

Příspěvek do srpnových Libčických novin v plném rozsahu

publikováno 20. 8. 2022

Vážený pane/paní,

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

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

Považuji za správné, že tato jednání probíhají, protože tato část Libčic potřebuje nalézt smysluplné využití.

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

Nejčastěji se setkávám s nereálnými proklamacemi investorů / developerů, typu plánujeme záměr, který nebude mít dopad na své okolí; plánujeme, že obyvatelé záměru budou využívat městskou hromadnou dopravu apod. Ovšem toto jsou prázdné proklamace, protože pro investora / developera končí jeho role prodejem záměru jednotlivým uživatelům nebo obyvatelům. Ti ovšem vedou běžný, standardní způsob života – tedy takový blížíci se průměru v ČR.

V článku mě silně zarazil odhad 200 osobních automobilů rezidentů. A zde nabádám k obezřetnosti a ověřování tohoto faktu, protože podcenění tohoto čísla může mít zásadní dopad jak na nové obyvatele, tak na stávající okolí. Důležité je i to, že číslo nic neříká o tom „jak moc auta jezdí“ tedy o tom, jaké vyvolají intenzity na přilehlé komunikační síti. Kombinace podceněných vstupních dat a špatné úvahy o intenzitách může znamenat diametrální rozdíl v počtu vozidel. Příklad uvádím v závěru dopisu.

Investor / developer z podstaty věci chce vytvořit co největší zisk, tedy zrealizovat co nejméně věcí jdoucích nad rámec projektu. Jediný, kdo má možnost ho usměrnit a nastavit směřování projektu jako celku, je příslušné město. Právě to, ho musí tlačit do co nejlepšího řešení jak pro budoucí uživatele / obyvatele, tak pro ty stávající. Město si musí nastavit pravidla a podmínky, za kterých záměr schválí, a investor / developer si musí vyhodnotit a posoudit, zda se mu záměr vyplatí realizovat.

V našem příkladě investor / developer nechce, aby vozidla jezdila přes železniční přejezd a nebo spíše nechce, aby vozidla jezdila přes přilehlý průmyslový areál a ten mohl zůstat oddělený, uzavřený. Investor / developer musí tedy hledat jiné možnosti. Nejdříve zkusí využít stávající nevyhovující a nedostatečnou infrastrukturu, posléze přijde s „nápravným“ opatřením; tedy s opatřením, které je schopný realizovat

s minimálními náklady. Ze zkušenosti se většinou jedná o realizaci okružní křižovatky, přidání jízdního pruhu, doplnění chodníku atp. To ale není koncepční řešení, které by fungovalo. V lepším případě k funkčním řešením přichází až posléze, po vyvolaném tlaku ze strany města, v našem případě by řešením mohlo být doplnění podjezdu nebo nadjezdu, nebo vykoupení a demolice stávajících objektů a rozšíření stávajících komunikací atd. V horší případě developer provede rozfázování záměru tak, aby se neposuzoval jako celek, ale pouze po menších částech.

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

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

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

Podjezd – nesplněno: S ohledem na intenzitu zastavění území západně od železniční trati se realizace jakéhokoli nového mimoúrovňového křížení železniční trati pro automobilovou dopravu do areálu Šroubáren jeví jako nereálná. Jednak by se neobešla bez vyvolaných demolic stávajících staveb a jednak je finanční a technická náročnost takto složité infrastrukturní stavby neadekvátní očekávaným přínosům.

V ploše přestavby smíšené obytné městské 4 (SM4) 190-P, vymezené pro přestavbu severní části areálu Šroubáren, se změny využití území, umístění nových staveb a změny stávajících staveb podmiňují realizaci vyhovujícího a kapacitně odpovídajícího dopravního napojení a dopravní obsluhy plochy pro automobilovou dopravu. To má být předmětem řešení regulačního plánu RP-Z-1, jehož vydání je podmínkou pro rozhodování v ploše 190-P.

Tímto dopisem chci upozornit na nutnost přistupovat ze strany města ke svým požadavkům velkoryse a adekvátně k novým i stávajícím obyvatelům města, dávat si informace od protistrany do souvislostí a vnímat skutečnost, že investor nebo developer po dokončení realizace samozřejmě odejde a problémy, které se nevyřeší před zahájením projektu, bude muset řešit město. Protože v současném nastavení procesů v ČR neprobíhá zpětné ověření, zda proklamovaná data byla správná, zda externí odborníci a zpracovatelé odborných posouzení vykonali svou práci svědomitě a na správných datech a zda dokončené řešení jako celek funguje.

Díky své profesi a zkušenostem Vás proto nabádám k **výrazné opatrnosti a obezřetnosti**.

Rádi bychom, aby Vám tyto informace pomohly a při případných dalších jednáních jste se rozhodovali ve prospěch občanů města.

Jakub Semián
Za BEZPEČNÁ VLTAVSKÁ z.s.

Pro pochopení uvádím následující fiktivní příklad:

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

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

Průměrný stupeň automobilizace v ČR je 570 osobních vozidel na 1000 obyvatel, upozorňuji, že bohaté regiony a velké aglomerace mají toto číslo výrazně vyšší (např. Praha 693 osobních vozidel na 1000 obyvatel) (data roku 2020 dle ročenky TSK Praha).

Poté v mém modelovém příkladu vychází 328 automobilů (počítám vždy s variantou příznivější pro záměr).

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

Číslo 328 automobilů ovšem nevypovídá o předpokládaném provozu a intenzitách. Provoz a intenzity se velice špatně posuzují a vždy je nutno vnímat tyto hodnoty v místních poměrech. Ani sebelepší programové vybavení a modelování většinou bez modelu kalibrovaného na stávající provoz, k čemuž je nutný velmi detailní dopravní průzkum, nedávají uspokojivé výsledky.

Lze uvažovat, že uživatelé nebo obyvatelé jezdí do zaměstnání, jezdí na nákupy, vozí děti do školy a školky (tento fenomén zaznamenáváme v posledních letech i v Libčicích). Dále vozí děti do ZÚŠ, na kroužky atd. Důležité je, že vždy jedou tam a zpět.

Jako konzervativní se jeví, že polovina aut vykoná jednu cestu denně a druhá polovina, že vykoná 2 cesty denně, tedy 328 automobilů udělá 492 jízd a toto číslo je nutno vynásobit 2x abychom získali vždy odjezd a příjezd tedy získáme intenzitu 984 vozidel / 24 hodin na komunikaci vedoucí k našemu fiktivnímu záměru. Pro

zjednodušení lze uvažovat špičkovou denní hodinu na úrovni 10 % celodenní intenzity tzn. v tuto špičkovou hodinu projede po komunikaci necelých 100 vozidel za hodinu. A to navíc nad stávající provoz. A to je intenzita dopravy, která bude v nevyhovujících navazujících komunikacích představovat zásadní zátěž obyvatel a povede ke vzniku nebezpečných dopravních situací.

