

Metropolitní ozvučná deska 1.1 - shrnutí závěrů z kulatých stolů

1. Závěry - MOZD jako most (shrnutí: V. Černý, Agora CE)

Téma MOZD jako most se zaměřovalo na otázky spojené s komunikací ozvučné desky. Dialog na toto téma přinesl řadu pohledů v několika zásadních směrech. Prvním byla role, kterou má ozvučná deska hrát.

Primárně by měla být zaměřena na **poskytování zpětné vazby politikům**.

Zároveň by také mohla působit v **přesahu směrem k širší veřejnosti**.

Působení významných osobností a zástupců různých zájmových skupin ve spolupráci s politiky v této nově vznikající instituci a jejich aktivitách by podpořilo důvěru a ochotu širšího spektra lidí pracovat společně či zabývat se otázkami spjatými s budoucím rozvojem města.

Do skupiny ozvučné desky by měli být nominováni **zástupci různých oborů na dobu dostatečně dlouhou**, aby mohli poskytovat k vytvářeným podkladům kvalitní oponenturu.

2. Závěry – vztahy a procesy (shrnutí: I. Bursíková, Agora CE)

Nejprve účastníci definovali propojení jednotlivých dokumentů. Poté pokračovali definováním funkcí úp, která zvolna přešla v kritiku současného úp a současného stavu (předefinovaný, příliš restriktivní, nemotivující atd.).

Další blok obsahoval konkrétní návrhy změn plánovacích procesů (nutnost kontinuity alespoň v dopravní koncepci, nutná etapizace, nesmyslné administrativní dělení Prahy, nesoulad s městskými částmi atd.).

Poslední blok byl věnován vizi – faktu, že město není sjednoceno - politická reprezentace a veřejnost nemá společný cíl, jaké město chce, nemá jasnou představu, kam jít, podporovanou obyvateli. Není ani řešeno vlastní plánování (návrh institucionalizace obou procesů).

Praha potřebuje silnou konsensuálně vytvořenou vizi sdílenou většinou obyvatel a prosazovanou silnými politiky. Teprve z ní pak může vycházet další plánování rozvoje města.

3. Závěry – Přírodní prvky (shrnutí: J. Deml, KVAS)

Město a řeka

Vltava je nejvýznamnější přírodní krajinný fenomén, který dělá Prahu Prahou. Od 19. století nedošlo k výraznější kultivaci nábřeží. Je třeba pečovat o napojení města na řeku, přístupnost řeky pro obyvatele. Špatným příkladem je např. holešovický komplex Marina, která v podstatě izoluje

Holešovice od řeky.

Hranice města

Periferie Prahy je nejdynamičtější se vyvíjející oblastí Prahy. Tento rapidní vývoj a proměna příměstských částí a její krajiny za posledních 20 let přinesl mnoho závažných problémů, je však vhodné pohlížet na něj i jako na výzvu. Tuto krajinu je třeba vytvářet a ne ji pouze nechat samovolnému vývoji. Město by již nemělo nadále růst za své stávající hranice. Jedním z řešení může být tzv. zelený prstenec.

Zastavěné versus nezastavěné plochy

Praha má vysoké procento nezastavěných ploch. Reálným problémem je množství nerozlišeného "zazeleněného" prostoru, proluk a brownfields, které nejsou využívány a degradují vnitřní městský prostor. Je třeba usilovat o vytvoření sítě kvalitních volných ploch a zaměřit se na jejich funkci a pobytovou kvalitu.

4. Závěry – Udržitelný dopravní systém (shrnutí: V. Slezáková, Agora CE)

Prvním tématem se stala **individuální silniční doprava**. Podle názory většiny je předimenzována. Praha má nelogicky jak vnitřní, tak vnější dopravní okruh, problémem je, že ani jeden z nich však není dokončen. Velmi často jsou na různých místech Prahy předimenzované dopravní stavby. Dochází ke „zdvojování“ komunikací, kdy jedna vede po povrchu a druhá po povrchu. Ačkoliv jednotlivé části systému fungují velmi dobře, celek nikoliv.

Skutečnost, že je Praha město historické, má také velký vliv na podobu dopravy. V průběhu let se město velmi rozrostlo do prostoru, což opět generuje potřebu dopravy.

Další oblastí diskuse byla problematika **parkování**, parkovacích míst a podzemních parkovacích domů. Těch je poměrně dost, nicméně jejich kapacity nejsou využity. Tento systém je potřeba zefektivnit. Pokud dochází k výstavbě nějakého nového objektu v centru města, je to samozřejmě spojeno s požadavky na počet parkovacích míst. Navýšením počtu parkovacích míst dochází opět ke generování další dopravy.

Individuální automobilová doprava by měla být řešena systémem restrikcí spolu s opatřeními, které povedou k nápravě. Pokud jsou lidé ve svém chování omezeni, může právě pod tímto tlakem u nich dojít ke změně chování.

Účastníci se shodli na tom, že by mělo dojít k **celkové revizi dopravního systému – zjistit, co chceme, co máme k dispozici - a poté k vzájemnému propojení těchto dvou částí do strategie či koncepce, která v současné době chybí.**