

# Leoš Anderle (Sekyra Group) o renomé developmentu, žižkovském nádraží a o sobě



Author: SF / Michal Šourek | Published: 11.11.2011

**Renomé developerů u nás - a asi i jinde ve světě - není nijak oslnivé. Jaký z toho máte pocit - je to zasloužené?**

Když budu upřímný, přijde mi to trochu pokrytecké. Samozřejmě - v minulosti nám naše řemeslo poskytovalo velmi solidní obživu. Ale nejen nám. Stejně tak z období realitního boomu těžili naši subdodavatelé, stavaři, architekti, projektanti, dodavatelé stavebních materiálů a nevím, kdo ještě všechno. I ti si žili velmi dobře. Nikdo z těchto profesí nikdy neprotestoval proti vysokým cenám svých produktů a služeb a zaměstnanci se následně nevzpírali vysokým mzdám, prémieím a bonusům. A protesty nepřicházely ani z těch míst, kde je utráceli.

**Jenže se mluví hlavně o vysokých, nebo dokonce nemravných maržích developerů!**

Když se lidé dozvědí, že metr čtvereční bytové plochy se postaví, dejme tomu, za 20 000 korun a prodává se za 50 000 korun, pak mají pocit, že na tom rozdílu, a to strašně moc, vydělá developer. Zapomínají ale, že k domu patří pozemek, že nám pražská vyhláška přikazuje postavit k bytům podzemní parkoviště, platíme projekty, financování, realitní kancelář, reklamu... Developer je jen poslední článek uzavřeného cyklu, o tu marži se musí podělit všichni, o nichž jsem mluvil. Navíc málokdo vnímá, že development je dlouhodobým procesem, s vysokou mírou rizika.

**Možná nebude na škodu vyjasnit, - jak dalece dlouhodobým?**

Když se vše velmi dobře povede, je to pět let práce, ve složitějších případech ale ani deset let není výjimkou. Necháte-li peníze pět let na termínovaném vkladu, vyděláte 10 %. Investujete-li je do developmentu s rizikem, že o ně můžete přijít, očekáváte vyšší zhodnocení. Přitom od okamžiku, kdy projekt odstartujete, až do momentu prodeje prvních bytů nemáte žádné příjmy. A to trvá několik let. V těch jenom investujete, a to nemálo - začíná to už nákupem pozemků v okamžiku, kdy můžete jen odhadovat, co a v jakém časovém horizontu na nich lze postavit. Navíc by vám na konci projektu už realizovaného mělo „něco zbýt“ na rozjezd projektu nového.

**Nejde ovšem jenom o zisky. Hodně lidí má navíc pocit, že ničíte česká města. Právě nyní jsou to například obyvatelé Žižkova a jejich iniciativa „Tady není developerovo“, která rozporuje vaše**

## **záměry na žižkovském nákladovém nádraží.**

Víte, už ten název. Chápu narážku na „Krakonošovo“, je to vtipné, nicméně nežijeme v pohádce. Tady JE developerovo. Zavázali jsme se ty pozemky koupit od Českých drah, které na jejich prodej vyhlásily veřejnou soutěž, a my jsme ji díky nejvyšší nabídnuté ceně vyhráli. Jako budoucí vlastníci samozřejmě chceme realizovat určité záměry. Stěžovat si na to je nerespektování vlastnických práv. Kdybych já šel kolem zahrádky pánů ze sdružení „Tady není developerovo“, kde pěstují, dejme tomu, jahody, a pak bych si stěžoval, že se o ně špatně starají, a diktoval jim, co se může a co se nemůže dělat, asi by si leckdo myslel, že jsem se zbláznil.

## **Pojďme zpět k té devastaci měst.**

Nikoli vždy je projekt kontroverzní. Například za Národní technickou knihovnu jsme dostali mnoho ocenění, redevelopment Smíchovského nádraží je, myslím, také hodnocen pozitivně - a ani na Žižkově se nikdo nevyjadřuje k nekvalitě projektu. Jde v podstatě o klasickou blokovou strukturu. Konflikt je mezi památkovou ochranou nádražní budovy a dopravní obslužností městské části po dostavbě Pražského okruhu - přeme se o věci, které jsme dostali před čtyřmi lety do vínku jako zadání pro svoji práci.

## **Je tu ještě ta demolice nádražní budovy?**

Zájmem památkářů je tu budovu chránit. Tomu rozumím a o tom lze vést racionální diskusi. Bohužel ale ona moc často taková není. Objektivně ale musím říct, že nezávislý názor neexistuje. Odborníci se stejně jako laická veřejnost dělí na ty, kteří podporují zachování budovy, a ty, kteří v ní historickou hodnotu nevidí. V zásadě dopředu víte, kdo vám jak odpoví. Někdy však naši protivníci a kritici jenom manipulují s fakty i veřejným míněním, jde o diplomaticky řečeno různou míru poznání, respektive neznalosti. Příklad: jedna opoziční strana na Praze 3 požadovala, aby zeleň představovala nejméně 40 % veškeré plochy projektu a nestavěly se mrakodrapy. My jsme přitom žádné mrakodrapy neplánovali a zeleně tam máme hodně přes 40 %. To se dá z podkladů snadno vyčíst. Mrzí mě, že když někdo formuluje základní teze svého volebního programu, nestojí mu ani za to vzít si do ruky studii, které jsme věnovali tři roky práce. Když jsem na to tvůrce upozornil, změnili potichu na svém webu 40 % na 50 %.

## **Vratme se k té budově.**

To je problém, který má více poloh či podob. Otázku památkové ochrany nebo jinak řečeno historické hodnoty té budovy jsem už zmínil. Pak jde o dopravní obslužnost té lokality. Nádraží stojí v cestě plánované Jarovské spojce - páteřní komunikaci, která je důležitou součástí městského dopravního skeletu po dobudování Pražského okruhu. Bez ní budou s dopravní obslužností nepochybně problémy, to jsou fakta doložená výpočty ÚRMu. Myslím, že nikdo nevysvětlil lidem, kteří bydlí okolo Vinohradské nebo Koněvovy, že se tyto ulice bez funkční Jarovské spojky zahltí auty. Do hry ale vstupují i jiné faktory. Případná demolice nás bude stát hodně přes sto milionů korun, přitom rozvoj území zahajujeme z opačné strany území. Budova také vytváří sociální problémy - stahují se tam narkomani a bezdomovci, máme vysoké náklady na ostrahu, provoz je dlouhodobě ztrátový... Zastánci zachování budovy bohužel řešení nemají, zakonzervování současného stavu jím určitě není.

## **Nejde pro tu budovu najít nějakou novou smysluplnou funkci?**

Podívejte se, je to téměř 100 000 metrů čtverečních plochy, která je vzhledem ke stavebním dispozicím budovy a jejímu technickému standardu využitelná pouze jako sklady. Je tu třeba ohromný suterén, ale rozpony skeletu neumožňují jeho využití na parking. Světlé výšky zase nejsou vhodné pro retail, navíc vedle má ve fázi územního řízení velký retailový projekt konkurenční developer.

## **Populární, byť drahé jsou dnes průmyslové lofy?!**

Dokážu si představit loftové byty nebo kanceláře, ale to je využití pro zlomek objektu. Nemůžete udělat 1000 loftových bytů - je to specifický produkt, kdo by je v této míře kupoval? Zaznívají i nápady na nezisková využití, třeba galerie. Pro veřejnou diskusi, na kterou jsme byli pozváni zastánci zachování budovy, jsme dělali srovnání světových galerií s objektem nádraží. Například Tate Modern, která byla jako možný příklad citovaná v médiích, je přibližně třetinová, stejně jako Center Pompidou nebo Gare d'Orsay, Guggenheimova galerie je dokonce jen pětina. Větší je jen Louvre nebo Ermitáž. Ale především: má-li tam být muzeum, ať někdo přijde s mecenášem a jeho několikamiliardovou investicí do přestavby. Také by mělo být řečeno, pro jakou sbírku to bude. Jinak je to populismus. A co se památkové ochrany týká - parametry na vnitřní prostředí galerií jsou tak přísné, že by z původní budovy zbyl jen skelet. Pojmenování budoucího využití budovy je podle mě naprosto nezbytnou součástí případného rozhodnutí o jejím zachování.

**Možná je problém v nízké úrovni komunikace s veřejností, v nedostatku informací? Tak velký projekt prostě vyžaduje širokou kampaň, nemůžete čekat, že nebude budit pozornost a - samozřejmě - i vyvolávat různě motivované protesty.**

Ale ono je to opačně. Ne protestuje široká veřejnost bez vnějšího podnětu. Je to v mnoha ohledech politické téma, mediálně atraktivní. Politici mají všechny informace, které potřebují, na radnici jsou pochopitelně všechny podklady k dispozici. Jenže ty jsou nezajímavé, nic mediálně nosného, z toho žádný happening neupletete.

**A tzv. široká veřejnost?**

V době, kdy nádraží ještě nebylo mediálním tématem, proběhlo veřejné představení projektu. Čekali jsme hlavně obyvatele té části Žižkova, kterých se to bezprostředně dotýká, ale nikdo nepřišel. Já si ale nechci stěžovat, tyhle peripetie k developmentu patří. Jen mne mrzí, že celá ta diskuse se točí hlavně kolem té nádražní budovy. A nikdo nevnímá například to, že náš projekt počítá s vyrovnanou bilancí zemin, nebo že tu jarovskou spojku z velké části projektujeme v zářezu do terénu kvůli lepšímu životnímu prostředí a také kvůli většímu prostoru pro zeleň. Přitom nás to bude stát nepochybně více. V území také vznikne rozsáhlý park, náměstí, dáme k dispozici plochu na vybudování té komunikace, součástí je i škola a rezerva pro stanici metra. Budova nádraží se stala synonymem tohoto projektu, ale ten má mnoho dalších rovin.

**Jak a kdy „boj“ o nádraží podle vašeho odhadu skončí?**

Kdy - to nevím. Lidé si myslí, že chceme budovu začít co nejdříve demolovat. Opak je pravdou. Začínáme stavět na opačném konci pozemku, takže od okamžiku změny územního plánu potrvá až deset let, než k té budově dospějeme. Do té doby se toho může ještě strašně moc změnit. A jak? Já bych preferoval variantu částečného zachování budovy, konkrétně jejího jižního křídla, které nekoliduje s plánovanou komunikací. Mezi budovou a komunikací by mohl vzniknout veřejný prostor, doplněný o služby v parteru budovy. I tak nebude jednoduché najít využití pro další plochy v budově.

**Dotýká se vás to všechno osobně?**

Ne. Dělam věci nejlépe, jak umím. Jsem srozuměn s tím, že někdy je ohlas negativní, jindy přijde ocenění. Myslím, že ani naši oponenti to nevnímají osobně - není to tak, že když se vidíme, přejdeme na druhý chodník. Respektujeme se, komunikujeme spolu, ať už přímo nebo přes média, a stojíme si za svými názory. Já osobně jsem takový, že na mě se může dříví štípat. Jde o výsledek, ne o pocity.

---

11.11.2011 09:18, SF / Michal Šourek