

# Za vjezd do centra by se mělo platit

Praha je velmi konzervativní a svázaná řadou regulí i politickým naladěním, říká **developer Dušan Kunovský**

Pokud Praha nebude dostatečně atraktivní, mladí lidé budou odcházet do zahraničí, varuje Dušan Kunovský, majitel developerské společnosti Central Group. „**Veřejná správa by měla mít koncepci** a stanovit jasná a racionální pravidla, která platí dlouhodobě,“ říká Kunovský v rozhovoru, šestém pokračování 20dílného seriálu LN a Asociace pro rozvoj trhu nemovitostí (ARTN) o budoucnosti Prahy.

**KATEŘINA MENZELOVÁ**  
redaktorka LN



**LN Jakým městem by podle vašeho přání měla být Praha v budoucnu?**

Chci, aby Praha byla dynamickým a příjemným městem pro život. Potenciál Prahy je značný – narůstá počet lidí z regionů, kteří do Prahy přicházejí. To je sice škoda pro regiony, ale obrovský bonus pro Prahu, jestliže v ní lidé po studiích chtějí pracovat a žít. Mladí lidé ale dnes mají i jiné možnosti, a pokud Praha pro ně nebude dostatečně atraktivní, půjdou do zahraničí. Samozřejmě že Praha musí být i kulturním městem, musí zde být pracovní příležitosti, možnosti se realizovat.

**LN Pokud se má Praha stát takovým městem, co byste radil jejímu vedení, aby pro to udělalo?**

Veřejná správa by měla mít koncepci a stanovit jasná a racionální pravidla, která budou platit dlouhodobě. A pak by měla aktivovat soukromé investice. Optimální situace je, když je na trhu dostatečná konkurence, ať jde o developery, stavební firmy, či banky. Pravidla pro fungování soukromých investorů mají být jasně daná; když však budou příliš striktní, omezí to nabídku a zvýší ceny. Je vždy nutné důkladně řešit, kam až má regulace jít. Cesta do pekla je dlážděna dobrými úmysly.

Regulace v konečném důsledku může věci prodat nebo těm, které má chránit, ve skutečnosti škodit. Příkladem je regulace hypotečního financování Českou národní bankou. Byl jsem pro omezení hypoték, které se poskytují na sto procent hodnoty nemovitosti, 90 procent mi připadá rozumných. Další regulace je ale podle mě zbytečná. Je třeba si u regulace vždy říct i to, jaký další efekt přináší. U bydlení prodražení.

**LN Řada developerů poukazuje na to, a statistická data jim dávají za pravdu, že se zásadně omezila výstavba nových bytů. Co to způsobilo?**

Co se týká nové výstavby, stagnujeme, jsme na začátku úpadku. V tom vidím z pozice developera a investora zásadní problém. Z velké části je to dáno tím, že se vychýlila nálada veřejnosti. Minulé volby vynesly do vedení Prahy a některých městských částí řadu aktivistů a osobností, kteří se profilovali proti nové výstavbě. A to proti jakékoliv. Jsou městské části, v nichž se výstavba zastavila úplně.

Další komunální volby se blíží, a proto doufám, že si lidé uvědomí, že nicnedělání a pouhé vymezování se proti všemu bez nabídnutí vlastní cesty není programem. Uvidíme. Celá společnost je ale hodně konzervativní. To se odráží i v tom, že tu nenajdeme žádnou výraznou budovu moderní architektury. Jde o tuctové záležitosti. Vliv na to určitě mají i striktní předpisy. Jako o jediném příkladu moderní architektury se v Praze hovoří o Tančícím domě. Na žádnou jinou budovu si většina lidí nevzpomene.

**LN Na tom, že v Praze není víc příkladů moderní architektury, se podílejí i developeri. Chtějí do architektury skutečně investovat?**

Celá společnost i přístup k architektuře se neustále vyvíjejí. Samozřejmě, čím vyšší, luxusnější segment výstavby, tím



je vztah k architektuře užší. Pokud hovoříme o střední kategorii bytové výstavby, v ní hrají zásadní roli cena, dispozice a lokalita. Architektura je až na jednom ze spodních míst. Je to taková třetinka na dortu.

**LN Je Praha dost velká, aby zde byla zastoupena světová architektura? Stavba musí mít ekonomický smysl, to je pro developery zásadní.**

U soukromé výstavby musí ekonomika „vyjít“. Stavba s architektonickými unikáty může náklady zvednout o desítky procent. Vždy je důležité, v jaké lokalitě se bude stavět. Jsou lokality, které na to mají, v nichž je možné se rozmáčet.



Jsou však i místa, kde by unikátnost mohla stavbu natolik prodražit, že bychom se posunuli mimo ekonomický rámec.

Praha je velmi zajímavé město, které má potenciál. Počet obyvatel se bude zvyšovat. Je škoda, že sem lidé jezdí jen ze své minulosti. Měly by tu vznikat nové věci. Paříž má svou historii, zároveň se ale lidé jezdí dívat na nové stavby ve čtvrti La Défense či na Centre Pompidou.

Příkladem dynamického města je Londýn, který se nebojí kombinovat staré s novým. Praha je velmi konzervativní, a navíc svázaná řadou regulí i politickým naladěním. Chápu, že pražská památková rezervace je v podstatě téměř nedotknutelná. Proč by ale dále od centra nemohly vznikat výškové stavby a dynamická architektura?

**LN Byl jste stoupencem Kaplického návrhu knihovny?**

Byl. Nebyl jsem si však zcela jistý, zda je blob vhodný zrovna pro knihovnu, a měl jsem menší výhradu k první prezentaci v původní zelené barvě. V principu se mi ale návrh líbil. Měl jsem radost, že v Praze vznikne něco nového. Nestalo se však.

**LN Když srovnáte dobu před deseti lety s dneškem, jak se změnila požadavky klientů na developery?**

Dříve řešil developer na pozemku jednotlivou stavbu, u níž chtěl dosáhnout maximální výtěžnosti. Vazby na okolí nebyly brány příliš v úvahu. Dnes investor přistupuje k území jako celku. Hledáme synergie, snažíme se, aby vše bylo

transparentní. Architektonický záměr prezentujeme jak městské části, tak magistrátu. U větších lokalit děláme veřejné prezentace, představujeme vizualizace a modely. Informujeme, co by měla výstavba přinést. Vždy je s ní spojena určitá zátěž.

Zároveň ale poukazujeme na pozitiva. Budujeme velké dětské hřiště, park s vodními plochami, na vlastní náklady zřídíme mateřskou školu. Lidé jsou konzervativní a citliví na to, co vzniká. Jsou nedůvěřiví. Souhlasím, že mají dostat maximum informací. Část veřejnosti se ale staví a priori proti všemu. Mnohokrát jsme se setkali s vydíráním. Na to jsme samozřejmě nepřistoupili.

**LN Je to specifikum Prahy nebo České republiky?**

Schvalovací procesy výstavby jsou u nás extrémně komplikované. Nějaký pragmatismus by tomu měla přinést novela stavebního zákona, kterou koncem června schválila Poslanecká sněmovna. Novela je cesta správným směrem. Lidé

si snad uvědomují, že dlouhé lhůty a absolutní nepředvídatelnost blokují nejen nás, nenáviděné soukromé investory, ale i obecně prospěšné veřejné stavby, tedy například infrastrukturu. Novela stavebního zákona zcela jednoznačně zjednoduší menší stavby, u složitějších ještě dopady vyhodnocujeme. Jsme však mírnými optimisty.

**LN Současným trendem se stal nákup bývalých průmyslových areálů a jejich revitalizace. Proč se touto cestou vydala i developerská společnost Central Group?**

Praha má řídkou obydlenost. Jen dvanáct procent jejího území je využíváno pro bydlení. To je nízké číslo v porovnání se srovnatelnými evropskými metropolemi. Praha je schopná absorbovat statisíce lidí, musí být ale vyřešena doprava.



Souvisí to s tím, že se firma posunula, nechceme už řešit jen jednotlivé stavby. Chceme tvořit celé nové čtvrti s unikátním urbanismem a architekturou a životem ve veřejném prostoru. Je to zajímavá práce. Orientujeme se na brownfieldy v širším centru města. Jsem přesvědčen, že zástavba zelených ploch bude čím dál složitější. Kde jinde by se mělo stavět než na místech dříve zastavěných průmyslovou výrobou? Na řadě těchto míst je však stavební uzávěra nebo přílišná kontaminace.

**LN Jedním z handicapů Prahy, na nějž poukazuje mnoho lidí, je nevyřešená doprava. Co byste v ní změnil?**

V této oblasti vidím ohromný deficit. Není dostavěn okruh, chybí další trasa

metra. Dokážu si představit vyšší investice do hromadné dopravy a omezení nebo zpoplatnění vjezdu do centra pro lidi, kteří zde nemají trvalé bydliště. Pokud je kvalitní a funkční veřejná doprava, pro většinu lidí je srovnatelně rychlé jet do centra Prahy autem i hromadnou dopravou. Kdo chce jet do centra autem, ať za to zaplatí. Podobný model zavedli například v Londýně.

Nejprve je však nutné dostavět okruh a posílit veřejnou dopravu. Peníze vybrané za vjezd do centra města by se mohly použít jako investice do veřejné dopravy. To je můj názor, který se zřejmě od developera neočekává. Je pravda, že Praha je dopravou zahlcena. To souvisí i s koncepcí, která byla špatně nastavena již v minulosti. Magistrála vede kolem Národního muzea. Kdo chtěl jet z Ústí nad Labem do Českých Budějovic, projížděl kolem Národního muzea. To je však totální nesmysl.

**LN Řekl jste, že se počet obyvatel Prahy bude zvyšovat. Bude se Praha zahušťovat, nebo rozšiřovat za současné hranice?**

Praha by se měla zcela jednoznačně zahušťovat. Praha má řídkou obydlenost. Jen dvanáct procent území našeho hlavního města je využíváno pro bydlení. To je rekordně nízké číslo v porovnání se srovnatelnými evropskými metropolemi. Praha je schopná absorbovat ještě statisíce lidí, musí být ale vyřešena doprava. Zástavba za hranice města zabírá další plochy, a navíc je to hodně drahé. Rostou zejména náklady na inženýrské sítě a na dopravní infrastrukturu.

V předchozím, pátém pokračování 20dílného seriálu LN a Asociace pro rozvoj trhu nemovitostí (ARTN) o budoucnosti Prahy vyšel rozhovor s bývalým hlavním architektem Prahy Ivem Obersteinem. V následujícím, sedmém díle vyjde rozhovor s výtvarníkem Davidem Černým.

