

**Mgr. Petr Štěpánek, CSc. (\*1965)**

je český biolog, vysokoškolský pedagog a politik. Vystudoval obor molekulární biochemie na Přírodovědecké fakultě UK, vědeckou hodnost získal během pětiletého pobytu na newyorské State University a v Ústavu experimentální botaniky Akademie věd ČR. Radní hl. m. Prahy pro oblast životního prostředí, energetiky a cyklodopravy (2006–2009), člen zastupitelstva hl. m. Prahy (2006 – 2010, opět od 2014), členem zastupitelstva MČ Praha 4 (od 2002). Od listopadu 2014 je starostou Městské části Praha 4. Je členem Strany zelených.

# Praha 4 je největší samosprávnou jednotkou

V organismu hlavního města má tato městská část výjimečné postavení: s více než 130 tisíci obyvatel je vlastně pátým největším městem v zemi. Co je pro ni charakteristické a jak se vyrovnává s denním rytmem metropole, přibližuje starosta Petr Štěpánek.

Jiří Chum

***Jak se specifické vnitřní uspořádání hlavního města projevuje v každodenní praxi městské části a jejího úřadu?***

Málokdo si uvědomuje, že městská část se už nedělí na žádné obvody, v jejím rámci směřuje tedy celý zájem veřejnosti o vykonávané agendy na jednu radnici. Jsme vlastně největší základní samosprávnou jednotkou v zemi. Téměř 400 pracovníků úřadu si sice dovede ve většině případů poradit s interpretací a implementací předpisů, flexibilní výkon agend je ovšem do značné míry ovlivňovaný nemožností vydávat vlastní vyhlášky a shora přerozdělovaným rozpočtem. Vyhlášky vydává zastupitelstvo hlavního města Prahy, nařízení její rada. Podmínky jsou samozřejmě jiné v turisticky rušné Praze 1, venkovských částech Prahy 12 a v převážně rezidenční Praze 4. Hlavní město nesoulad do jisté míry řeší tím, že do příloh vyhlášek dává regulaci pro území jednotlivých městských částí. Takhle byla koncipovaná vyhláška o hazardu, obdobně se připravuje vyhláška o zábavní pyrotechnice. V povědomí měst a vesnic v celé zemi se udržuje iluze o přebohaté metropoli. Ano, hlavní město má ročně na jednoho obyvatele kolem 33 tisíc korun, z toho ovšem posílá městským částem na osobu a rok 2 900 korun. Pro srovnání: malé obce mají kolem osmi tisíc. Dopravu máme z devadesáti procent zajištěnou z prostředků na úrovni hlavního města, ovšem na druhou stranu jsou městské části s těmi 2 900 korunami na hlavu v České republice zdaleka nejchudší.

***To zní troufale!***

Ale je to tak! To jsme hovořili o finančních prostředcích na samostatnou působnost obce, tedy o ročním příjmu na obyvatele. Dalšími finance mi je příspěvek státu obci s rozšířenou působností na výkon agend v rámci přenesené působnosti. Ke 130 ti-

sícům stálých obyvatel připočteme 20 tisíc osob s přechodným pobytem a ještě velké množství dojíždějících. Takže jsme asi na 170 tisících osob během dne. K našemu úřadu se váže velký rozsah agend v přenesené působnosti. Nejdisciplinovanější v hlavním městě jsou Praha 14 a Praha 4, které dokážou za peníze od státu vykonat přes devadesát procent svěřené agendy. Zbývajících deset procent doplácíme z peněz na samostatnou působnost. Kdybychom nemuseli vydávat finanční prostředky na agendy, které se v rámci hlavního města zbytečně dublují, mohli bychom je využít

***„Nejlepší dialog s občany je ten, který vzniká spontánně.“***

na zkvalitnění školek, škol nebo bytového fondu. Stát by měl u čehokoli, co pošle do přenesené působnosti, normativně vyčíslit, co zajišťování takové věci jednotkově nebo pohotovostně obnáší. Vydávání pasů a občanských průkazů, kde jde o desítky tisíc úkonů za rok, lze vyčíslit jednotkově, mělo by to odpovídat skutečným nákladům včetně zajištění prostor. Tam, kde jde v rámci agendy jen o pár úkonů za rok a přesto je pohotovostní kapacita nutná, by se to mělo ve výši příspěvku zohlednit. K optimalizaci stavu je potřebná součinnost Ministerstva vnitra a Ministerstva financí.

***Lze ovlivňovat podobu územního plánu? Určitě jste vystaveni tlaku developerů, kteří se snaží zastavět kdejaké volné místo. Má městská část prostor k obraně?***

Územní plán je vlastně trochu kuriozita, probíhá správním řízením, tedy v rámci působnosti přenesené až na úroveň zastupitelstva hlavního města. Má to svůj význam, protože jde o zásadní rozhodnutí o obci. V případě složitějšího vnitřního pražského uspořádání

je obcí hlavní město Praha. Městská část je v té věci pouze jedním z připomínkových míst. Nejsme aktivními spoluvůdci. O návrhu nového územního plánu vedeme v tuhle chvíli s hlavním městem poměrně vážný spor. Podali jsme kolem stovky připomínek, některé poměrně fundamentálního charakteru. Uvedu příklad. Na Pankrác, tedy do horizontální linie viditelné na obzoru z rampy Pražského hradu, nám dává hlavní město Praha budovy až o výšce 160 metrů a čtyřiceti patrech. Odvoláváme se na jednání před deseti lety, na němž jsme dohodli výšku této zástavby na úrovni kolem šedesáti metrů. Upozorňujeme, že je třeba respektovat doporučení, která vzneslo UNESCO, aby byla veškerá nová výstavba sladěná s pražskou památkovou rezervací. Ačkoli jde o výstavbu na území městské části Praha 4, nemáme možnost o tom rozhodnout. Bude to předmětem hlasování zastupitelstva hlavního města Prahy a zpracovatel územního plánu zastává v tuto chvíli stanovisko zcela protichůdné tomu našemu. Ve srovnání dosavadního a návrhu nového územního plánu vidíme velmi neradostný posun. Ve stávajícím územním plánu je velmi mnoho území s chráněnou zelení, plochy vyhrazené pro občanskou vybavenost jako jsou nemocnice a školy. V návrhu nového územního plánu na první pohled zjistíte, že většina těchto míst je určena k zástavbě. Místo toho, abychom měli v územním plánu záruku ochrany před neúměrnou výstavbou, jsme v návrhu jeho nové podoby velmi ohroženi. Necitelné zahušťování výstavby má i tak drastické podoby, jako je ta zmíněná navrhovaná stošedesátimetrová budova. Dále pak se mají vedle Centrálního parku na Pankráci stavět dvacetipatrové domy. Městská část Praha 4 s tím nesouhlasí, tlak na nás shora je však obrovský. Územní plán musí být výsledkem dlouhodobého koncepčního uvažování. Má v něm být v plnější míře zachycený celoměstský systém zeleně, biokoridory, zásadní ochrana nezastavitelných míst. Veškerá nová a rekonstru-



ovaná zástavba by měla mít povinnost stavby otevřených či uzavřených nádrží s pohotovostním prostorem, parkovací plochy s povinně propustnými a polo-propustnými povrchy, aby se voda měla kam vsáknout. Šikmé střechy domů jsou ideální pro solární panely, rovné střechy pro zeleň, k jejich ploše by se měla vybudovat pohotovostní rezerva nádrží. To, co teď zdůrazňuji, je příklad úvah nad rámcem konvenčně vnímaného územního plánu.

### **Co způsobuje vysoká denní návštěvnost území Prahy 4?**

To je kapitola sama pro sebe. Návštěvníci tu chtějí parkovat, mají zájem o různé služby. Připomenu, že hlavní město má dvě centra. Historické a pak geografické, které je tady v Praze 4. Dominují mu výškové budovy táhnoucí se od Brumlovky k Pankráci a odpovídá tomu vedení komunikací. Jižní spojka, jejíž součástí je Barrandovský most, přes který projede denně 130 tisíc aut, je bezkonkurenčně nejfrekventovanějším místem v Praze. Na druhém místě je spletenec Jižní spojky, magistrály D1 a Spořilovské, kde opět projíždí více automobilů než centrem. Dvě nejrůznější křižovatky hlavního města jsou tedy v Praze 4. Když se podíváte do mapy znečištěného ovzduší, vidíte nejexponovanější místa, zejména s vysokou koncentrací polévatého prachu a oxidu dusíku, podle hlavních komunikací. Tendence obyvatel zejména Středočeského kraje přijíždět automobily přímo do hlavního města Prahu 4 zásadním způsobem postihuje. Řešením je budovat ve spolupráci se zmíněným krajem a Správou železniční a dopravní cesty zachytná parkoviště P+R už u stanic vlaků před územím hlavního města. Zpravidla se odtud dostanete do centra Prahy za dvacet minut. Zachytná parkoviště mohou být zejména ve Vraném nad Vltavou a v Říčanech, a když se urychlí výstavba trasy metra D, tak

## **„Místo ochrany před neúměrnou výstavbou, jsme v návrhu územního plánu velmi ohroženi.“**

i v Jesenici. Zavádějí se zóny placené ho stání a nezbytně budou také v Praze 4. Je třeba, aby sem mimopražští přijížděli po kolejích, ne autem.

### **Máte výhrady i k přejíždění Pražanů auty mezi čtvrtěmi?**

Do značné míry ano. Pražané jsou na druhé straně zvyklí velmi využívat městskou hromadnou dopravu. Naše metropole patří k evropské špičce měst s hustou sítí této dopravy, která jezdí na čas. Vezměte v úvahu také to, že v některých velmi přetížených úsecích jsou od pondělí do pátku vymezeny speciální pruhy pro autobusy MHD a taxíky. Zlevnili jsme roční tramvajenku o více než čtvrtinu na 3 650 korun. Jestliže dojde k dohodě se Středočeským krajem a platnost tramvajenky se rozšíří na okresy Praha-východ a Praha-západ, v tu chvíli to bude atraktivní pro obyvatele prstence sídel kolem hlavního města, kde je vysoká hustota osídlení. Středočeská hejtmanka přišla s návrhem, aby metro jezdilo do Jesenice. Výborný nápad. V té části trasy už může jet po povrchu. Je třeba ignorovat administrativní hranice Prahy a Středočeského kraje a začít dopravně integrovat ty části, kde to má smysl. Společná tramvajenka hlavního města Prahy a významné části Středočeského kraje bude dostupná i nízkopříjmovým skupinám obyvatel. Ve chvíli, kdy bude dotažené metro do Jesenice, tak je dopravně postaráno o nejrychleji se rozvíjející oblast v republice a Prahu 4 už to nezatíží. Hlavní město dotuje v investicích a provozu svůj dopravní podnik deseti miliardami ročně, jestliže má dopravní spojení fungovat pro

Středočeský kraj, bude se na tom muset podílet. Inspirací je Vídeň, která má velmi úspěšný systém dopravního propojení až do satelitních sídel. Když dokážou v čtyřminutovém intervalu jezdit tramvaje, mohou obdobně fungovat i příměstské vlaky.

### **Nemělo by hlavní město nahrazovat autobusovou dopravu trolejbusovou?**

Dnes už není třeba klasický trolejbus, vývoj elektromobility pokročil, stačí, aby se vozidla dostala k trolejím jen v části své trasy. Baterie se poměrně rychle dobíjí, není už nezbytné budovat nákladnou síť. Mluvme spíše o elektrobusech. Město by podle mne mělo vytvořit holding, tak jak ho má spousta evropských metropolí, do něho vložit dopravní podnik a plynárenskou a energetickou společnost. Od nafty, kterou draze platí vnějším dodavatelům a která zároveň způsobuje velké znečištění, by se mělo přejít na zemní plyn a elektřinu, kterou může v rámci holdingu čerpat dopravní podnik od vlastní firmy. Je to nejlevnější cesta a výnosy zhodnocuje samo město.

### **Co v této souvislosti soudíte o konceptu Smart City?**

Já jsem v tom hodně opatrný, protože když se vrátíte o deset let zpátky, tak byl v módě koncept Public Private Partnership. Kde se rozjel, třeba při rozvodu vody subdodavatelem, obvykle se zjistilo, že se vůbec nic ze zisku nevrací do infrastruktury, zahraniční vlastníci si z výnosů služby stahují zisk a samotná rozvodná soustava chátrá. Obdobné zkušenosti mají i v Německu. Takže ani v konceptu Smart City se nesmí připustit dolování městských rozpočtů, mělo by se přistupovat jen k projektům, které budou přínosem. Prahou obcházejí desítky zástupců firem, které v rámci Smart Cities nabízejí dražší, nikoli levnější služby. Proti samotnému „smart“ principu nic nemám, umím si představit třeba síť, která bude ukazovat reálný provoz ve městě v reálném čase, včetně hromadné dopravy. Ale ať to pro město zabezpečuje dopravní podnik, nikoli externí dodavatel. Také u svozu odpadu považuji za výhodnější, aby jej město mělo pod svou kontrolou.

V Praze 4 žije přibližně 130 tisíc obyvatel, v počtu obyvatel je největší městskou částí v hlavním městě, rozlohou 24,20 km<sup>2</sup> třetí největší. Její území tvoří především tradiční území katastrálních obcí Nusle, Michle, Podolí, Braník, Hodkovičky, Krč, části obce Lhotka a části katastrálních území Záběhlic. Patří k ní i několik domů na Vinohradech. Všechny katastrální obce, které byly začleněny do správního celku městské části Praha 4, se nacházely (do 1922) mimo hranice Prahy a tvořily zemědělské zázemí metropole.



FOTO: RADOŠLAV BERNÁT 2x

### **Jak je strukturovaná zástavba na území městské části?**

Máme trojí typ zástavby obytnými domy. Ještě k vnitřní Praze patří Nusle s výrazným zastoupením domů se secesními prvky, s malými předválečnými družstevními sídlišti a pás vil prostupující touto zástavbou až do Michle. Rozdíl mezi Nuslemi a sousedními Vinohrady je možná v ceně nemovitostí. Nusle vznikaly od poslední čtvrtiny devatenáctého století, později se rozvinuly kolem tramvajových tratí k pankrácké vozovně. Druhým typem zástavby se stala sídliště ze šedesátých až sedmdesátých let minulého století, například Pankrác nebo Michle, která jsou ještě integrovaná do vnitřního města. Třetím typem jsou sídliště v prstenci obytných zón kolem vnitřní Prahy, zejména Novodvorská, Krč a Nový Spořilov. Ta už jsou ohrožená odchodem lidí, kteří si pořízují samostatné bydlení v někdejších vesnicích, které postupně splý-

vají s hlavním městem. Porevoluční zástavba je bohužel spíše nahodilá, do území vstupuje nesystémově. Nusle a Vinohrady vznikaly podle regulačních plánů, je nezbytné se k nim vrátit také při současné výstavbě a důsledně uplatňovat stavební uzávěry.

### **Jak se osvědčuje dialog s občany? Jaké má nejčastější podoby?**

Schůze výborů a komisí jsme otevřeli veřejnosti, cokoli na nich projednáváme, mohou sledovat zájemci z řad občanů. Nejlepší dialog s občany je ten, který vzniká spontánně. Zpracováváme generel veřejných prostranství, který projednáváme přímo s občany, máme na to profesionální urbanisty. Velkou výzvou je Spořilov ze všech stran obklopený dálnicemi. Rušná komunikace od sebe dělí Starý a Nový Spořilov. Připravili jsme nádherný projekt na zakrytí této ulice, obě části propojí park. Vznikne tím jedno z největších nových veřejných prostran-

ství v Praze. To je projekt na deseti let. Velkou odezvu získávají projekty uličních slavností podporujících sousedství. To je vlastně původní projekt Automatu, který jsem kdysi úplně náhodou zakládal, ještě když jsem pracoval v Oživení. Vrátilo se to z úplně jiné strany, na podzim teď vždy máme sousedské slavnosti Zažít město jinak. Už se vžily na třinácti místech. Tradičně nejúspěšnější je Braník, nově se rozvíjí sousedská setkání na náměstí Bratří Synků. Spontánně vznikají další. Třeba na sídlišti v Krči se za pošmourného dne sešli lidé pod tím převísem paneláků. Měli zázemí v suterénní místnosti společenství vlastníků, pozvali sousedy z okolních domů a pár desítek lidí, možná stovek, se tam za den vystřídalo. Bylo to s minimálními náklady, sousedi se seznámili, podívali se na výstavku fotografií, jak vypadalo sídliště, když se stavělo. Shodou okolností jsem tam vyrůstal, velmi mě potěšilo, že i v „betonové džungli“ lidé vycházejí z někdejší sídlištní anonymity.

### **Skvělé. Jaká je vaše osobní vize Prahy 4?**

Máme jednu obrovskou výhodu: při okraji území městské části řeku Vltavu a celý prostor podél ní. A také spoustu vodotečí, velké plochy zeleně, jako jsou Kavčí Hory a Kunratický les. Rád bych pomohl to zelené propojení uchránit nebo ho naopak dobudovat tak, aby všechna území propojovaly zelené pásy. Aby mohli lidé denně ve volném čase vyjít nebo vyjet do přírody. Rád bych také dosáhl toho, aby developerské dotvářeli stávající infrastrukturu, což v tuhle chvíli jsou především mateřské školy. Nejdelší nepřerušovaný úsek cyklostezky v Praze je podél Vltavy, po ní se dá dojet do Skochovic. Většině rodin stačí na půldenní výlet. Když se unaví, mohou se vrátit vlakem. To je v rámci České republiky pozitivní unikát. Teď se potřebujeme zaměřit na větší komfort cyklistů na běžných silnicích. Je potřeba vytvořit samostatné pruhy. Povedlo se to třeba na Jeremenkově ulici, která má charakter hlavní silnice, a snad také dosáhneme zklidnění magistrály, která by se měla stát městským bulvárem. Pak bychom měli také ještě komfortní spojení s centrem metropole. ■