

METROPOLITNÍ OZVUČNÁ DESKA 1.2

6. 10. 2012

CAFÉ DIALOGY – ZÁPIS

(vypracovalo o.s. Agora CE)



Café dialog 1: Strategie

Citát z minulého setkání: „*Praha potřebuje silnou, konsenzuálně vytvořenou vizi sdílenou většinou obyvatel a prosazovanou silnými politiky. Teprve z ní pak může vycházet další plánování rozvoje města*“

V rámci diskuze v tomto workshopu jsme se zaměřili především na témata využitelnosti a dalšího života Strategického plánu hl. m. Prahy¹ a jeho vztahu k připravovanému k Metropolitnímu územnímu plánu. Cílem workshopu bylo definovat, co je na Strategickém plánu dobře či špatně, jaká by měla být jeho budoucnost jako takového i jeho vztah k Zadání MUP a dalším dokumentům, které souvisejí s jeho implementací.

V rámci diskuze o těchto tématech se objevila celá řada pohledů a příspěvků. Některé byly zaměřeny na také na další souvislosti strategického plánování v českém prostředí. Diskuze se díky tomu pohybovala od obecného přístupu a pojmů využívaných v diskuzi, významu a podobě strategického plánování, jeho využití v české společnosti, k hodnocení rozvoje Prahy a možném obsahu SP města.

Krom moderátora byl během všech tří workshopů přítomen Jan Kasl. V roli odborného garanta a jako jeden ze spoluvůrců původního SP přítomným osvětlil detaily vzniku a smyslu strategického plánu, návaznosti na další dokumenty jako jsou Operační programy a čerpání financí z EU, i důvody deformace původních záměrů SP.

Debatu je možno shrnout následujícím způsobem:

Další využití Strategického Plánu

Nehledě na výtky nebo připomínky k obsahu a formě strategického plánu **je třeba na něj navazovat** i v budoucnu. Strategický plán by proto měl projít **vyhodnocením a následnou revizí**. Toto vyhodnocení a revize by proběhly v návaznosti na přípravu MÚP. Padl návrh se vrátit k čitelnější podobě SP 2000 a aktualizovat jej. Vypustit LOH, zčistit strukturu a rozdělit jej na vlastní strategii a návazné Programy a projekty jeho naplnění.

Kritéria tvorby a využívání SP

SP je třeba tvořit s dlouhodobým výhledem (min 25 – 30 let). Rozpracování na plánovací období EU 2014-2020.

Tvorba či aktualizace SP vyžaduje zapojení co nejširšího okruhu klíčových aktérů do tohoto procesu. To zároveň předpokládá a také zakládá odpovědnost za realizaci SP a kontrolu jeho naplňování.

Srozumitelnost Strategického plánu zároveň zakládá možnost jeho pochopení a přijetí ze strany politiků i veřejností a následnou možnou kontrolu a vyžadování jejich naplňování.

Faktické (ne)naplňování SP ukazuje z části na problém v přístupu daném kulturními odlišnostmi. Dynamický (anglosaský) model není údajně pro „našince“ dostatečně jasným zadáním, protože umožňuje značně volnou interpretaci a jeho následující implementace není sledována.

To platí i pro současný SP. Byla vznesena otázka, zda „Můžeme či nemůžeme řídit Prahu jako New York?“ Naše instituce (ne ve smyslu organizace!) neumožňují to, aby postačil „úmysl zákonodárce“ pro jeho naplňování. Naproti tomu byl formulován názor, že je třeba s budováním odpovědnosti začít. Opatrnost není namístě. „Byli jsme tady 20 let opatrní, a podle toho to tady vypadá!“ (Niedermayer) Politici se v minulém desetiletí příliš SP neřídili a nepracovali s ním (ani v citacích). Dokladem např. nerespektování koncepce výstavnictví, účelová politická rozhodnutí ve fyzickém plánování atd.

¹ K tématu Strategického plánu hl.města Praha viz též článek na stránkách ozvučné desky na adrese <http://www.ozvucnadeska.cz/clanek/19/k-cemu-slouzi-strategicky-plan-hl-m-prahy-a-programy-jeho-realizace>

Struktura Strategického plánu a dalších dokumentů

Struktura by měla být jasně hierarchizovaná podle priorit, včetně srozumitelné formulace strategických cílů. Rozlišit co je Strategie, co Taktika a kde jde již o provedení - Operaci.

Následná implementace SP je svázána s rozpočtem. Vazby do rozpočtu musí být při tvorbě a zpracování související dokumentace jasně vyřešeny.

Vlastní SP by neměl být rozsáhlý dokument. Rozpracování a Implementace řešena až v dalších dokumentech, které jsou určeny užšímu publiku.

Obsah strategického plánu

Z poslední schválené aktualizace to vypadá, že Praha „chce vše“ a SP pak musí obsahovat všechno. To vytváří zahlcenost obsahem a následnou nepřehlednost. Extrémním dopadem snahy vložit do SP vše je to, že následné kroky, které toto naplňují, se často vzájemně vylučují.

Měly by proto být definovány priority, případně i definovat naopak to, co nechceme dopustit.

Na druhou stranu, je třeba některé základní věci považované za samozřejmost neustále připomínat, aby na tento povinný základ nebylo zapomenuto!

Obsah by měl splňovat požadavky na jeho snadné vysvětlení občanům. Tzn. jednoduchost, konkrétnost, stručnost. Příkladem může být Berlín, který má heslo být „chudý a sexy“ (I když v reálu toto heslo pro samotný Berlín údajně přestává platit) nebo Mnichov, který chce být městem „urbánním, kompaktním a zeleným“. Nutno hledat „headlines“. Příklad Curychu – 5 srozumitelných priorit pro určité období, jejich plnění sledováno veřejně na webu (Hnilička).

SP není ale strategií prostorového rozvoje (regenerace) města, ale zabývá se širšími socioekonomickými aspekty.

Identita města v heterogenitě lokalit

Městský prostor Prahy, ale také identita Pražanů jsou rozmanité. Tato rozmanitost by měla být respektována, podporována a využita. Ve smyslu prostorovém to znamená utvářet Prahu polycentricky. Ve smyslu rozmanitosti identit vytvářet předpoklady pro to, aby do rozhodování a správy byly zapojeny neformální skupiny reprezentující rozmanité „lokality“. Podporou zdravého patriotismu SP vytváří prostor pro aktivitu občanů a soukromého sektoru.

Rozmanitost na druhou stranu způsobuje také problémy v koordinaci mezi jednotlivými částmi celku. Z toho opět plyne nutnost lepší komunikace v řízení.

Špatné využívání pojmů

Některé pojmy jsou využívány špatně, jsou více či méně úmyslně směřovány. Pokud hovoříme o strategickém plánu, měli bychom hovořit spíše než o rozvoji území o jeho reprodukci (Havelka).

Provázanost SP a MUP - priority

Příprava MUP podle nové metodiky by měla být provázena revizí SP také s revidovanou metodikou!

Zadání pro pořízení MUP vychází od odborníků na základě vize politické reprezentace. Toto zadání je klíčové pro obsah MUP. Mělo by respektovat zpracované vyhodnocení revidovaného Strategického plánu. Vyhodnocení a revize je tedy prioritou vedení města č. 1.

Je třeba stanovit, jak chceme, aby se Praha rozvíjela (reprodukovala). Často zazníval názor, že by prioritou mělo být zahušťování území a polycentricnost, umožňující vznik města pro kvalitní život svých občanů. Koncept ÚPSÚ 2009 nevycházel ze SP!

Rozvoj Prahy

Existují různé přístupy k tomu, co rozvoj představuje a v jakém měřítku „rozvoj“ budeme hodnotit. Podle toho je také možné říci, že Praha stagnuje (pohled soukromého sektoru) nebo že stagnuje dočasně (ekonomický názor, že vývoj města odpovídá cyklickým vlnám). Nezbytné je také rozlišit kvantitativní a kvalitativní měřítka rozvoje (regenerace).

Café dialog 2: Doprava

Poznámky a výstupu z oblasti dopravy jsou rozděleny do několika částí. První tvoří zásadní body, které by se měly promítnout do tvorby vize dopravy při zpracování Metropolitního územního plánu. Druhou část pak tvoří priority, které se členové ozvučné desky pokoušeli definovat se stejným účelem. Třetí část tvoří poznámky k oblasti MHD a čtvrtou pak negativa současného stavu dopravy v Praze.

Poslední část je věnována obecným poznámkám, které nebylo možné zařadit do žádné z výše uvedených.

Vize

- Doprava je vyvolaný jev, měla by sloužit jako prevence v případě správného uspořádání městského prostoru
- Doprava je odvozena od strategie města
- Doprava je součástí života, ale do města patří pouze taková doprava, která se podřídí městu, nikoliv naopak
- Město = Organismus
 - Lidé = Krev tohoto organismu
 - Komplexní přístup ke všem způsobům dopravy, vč. pěší a automobilové (žádný druh dopravy by neměl být opomenut nebo vynechán)
- Inspirace – město z poloviny 19.století – město „krátkých“ vzdáleností = logických návazností viz plánování Mnichova z roku 1860) – město je logicky řešeno tak, aby se pohybující člověk pohyboval v rámci svých potřeb „kupředu“, nemusel se vracet a zbytečně cestovat
- Posílení okrajových částí vnitřního města (města 19.století – Dejvice, Vršovice, atd.), „ořezat“ špičky dopravy
- Velká část Středočeského kraje je součástí dopravního systému metropolitního území hl. města Prahy, tvoří společně 1 systém
 - je třeba vnímat celé metropolitní území = Praha + Středočeský kraj
 - změny v dopravě by se měly týkat pouze „kompaktního“ města
- 4 úrovně vnímání dopravy v Praze
 1. národní – doprava pouze projíždějící Prahou (tranzitní doprava tvoří celkem 20% dopravy v Praze)
 2. regionální = metropolitní
 3. městská doprava = na úrovni jednotlivých městských částí
 4. lokální = v rámci MČ, v rámci svého okolí

Priority pro tvorbu Metropolitního územního plánu z pohledu dopravy

Obecné priority

- Rozdíl mezi tím, kde se doprava generuje a kde se projevuje (prevence x „léčba“) – doprava by měla být řešena již v místě svého vzniku = polycentralita – centrum města by se mělo „decentralizovat“ (je třeba decentralizovat vnitřní letokruh města)
- Čím je menší hustota osídlení, tím je menší hustota dopravy, ale roste nárok na automobilovou dopravu
- Pokud má být doprava v souladu s lidmi (městotvorná), je třeba ji zkoumat a posuzovat i na mikroúrovni – musí být stabilní i na místní úrovni
- Dobře uspořádané město = prioritita

- Stavět tam, kde již je „doprava“ (nezastavovat nezastavěná – zelená – území) – tam, kde již jsou lidé (rozvoj území tam, kde je doprava)
- Rozvoj území v souladu s vědomím nároků na intenzitu dopravy
- Definice podmínek a pravidel pro rozvoj, nová centra vznikají často neplánovaně, živelně a jsou monofunkční
- Účelné rozdělování prostředků v rámci dopravy

Decentralizace středu hl. města

- Intenzivní rozvoj města (vně území, nikoliv mimo ně) = regenerace částí města, kam již doprava vede, ale které nejsou zatím vhodné z pohledu bydlení a zdravého životního prostředí (vytipovat nežitelná místa a zatraktivnit je)– omezit automobilovou dopravu do přirozené logické role v území
- Pokud jsou veřejné instituce centralizovány v centru města, jejich decentralizace může zahustit dopravu
- Decentralizace = velkou roli může hrát veřejný sektor (v současné době jsou „pohodlní“)
- Posilovat koncové body MHD a jejich funkčnost /viz částiměsta jako je například Černý Most) a „nezávislost“ – decentralizace středu Prahy
- Zamezit „útěku“ z města = zatraktivnit historickou část

Dopravní stavby a jejich vliv na veřejný prostor

- Automobilová doprava nesmí degradovat veřejný prostor
- Dopravní stavby by měly být součástí veřejného prostoru okolo nich (např. Letná a její okolí představují špatný příklad)
- Je třeba naučit se pracovat s intenzitou dopravy a jejím charakterem ve veřejném prostoru – je možné, že rušné ulice a dopravní tepny skrývají určitý potenciál
- Dopravní problémy je třeba vidět z pohledu lidí – uplatňovat sociologický pohled na problematiku mobility
- Potřeba revize zásadních dopravních staveb

Veřejný prostor a parkování jako jeho součást

- Komplexní revize systému zpoplatněného parkování v Praze – je třeba spolu s hierarchizací a systematizací veřejného prostoru z urbanistického hlediska
- Je třeba nastavit cenovou politiku využívání veřejného prostoru (v návaznosti na cenu parkování – dopravy v klidu) – nutnost legislativního uvolnění možnosti nemít parkovací stání (OTP)
- Městské okruhy nesmí ničit místa, kterými prochází (a to vč. velkokapacitní dopravy)
- Rozvoj veřejného prostoru = „žitelné“, obyvatelné, pěší město
- Zatím zcela chybí
 - systém carsharing = nutná podpora (viz příklad Berlína a Brém)
 - Podpora elektromobilů (EV) – viz příklad Paříže (půjčování na každém rohu)
 - Systém sdílení kol
- Revize modrých parkovacích zón ve městě (např. počet parkovacích míst pro rezidenty = možnost jejich využívání návštěvníky Prahy o víkendu) – nutnost revidovat využití veřejného prostoru
- nutnost změny OTP = legislativního zázemí této normy ve prospěch města – viz příklad Amsterdamu (parkovací místo představuje způsob záběru veřejného prostoru)

MHD

- MHD z chaosu změnila svou strukturu na systém = kvalitativní, koncepční změna, na které se dá dále pracovat
- Zhoršení dopravy v posledních několika měsících z pohledu MHD
 - diskreditace dopravy (prodloužení intervalů)
 - změny v MHD nebyly konzultovány s lidmi
 - velmi komplikované přestupy (jak do dopravního pr., tak z něj)
 - špatný způsob konzultace změn v MHD
- je třeba odborná oponentura investiční politiky DP hl. města Prahy
- je třeba veřejná kontrola
- není známé složení dozorčí rady DP
- v současné době - problém finanční dostupnosti MHD (reflexe investic do výše ceny jízdného)
-> vysoké investice x nižší prostředky na provoz
- systém veřejné dopravy v Praze a možnosti jejího rozšíření z pohledu různých druhů dopravních prostředků (revize systému)
- roční tramvajenky jako daňově odečitatelná položka pro zaměstnavatele
- provázanost ročních tramvajenek s možnostmi parkování (součást komplexního řešení) – pokud se např. vzdám svého parkovacího místa, mohu získat slevu na roční tramvajence

Negativa dopravy v hl. městě Praze

- Řešení na Radlické ulici – špatný příklad toho, jak je komunikace vyčleněna z veřejného prostoru – oddělení dopravních prostor bariérami
- Současný ÚP rozvíjí prioritně území, kam nevede doprava
- Nevyužívání železničních koridorů
 - Duplikace tratí
 - „rychlost“ dopravy
- Řeka je nevyužitá z pohledu dopravy – na řece chybí struktura
- Doprava „spolkne“ velké objemy prostředků
- Ekonomika rozvoje dopravy v Praze je do budoucna neudržitelná (bude stále méně peněz)
- Chybí dopravní koncepce s cíly, indikátory a etapizací (coby podklad pro ÚP)
- Regulace širšího centra ovlivňuje dopravní toky – pokud není jasná koncepce, investoři se špatně rozhodují
- Nenaplnují se vize a koncepce
 - Některé koncepce jsou zastaralé, město se od té doby změnilo a starší koncepce rozvoje města toto neodráží
 - Chybí další stupeň konkretizace způsobů, jak je naplňovat

Ostatní

- Severské země – jiná vlastnická struktura bytového fondu (větší majetkový podíl obcí) => vliv na ochotu obyvatel stěhovat se
 - v ČR – 80% byt. fondu - soukromí vlastníci

Café dialog 3: Prostor

Na co je třeba se ptát?

Kolik a jakého veřejného prostoru potřebujeme? Máme dostatečná čísla a srovnání? Proč je veřejný prostor (VP) pro město důležitý (organizuje soukromý prostor, prezentuje společnost...)? Jak lze definovat společenskou a ekonomickou hodnotu VP a veřejný zájem kolem VP? Jak lze definovat jeho kvalitu? Kolik z rozpočtu HMP a městských částí se vynakládá na VP? Do jaké míry mají/musí být řešení trvalá/dočasná/ flexibilní?

Kvalitní veřejný prostor

Potřebujeme kvalitní veřejné prostory s jasnou funkcí. Pro kvalitní a fungující veřejný prostor jsou klíčová nejen kvalitní architektonická řešení, ale také aktivity, které prostor oživují. Kvalitní a živý VP se neobejde bez toho, aby byl sdílen komunitou, a aby se komunita na jeho kultivaci podílela. Je proto třeba podporovat aktivity zdola (neignorovat je, jak se často stává) a maximálně podporovat občanskou angažovanost, která se pozvolna rodí.

Cílem není pouze esteticky „pěkný“ prostor (estetická a architektonická kvalita má samozřejmě důležitou roli), ale „živý“ veřejný prostor (prostranství), který je pro uživatele výzvou a identifikují jej jako „svůj“, „náš“ apod. Kvalitní veřejný prostor potřebuje kvalitní veřejnost (stále přežívá zvykové vnímání veřejného prostoru ze socialismu).

Na problém je třeba se dívat komplexně a vnímat vztahový trojúhelník aktérů (stakeholders):

samospráva (garant, správa VP) – **provozovatelé** (nájemci, služby, kulturní aktéři ve VP) – **uživatelé** (obyvatelé, turisté)

Role města (samosprávy) a Kanceláře veřejného prostoru (KVP)

Město (samospráva) by na sebe měla vzít nezastupitelnou roli garanta VP, který nastavuje standard, koordinuje správce VP, reguluje využití VP (provozovatelé, nájemci), nastavuje pravidla využívání VP a podchycuje spontánní občanské aktivity ve VP. V neposlední řadě vysílá jasný signál, že téma VP je pro něj prioritou a propaguje příklady dobré praxe (ideálně je iniciuje).

V tomto prisma může KVP sehrát klíčovou roli a věnovat se tématu komplexně, průřezově (mezirezortně) a nad rámec stávajících zákonných povinností územního plánování.

Otázkou je, do jaké míry může na sebe vzít roli komunikačního uzlu mezi samosprávou a veřejností. Každopádně z mnoha stran zaznívá, že tato role komunikátora chybí a samospráva selhává ve schopnosti dostatečné komunikace a „marketingu“ témat, kterým se věnuje.

Aktuální stav

- chybí sociální angažmá a participace obyvatel a vlastníků (veřejnost nemá představu jak VP zlepšit)
- nedůvěra v profesionalitu, experty
- obchodní centra fungují jako vývěvy VP
- kauzy: Hradčanská, květináče Smíchov
- chybí politická vize
- chybí obranné mechanismy, které zabrání velkým škodám ve VP
- stále funguje zvyk „neinformovat včas“ (pod tíhou negativní zkušenosti s participací)
- doprava diktuje VP (automobilová doprava, parkování)
- chybí regulace reklamy
- chybí systém povolení na nekomerční využití VP
- chybí regulace parteru (kontaminace reklamou apod.)
- nekompetentní provozovatelé/nájemci
- správci VP - pouze zájem o technická řešení (technokracie) a ekonomickou výhodnost
- silný ekonomický tlak a ustupování parciálním ekonomickým zájmům („privatizace“ centra Prahy)

- chybí dobrá práce s regulačními plány

Návrhy řešení

- kvalitativně hodnotit, definovat, klasifikovat a hierarchizovat veřejné prostory dle významu (vznikl tzv. „street manuálu“)
- klíčová je dobrá definice funkce konkrétních prostorů, až potom design, podřadit ochranný aspekt pod definici funkčnosti (ne vždy je „krásné“ současně dobré a funkční)
- město by mělo být iniciátorem a „garantem“, mělo by ukazovat příklady dobré praxe a nastavovat tak standard kvalitního veřejného prostoru a komunikovat toto téma s veřejností
- systematicky podporovat aktivity zdola (které směřují k oživení a péči o veřejný prostor), podporovat občanskou angažovanost
- propojit provozovatele, aktivní veřejnost a zájmová sdružení (propojit stakeholdery VP)
- kvalitní, otevřenější a volnější zadání veřejných arch. soutěží, neřít se jen cenou (ekonomickou výhodností nabídek), transparentní výběrová řízení
- najít a využívat nepřímé nástroje (výběr vhodných provozovatelů a nájemců...)
- hledat a nebát se využívat dočasná a flexibilní řešení (tam, kde to je možné a vhodné)
- vytvářet synergie soukromého a veřejného VP
- definovat společenskou a ekonomickou hodnotu VP a veřejný zájem kolem VP
- zajistit prostupnost VP, nepodporovat vznikání uzavřených rezidenčních komunit
- usilovat o partnerství soukromé a veřejné sféry (neoddělovat příkře soukromé a veřejné)

Role Kanceláře veřejného prostoru

- nemá nic dáno zákonem (oproti územnímu plánu)
- především koncepční a metodická činnost, podněty pro úpravu legislativy a nastavení pravidel
- koordinuje správce VP
- inventarizace VP
- sbírá podněty od stakeholderů (např. katalog občanských iniciativ a aktivit ve VP)
- tématem VP se zabývá průřezově, může pracovat makro/mikro
- může se zaměřovat na detaily a drobné změny, které vnímá veřejnost
- vedoucí je architekt - je to dobře?

Témata k diskusi:

- do jaké míry může kancelář ovlivnit kvalitu VP?
- do jaké míry je jejím úkolem komunikovat s veřejností a budovat veřejnou důvěru? (Podoba a kvalita VP je obecně srozumitelným tématem.)
- jaký je vztah kanceláře k městským částem?