Siemens, tak udělal ekologickou lakovnu, protože tenkrát působil již ministr životního prostředí. Uvádělo se to do provozu skrz biologické filtry, takže jsme Městskou část neobtěžovali a ten vztah byl přátelský.“

Ani nikdo jiný s tím neměl problémy?

Senior engineer: „Já si myslím, že ne, lidem se líbila ta práce, utráceli peníze. Někdo si tam koupil dům, někdo tam bydlel. Myslím si, že konflikt nebyl.“

Museli jste pro tento projekt skrze Vaše úsilí i něco změnit?

Senior engineer: „Ne, musím říct, že se do toho projektu vstoupilo s nějakou vizí a ta vize se naplnila. Nenaplnila se obchodní část, naplnila se výrobní část, takže se tam podařilo vyrábět vozidla, metro bez strojvedoucího, vozy na rychlost 200 km/hod, opravdu špičkové projekty, které situaci zvládly a jisté cíle zde byly. Jediné, co se nenaplnilo, jelikož to v té době zkrátka nebylo žádoucí, aby tady byl domácí průmysl, vlastenecký, protože byl ohrožen světovou firmou. Tudíž byla obava a strach, že všechny produkty, které se továrny pokoušejí vyrábět, tak Siemens umí a má znalosti. Byli jsme důslední v rámci zakázek. Pro ten projekt jsme se museli navzájem naučit žít v multikulturní společnosti. Velkou práci odvedli i lidé, kteří sem přišli z Vídně nebo z Bavorska, a buď tady bydleli nebo dojížděli za rodinou domů. A i my jsme měli vedoucího z Německa velice přátelského, který se nás snažil naučit profesi a moji profesi taktéž. Od té doby dělám učitele, konstruktéra,

tak nás vedla ke vzdělávání a učení lidí. Továrna je tak dobrá skrze chytré lidi, takže jsme se posunuli hodně dopředu. Později, když se továrna prodala, zachoval se inženýring a celá továrna má různá oddělení, jako výrobní, technický inženýring, ten po uzavření továrny zůstal. Máme pracoviště v Praze, Ostravě, v Plzni. Nadále pracujeme na vývoji těch vozidel. Už se to nevyrábí v Praze, ale ve Vídni, v Rakousku a Německu."

Městské části vadí nedostavěné torzo, bude se to nějakým způsobem řešit?

Senior engineer: „Teď to patří firmě Pražská správa nemovitostí. Za socialismu se rozestavělo a v těch velkých rozměrech, v jakých to bylo založené, to nemělo vůbec význam. Kdybych to řekl velice jednoduše, v době, kdy byla celosvětově spotřeba tramvají 2000 kusů za rok, tak se tady postavila továrna na 1800 tramvají. Navíc byla postavena jenom na tramvaje a nebyla postavena na těžší vozidla železniční, takže ta továrna byla postavena dost nešťastně z hlediska monokultury, jako je třeba plantáž na cukrovou třtinu. Byla dost zranitelná tím, že byla postavena na jeden produkt, a ani nebyla dostavěna. Za druhé byla postavena kvalitou, jakou se stavělo za socialismu, takže potom, když do Zličína přišlo INPRO Matoušek se snahou to dostavit, tak s tím projektem trochu pohnuli. Do stavby investovali a udělali část, kus práce, ale neměli produkty. Byla postavená továrna, ale neměli jsme produkty, čili jsme továrnu zasytili.“

„Když přišel Siemens, do továrny zase investoval a provedl již univerzálním způsobem, že se mohli vyrábět třeba osobní vozy a podobné věci. Sice měl produkty, ale nebyl kupec, který by to koupil. Lidi produkty nechtěli kupovat, protože byly od Siemensu a ne od národní firmy. Tenkrát se v podstatě preferovalo, aby vše vyráběly české firmy jako státní zakázky, ale je fakt, že je to dodnes. Továrnu nelze dostavit, v tom množství vozidel to bylo od začátku hodně předimenzované a zejména provedené dost jednoúčelově, jsou tam třeba slabé jeřáby atd. Kdyby se dosadila těžší vozidla, už by s tím byl problém. Od začátku to bylo tedy nešťastně pojaté a pochopitelně by byli občané ze Zličína rádi, kdyby továrně někdo vdechl duši

jako třeba Siemens, když tam zhruba 5 let působil. Na to rádi vzpomínají a váží si toho, co tam měli."

Příloha 5 – Osobní rozhovor s investičním ředitelem z Central Group a.s. (duben 2019)

Jaký byl váš ekonomický zájem na vytvoření bytového komplexu Metro-pole Zličín a nového komplexu po bývalé továrně Siemens a Park Zličín?

Investiční ředitel: „My obecně jsme rezidenční developer, neděláme tedy nic jiného než rezidenci, neděláme komerci ani kanceláře, jenom čistě rezidenci. Vyhledáváme tedy pozemky pro výstavbu bydlení. To je náš hlavní business, tím se živíme. Všechno směřujeme k nákupu pozemků a aby v budoucnu, byť je to třeba továrna funkční nebo nefunkční brownfield, mohly vzniknout rezidence.“

Takže využíváte hlavně nevyužitá prostory?

Investiční ředitel: „Nevyužitá prostory, samozřejmě jsou podle územního plánu určené ke stavbě, nebo je tam v souladu třeba s městskou částí, že dnes je to výroba nebo jiné využití, než je bydlení. My ale víme, že tam je zájem změnit ten prostor třeba na rezidenci, na bydlení, takže ve spolupráci s Městskou částí běží změna územního plánu tak, aby tam bylo možné vytvořit zase rezidence. Kde víme, že to je prostě nezměnitelné a že to zůstane na věky jinou funkcí, teď už jakoukoliv, tak do toho území samozřejmě nezasahujeme. Například na projektu ČKD od Siemensu víme, že Městská část si tady nepřeje výrobu ani vyloženě obchodní prostory nebo něco podobného, jako je třeba Metropole, a chtěla by rezidenci. Proto jsme se pustili do zmíněného projektu a snažíme se to změnit na rezidenci.“

U Park Zličín jste to udělali z důvodu, že to nebyla továrna?

Investiční ředitel: „V podstatě to byla stará Praga Zličín, takže taky bývalá továrna. Proběhla zde změna územního plánu na bydlení s podporou Městské části, a proto se dnes staví.“

Proč jste si vybrali zrovna tuto lokalitu a tento pozemek?

Investiční ředitel: „Obecně okrajové části mají ještě potenciály v tom, že pozemky tam jsou, ať už se jedná o brownfieldy nebo nezastavěné pozemky. Samozřejmě také Zličín má svůj potenciál – je na metru, je tam vybavenost, komerce, to znamená nákupní centrum a dobrá dostupnost zvenku i do Prahy, takže samozřejmě je to území lákavé a prostory nebo pozemky se tam ještě nachází. Když se člověk rozhodne, že to koupí v centru, tak tam pozemky nejsou nebo musí koupit starou budovu a zbourat a teprve pak postavit.“

Jaké se objevily problémy u těchto projektů, např. při vztazích s Městskou částí nebo dalšího vyjednávání?

Investiční ředitel: „Obecně je vždy problém se stávajícími lidmi, kteří tam už bydlí, to znamená sousedi, když to řeknu zjednodušeně, kteří většinou v té lokalitě nic nechtějí. Setrvalý stav je jim příjemný. S Městskou částí se většinou řeší zásadní věci, např. že jim tam přibudou lidi, tudíž nemáme vybavenost. Nemáme školky, školy, nebo další, co je potřeba, záleží na té MČ a vždy je to na tom vyjednání, co konkrétního potřebuje. Teď se tam tedy škola staví, takže to bude lepší stav. Zároveň jsme přispívali na zkapacitnění školek, protože ten projekt si to může dovolit. Nemůžete z projektu, který má sto bytů zafinancovat školku nebo základní školu, protože jsou nějaké mantinely, které nelze přesáhnout.“

Když měli sousedi problém, sepsali třeba petici nebo tam byla nějaká aktivní skupina?

Investiční ředitel: „Tady vyloženě musím říct, že úplně ne, že by se nějakým způsobem proti tomu vzpírali. Samozřejmě záleží, jak intenzivní ta výstavba v tom místě je. Například třeba v tom parku Zličín se jedná o nižší pětipatrovou zástavbu, takže to zase občanům tolik nevadilo.“

Co všechno jste museli v rámci těchto problémů změnit?

Investiční ředitel: „Z projednání s dotčenými orgány vznikly problémy s tím, jak se nachází už v blízkosti Letiště. Jsou tam určité

výšky a hladiny kvůli navádění letadel, kvůli radarům, takže se nesmí jít na určitou nadmořskou výšku. My jsme nad ní byli, takže se musely domy upravit. Některé objekty se zvýšily a některé se snížily, abychom se dostali do té hladiny, které nám řízení povolilo. Je tam daná nadmořská výška, jedná se o takový zákres, kam to zasahuje, nějaké přibližování. Například, když máte v té lokalitě už vyšší domy postavené, tak nové vám již nedovolí."

Byly v plánu v rámci Zličína i nějaké veřejně prospěšné stavby, které se realizovaly a proč?

Investiční ředitel: „Z toho, co jsme tam stavěli a je postavené, žádné veřejně prospěšné stavby nebyly. Nicméně, jak jsem říkal, třeba konkrétně jsme pomáhali, respektive jsme dali a zasíťovali kus pozemku na tu základní školu. Tohle je ulice Na Radosti a z ní se nedalo sjet na obchvat na jeden směr, takže jsme tady dokupovali pozemky od soukromníků, které nebyly za cenu, za jakou je může vykoupit Ředitelství silnic a dálnic. My jsme je koupili, aby bylo možné dodělat nájezdy. Takže ne, že bychom něco nutkavě řešili, ale vypomáhali jsme s takovými obdobnými záležitostmi. Samozřejmě ve zmíněném projektu, který teď řešíme, myslím v tom Siemensu, tam už je to trochu jinak. Základní škola s mateřskou školou, obecní úřad, pak další mateřská škola, zdravotní středisko s náměstím, s parky. Vybavenost se řeší, samozřejmě to území už je poměrně velké a je potřeba mít obsluhu pro ty lidi.“

Jak máte naplánovanou výstavbu bytů ve Zličíně i do budoucna?

Investiční ředitel: „V současné chvíli ne, protože zmíněné území je 36 hektarů, takže to je zhruba nějakých 6 000-7000 bytů, to je území na několik let rozvoje. Zatím tedy další ambice nemáme, ale samozřejmě, pokud se příležitost naskytne, není to vyloučené. Aktuální projekt je na desítky let. Počítejme, kdyby 3 lidi byli na jednotku, vychází to na 20 000 lidí, a to je počet krajského nebo okresního město, tudíž je to opravdu na hodně dlouhou dobu.“

A povolovací proces byl v pořádku?

Investiční ředitel: „To jsme na úplném začátku. Pracuje na tom pan architekt Hnilička, pan architekt Cígler a ještě pan architekt Gero.“

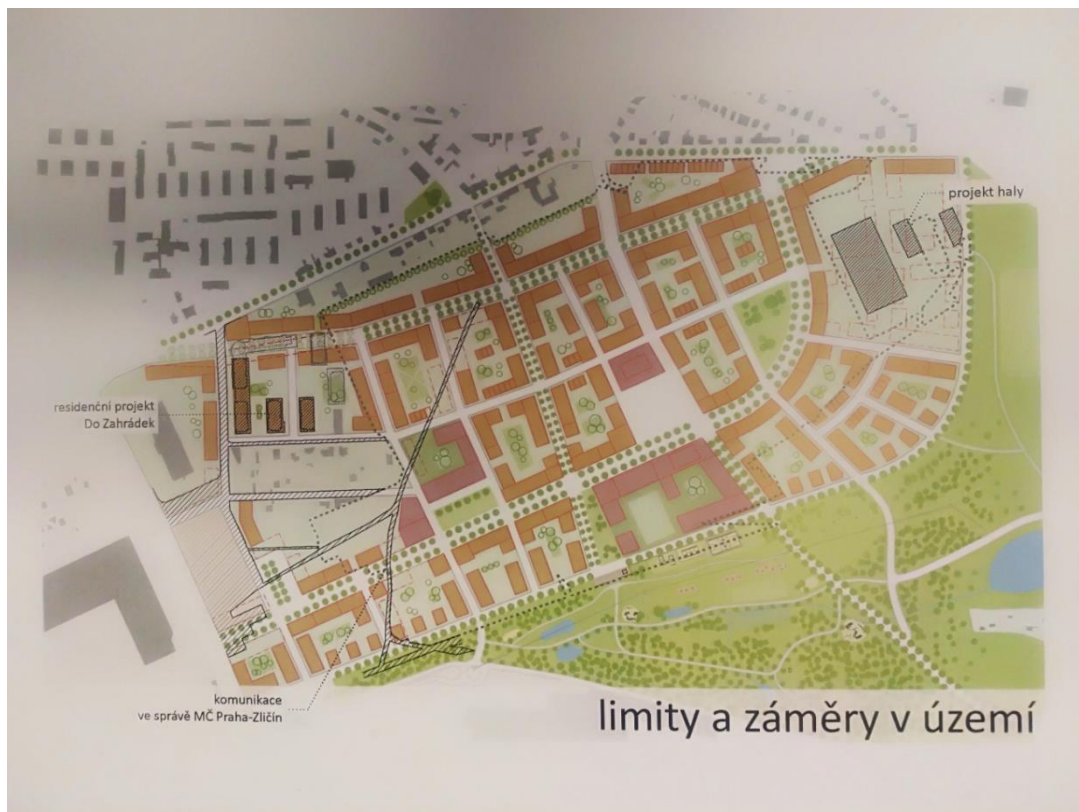
Dělá se teď rozvahová studie, jak vlastně to území uchopit a jak pokračovat dál na podkladové studii a jednotlivých stupních. Než se začne stavět, tak je potřeba schválit změnu územního plánu, neumím odhadnout, je to tak na 10 let. Dostali jsme spoustu připomínek od Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, asi na 3 strany formátu A4, co by si představovali. Zároveň teda, to jsem neřekl, tady tím územím by měla projít tramvaj."

Museli jste se vejít do určitých nákladů?

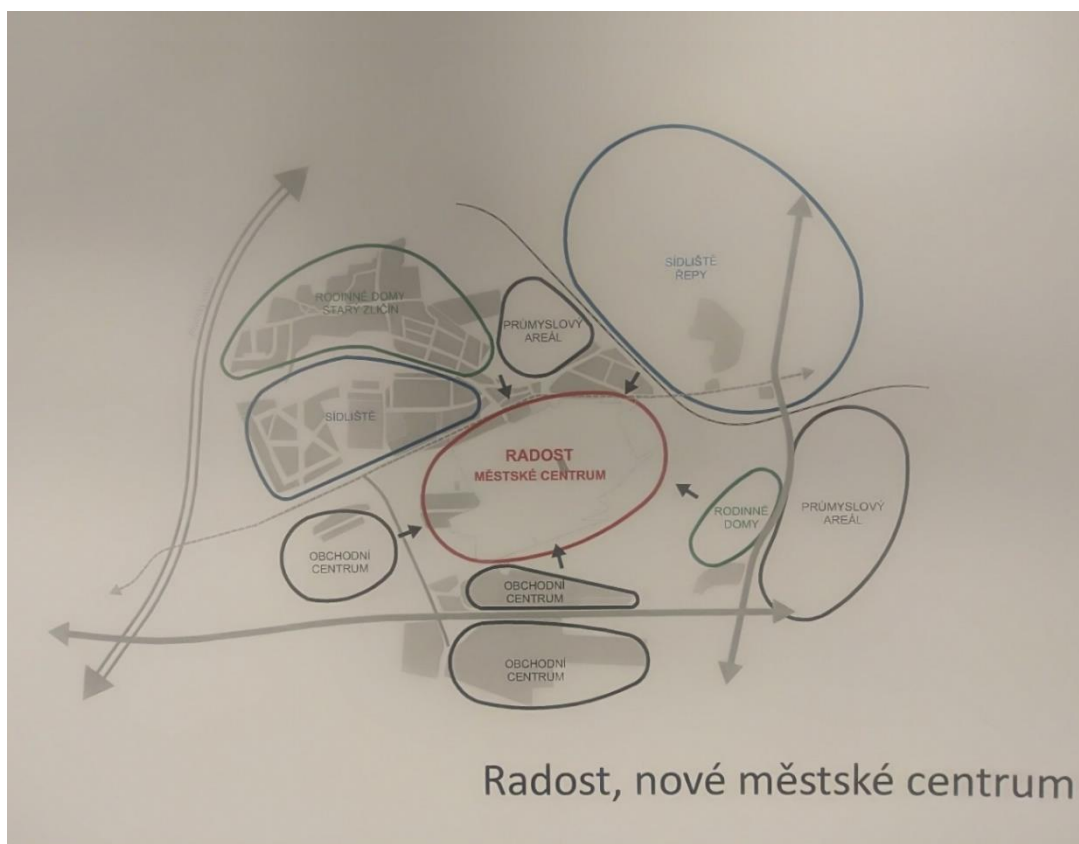
Investiční ředitel: „Samozřejmě, aby to dávalo smysl, tak víte, za kolik budete prodávat jednotlivé byty, resp. třeba metr čtvereční toho bytu, takže víte, kam se potřebujete dostat s náklady. Samozřejmě kalkulace se dělá na začátku, než vůbec do toho území vstoupíte a než to koupíte, tak si takovou rozvalu musíme udělat. Jelikož stavíme 25 let, tak nějakou zpětnou vazbu máme, za kolik jsme postavili všechny projekty. Víme tedy, za kolik se dá postavit samotný dům, kolik nás stal pozemek plus další ceny zprůměrované třeba za inženýrské sítě, jaké máme režie, náklady na marketing, nějaké integrované položky a jaký byl vytvořený zisk. Tím pádem už jsme schopni říci, kolik peněz jsme ochotní investovat do určitého pozemku."

Musíte se do těch stanovených nákladů vždy vejít, nebo se projekt pak přehoupne na větší sumu?

Investiční ředitel: „My to nemáme jak v jiných firmách, že mají určitý balík peněz a do něj se musí vejít. U nás to tak nefunguje, protože firma je jednoho člověka. Vlastní ji pan Kunovský, jsou to jeho peníze, on je jediný, který rozhoduje, takže nemáme takové projektové řízení, kdy každý projekt si sám na sebe musí vydělat. Veškeré peníze, které se vydělají, jdou zpátky do firmy. Vše se financuje z vlastních zdrojů. Tato doba je nyní přemrštěná v tom, že je drahá výstavba, firmy jsou drahé a i vlastníci těch pozemků za to chtějí spoustu peněz, takže i vstupní náklad kamkoliv je hodně vysoký a byty jsou tím pádem dražší."



Obrázek příloha 5 – studie nového projektu, limity a záměry v území (pracovní verze)
 Zdroj: Central Group, a.s.

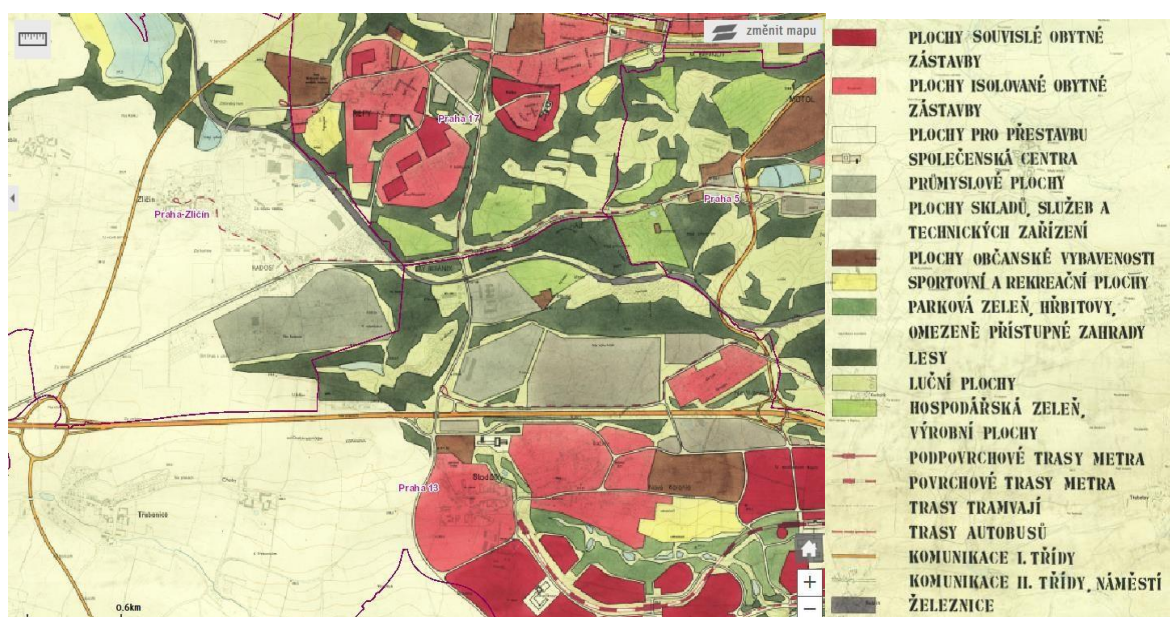
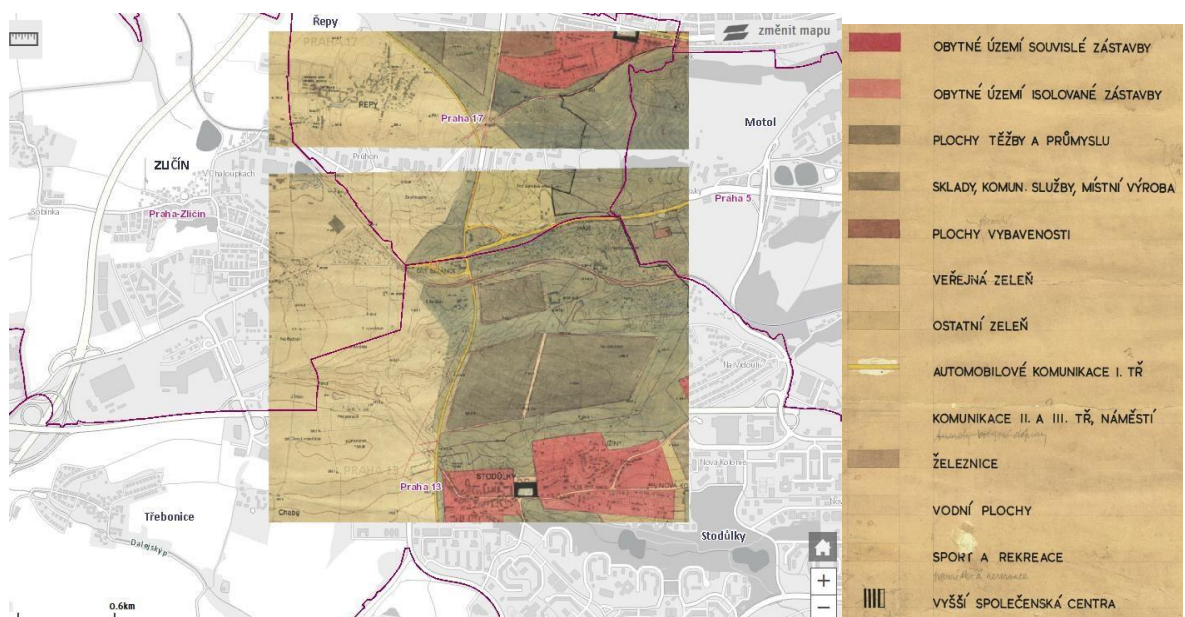


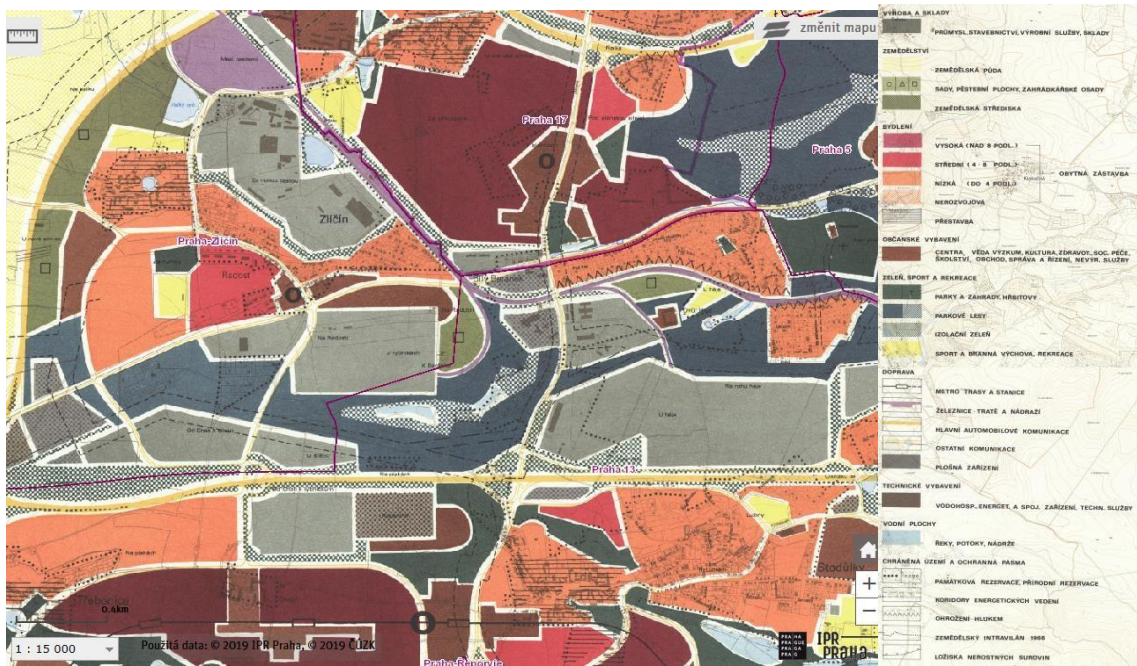
Obrázek příloha 5 – studie nového projektu, Radost - nové městské centrum (pracovní verze)
 Zdroj: Central Group, a.s.

Příloha 6 – Dotazník s vedoucí z Kanceláře změn územního plánu IPR Praha (duben 2019)

Víte, dle čeho se v minulosti stanovilo, že bude Zličín průmyslovou oblastí a jak se k tomu stavěla Městská část Zličín a jestli se její postoj v minulosti změnil?

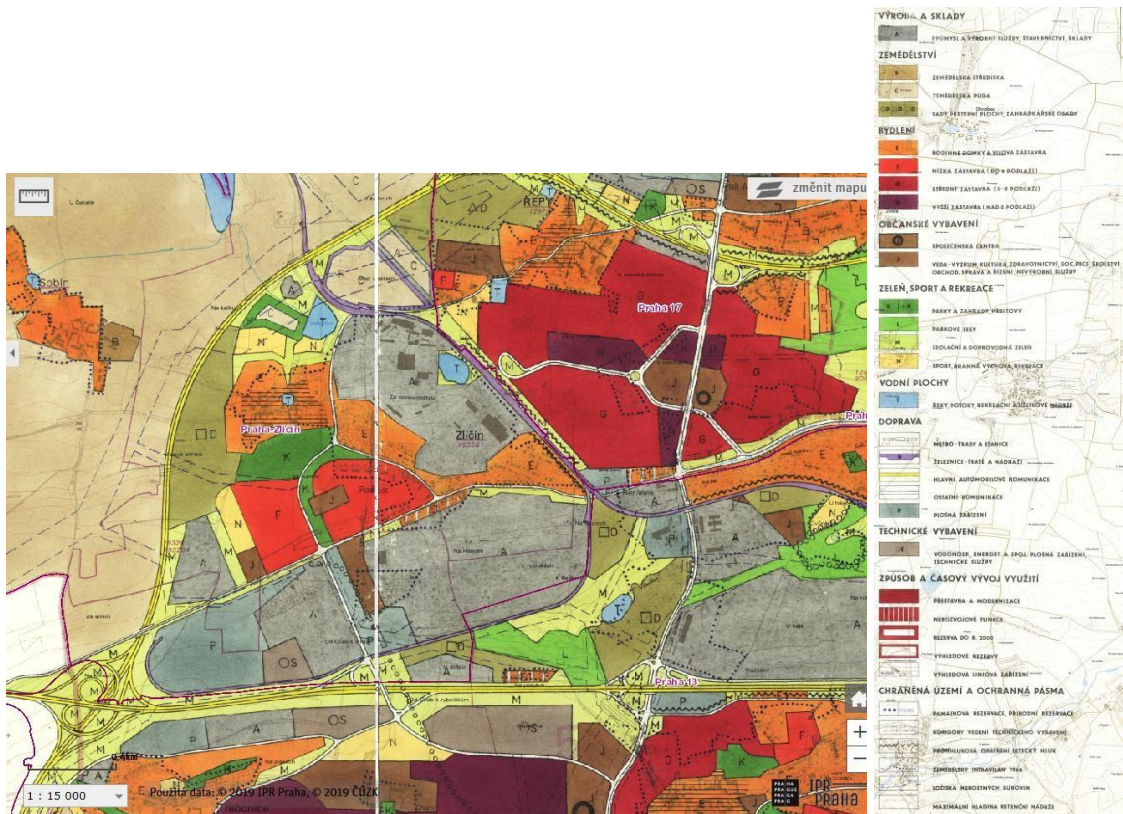
Vedoucí Kanceláře změn územního plánu: „Podle archivních územních plánů <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/vykresyUP/> lze zjistit, že v územním plánu z r. 1964 ve Zličíně rozvojové plochy pro výrobu nebyly uváděny.“





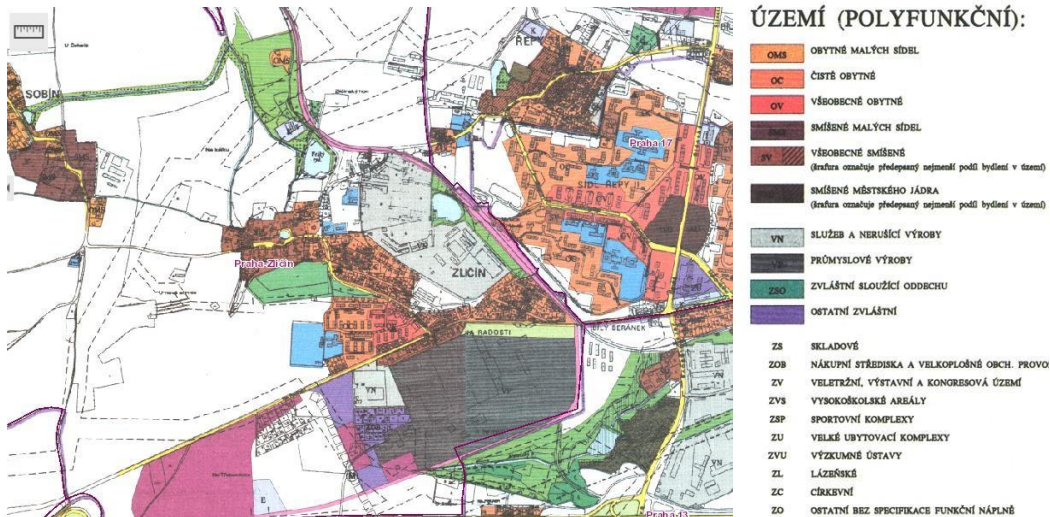
Obrázky příloha 6 - historické územní plány
Zdroj: IPR Praha

Vedoucí Kanceláře změn územního plánu: „Objevili se v územním plánu z roku 1971. V roce 1975 byly přeskupeny. V územním plánu z roku 1986 dochází k dalšímu rozšiřování.“



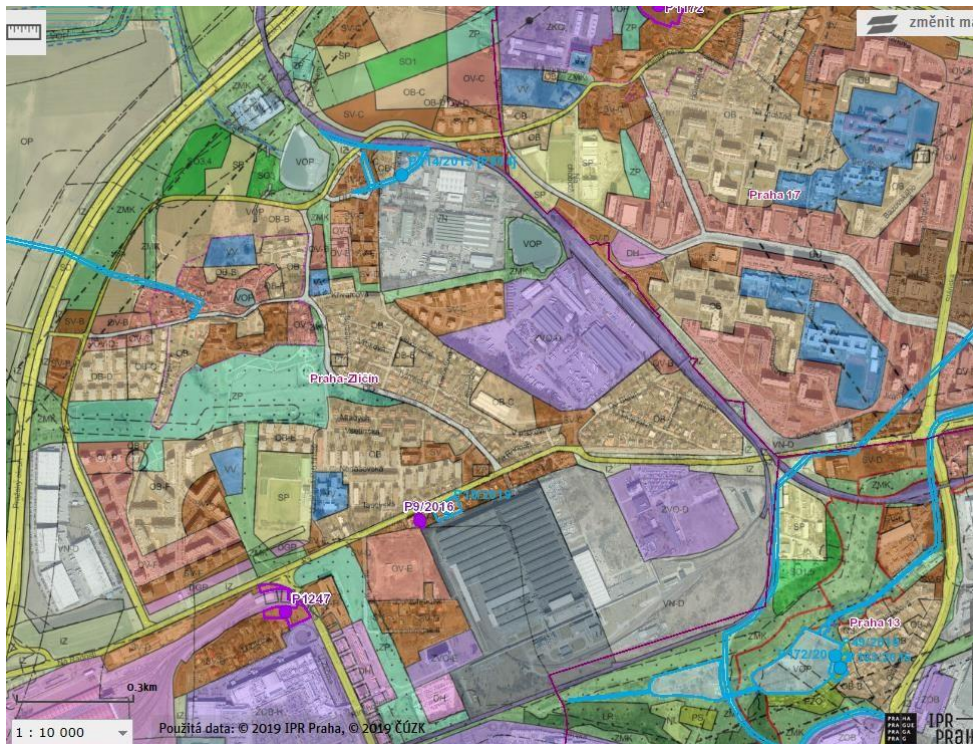
Obrázek příloha 6 - územní plán 1986
Zdroj: IPR Praha

Vedoucí Kanceláře změn územního plánu: „Územní plán 1994 tzv. stabilizovaná území fixuje plochy výroby v částech území. Na zbytku se již počítá s terminálem a depem metra.“



Obrázek příloha 6 - územní plán 1994
 Zdroj: IPR Praha

Vedoucí Kanceláře změn územního plánu: „Územní plán 1999 mění průmyslové plochy zčásti na nerušící výrobu a zčásti na plochy pro skladové, obchodní a zvláštní funkce. Tyto plochy pokrývají ve značné míře existující výrobní areály, jak je vidět z překryvu ortofotomapy a územního plánu.“



Obrázek příloha 6 - územní plán 1999
 Zdroj: IPR Praha

Proč začaly přibývat obytné plochy v 90. letech?

Vedoucí Kanceláře změn územního plánu: „Z uvedeného vývoje je patrné, že ve Zličíně začaly přibývat obytné plochy již v 70 a 80. letech. Úbytek průmyslových ploch šel především na úkor dopravních ploch a obchodních komplexů.“

S kým vyjednáváte, když plánujete územní a Metropolitní plán? Musíte i ustupovat? Kdo má finální rozhodnutí?

Vedoucí Kanceláře změn územního plánu: „Proces změn územního plánu je dán stavebním zákonem. Po podání podnětu na změnu územního plánu podnět projednává příslušný výbor a Rada hlavního města Prahy, schvaluje Zastupitelstvo hlavního města Prahy. Po podnětu následuje zadání, které je již veřejně projednáváno s orgány státní správy a s veřejností, opět prochází výborem, Radou a Zastupitelstvem. Totéž platí pro návrh změny. Nejprve je tzv. společné jednání, které slouží především k zajištění ochrany zájmů, které chrání příslušné dotčené orgány státní správy, a pak je veřejné projednání, které se v případě podstatných změn návrhu může několikrát opakovat. Změnu po všech kolech projednání schvaluje Zastupitelstvo hlavního města Prahy. Ve všech fázích projednávání má své místo vždy městská část, která může podávat připomínky, o kterých se musí rozhodovat jednotlivě.“

Příloha 7 - Dotazník s vedoucím Kanceláře Metropolitního plánu Institutu plánování a rozvoje Praha (květen 2019)

V jakém stavu je nyní Metropolitní plán hlavního města Prahy, jak se v něm projevují zájmy Zličína?

Vedoucí Kanceláře Metropolitního plánu: „Metropolitní plán je ve fázi odevzdaného návrhu a probíhá projednávání dle § 50 Stavebního zákona. Plán je přístupný na webu IPR jako prohlížečka, je možné prostudovat jakoukoli část dle legendy.“

Na základě čeho Metropolitní plán zpracováváte? Vyhovujete požadavkům MČ Praha-Zličín?

Vedoucí Kanceláře Metropolitního plánu: „Každý územní plán je zpracováván na základě schváleného Zadání (Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 31/6 ze dne 19. 9. 2013). S městskými částmi proběhly čtyři semináře (přes dvě volební období) a většina jejich požadavků byla do plánu zapracována.“

S jakými problémy jste se při plánování ve Zličíně setkali a jaké aktuální problémy zde nyní řešíte, příp. máte v plánu řešit?

Vedoucí Kanceláře Metropolitního plánu: „S žádnými problémy jsme se nesetkali u žádné městské části, jde o profesionální práci. V současné době probíhá projednávání a nic řešit není ze zákona možné.“

Jak probíhá Vaše vyjednávání s MČ Praha-Zličín a jaké máte vztahy?

Vedoucí Kanceláře Metropolitního plánu: „Projednávání plánu má na starosti pořizovatel (ÚZR MHMP - odbor územního rozvoje Magistrátu hlavního města Prahy), je tedy potřeba ptát se tam. Obecně, městské části ještě nepřišly na řadu - možná na podzim.“

Příloha 8 - Osobní rozhovor s generálním ředitelem Ekospol a.s. (květen 2019)

Jaký byl ekonomický zájem na vytvoření Vašeho plánovaného bytového komplexu ve Zličíně?

Generální ředitel: „Jedná se o desetihektarový areál, který v současné době je z hlediska územního plánu určený pro území, kterému se říká ZVO, to znamená zvláštní. Není přesně o územním plánu, můžou se tam stavět supermarkety, ale nikoliv bytová výstavba. Ten projekt v současné době běží asi 7 let, požádal o změnu územního plánu s tím, že změna územního plánu byla provedena. Změna územního plánu v Praze je třístupňová, musí být schválené tzv. pořizování změny, pak zadání změny a pak vlastní změna s tím, že v současné době je schválené pořizování změny a zadání změny. Jinak o té změně nerozhoduje Městská část, tam rozhoduje Magistrát a Zastupitelstvo. V současné době je tam schválené zadání změny

a jsou připravené všechny věci tak, aby mohl být schválený návrh. Proběhly tam záležitosti i pro schválení návrhu, stanoviska dotčených orgánů, všechny zprávy jsou kladné. Diskuze s Městskou částí o tom byla, to je problém řady městských částí v Praze. Jedná se o intenzitu zástavby, která potom na té lokalitě je. Tak, jak máme schválenou změnu územního plánu tím městem, je tam relativně velké využití území. Zástavba bude čtyřpatrová jen v té části, která navazuje na rodinné domy a zbytek bude vyšší. Samozřejmě definitivní rozhodnutí bude dělat Zastupitelstvo hlavního města Prahy, nikoliv Městská část, která je přesvědčena o tom, že změna v konečné fázi proběhne. V současné době se jedná o areál, který se používá na pronájem. Je to takový typický systém, který se nazývá brown-field, to znamená, že to jsou už starší budovy postavené někdy v 50. letech. Dnes už úplně neodpovídají stylu na pronájem, co by tam bylo potřeba dělat."

Proč jste si vybrali zrovna tuto lokalitu a jaký byl ekonomický zájem?

Generální ředitel: „My jsme si vybrali firmu, která má velké množství bytů. My vybíráme lokality pro výstavbu tak, aby nám splnily podmínky. To znamená dostatečná doprava, že tam je relativně pěkné prostředí, ve kterém se dá bydlet a potom, že umožňuje vznik projektů určité velikosti. Většinou z projektů my kupujeme ty, které jsou kapacitně od 500 do 1000 bytů. Tento projekt je podstatně na větší množství bytů, je na 2000 bytů. Jinak my jsme se rozhodli vybrat tento projekt, protože i když jsme si udělali prověření pozemku, tak nám odpovídá tomu, že inženýrské sítě i komunikace jsou dané způsobem, který umožňuje vybudovat takový projekt. Doprava je zde dobrá, my v tomto území vybudujeme most přes nádraží, aby bylo možné jezdit hned z toho nádraží do centra Prahy. Když jsme dělali studii proveditelnosti, vycházela značně dobře, tudíž i ekonomický model je velmi slušný. Jinak my vybíráme ze stovek pozemků právě ty, které nám splní zmíněná kritéria. My jsme si nevybírali speciálně Zličín, ale rozhodli jsme se pro něj proto, že tenhle pozemek odpovídá parametrům, které my potřebujeme, tedy dobrá dopravní dostupnost, velmi pěkné prostředí a cena pozemku, která umožňuje vytvořit ziskový developerský projekt.“

Proč jste chtěli tolik bytů? Ve Zličíně je jich už docela dost.

Generální ředitel: „V projektu je kolem 2000 bytů, je to desetihektarový pozemek. Je tam 100 000 metrů čtverečních, takže intenzita je vyšší, ale ne nepřiměřená. Jinak realizujeme i jiné projekty, když se podíváte na projekt naproti (ukazuje v kanceláři na stěně), to je 1000 bytů a nejedná se o žádnou velkou intenzivní výstavbu, to jsou 4-5podlažní domy. My tedy preferujeme projekty, které můžeme realizovat a které potom stavíme i mnoho let, než abychom stavěli projekty po 100 bytech a dělali neustále nějaké jiné. Ve Zličíně to bude dvojnásobně větší, než je tento projekt. Zde se jedná o projekt, který jsme teď dokončili, obsahuje 1000 bytů na rozsahu 5-6 hektarů. Není to městská zástavba, ale ne taková, že to jsou byty o 10 patrech jako v tomto případě (ukazuje další projekt v kanceláři). Tohle je 5-6podlažní zástavba. Zde nám samozřejmě vyhovovalo i to, že je to na velké množství bytů a že to můžeme etapizovat. My jsme v minulosti stavěli takových projektů více, takže třeba v Horních Měcholupech jsme stavěli projekt o 700 bytech. Tohle je o něco menší projekt o 300 bytech (ukazuje další projekt v kanceláři). Etapizace toho projektu a velký projekt představuje výhody pro náklady, jelikož výrazně umožňuje zmenšení nákladů. Jinak nejedná se zde o jediný velký projekt, který my máme. Například pro porovnání, na Praze 13, na Západním městě vlastníme pozemek, kde budeme stavět 1300 bytů, taky v mnoha etapách. Je to tedy proces na víc roků i s optimalizací včetně ceny. Pokud se provádí tímto způsobem, umožní snížit stavební náklady.“

Proč nebyl ten projekt schválený?

Generální ředitel: „Tam nebylo nic zamítnutého. Systém je takový, když se podíváte na územní plánování, že probíhá proces změny územního plánu, který byl schválený ve 2 stupních, ale o tom nerozhoduje Městská část, rozhoduje Zastupitelstvo Magistrátu. Projekt je ve fázi, kdy byly schválené ve změně územního plánu pořizování změny, to je jeden krok závazný, potom zadání změny a v současné době během půl roku by měla být schválená poslední změna. Městská část s tím projektem nesouhlasila. V současné době probíhá akorát jednání vedení Městské části s vedením Magistrátu a s námi. Zeptejte se případně za půl roku, jestli bude schválená změna. Městská část

tedy nemůže neschválit, ta nerozhoduje. O změnách územního plánu rozhoduje Zastupitelstvo hlavního města Prahy. Problém řady městských částí je, že lidé, kteří v dané části bydlí, už ani nechtějí, aby tam bydlel někdo jiný. Jedná se potom o úplně jiný systém názorů těch lidí, kteří tam do budoucna chtějí bydlet. Městská část s tím tedy nesouhlasila. Problém je v tom, že i když nesouhlasila, tak Zastupitelstvo hlavního města Prahy odsouhlasilo zadání změny a odsouhlasilo i první pořizování. Předpokládám, že stejným způsobem to skončí i v poslední části."

Takže na tom projektu pořád pracujete? V jakém je stavu?

Generální ředitel: „My ten projekt dotáhneme do konce. My nemůžeme pracovat na projektech, které nedokončíme a hlavně v tomto případě není vůbec žádný důvod. Jedná se o stav, kdy Městská část sice nesouhlasila, ale Zastupitelstvo hlavního města Prahy s tím souhlasilo. Pravdou je, že u všech kroků, které souvisely s pořizováním změny i zadáním změny, Městská část byla proti. Jejich nesouhlas ale neznamena, že tam ten projekt nemůže být. Kdybyste si chtěla stav projektu ověřit, je i na Magistrátu jako digitální téma. Lze zde nalézt každý stav změny, jakým způsobem probíhá a jaký je stav vývoje a také, co je schválené a co není schválené. Pokud to shrnu, Městská část skutečně ani s jediným krokem nesouhlasila, ale Zastupitelstvo hlavního města Prahy nezávisle na tom, že nesouhlasila Městská část, souhlasila. Tak zní přesná interpretace. Teď je otázka, jak se bude hlasovat o definitivní části, což je vlastní změna územního plánu. Samozřejmě se může stát, že ji Magistrát neodsouhlasí, ale považuji to za nepravděpodobné. Jinak by se v tom území postavil velký supermarket. Já jsem přesvědčený, že v tomto území bude bytový projekt. Co se týče pozemku těch zástaveb, my jsme primárně nechtěli stavět obrovský supermarket, protože jsme preferovali tu lokalitu využít pro bytovou zástavbu, to zvláštní území. Dané území ale bytovou zástavbu neumožňuje, takže i to je důvod změny územního plánu. Za půl roku uvidíte, jestli byla definitivně schválená změna, případně nebyla. Myslím si, že v září probíhat změna hlasování.“

Jedná se o jediný projekt, který jste dělali ve Zličíně?

Generální ředitel: „Ve Zličíně je to jediný projekt, který jsme dělali. Jedná se tedy o hodně velký projekt. My jsme prováděli projekty téměř ve všech částech Prahy kromě centra Prahy. Ekospol je v České republice na trhu 26 let a za tu dobu postavil bydlení pro 10 000 lidí ve většině městských částí, nebyli jsme v Praze 1,2,3.“

Jaké byly problémy u toho vyjednávání, jak dlouho to trvá?

Generální ředitel: „Nyní musíme rozlišovat 2 záležitosti. Pokud je pozemek určený územním plánem k zástavbě, tak Česká republika má legislativní proces vůbec jeden z nejpomalejších na světě. Průměrná doba povolení velkého projektu je 5 let, což je dost dlouhá doba a je to dáno jenom tím, že v rámci povolení jsou zdržování na několika stupních. Nejpodstatnější v tom zdržení je, že se nedodrhuje žádná správní lhůta, jelikož cokoliv, co má trvat měsíc, trvá i rok. Pak je tam další záležitost. Když se někdo odvolá, vyřešení toho odvolání trvá dalšího třičtvrtě roku až rok. Zmíněný systém se v současné době řeší a projekt státní úrovně včetně zrychlení procesu taktéž. Je to zoufalé nejen pro bytovou výstavbu, ale pro jakoukoliv výstavbu státu. Navíc je zajímavé, že i samotné povolování navyšuje cenu bytů o 10%.“

Příloha 9 – Dotazník od exprimátora hlavního města Prahy (červen 2019)

Jak hodnotíte Zličín v rámci jeho ekonomických zájmů a rozvoje území?

Exprimátor: „Nikdy mne nenapadlo tímto způsobem o žádné městské části uvažovat. Městských částí je 57, nemají žádný vlastní majetek a dohromady tvoří celé město. Zličín je navíc jedna z malých městských částí.“

Proběhly nějaké investice do veřejně prospěšných staveb za Vašeho působení na pozici primátora hlavního města Prahy s MČ Praha-Zličín?

Exprimátor: *„Myslím si, že nikoliv. P+R zde již bylo a jeho další rozšíření se chystalo.“*

Jaké se objevily problémy v rámci těchto projektů a museli jste posléze něco změnit?

Exprimátor: *„Nebyly.“*

Jaký vztah měla MČ Praha-Zličín v této době s hlavním městem Prahy, případně i s jinými městskými částmi?

Exprimátor: *„Jedná-li se o dotaz na vztah starosty a Rady hlavního města Prahy, pak byly vztahy dobré.“*

Jak probíhala příprava Metropolitního plánu za Vašeho působení? Vzpomenete si, jaké změny se týkaly Zličína?

Exprimátor: *„Metropolitní plán se tvořil (a stále tvoří) pro celé město a týká se tedy i všech jeho městských částí. Co však je konkrétně předpokládáno na území Zličína, bylo pod rozlišovací schopnost členů Rady hlavního města Prahy. Zpracovatel - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy - však měl opakovaná dohodovací jednání se všemi městskými částmi.“*

Příloha 10 - Osobní rozhovor s projektovým manažerem z YIT Stavo s.r.o. (červen 2019)

Jaký byl váš záměr pro vytvoření komplexu Koivu a čím vyniká tento projekt od ostatních obytných komplexů ve Zličíně vzhledem k tomu, že se zaměřujete na finské bydlení?

Projektový manažer: *„Já teda uvedu ještě trochu obšírněji ten projekt. Většinou YIT má takovou strategii, že kupuje projekty s územním rozhodnutím nebo se stavebním povolením. To znamená, že nekupujeme brownfieldy, aby nás nezdržovalo čekání na stavební povolení, dlouhé změny v územním plánu atd. a přicházíme k tzv. hotovým projektům, které jsou ideálně ihned připraveny k zahájení výstavby.“*

Takhle to bylo přesně u projektu Koivu Zličín, který se dříve jmenoval Zelený Zličín, tuším Zelené bydlení Zličín s tím, že my jsme projekt samozřejmě koupili od původního developera. Na základě vývoje na trhu jsme přizpůsobili naše objekty tak, abychom museli do změny územního rozhodnutí maximálně takového rozsahu, aby byla možná jenom změna stavby před dokončením. To znamená, že tvar, kapacity, vše bylo zachováno, akorát se změnil tzv. room program, kdy bylo více větších bytů a samozřejmě na trhu je požadováno více menších bytů, takže byla trochu změněna skladba těch bytů. Původní čísla již nevím, kolik tam bylo bytů, ale třeba řekněme, že ze 120 bytů jsme udělali 160 bytů. S tím souvisí zase doprava, která musí být bez problémů atd., takže vše bylo v projektu přepracované."

„Co se týče finského bydlení, tak se jedná o komorní bydlení na Zličíně. Samozřejmě to bylo vždy dané i tím, co může územní plán v určitém místě a lokalitě dovolit. Je to vyloženě jednoduchá architektura, která byla lehce přizpůsobená. Nachází se tam dřevěná okna a dřevěné prvky. Samozřejmě finské bydlení je trochu široký pojem, každý si pod tím představí dřevostavby, ale český trh na to není úplně aklimatizovaný. Člověk si říká, že to je jeho hrad, takže ti lidé si spíše všímají, že monolitické objekty, poťazmo zděné objekty jsou vnímány špatně. Jsou naučení z bydlení v dřívějších betonových panelácích a tam to má zase slabinu v těch spojích. Ten objekt je ale kvalitní, pevný, věčný, takže z hlediska akustického i psychologického vychází nejlépe ten beton. Klient, když vidí monolitický dům a mezi sousedem a ním je betonová stěna, považuje finální produkt velice pozitivně."

A proč se zaměřujete na finské bydlení?

Projektový manažer: *„Jedná se o takový slogan tím, že my jsme finskou společností YIT, a to je finská stavební společnost, která podniká po celé Evropě. Tady v Čechách je to čistě jenom developerská společnost, kde si vše outsourcujeme, co se týče koupě pozemků, ale pak si stavební firmy najímáme atd. Například v jiných zemích, na Slovensku a Estonsku, mají i tu výrobní divizi, tzn. že tam jsou schopni si sami objekt postavit. Z peněz z Finska nám stavební společnost půjčuje kapitál na projekty, proto to finské bydlení je*

zčásti trochu reklamní slogan. Finské bydlení můžeme dávat do větších bytů, to jsou ty flóry. Přidáváme do nich finské sauny a pak se to prezentuje jako finské bydlení, protože ve Finsku ve větších bytech mají velkou saunu."

Jak probíhal proces vyjednávání (například s Městskou částí ve Zličíně nebo jiným subjektem) a výstavby projektu v obou etapách?

Projektový manažer: „Samozřejmě s městskou částí to probíhá vždy tak, že když přichází nějaký developer, tak je to trochu vnímáno ze začátku negativně. Samozřejmě, i když přinášíme pro lokální obchodníky potencionální zvýšení obratu jak v potravinářském, tak ve stavebním průmyslu a i pracovní sílu do té lokality, je to krátkodobá věc. Výstavba objektů trvá zhruba vždy tak 2 roky. Pak tam přivádíme i nové občany, kteří si koupí byt a udělají si tam trvalé bydliště a MČ dostává příspěvky na obyvatele. Nicméně zase to má i opačný dopad, negativní. Obyvatelé, kteří do té lokality přichází, ubírají místo z celkové lokální infrastruktury. Znamená to větší tlak do škol, mateřských škol, větší zátěž na dopravu, problém s parkováním v bližším okolí, protože většinou logicky se parkovací stání dimenzují na ten nejnutnější počet, aby prošlo legislativou. Dobrovolně nikdo nestaví parkoviště na víc stání, protože je to samozřejmě finanční náklad. Takže to jsou takové 2 pohledy na věc. Při tomto konkrétním projektu jsme přispěli MČ finanční částkou na místní školku."

Proč jste si vybrali tuto lokalitu a tento pozemek?

Projektový manažer: „Projekt nebyl vybraný tak, že bychom cílili na Zličín, ale z těch projektů, které byly na trhu, se nám zdál tento zajímavý, protože se jedná o komornější projekt. Samozřejmě je to dlouhá cesta, kterou u nás dělal kolega v akvizici na základě nějakých obchodních jednání, takže není to YIT = Zličín a okrajové části Prahy. Ale v průběhu, jak nabídky těch akvizic přichází, zvažujeme, jestli to je pro nás zajímavý projekt nebo není a jestli tam může být nějaký zisk nebo nebude. Nejedná se vyloženě o fixaci na zmíněnou část Prahy."

Řešili jste nějaké problémy v rámci jednotlivých etap, např. výstavba se musela prodloužit nebo někdo s tím projektem nesouhlasil?

Projektový manažer: „*My jsme spíš naopak našli spíše vstřícný postoj k tomu, protože ten projekt je hodně specifický tím, že dost řešíme měkkou infrastrukturu - dešťovou vodu. Hned se neodvádí do kanalizačního systému, ale máme na to tzv. povrchové retence, které samozřejmě ubírají trochu místo na zelených plochách toho projektu. Můžeme říct, že co spadne do toho území, tak se naplní do velkých kalužích těch retencí a voda se postupně odpařuje nebo prosakuje, v místě se zase vsakuje, takže neodvádíme nic. Samozřejmě v nějakém extrémním dešti se tam nachází bezpečnostní přepady, kdy ta voda dokáže odtéct a snažíme se ji likvidovat. Taky to může být jeden z těch finských postojů, protože Finsko je šetrné a jejich postoj k přírodě je trochu jiným způsobem nastavený v Čechách. Co se tedy týče tématu dešťové vody, je velice šetrně řešeno na tomhle projektu. Samozřejmě to vnášelo legislativní změnu původního řešení. Původní řešení bylo klasicky dopravní řízení. Tyto objekty úplně nejsou vodní objekty, takže probíhaly se změnou stavby před dokončením se stavebním úřadem. Proces byl někdy trochu napnutý, dramatický, ale nicméně do kolaudace se všechno zvládlo a legislativně proces proběhnul.“*

„Samozřejmě všichni ten projekt vítají, ale moc s tím nejsou zkušenosti, úřady to neumí konkrétně uchopit. My řekneme, že to tady postavíme, ale ať se o to úřady postarají. Třeba Pražské vodovody a kanalizace nebo Pražská vodohospodářská společnost říkají, že je skvělé, že jim nezvyšujeme jejich systém dešťů po zbytku v Praze nebo Zličíně, ale že retence nechtějí, protože se o to nemůžou, nechtějí nebo neumí starat. Sice jdete vstříc přírodě, ale Magistrát, nebo MČ, respektive ty společnosti magistrátní nebo městské, které spravují úřady, jak Pražská vodohospodářská společnost, tak Pražské vodovody a kanalizace, to nechtějí pak přijímat do svého majetku. To znamená, že starost o budoucí náklad i povrchových retencí připadá bohužel na občany a je to logicky nepříjemně překvapilo, že se o ten systém musejí starat dál.“

A museli jste teda něco v rámci problémů změnit?

Projektový manažer: „Jak říkám, stihli jsme od začátku územní rozhodnutí, kde byly nastavené základní limity. To znamená územní rozhodnutí bylo pravoplatné a toho my jsme se drželi.“

Na Městské části ve Zličíně říkali, že se snaží, aby vše bylo maximálně do 4 podlaží a 1 ustupujícího podlaží, co se týče výškové zástavby, nechtěli jste původně vyšší budovy?

Projektový manažer: „Určitě takový záměr developer měl, protože čím více ploch, tím více zisku, ale tady jsou limitní nejvyšší sousední budovy, takže naše objekty byly limitovány. Nesmí přesáhnout výšku sousedních bytových domů plus maximálně od nějakého konkrétního místa, takže jsme akceptovali ty požadavky od MČ.“

Řešili jste problémy i s financemi? Měli jste třeba daný rozpočet, který jste posléze přesáhli nebo jak to probíhalo?

Projektový manažer: „My samozřejmě ty stavy zadáváme tím, že děláme tendr, to znamená výběrové řízení pro konkrétního dodavatele staveb. Zpočátku se osloví řekněme do 10 firem, je několik kol, postupně se to třídí, do finále jdou 2 až 3 uchazeči a pak je finální kolo, kde se vybere vítěz. Samozřejmě vybírá se vítěz jak s dobrými referencemi, tak i s příznivou cenou. Neříkám, že se bere prioritně nejnižší cena, protože to vždy může budit trochu podezření. V tomto případě byl vybrán generální dodavatel staveb Praha s tím, že byla smlouva domluvena na určitou částku, ale jak to vždy bývá, tak během stavby vznikají nové vstupy, které je potřeba řešit, takže určitě tam bylo nějaké navýšení smlouvy o dílo.“

A nerozhodilo Vás to?

Projektový manažer: „Když děláte nějaký rozpočet a rozhodujete se, jaký bude na tu výstavbu, tak máte určité finanční rezervy na nepředvídatelné náklady, takže projekt je dokončen, zkolaudován, lidem se tam snad dobře bydlí. Takže ano, mohlo to být lepší, ale nebylo to nic tragického.“

Vy jste měli potencionální zákazníky už na začátku před realizací?

Projektový manažer: „Tehle projekt na Zličíně, když jsme kupovali od developera, tak v době, kdy měl vydané územní rozhodnutí, rozjel už prodej. Tuším, že bylo asi dvacet zákazníků, kteří měli už podepsanou kupní smlouvu a pak jsme to teprve koupili my, takže zákazníci byli. Obecně ale u našich projektů začíná prodej, když je vydané stavební povolení, potažmo je třeba zahájení nějaké stavby. V tom mezičase stavební povolení nebo mezizahájení stavby je předprodej, ale takový ten náš start-up, oni tomu říkají G3B jako nějaká brána, kterou procházíme jako schvalovacím procesem, je vydáním stavebního povolení. V ten okamžik my začínáme hned stavět, projekt se začíná prodávat a rozjíždí se marketing. Konkrétně Zličín začíná ten projekt vždy pozvolna. Když si lidé začínají všítat, že tam je hrubá stavba, tak se o tu lokalitu dokážou i více zajímat, udělají si pojem o velikosti stavby i o odstupech atd. a konkrétně vidí ten produkt, jak bude zhruba vypadat. My většinou na ty stavby děláme i takové vyhlídky.“

„Když klient přemýšlí o koupi bytu, tak může přijít, nakouknout na naši stavbu, jak asi bude vypadat, aby si udělal představu, jestli tady chce bydlet nebo nechce. U Zličína myslím, že tak 95 % bytů bylo prodáno ještě před kolaudací a po kolaudaci se prodávaly poslední zbytky bytů. Většinou zbývají ty největší a nejdražší byty, takže si myslím, že se klienti našly dobře. Zase to mělo více konsekvencí, protože ceny byly ještě nastavené před velkým nárůstem cen bytů, co byl za poslední 2 až 3 roky, takže ty byty byly za příznivější cenu. Pak se ten proces dokončil a teprve poté začalo stoupaní cen bytů, takže ten projekt byl prodejně velice úspěšný.“

A poslední byty, které tam zůstaly, se prodaly za tu nižší cenu?

Projektový manažer: „Tu cenu samozřejmě držíme stejně, většinou ta prodejní politika je taková, že když se dokončí projekt, musí se do nějaké doby uzavřít i v rámci prodeje. My tady nemáme kapacitu držet nějaký byt neprodaný rok nebo 2 roky, takže se na poslední byty dá třeba nějaká sleva. To je zase politika prodejců, tak okrajově, takže to je taky jedna z cest, jak ten projekt mít vyprodaný do určitého termínu. Vždy se říká půl roku po dokončení mít ideálně vše prodané. Podporuje se to marketingově, cenová optimalizace atd.“

než bychom si přáli, protože ve srovnání s výstavbou, která teda opravdu během posledních let byla poměrně velká a ještě velká bude, tak řada opatření nebo nějakých dostaveb ostatních objektů, které by občanům měly sloužit, je trochu pomalejší. Spousta určitých záležitostí ale nezáleží jenom na nás, na Městské části. Konkrétně škola záleží na Magistrátu hlavního města Prahy, takže my jako Městská část jsme o to mohli usilovat, nicméně hlavní slovo měl Magistrát."

A z Vaší školy už bude jenom mateřská škola?

Zástupkyně ředitelky: „Tady by se měla rozšířit v našem objektu, až my se vystěhujeme, dále ještě mateřská škola, protože přebytek dětí do mateřské školy je stále ještě výrazný. Do budoucna bude stále větší, protože s plánovanou výstavbou, která má být v okolí, se předpokládá, že stačit nebude. Pokud ale vím, s plánovanou výstavbou by měla už zároveň od developerů plynout i výstavba dalších mateřských škol. Central Group by ji měl stavět a myslím, že bylo v plánu nějaké memorandum, kterým by se měli zavázat, že k těm bytům vystaví i rovnou mateřské školy nebo jednu větší mateřskou školu a zároveň, že poskytnou pozemek na další základní školu. Jedná se o delší časový horizont. Nicméně, kdyby vše dopadlo pozitivně, byli bychom rádi, protože jinak si neumíme představit, kam by všechny děti chodily. My víme už teď, že během příštích 5 let budeme mít naši školu taky plnou. Nárůst počtu dětí, kteří se sem hlásí, je mnohem větší samozřejmě tím, že už se z ní stane devítiletá základní škola. Spousta rodičů dřív nehlásila děti sem, protože věděli, že máme jen první stupeň základní školy a že by děti musely potom od 6.třídy přecházet, takže řada rodičů se rozhodla, že půjdou rovnou od první třídy jinam do okolních městských částí. Za prvé ani v okolních městských částech ve školách není dnes dostatek volných míst a za druhé, ve chvíli, kdy budou mít možnost, že tady mají devítiletou základní školu za rohem, samozřejmě budou raději volit variantu s naší školou. Budoucí místo, kam se budeme stěhovat, se nachází skutečně několik set metrů od naší současné školy, kde vedle fotbalového hřiště se staví nová škola.“

Jako občan Sobína jste ještě něco požadovala ve Zličíně, případně více občanů?

Zástupkyně ředitelky: „Vím, že se hodně mluví o nedostačujícím zajištění, co se týká různých možností v rámci nákupu běžných věcí. Sobín nemá vůbec nic a ve Zličíně de facto jsou dva menší obchody, všechno ostatní je v Metropoli Zličín anebo je v dojezdové vzdálenosti dále. Myslím si, že by si lidé přáli, aby se daný problém změnil. Chtěli by možnost nakoupit věci poblíž, aby nemuseli zajíždět až k Metropoli nebo na jiné místo. Dlouho se řešila již zmíněná mateřská škola v posledních letech, kdy ten přebytek dětí byl opravdu velký. Taktéž se řeší i nedostačující kapacita doktorů. Místní středisko, kde je praktický lékař jak pro dospělé, tak pro děti, už na počet pacientů není adekvátní, takže lidé musí hledat svého lékaře v jiné lokalitě nebo městské části. Problémy Zličína tedy souvisí především se základní občanskou vybaveností. Zatím se zde až doteď nic navíc nenachází, co se týče lékařů, zůstává stejný stav. V podstatě většina rodičů i dětí, o kterých vím, že přicházejí k nám teď do školy, mají lékařku v Řepích nebo v jiné části. Já to vidím v jejich dokumentaci.“

A Městská část se to snažila vyřešit?

Zástupkyně ředitelky: „To nevím.“

Jak jste reagovali na výstavbu od 90.let 20.stol. (metro, nákupní centra, administrativní a bytové domy)?

Zástupkyně ředitelky: „Rozhodně jsme byli nadšeni, že se výrazně zlepšila doprava. To je samozřejmě velký rozdíl. Já jsem na Zličíně, respektive na Sobíně, spoustu let a velkým úspěchem je metro a autobusová doprava, která jede dál na Hostivice a jezdí podstatně častěji, než jezdila dříve. I spojení autobusem s číslem 180 až do Zličína, protažení této linky taky dost pomohlo, protože zase zajišťuje spojení s Prahou 6, takže rozhodně dopravní dostupnost se rapidně vylepšila. Co je samozřejmě trochu negativní, je dopad toho, že je nás tady víc a že ty komunikace jsou v určitých hodinách opravdu hodně zahlcené auty. Jedná se především o lidi ze sousedních vesnic, tedy Hostivice, Chýně apod., které neustále jezdí přes Zličín taktéž. Co se týká nákupních center, je to samozřejmě Metropole,

kteřá nákupy lidí v podstatě vyřešila. Dostupnost je tam velká čehokoliv, ale jak už jsem říkala, obyčejné obchody, nějaká obsluha, kteřá je poblíž a nemusí se jezdit právě do těch nákupních center, tak zde chybí."

Proč žijete/pracujete ve Zličíně a jaký máte k němu vztah?

Zástupkyně ředitelky: „Do Sobína jsem se přestěhovala jako dospívající dívka v 18 letech, protože moji rodiče tam postavili rodinný dům a jak to tak bývá, život se různě zamotal a tady jsme zůstali bydlet my a moje mamka se odstěhovala. Jsem za to moc ráda, protože se mi tady doposud velmi líbilo i jsem ráda, že můžu pracovat blízko svého bydliště. V okolí je spousta zeleně, takže rozhodně Zličín mám velmi ráda."

Řešili jste nějaké problémy ve Zličíně? Např. dopravní problémy, negativní přínos některé výstavby nebo jiný problém?

Zástupkyně ředitelky: „Teď je to naopak. Dopravní dostupnost, co se týká městské hromadné dopravy, se rozhodně zlepšila. Musím ale uznat, že zatížení hlavních komunikací, které vedou přes Sobín a Zličín, v této chvíli už bývá někdy hodně náročné. Doprava a zatížení už je poměrně velké. A to zdaleka nejsme v nějaké finální podobě, protože výstavba v okolních vesnicích je obrovská. Spíš je předpoklad, že doprava bude horší než lepší. Co se týče negativního přínosu některé výstavby, já nevím, jako člověk se tomu neubrání, rozhodně nejsem ten staromyl, který by říkal, že je všechno špatně, holt to dnes vypadá takovým způsobem. Výstavba probíhá na spoustě míst velmi intenzivně a přináší svoje pozitiva i negativa. Nemůžu říct, že bych vyloženě viděla jenom negativní dopady."

Jak jste spokojeni tedy s plánovanými projekty škol a bytových komplexů a jaký máte názor na budoucí rozvoj Zličína?

Zástupkyně ředitelky: „V současné chvíli jsem spokojená s plánovaným projektem, vzniká devítiletá základní škola. Trochu nás mrzí, že nebude v té škole obsažena tělocvična. Sice budeme mít dále k využití sportovní halu a plánuje se i výstavba menšího sportovního areálu, který bude k té škole patřit, nicméně si myslím, že škole tělocvična chybět bude. Magistrát totiž daný rozpočet seškrtal a na tělocvičnu již nezbyly peníze. Víím, že do budoucna bude škola

tělocvičnu postrádat. Do financování zdrojů, jak jsou nastavené, nevidím. Nicméně v každém případě, co se týká rozpočtu té školy, je jisté, že oproti původního záměru hlavního města Prahy byl projekt jistým způsobem zmenšený a některá část se musela zrušit."

„Do budoucna předpokládám, že developpeři budou vstřícně současně s jejich výstavbou už rovnou stavět mateřské školy a eventuálně i další základní školu, protože víme, že kapacitně rozhodně stačit nebude. Ve chvíli, kdy celý areál Siemensu má být jednou zastavěný bytovou výstavbou, tak je jasné, že v daném území v podstatě vyrostě druhý Zličín a že zdaleka nepokryje potřeby, které teď jako obec máme. Většinou se jedná o mladé lidi, kteří se do Zličína stěhují s dětmi a tím pádem je potřeba těch zařízení. A netýkají se zmíněné problémy jen ohledně základní a mateřské školy, souvisí i s možností volnočasových aktivit, které potřebujete dětem nabídnout v rámci bydlení. Vznikem základní umělecké školy nebo domu dětí a mládeže, kam děti docházejí potom i odpoledne na různé odpolední aktivity. My se sice snažíme jako škola odpolední aktivity nabídnout svým školním dětem, ale ti, kteří eventuálně tady bydlí a chodí do škol z určitých důvodů do jiné městské části, nemají odpoledne už možnost docházet na volnočasové aktivity. Ty děti chodí v jiných městských částech například do jazykové školy nebo na jiné zaměření. Základní uměleckou školu nebo dům dětí a mládeže bych tedy rozhodně uvítala, kdyby vzniklo."

„Dále, co si myslím, že Zličínu chybí, je jakýkoliv kulturní dům, jako bývala dříve sokolovna anebo něco, kde se odehrává veřejný život. Ať už se týká kultury, sportu, společného setkávání, jakýchkoliv akcí, tak se tady nenachází nic. Místo, které měla dříve každá obec, svoji sokolovnu, kde se de facto odehrával veškerý společenský život, případně kulturní dům nebo podobné zařízení, tady doposud není a pokud vím, tak zatím ani není v plánu. Chybí zde i jakákoliv obyčejná kavárna nebo cukrárna, kam si jdete po práci sednout, kde si i důchodci můžou odpoledne přijít a posadit se k dortu nebo děti si doběhnout pro zmrzlinu. Nachází se zde jen dvě malá místa, kam se dá jít pro zmrzlinu, ale to je hodně málo a Zličín takové občanské vybavení postrádá."

Příloha 12 – Osobní rozhovor s tajemnicí úřadu a s tajemnicí komise územního rozvoje a dopravy MČ Praha-Zličín (červenec 2019)

Jak se vyvíjely strategické plány v minulosti?

Tajemnice úřadu: „Naše Městská část měla svůj první strategický plán vypracovaný pro období roku 2009-2015 a po uplynutí jeho platnosti Městská část přistoupila k aktualizaci strategického plánu. V mezidobí se to teda vypracovávalo a návrh aktualizace byl určen pro rok 2017-2022.“

A mezi těmi roky 2016-2017 tedy nic závazného nebylo potřeba?

Tajemnice úřadu: „On ten strategický plán je koncepční dokument, kde se nejedná o plnění určitého plánu, který se zhodnocuje kvantifikací. Strategický plán městskou část vede. Jedná se o nadčasový dokument, který by určoval, jak se má městská část vyvíjet. Ale v té době procházela městská část obrovským vývojem v souvislosti s developerskou výstavbou. Opravdu to období bylo takové, že život MČ se výrazně měnil a ono ještě v současné době se mění. Vzhledem k tomu, jak obrovské plochy ti developeři získávali a získávají, tak MČ má jistou představu, jak by MČ měla fungovat, ale je potřeba i reagovat na ty skutečnosti. To znamená, že ty 2 roky by bylo i předčasné strategický plán tvořit. Městská část věděla, co chce pro občany a čekalo se, až bude jasno, jak moc se situace ve Zličíně bude měnit. Potom se vypracovala aktualizace s tím, že zatím v současné době není. Ačkoliv jsme v roce 2019, tak v podstatě Městská část ve strategickém plánu zhodnotila splnění úkolů z minulého strategického plánu a v aktuálním plánu zkonstatovala, že velkým problémem je ve Zličíně právě enormní rozvoj bytové zástavby bez vazby na vybudování infrastruktury. Ať už se jedná o parkování silnice nebo především pak teda pro oblast školství.“

A kdy se schválí současný strategický plán?

Tajemnice úřadu: „To je záležitost nových volebních orgánů, protože k tomu, aby se strategický plán vytvořil, odsouhlasil a nějakým způsobem naplňoval, to nezáleží jenom na úřednících, ale především na samosprávních složce. Proto nám do této záležitosti vstoupily volby a předchozí dovozené orgány strategický plán vytvořily. Teď lidé, kteří jsou na nových pozicích v komunální politice, se rok rozhlíží. Když někdo přijde do komunální politiky nebo do jakékoliv politiky

a nemá s tím předchozí zkušenosti, tak se nejprve musí seznámit s principy, jak politika funguje, co může a nemůže rozhodovat. Teprve pak může učinit další aktivní kroky k rozvoji nebo k fungování MČ. Teď byl plán odsouhlasen minulou volenou Radou. Co se týče současné Rady a Zastupitelstva, záleží na nich, zda se budou chtít k tomu vyjadřovat nebo odsouhlasit."

V jakém stavu je tedy aktuální strategický plán, čeho se týká?

Tajemnice úřadu: „Není schválený Zastupitelstvem a týká se všech možných oblastí. Musím říct jako člověk, který se v oblasti strategického plánu pohybuje, že teď už bych ho v současném stavu Zastupitelstvu nepředložila. Já ho už považuji za překonaný dokument. V tom smyslu, že se za zmíněné 2 roky už zase situace tak změnila, že by bylo plán potřeba zaktualizovat, jelikož doba si to vyžádala. Ten rozvoj je ve Zličíně opravdu enormní, že si myslím, že jsou především části speciálně v oblastech týkající se té dopravy a školství, které je potřeba zaktualizovat. Kdybych plán nyní předkládala Zastupitelstvu, tak je to ve špatném stavu."

A bude aktuální strategický plán trvat tedy delší dobu než jen do roku 2022?

Tajemnice úřadu: „Myslím si, že by se zpracovával na delší dobu. Je poměrně dost práce s přípravou, protože to není dílo 2 lidí. Jedná se o dílo kolektivní a myslím si, že vytvářet to na 2 roky je hazardování s časem."

Vyhovuje IPR Praha Vaším požadavkům ke strategickému plánu?

Tajemnice úřadu: „Tento dotaz je určený spíše pro kolegyni, která se zabývá územním rozvojem, protože ta hodně komunikuje s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy a s jejich názory na našem rozvoji. Já myslím, že v něčem se shodneme, v něčem ne, nedá se to zevšeobecňovat. Jejich pohled je dobrý, protože oni ho mají seshora na nás, řeší to v souvislosti s Prahou. Na druhou stranu, když zase my tady řešíme v jedné lokalitě zástavbu a oni řeknou, že potřebují zachovat výrobu v rámci Prahy, je to diskuze. Pro nás se jedná o místo, kudy naši občané procházejí a kde by místo továrny, která dlouho byla jako brownfield, mohlo být konečně

něco jiného a živého. Pokud by zde ale najednou měla být zase výroba, je to rozpor. Rozpory jsou ale od toho, aby se řešily a našel se nějaký kompromis."

Tajemnice komise územního rozvoje a dopravy: „IPR je organizace založená hlavním městem Prahou a zastupuje hlavní město Prahu jako účastníka při územním řízení. Mají na záležitostech svůj úhel pohledu, který se někdy kryje s názorem MČ, ale nemusí. Pokud oni usoudí, že jejich názor je správný, tak se může odlišovat od názoru MČ. A není jejich povinností to zpracovat, co se týče třeba připomínek nebo námitek. Pak je něco jiného Metropolitní plán, u kterého IPR má opět jiný úhel pohledu v některých záležitostech, než má MČ, ale od toho zase budou konzultace a celé to postoupí dál. IPR to určitým způsobem zpracuje pod vedením Magistrátu, protože to je pořizovatel Metropolitního plánu a pak se to odehrává ještě na vyšší úrovni volebních orgánů v rámci Rady hlavního města Prahy a Zastupitelstva hlavního města Prahy. IPR je tedy ve smyslu poradní organizace a v rámci územního řízení poradní a odborná organizace, která zastupuje hlavní město Prahu."

Jak často se scházíte?

Tajemnice úřadu: „Tohle je speciálně dotaz pro kolegyni. Já třeba vím, že teď jsem za ni vyplňovala termín na konzultace zhruba v polovině září. Oni nás vyzývají pro různé diskuze nebo pak se bavíme konkrétně k tématu. Pokud my tady řešíme konkrétní věc, konkrétní záležitost, tak to samozřejmě s nimi konzultujeme. Pokud jde jen o neformální setkání, mám pocit, že probíhá jednou nebo dvakrát za rok."

Tajemnice komise územního rozvoje a dopravy: „Ono v září bude setkání kvůli Metropolitnímu plánu. Ohledně kvůli Metropolitnímu plánu ty konzultace byly a proběhly. Teď se sejdeme k vypořádání těch připomínek, které MČ měla. Samozřejmě, pokud se odehrává konkrétně jakákoliv změna územního plánu, tak dochází ke konzultaci, ale to jsou opravdu individuální případy. Pravidelně se jinak porady na IPR nekonají. Pokud by ale samozřejmě MČ měla zájem projednávat, tak na objednání určitě možnost je."

Jaké jste řešily problémy v rámci strategických plánů?

Tajemnice úřadu: „Já mám pocit, že tady my jsme zhodnotili, co všechno jsme udělali a právě musím říct k té aktualizaci, která tedy není ukončená, že jsme téměř všechno splnili, co jsme my chtěli udělat. Máme z toho opravdu radost. V podstatě jde o to, že ta malá městská část je v úplně jiné situaci, než je velká městská část. Když se vezmou v potaz třeba Řepy, což je velká městská část, kde v nedávné době bylo vybudováno sídliště ve smyslu, jak se sídliště stavělo. To znamená domy, obchody, škola, mateřská škola, hřiště. Pak byla revoluce, potom přišla privatizace a úroveň bydlení je nyní taková, jaká je. Zličín byly 3 velké továrny, aspoň tak to vidím okrajově. Já nejsem původem ze Zličína, takže tímto pohledem jsem to vnímala jako člověk, který Zličínem projížděl. Pár rodinných domků a jedno malé sídliště, které mělo 15 domů panelových. Nyní dochází k velkému rozvoji s tím, že silnice se nově nestaví. Malá městská část nemá finance na to, aby mateřské i základní školy stavěla. V podstatě developeri staví pro ty svoje děti, pro své zákazníky, protože občanů bude spousta, ale je úžasné, že je staví. Je pravda, že Central Group koupil pozemek pro školu, takže taky už se účastnili. Developer si uvědomuje svoji úlohu i ve spolupráci s městskou částí, ale jestliže někdo staví 3 větší bytové domy, tak se takové úlohy úplně zříká. Malá městská část potom neustále musí dohánět úkoly, které je potřeba splnit. Já bych řekla něco navíc, tu přidanou hodnotu.“

„Pořád doháníme naplňování základních potřeb a bojujeme o místo, abychom mohli dělat i něco navíc. Byli jsme na kraji Prahy, byla tady hospodářská pole a historická zeleň se zde nevyskytuje. Přírodní bohatství je ve Zličíně krásné, máme tady vodu, rybníky, ale zeleň, kterou občané vyžadují, ta tady nebyla a my ji musíme aktivně budovat. Zde je sice územním plánem umístěný les, ale ten les tam není a je tam pole na soukromém pozemku. Jak může Městská část jako malá městská část takové území vykoupit, když vlastník přirozeně chce získat za prodej co nejvíc? Není to snadné, ale má to cenu, spousta smysluplné práce se již udělalo. Když postavíte hřiště, tak jeden ho chce přesně takové, jaké ho postavíte a někdo zase

vůbec nechápe, proč je hřiště postavené tímto způsobem. To k té práci na obecním úřadě taky patří."

Na základě telefonického hovoru jsem se ještě zeptala na dvě otázky: Říkala jste, že strategický plán je dílo kolektivních dílo, kdo ho tedy tvoří?

Tajemnice úřadu: „Strategický plán tvoří zaměstnanci úřadu, ti se podílí především na analytické části, dále členové komisi, kdy se jedná o veřejnost a poradní orgány rady MČ. Někdy se na plánu podílí i zastupitelé MČ, ale jenom někdy, protože je jich málo. Potom se strategický plán projednává s veřejností, posíláme dotazníky. Strategický plán si tvoříme sami jako Městská část."

Jaké typy dokumentů máte?

Tajemnice úřadu: „Je jich opravdu spousta, takže je to těžké říct. Strategické plány, dále územní plány, které samozřejmě konzultujeme a spousta dalších koncepčních dokumentů."

Příloha 13 - Osobní rozhovor s občankou Zličína (červenec 2019)

Jak hodnotíte Zličín v rámci Vašich ekonomických zájmů, vychází Městská část vstříc Vašim požadavkům týkající se rozvoje Zličína?

Občanka Zličína: „Podle mého názoru hodnotím Zličín pozitivně, starostka je ochotná a snaží se jakékoliv problémy naší městské části řešit. Ať už se týkají dopravy, bydlení, škol, veřejných prostorů a dalších záležitostí. Někdy mám pocit, že se vše zbytečně dlouho řeší a nemá žádný výsledek. Procesy jsou zdlouhavé. Já osobně mám největší problém s dopravou, jelikož se potřebuji dostat každý den do práce autem blíže k centru a cesta mi trvá déle, takže vyjíždím dříve. Bohužel vím, že zlepšit dopravu snadno nelze a zvykla jsem si již na aktuální situaci."

Jak jste reagovali na výstavbu od 90.let 20.stol. (metro, nákupní centra, administrativní a bytové domy)?

Občanka Zličína: „Z výstavby metra jsem měla radost, moji známí taktéž. Nejen kvůli zlepšení dopravní dostupnosti, ale najednou

se z malé městské části, kde se mnoho možností nenacházelo, stala zajímavá lokalita. Já bydlím v rodinném domě, takže o bytovou výstavbu jsem se v přiměřené míře zajímala jen ze zvědavosti, ale ne za důvodem nového bydlení. Celkově si myslím, že jsme všichni reagovali kladně, jelikož si spousta lidí mohla zde najít práci v zajímavé společnosti, která se usadila ve Zličíně díky administrativním a bytovým domům. Nicméně s pozitivním přínosem souvisí i negativní přínos, a to je zhoršená kapacita zejména ulice Řevnická, která obsluhuje nákupní centra s autobusovým nádražím a ulice Na Radosti navazující na Plzeňskou a Jeremiášovu, která spojuje Zličín s Řepy a Jihozápadním městem. Já ocenila především nákupní centrum Metropole Zličín, jednou týdně tam jedeme kvůli většímu nákupu potravin, případně dalších sortimentů. Vyhovuje nám, že nemusíme jezdit daleko."

Zeptám se konkrétněji, co například IKEA nebo Globus, jaká byla Vaše reakce? V 90. letech se jednalo o první velké prodejny na Zličíně.

Občanka Zličína: „Musím říct, že v době, kdy se zde usadila IKEA, jsme zrovna potřebovali doma vyměnit nábytek v obývacím pokoji, jelikož už byl zastaralý a příjemně nás s rodinou IKEA překvapila. Je perfektně promyšlená. Člověk často nakupuje přímo jen to, co potřebuje. Vzhledem k tomu, že jsme prodejnu procházeli od začátku až do konce, než jsme se dostali k pokladně, nás zaujaly bytové doplňky a koupili jsme mnohem více věcí, než jsme potřebovali. Navíc je tam možnost nakoupit opravdu hezký a levný nábytek i bytové doplňky. Do Zličína poté začalo přijíždět mnohem více lidí na nákup díky IKEE, a to nejen z Prahy, ale i ze Středočeského kraje."

„Co se týče Globusu, byla jsem z něj nadšená stejně jako z IKEI. Nachází se tam opravdu velké množství produktů, což na zmíněném hypermarketu oceňuji. Když se zde usídlila, navštěvovala jsem ji často, ale nyní spíše chodím nakupovat do Metropole, jelikož ji mám trochu blíže k domovu. Samozřejmě, pokud potřebuji věc, která je v Globusu a v Metropolu nikoliv, jedu do Globusu. V Globusu se každý rok uskutečňuje jarní autosalon a pak různé akce i pro děti, myslím si, že se snaží tímto způsobem přilákat a udržet si své zákazníky."

Řešili jste nějaké problémy ve Zličíně? Např. dopravní problémy, negativní přínos některé výstavby nebo jiný problém?

Občanka Zličína: „Psali jsme nedávno se známými na Městskou část ve Zličíně kvůli parkovacím místům, protože k nám domů na návštěvu jezdí často příbuzní z jižních Čech a nemají kde zaparkovat. Jeli-kož sem jedou zhruba jednou za dva měsíce, chtějí si vždy i zde nakoupit v nákupním centru a podívat se i na jiná místa a mají s tím parkováním problém. Nyní se plánuje P+R parkoviště, snad tro-
chu pomůže zklidnit situaci v dopravě, ale dříve jak za 5 let asi do-
končené nebude. Městská část se snaží dělat vše, co je v jejich silách, dostali jsme jen stručnou odpověď, že o problémech ví a po-
koušejí se je zlepšit. Vzhledem k rozsáhlým bytovým komplexům, které se zde realizují, si přesto myslím, že nebude navýšení parko-
vacích míst stačit.“

Máte přehled o aktuálním dění ve Zličíně a jaký na něj máte názor?

Občanka Zličína: „O aktuální dění se zběžně zajímám, ale vzhledem k dlouhé době všech povolovacích procesů se domnívám, že projekty už kapacitně nestačí potřebám naší městské části. Projekt se zhotoví až za několik let od té doby, kdy se teprve plánovat začínal a si-
tuace ve Zličíně je již odlišná. Aktuálně vím, že se kromě P+R parkoviště plánuje i obrovský rezidenční komplex od Central Group. Navíc se postaví i škola, případně více škol a bude územím projíždět dokonce i tramvaj, což je velice pozitivní dle mého názoru. Konečně se developer snaží řešit i občanskou vybavenost. Domnívám se, že Zličín do budoucna je perspektivní oblast vzhledem k rozsáhlým plánům výstavby.“

