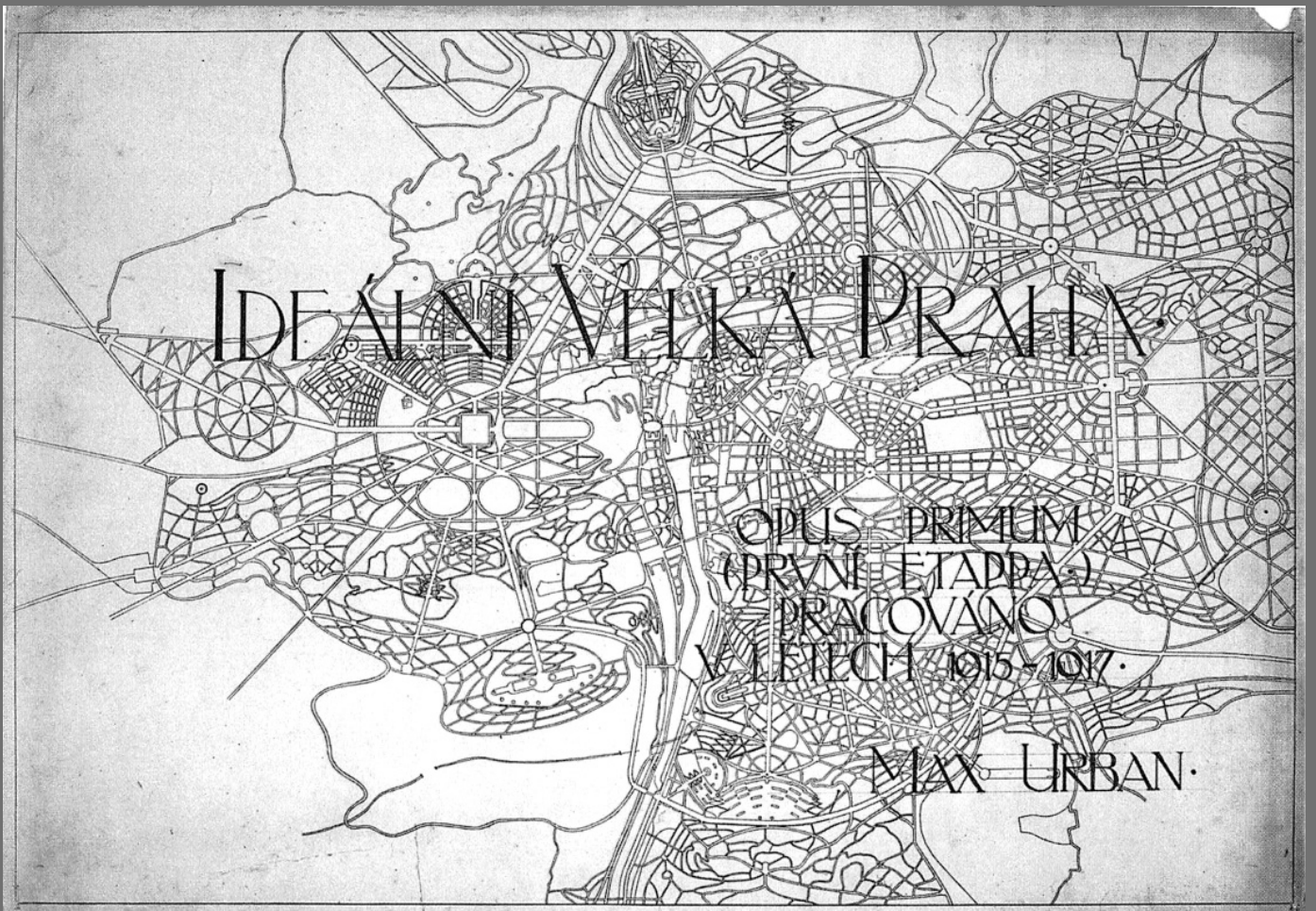


Ideální Velká Praha od Maxe Urbana z roku 1917
Max Urbans ideal plan of Great Prague from 1917



VIZE, PLÁNOVÁNÍ A STRATEGIE ROZVOJE MĚST: PŘÍKLAD PRAHY

VISIONS, PLANNING AND STRATEGIC URBAN DEVELOPMENT: THE EXAMPLE OF PRAGUE

States are born from certain visions; they are formed and legitimised by them. Cities as well form their own visions, and they attempt to project them in development concepts and strategies. In the history of Czech cities, the footprints of visions linked to strategic decisions can be noted in particular when radical changes of their functional and spatial organisation were needed. Unprecedented growth in medieval Prague under the reign of Charles IV and the transformation of Czech towns stimulated by the 19th century industrial revolution can serve as examples. Political ideas and endeavours played a key role in the process, which made its imprint on the spatial pattern of cities, the location and arrangement of edifices as symbols for temporary ideas.

The political transition of 1989 initially took the stance of a farewell to ideologies and to city visions as their imprints. However, soon a new wave of visions arrived, connected to the advent of strategic planning. In the long run, strategic plans became a parallel to statutory physical planning, being less tangible and also viewed as less rigid. The example of Prague demonstrates how the originally well-grounded strategic plan from the end of the 1990s gradually came to lose its sense

in the course of the process of its approval and implementation, finally declining to the level of a mere device for the support of too many controversial and questionable projects. Recently, the emerging Metropolitan Physical Plan assumed a conceptualising role, but its vision of urban “implosion” lacks wider support, being generated outside of public debate as an author’s manifesto. A new elaboration of the Strategic Plan, which was initiated by the debates on the Metropolitan Plan, has given up on any promotion of a spatial vision.

The gap is widening between “top-down” visions, strategies and plans on one hand, and public opinion on the other, which strongly demands city governance that should promote citizens’ interests. Strengthening the institutional capacity of public administration is required not only to enforce and implement difficult programmes already present in existing strategies and plans, but also to face new challenges: climate change, access to resources, ageing populations and increased social barriers. A strong and shared urban vision and a strategy that manages to use the challenges and local potentials may turn to be a substantial competitive advantage.

Podobně jako státy povstávají z určitých vizí, jsou jimi utvářeny a legitimizovány, vytvářejí si i města své vize. Tyto vize se snaží promítat do koncepcí a strategií, jež mají vizi promítnout do prostorového a organizačního uspořádání, do rozhodování úřadů i do chování jednotlivých aktérů, kteří se na utváření městského prostoru a prostředí podílejí.

Vize českých měst lze implicitně vytušit hluboko v minulosti. HRŮZA^{1/1} na základě analýzy procesu založení Nového Města pražského naznačuje, že vizi císaře Karla IV. jako jeho zakladatele bylo povýšit Prahu na mocenské a politické centrum celé Svaté říše římské. Založení Nového Města pražského, jež bylo součástí širší transformace celé tehdejší pražské městské aglomerace, tedy mělo posloužit mocenskopolitické vizi ambiciózního vladaře, který zřejmě chtěl dosáhnout dědičnosti císařského trůnu pro lucemburský rod.

Strategie k naplnění této vize spočívala v doplnění a systematickém zakládání všech institucionálních a fyzických atributů evropské metropole 14. století – katedrály, university, panovníkova reprezentativního sídla a kostelů nejrůznějších typů a denominací. Urbanistická koncepce převedla vizi a strategii do prostorového uspořádání města: spočívala v symbolické síti sakrálních staveb a ve světské sféře v systému veřejných prostranství propojujících jednotlivá města aglomerace se specializovanými tržišti jako jejich uzly. Podle Hruzy lze urbanistickou koncepcí Nového Města pražského považovat za přiblížení se „k principům urbanismu renesančního“^{1/2}. K realizaci koncepce sloužily „regulativy“ pro využití veřejných prostranství, umístování obtěžujících a znečišťujících aktivit (řemesel) a předpisy pro realizaci staveb, vše obsažené v základacích listině a dalších předpisech. Velkorysost urbanistické koncepce Nového Města

prof. Ing. arch.
KAREL MAIER, CSc.
Fakulta architektury, České
vysoké učení technické v Praze
Thákurova 9, 166 34 Praha 6
Česká republika
maier@fa.cvut.cz

pražského umožnila dodnes využívat jeho středověkého založení jako městského centra.

Zatímco vize, rozvojové strategie a koncepce v případě středověké Prahy můžeme jen rekonstruovat z dochovaných fragmentů dokumentů a prostorového uspořádání města, pro industrializaci jako další éru zásadní transformace osídlení a měst už máme podstatně více dokladů. Lze se již odkázat na vize explicitně vyjádřené v politických programech představitelů některých významných měst^{13/}. Známa je královéhradecká vize „osvobození města z pout hradebních“ z osmdesátých let 19. století, spojená s osobností městského radního L. J. Pospíšila^{14/}. Tato vize se stala základem pro velmi promyšlenou, institucionálně podpořenou, a proto úspěšnou dlouhodobou strategii a rozvojovou urbanistickou koncepci Hradce Králové, který se díky tomu v meziválečném Československu stal „urbanistickým salonem republiky“.

Méně známá je vize plzeňského starosty dr. Václava Petáka z roku 1892, podle které se z „černé Plzně“ znečišťované kouřem a sazemí četných továren mělo stát „školské město“^{15/}. Z této vize vycházela dlouhodobá strategie systematického zakládání a rozvoje škol s důrazem na střední odborné školství, připravující kvalifikované pracovníky pro místní průmysl. K druhému strategickému kroku, tedy transformaci těžkého a znečišťujícího průmyslu na nové, environmentálně méně problematické a výhledově lépe konkurenceschopné zaměření, ale město závislé na ekonomickém kolosu Škodovky nemělo sílu.

Vize rozvoje Prahy v industriální epoše druhé poloviny 19. století vychází z potřeby modernizace města, ale je též spojena s růstem národnostního soupeření českého i německého etnika v Čechách. Praha se po roce 1861, kdy její radnici natrvalo ovládla česká většina, postupně profilovala jako symbol národa, který postrádal svoji státnost. K naplnění těchto vizí modernity a národní identifikace sloužila urbanistická koncepce spočívající zejména v cílevědomém rozmístování významných veřejných budov jako atributů oné modernosti a identifikace. Vize „české Prahy“ urbanisticky „zkameněla“ obsazením klíčových pozic ve městě institucemi symbolizujícími národní společenství: počínaje Národním divadlem na konci rodícího se českého korza (dnešní Národní

třídy), přes Národní museum v ose Václavského náměstí, až po symbolické dovršení počestění Prahy stavbou Obecního domu v první dekádě 20. století na místě bývalého městského králova sídla, na konci německého korza (Příkopů). Urbanisticky méně významnou pozici pražského Německého divadla (dnešní Státní opery) na nepřilíši vydařeném sadovém okruhu a v sousedství nádraží později paradoxně potvrdila tzv. severojižní magistrála – urbanistická koncepce z dvacátých let 20. století realizovaná o 50 let později.

Také další města v Čechách používala k manifestaci své národní identifikace stavby veřejných budov. Umísťovala je zpravidla v prostorech expandujících center podél sadových okruhů a nádražních tříd, čímž symbolizovala jejich význam^{16/}; instituce druhého etnika byly často vytlačovány do méně významných poloh. Architektura těchto budov často ostentativně odkazovala na tradice toho kterého národa.

První republika znamenala pro česká, slovenská a podkarpatoruská města příležitost vyjádřit v urbanismu i architektuře veřejných budov vizi československého národa jako plnohodnotného člena evropského politického a kulturního prostoru. Tuto vizi v omezeném čase, jenž byl republice dopřán, naplňovala Praha, Brno, Bratislava a Užhorod i další města jako Hradec Králové a Zlín kvalitními urbanistickými soubory veřejných staveb a obytnými čtvrtěmi s vysokým standardem architektury. Přitom se architektura staveb První republiky rychle vymanila z popřevratového národoveckého patosu a naopak svým příklonem ke „kosmopolitnímu“ funkcionalismu vyjadřovala vizi univerzální modernity a pokroku. V rámci této univerzality ale zůstával prostor i pro vznik a rozvoj regionálních verzí.

Zcela jinou vizi měst prosazovaly komunistické vlády. Města se měla stát baštami dělnické třídy pod kontrolou komunistické moci. V naplňování této vize se ale jednotlivá období výrazně lišila. V padesátých letech byla v českých zemích budována vlastně jen města s těžkým průmyslem a těžbou uhlí či uranové rudy (Ostravsko, Kladno, Ostrov nad Ohří, Horní Slavkov) nebo vojensky významná (Pardubice, Tábor, Píseň). Následující 60. léta hledají v souzvuku s tehdejší severní Evropou socialistickou alternativu modernity. Konečně normalizační období po roce 1968 se

snaží definitivně přeměnit městské „buržoasní“ prostředí měst na dělnická sídliště. Oficiální politika, její vize a z nich odvozené strategie se ale stále více vzdalovaly od reality rozvoje měst. Nejen že implementace vizí byla nad realizační možnosti jakkoliv přísně centrálně řízené ekonomiky, ale (a snad hlavně) vize dělnického města během druhé poloviny 20. století čím dál více ztrácela na aktuálnosti a důvěryhodnosti. Jasně o tom vypovídá rozšiřující se propast mezi fádním prostředím typizovaných domů na sídlištích na jedné straně a okázale nabubřelými stavbami symbolizujícími „výdobytky socialismu“ a později hlavně moc komunistické strany.

Kolaps centrálního řízení definitivně potvrzený pádem komunistického režimu se zpočátku zdál být také definitivním koncem jakýchkoliv ideologií a z nich vycházejících rozvojových vizí měst jako základu pro jejich plánování a cílevědomé utváření. Počátek devadesátých let byl plně ve znamení adorace tržních mechanismů, které v tehdejších představách měly činnosti směřující k záměrnému prostorovému managementu měst a regionů plnohodnotně a efektivně nahradit. Vize se ale poměrně rychle vracejí na scénu řady našich měst již kolem poloviny devadesátých let, a to ve formalizované podobě jako součást strategického plánování, přejímaného převážně z anglosaského prostředí. Později se strategické plánování stává pragmatickým nástrojem pro financování rozvojových projektů z fondů EU (v uplynulém plánovacím období například integrované plány rozvoje města).

Vize jako součást strategických plánů zpravidla proklamují přátelské, otevřené a atraktivní město, růst progresivních oborů pracovní činnosti a kvalitu života zahrnující bydlení, příležitosti pro trávení volného času a dobrou dopravní dostupnost. K naplnění těchto vizí strategické plány vytvářejí hierarchické sestavy strategických cílů, dílčích cílů / záměrů a na ně napojených projektů.

Jako většina přenosů do odlišného kulturního a institucionálního prostředí se i praxe českého strategického plánování oproti severoamerickým a britským vzorům liší. Nezakotvenost strategických plánů v českém právním prostředí a utilitární motivace jejich pořizování pro získání prostředků z evropských fondů z nich namnoze dělá spíše formální účelové proklamace, navíc s životností

často omezenou volebním obdobím. Není vyjasněna vzájemná návaznost strategických plánů a nástrojů územního plánování¹⁷⁾. Svoji opravdovou funkcionalitu v rozvojovém managementu města si tak strategické plány v českých podmínkách stále hledají.

Problematičnost i po formální stránce správně utvářeného a uspořádaného strategického plánu lze ukázat opět na příkladu Prahy. Město pořídilo ve druhé polovině devadesátých let 20. století za účasti expertů podporovaných britským Know-How Fondem strategický plán. Dílčí vize a zkušenostem zahraničních expertů byl při přípravě plánu věnován poměrně veliký důraz na participaci širokého okruhu odborníků. Strategická vize plánu se odvíjela od tehdy všeobecně sdíleného politického cíle – návratu do Evropy. Dílčí vize se týkaly ekonomiky města, kvality života v něm a kvality prostředí, dopravní a technické

Kompoziční schéma
založení Nového
Města pražského

Compositional scheme
of the founding of the
New Town of Prague



Zdroj Source: MAIER, Karel – HEXNER, Michal – KIBIC, Karel: Urban Development of Prague – History and present issues. Praha, ČVUT 1998, s. 27

infrastruktury a v neposlední řadě také řízení a správy. Z vizí vycházela široká řada strategických cílů a plánů, které měly pokrýt celé spektrum problémů města. Plán obsahoval i prostorovou dimenzi strategie počívající v přechodu od monocentrického k polycentrickému uspořádání města ^{18/}. Omezení plánu na území hlavního města Prahy ale neumožnilo koordinovat prostorovou strategii s okolními obcemi ve Středočeském kraji; strategický plán se komunikací a koordinací s těmito obcemi nezabýval.

Původní verze návrhu strategického plánu obsahovala i poměrně detailně vypracovanou implementační část s konkrétními záměry a akčními plány k jejich uskutečnění. Pro schválení v Zastupitelstvu hlavního města Prahy byl návrh plánu upraven: záběr strategických cílů a dílčích plánů se rozšířil a zobecnil a některé záměry a projekty, které by mohly vyvolat kontroverzi, byly vypuštěny. Tyto úpravy byly provedeny již bez účasti britských i širšího okruhu českých odborníků, kteří se podíleli na původním návrhu. Schválená podo-

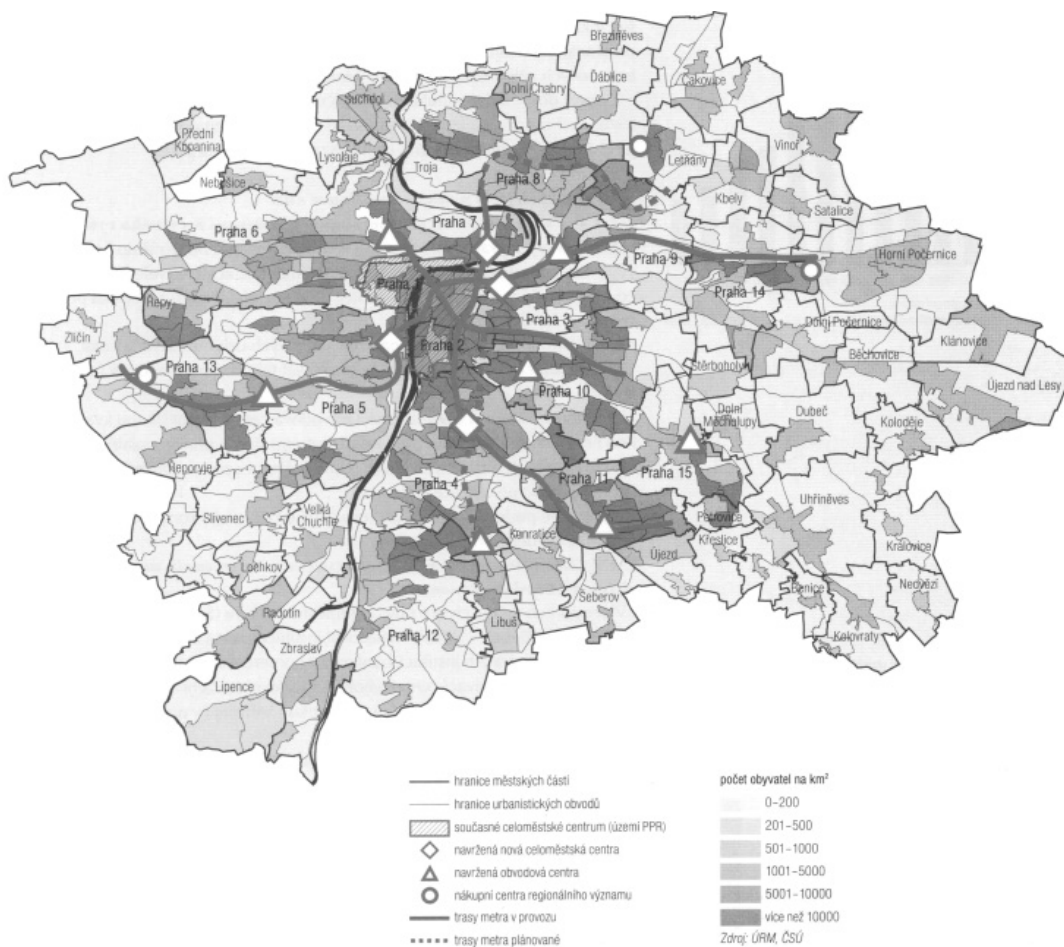


Schéma polycentrického prostorového uspořádání Prahy ve Strategickém plánu hlavního města Prahy
Diagram of a polycentric spatial organisation for Prague in the Strategic Plan of the City of Prague

Zdroj Source: HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, Strategický plán. Praha, Magistrát hlavního města Prahy 2000, s. 75; http://www.monet.cz/strategplan/PDF/cesky/cz_10.pdf

ba plánu tedy sice vyhověla všem, ale obecné formulace jeho výstupů a neadresná implementační část z něho udělaly spíše soupis potřeb a přání nežli jasné nasměrování rozvojové politiky města. Šíře témat zařazených do strategických cílů umožnila vybírat z nich podle potřeby to, co vyhovovalo zájmům vlivných developerů nebo realizačních firem v případě veřejných infrastruktur.

Také prostorová strategie polycentrického města byla účelově využívána jako argument pro rozvoj předměstských nákupních center „na zelené louce“, jejichž napojení na kapacitní systémy hromadné dopravy (metro) sice strategický plán naznačoval, ale ve skutečnosti bylo spíše zdánlivé (Zličín, Černý Most, Letňany). Naproti tomu původní představa polyfunkčních sekundárních center v těžištích jednotlivých obytných celků vnějšího města se – snad s výjimkou Nových Butovic – nerealizovala.

Při aktualizaci v roce 2008 celý se funkčně prostorový koncept strategického plánu scvrkl do hesla „Funkčně a prostorově vyvážené město“ a záměry se upravily tak, aby vyhovovaly záměru pražské radnice kandidovat na uspořádání olympijských her: tentokrát už zcela bez diskuse bytí i jen s reprezentanty odborné veřejnosti.

Implementaci strategického plánu monitoroval řídicí výbor, v němž zpočátku zasedli vedle představitelů města a jeho organizací také „nezávislí“. Ti ale časem přestali být přizváni, takže monitoringu se účastnili pouze zástupci městské správy a městem zřízených organizací. Bývalý Útvar rozvoje města pořídil sadu indikátorů, které měly plnění strategického plánu sledovat, ale s výsledky takto monitorované implementace se veřejnost neseznamuje. Implementace strategického plánu tedy probíhala zcela mimo dosah, zájem a kontrolu veřejnosti.

Jistou, byť jen dílčí nezávislou analýzu implementace pražských vizí a strategií nabízí práce^{9/}, zaměřená na strategie dopravy v Praze, reálné rozhodování na ně navazující a na výsledné účinky jednotlivých opatření. Práce využívala výhradně veřejně dostupných zdrojů. Jejich analýzou ukázala, že jednotlivé programy a aktivity strategického plánu i dalších rozvojových dokumentů týkajících se dopravy v Praze byly sice navzájem koordinované, ale implementovány byly selektivně ve prospěch investičně náročných projektů,

často problematických z hlediska ekologie a dlouhodobé ekonomické udržitelnosti. Naopak nerealizované nebo jen částečně realizované zůstávaly programy a aktivity, které by vyžadovaly změny fungování institucí anebo zásahy do organizace dopravy. Nerealizované projekty přitom zpravidla vyžadovaly menší finanční výdaje veřejných rozpočtů, nežli projekty realizované. Takto fragmentární implementace plánu postupně ztrácela vazbu na jeho koncepci a nenaplnila tudíž očekávané synergické efekty. Ve výsledku se tedy sice vcelku dařilo za cenu velkých veřejných výdajů posilovat dopravní infrastrukturu, ale ke zlepšení dopravy ani ke snížení jejích negativních dopadů nedošlo^{10/}.

Vysvětlení, proč se při implementaci lépe dařilo investovat veřejné peníze nežli měnit stav k lepšímu, je nasnadě: nejsou-li instituce implementující strategie účinně monitorovány a kontrolovány, je pro ně snazší utrácet (veřejné, tedy „cizí“) peníze, nežli měnit své vlastní chování a zaužívané zvyky. Přinejmenším v případě strategií týkajících se dopravy byla slabým článkem nedostatečná institucionální kapacita^{11/} městské správy. To spolu s politickým klientelismem přispělo ke stavu, že strategickým plánem reflektovaná vize kvalitního řízení a správy města zůstala slibem a kouřovou clonou, za níž se připravovaly problematické projekty staveb „tvrdé“ infrastruktury.

Poznatek o rozporu mezi vcelku konzistentními a vyváženými strategiemi a jejich jednostranně zaměřenými realizacemi, explicitně prokázaný pro dopravní problematiku, lze hypoteticky vztáhnout na další oblasti managementu rozvoje města. Právě podcenění významu institucionální kapacity jako podmínky pro kvalitní a výkonnou správu města, otevřenou pro participaci a s ní související klima spoluodpovědnosti za město mělo a má dalekosáhlé důsledky v nekonceptním rozvoji celého městského prostoru. To je v Praze nejlépe patrné na vývoji nejnámennějších potenciálních rozvojových území a ploch, jako například nádraží Bubny, Maniny, Pankrácká pláň, Florenc – Masarykovo nádraží, i dalších problémových území, jako je třeba Jižní Město nebo koridor podél dlouhodobě dokončovaného tunelového komplexu Blanka. Osudy těchto lokalit městská správa ponechala víceméně náhodným kombinacím developerských záměrů nebo v případě koridoru

Blanky je plně podřídila dílčímu hledisku automobilové dopravy. Roli ochránce veřejných zájmů za těchto okolností převzaly namísto dysfunkční veřejné správy – s různou mírou úspěšnosti – občanské iniciativy.

Zcela novou prostorovou vizi přinesly přípravné práce na Metropolitním plánu hlavního města Prahy v roce 2013. Spočívá v „implozi“^{112/}, což lze interpretovat jako růst města „dovnitř“. Město se člení na kompaktní jádro, modernistický prstenec sídlišť a vnější prstenec předměstí; zahuštěním především v kompaktní části města se má zastavit plošný růst. Urbanistická koncepce Metropolitního plánu v podobě prezentované v Konceptu odůvodnění jako Duch plánu aplikuje vizi imploze tím, že posiluje funkci celoměstského centra, které rozšiřuje severovýchodním směrem^{113/}. Jako jediný skladebný prvek nižšího řádu Metropolitní plán v podobě zveřejněné v^{114/} definuje místní lokality, ty však nemají vlastní centralitu. Implicitně monocentrická prostorová koncepce je v historii pražského metropolitního plánování ojedinělá: zatím všechny plány v uplynulých cca šedesáti letech usilovaly o větší či menší míru hierarchizované polycentricity. Celý Metropolitní plán včetně urbanistické vize je přitom koncipován jako autorské dílo, tedy nikoliv jako výsledek diskuse či jiné interakce, která by přinášela zpracovatelům plánu zpětnou vazbu. Vize je zde dílem architekta – tvůrce plánu a jako taková má být předložena úřadům a veřejnosti^{115/}. Návrh Metropolitního plánu nebyl v době vzniku tohoto článku (duben 2013) k dispozici.

Spíše v závěsu za přípravou Metropolitního plánu a trochu v jeho stínu probíhá i pořizování nového strategického plánu. Při přípravě návrhu nového strategického plánu byla identifikována čtyři východiska pro strategické cíle: Kvalita života, udržitelnost, referenční rámec evropských metropolí a proveditelnost^{116/}. Na rozdíl od svého předchůdce nový strategický plán zatím nemá ambici vytvořit nějakou prostorovou vizi či strategii, takže ponechává prostorové uspořádání strategických záměrů a aktivit na Metropolitním plánu. Analytický podklad pro návrh nového strategického plánu sice vznikl za účasti akčních skupin, ale opět mimo účast a pozornost širší veřejnosti. Práce na vizi a návrhu v době vzniku tohoto článku nebyly ještě započaty a nebylo ani známo, zda a jakou formou bude do návrhu vstupovat odborná či širší veřejnost.

Vlastně jedinou současně aktuální vizí Prahy, která vznikla „zdola“, je Vize 25, týkající se jednoho z největších problémů, a také jednoho z nejkontroverznějších témat polistopadového rozvoje města – dopravy. Vizi vytvořilo občanské sdružení Auto*Mat, které dlouhodobě usiluje o lepší prostředí pro kvalitní život ve městě. K tomu prosazuje veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu, ale akceptuje i rozumnou míru používání aut. Vize 25 představuje komplex vzájemně provázaných opatření, jež by měly v důsledku vést ke snížení automobilové dopravy o 25 procent do roku 2025^{117/}. Nejedná se tedy o komplexní vizi celého města, ale o vizi řešení jednoho, byť i velmi komplexního problému.

Navrhovaná opatření k naplnění Vize 25, jež lze považovat za strategii k jejímu naplnění, výrazně přesahují oblast dopravní infrastruktury. Tím v podstatě potvrzují tezi, že dopravní problémy současného města nelze řešit pouze rozvojem dopravní infrastruktury a pomocí dopravních opatření. Přestože Vize 25 vznikala z iniciativy občanů za spolupráce odborníků, nelze ani ji považovat za dílo, které by mělo odezvu a podporu v širokých vrstvách veřejnosti. Nejedná se ani o dokument, který by v době svého vzniku aspiroval na pozici oficiálního nástroje – spíše představoval opoziční alternativu dosavadní praxi.

V Praze tedy zřejmě – asi stejně jako v řadě dalších českých měst – sice formálně existují strategické dokumenty, ale neexistuje skutečná vize města, která by oslovovala výraznou část jejich obyvatel a jež by se proto mohla (a měla) stát základem pro obecně sdílenou rozvojovou strategii a odpovídající plány. Se strategiemi, které existují nebo vznikají, se širší veřejnost zpravidla neměla možnost ztotožnit, a tudíž tyto strategie postrádají její výraznější podporu, jež by jim dávala šanci přetrvat přes pravidelně se opakující politické zvraty.

Nabízí se otázka, zda vůbec lze k nějaké obecně sdílené vizi rozvoje města za současných okolností dospět. Modernistický konsensus o tom, co je veřejný zájem, vystřídal pochybnosti o slučitelnosti cílů fragmentovaných zájmových skupin či dokonce legitimitě veřejného zájmu jako takového^{118/}. Opravdu všeobecně sdílené vize tak možná mohou vznikat jen ve městech, která pocítují opravdu vážné problémy, v časech, kdy si občané i představitelé města uvědomují, že stojí

na rozcestí a musí činit zásadní rozhodnutí. Praha a s ní většina dalších českých měst zřejmě nějaké opravdu zásadní problémy nepocítují.

Jakýmsi tržištěm vizí by se v zastupitelské demokracii měly stát volby, nabízející vize prostřednictvím volebních programů kandidujících stran a sdružení. Komunální volby 2014 naznačily, že plánování a „dobrá“ institucionálně kapacitní správa měst jsou v očích veřejnosti významným tématem. V mnohých případech zvítězily nebo alespoň získaly podstatné volební zisky volební strany, které nabízely voličům „jen“ dobrou správu veřejných věcí, byť svoji představu oné dobré správy někdy nedokázaly konkrétněji popsat^{19/}. Občané stále hlasitěji požadují, aby veřejná správa byla aktivním strážcem a prosazovatelem veřejného zájmu, který je vnímán jako zájem místních obyvatel. Zejména sílí odpor veřejnosti proti tomu, aby se města rozvíjela podle developerských záměrů a aby se městské správy podřizovaly tlakům zájmových skupin, které dál roztáčejí spirálu pro ně lukrativních investic rodících další investice.

Veřejná správa namnoze ztratila důvěru občanů, která by bývala mohla být jejím hlavním politickým kapitálem. Teprve postupně a pod silicím tlakem občanské společnosti začíná správa měst reflektovat požadavky veřejnosti, ale politické reprezentaci chybí „vizionářské“ vůdčí osobnosti^{20/} a výkonná složka veřejné správy postrádá potřebnou institucionální kapacitu. Je tedy velmi obtížné propojit nutně parciální požadavky „zdola“ do zastřešující vize a strategie, a ještě obtížnější je dosáhnout toho, aby se strategické cíle soustavně implementovaly v každodenním operativním rozhodování. Schizofrenie mezi krásnými vizemi, nablýskanými strategickými plány a realitou každodenního rozhodování tak může i nadále pokračovat.

Zdání, že k fungování města vlastně není zapotřebí široce sdílená vize a že postačí jen pořádně pročistit a promazat soukolí jeho správy, se v podmínkách nejistot a nových výzev přicházejících z globalizovaného světa může ukázat daleko problematictější, než tomu bylo doposud. Všichni jsme už mohli číst nebo slyšet, že 21. století je jiné, než bylo století dvacáté: klimatické změny, zhoršená dostupnost klasických a neobnovitelných zdrojů, demografické stárnutí a rostoucí sociální rozdíly patří k těm nejčastěji zmiňovaným výzvám^{21/}.

Asi si ale málo uvědomujeme, že se všechny tyto změny nějak týkají také měst a podmínek, za kterých se budou vyvíjet. Strategické vize našich měst k nastupujícím globálním či celoevropským výzvám nijak zvlášť nepřihlízejí a strategické plány se jimi buď vůbec nezabývají, anebo se k nim staví po vzoru generálů, kteří se ve svých plánech připravují na právě minulé války. Povodním způsobovaným klimatickými změnami se plány snaží bránit stavbou hrází a zábran, neobnovitelné zdroje energie nechtějí ušetřit, ale energii z nich do měst lépe dopravovat a tam ji dokonaleji spotřebovávat. Strategické plány pořizované městy většinou tiše akceptují, že na jedné straně vznikají a rostou ghetta chudých^{22/} a že někde jinde zase developeri staví uzavřené residence těch privilegovaných^{23/}. A už vůbec se města nepřipravují na to, že v nich budou žít přinejmenším ze třetiny senioři starší 65 let s těžištěm růstu seniorské složky ve věku přes 86 let^{24/}.

Globálně propojená a liberalizovaná ekonomika také způsobuje, že si města celého světa navzájem konkurují. Konkurenční výhodou řady našich měst a regionů v devadesátých letech měla být nabídka pozemků investorům: ideálem bylo, aby každý mohl stavět téměř cokoli, kdekoliv by chtěl. Výsledkem jsou logistické areály a montovny rozesteté po krajině a satelity porůznu přilepované k vesnicím; ale také opuštěné brownfields, které nenašly nové využití, když přece plo-

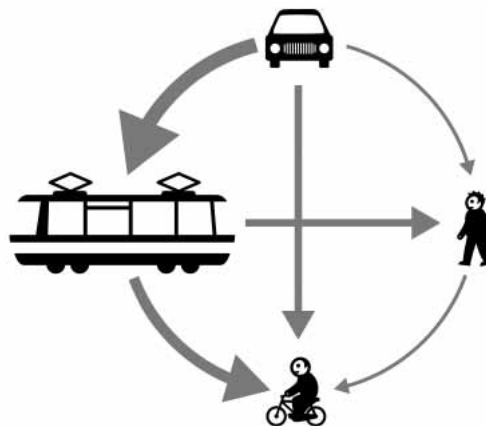


Schéma přesunů mezi druhy dopravy ve Vizi pro mobilitu a veřejný prostor Praha 2025

Diagram of shifts between types of transportation in the Vision for Mobility and Public Space, Prague 2025

chy na zelené louce byly tak snadno dostupné. V globálním světě 21. století se ale výhoda snadné dostupnosti pozemků pro stavění vytrácí – zřizovat montovny je daleko levnější v Asii a soupeřit o stavebníky bytů a rodinných domů jen rozparcelováním půdy už také nestačí, když si klienti stále více hlídají vedle ceny také kvalitu prostředí a dostupnost služeb a vybavení.

Zatímco tedy naše města až doposud mohla vystačit s jakýmsi setrvačným proplouváním, vize byly často spíše odrůdou volebních slibů a strategie nezávazným cvičením či úlitbou pro získání financí EU, výzvy budoucnosti zřejmě budou vyžadovat od měst podstatně aktivnější přístup. Pokud mají být vize a strategie udržitelné i přes horizont volebního období, musí vznikat cestou zdlouhavého a úmorného dohadování s občany, podnikateli a dalšími aktéry změn v území o tom, co chceme a co je možné. Čas strávený těmito zdánlivě ne-

konečnými debatami není radno považovat za ztracený, protože pouze otevřenou komunikací^{125/} se lze přiblížit ke konsensu, který vzápětí budou všichni významní aktéři změn ve městě považovat za rámec pro své chování, jehož překročení je porušením normy a bude sankcionováno, a to nejen podle nějakého předpisu, ale i spontánně společensky.

Vize a na ně navazující strategie vedoucí k udržitelnosti plánovaných změn už asi nebudou tak ambiciózní, jako jsou volební sliby politiků, ale jednotlivá zásadní rozhodnutí budou vůči nim – na rozdíl od dosavadní praxe – poměřována. Významnou konkurenční výhodu pro budoucnost získají města, která nejdříve pochopí nadcházející změny a nové požadavky z nich vyplývající a která si včas dokážou najít své specifické vlastní zdroje prosperity, postavit na nich široce sdílenou vizi a jí odpovídající strategie a plány.

NOTES POZNÁMKY

- 1 HRŮZA, Jiří: Město Praha. Praha, Odeon 1989, s. 50.
- 2 Tamtéž, s. 57.
- 3 MAIER, Karel: Hospodaření a rozvoj českých měst 1850 – 1938. Academia Praha 2005, s. 327.
- 4 MYDLÁŘ, K.: Ladislav Jan Pospíšil. Hradec Králové, 1933, s. 75 – 78.
- 5 Český denník: Dr. Václav Peták – 20 roků purkmistrem plzeňským. Plzeň, Zvláštní příloha Českého deníku 1912, č. 319. Citováno podle MAIER, Karel: Hospodaření a rozvoj českých měst 1850 – 1938. Praha, Academia 2005, s. 283.
- 6 Srovnej například HORSKÁ, Pavla: Klasická urbanizace v Českých zemích. In: HORSKÁ, Pavla – MAUR, Eduard – MUSIL, Jiří: Zrod velkoměsta. Praha – Litomyšl, Paseka 2002 a násl. MAIER, Karel: 2005 s. 267 a násl.
- 7 JEHLÍK, Jan a kol.: Metodika zadávání územních plánů – Analýzy vrstev a procesů. Závěrečná výzkumná

zpráva Programového projektu hl. města Prahy, 2013-15 SKHP 201211223/MHMPP05SMPIF. ČVUT v Praze 2015, část c/05 313, 340.

- 8 HLAVNÍ MĚSTO PRAHA: Strategický plán. Praha, Magistrát hlavního města Prahy 2000. Available at <http://www.monet.cz/strategplan/PDF/cesky>. Accessed 25 January 2015, s. 73 a násl.
- 9 DUCHOŇOVÁ, Mirka: Strategické dokumenty týkající se dopravy v Praze. Jejich implementace v reálném rozhodování. Praha, ČVUT, Fakulta architektury, disertační práce, 2014.
- 10 Tamtéž.
- 11 Srovnej například GODSCHALK, David R. – PARKER, Francis H.: Carrying capacity: A key to environmental planning? Soil and water conservation society, Journal of soil and water conservation, 30, 1975; český překlad: Maier, Karel (ed): Urbanistická čítanka I. Praha, ČKA 2000; USAID: Human And Institutional Capacity Building. Office of Education, Bureau for Economic Growth, 2011. Available at <http://usaidelearninglab.org/library/human-and-institutional-capacity-development>, http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADT442.pdf. Accessed 25 January 2015; MAIER, Karel a kol.: Udržitelný rozvoj území. Praha, Grada Publishing 2012, s. 24.

- 12 IPR: Duch plánu: Deset základních tezí k obrazu města Prahy a jejich vzájemné provázání. Praha, Institut plánování a rozvoje, 2013. Available at http://plan.iprpraha.cz/uploads/assets/metropolitni-plan/002_Duch_planu.pdf. Accessed 1 February 2015.
- 13 Tamtéž.
- 14 Tamtéž.
- 15 SÝKORA, Luděk: Most přes rozbourené vody? Bulletin ČKA 3/13, s. 31 – 32. ČKA Praha 2013. KOHOUT, Michal: Nejen duchem živo je město. Bulletin ČKA 3/13, s. 36 – 37. ČKA Praha 2013.
- 16 IPR: Analytická část pro Strategický plán hlavního města Prahy. Praha, Institut plánování a rozvoje, 2014. Available at <http://www.iprpraha.cz/clanek/303/principy>. Accessed 1 February 2015.
- 17 AUTO*MAT: Vize pro mobilitu a veřejný prostor Praha 2025. Praha, Auto*Mat 2014. Available at <http://vize25.cz/>. Accessed 1 February 2015.
- 18 KAMAT, Sangeeta: The Privatization of Public Interest: Theorizing NGO discourse in a neoliberal era. *Review of International Political Economy* 11, 2004, 1, s. 155 – 176.
- 19 JANDA, Jakub: Ve volbách vyhraje lepší fráze. *Strategie.CZ*. Available at <http://strategie.e15.cz/>. 2014. Accessed 11 April 2015.
- 20 O jejich významu a vztahu s participací veřejnosti viz například HEINELT, Hubert – SWEETING David – GETIMIS, Panagiotis: *Legitimacy and Urban Governance: A Cross-National Comparative Study*. Routledge, Oxon 2006, s. 226 a násl.
- 21 Viz například GLENN, Jerome C. – GORDON, Theodore J. – FLORESCU, Elizabeth: 2013-14 State of the Future Washington D. C. Millenium Project, 2014; BODEN, Mark – CAGNIN, Cristiano – CARABIAS, Vicente – HAEGENAM, Karel – KÖNNÖLÄ, Totti: *Facing the future: Time for the EU to meet global challenges*. Luxembourg, Publication Office of the European Union 2010; MMR: *Zásady urbánní politiky*. Praha, Ministerstvo pro místní rozvoj 2010.
- 22 MPSV: *Analýza sociálně vyloučených romských lokalit a komunit a absorpční kapacity subjektů působících v této oblasti*. Praha, Ministerstvo práce a sociální péče 2006. Available at http://www.esfcr.cz/mapa/souhrn_info.html. Accessed 25 January 2015.
- 23 BRABEC, Tomáš: *Gated communities: residenční separace a privatizace veřejného prostoru v Česku*. Praha, Universita Karlova, Přírodovědecká fakulta, diplomová práce, 2009. Available at http://www.natur.cuni.cz/cvmr/dp/brabec_gc.pdf. Accessed 25 January 2015; BRABEC, Tomáš – SÝKORA, Luděk: *Gated Communities in Prague*. In: *Gated and GuHousing in Eastern Europe*. Ed. Christian Smigiel. IFL, Heft 11, s. 83 – 89. Leipzig, Leibnitz-Institut für Länderkunde 2009.
- 24 BURCIN, Boris – KOCOURKOVÁ, Jiřina: *Demografické stárnutí české populace v evropském kontextu*. Praha, Národní workshop k tématu stárnutí populace. 2014. Available at http://www.demografie.info/?cz_prognozyprognozac; <http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=7&ved=0CEoQF-jAG&url=http%3A%2F%2Fpacita.strast.cz>. Accessed 25 January 2015.
- 25 HABERMAS, Jürgen: *Theorie des kommunikativen Handelns*, Frankfurt am Main, 1981; v angličtině *Theory of Communicative Action*. Translated by Thomas A. McCarthy. Boston, Mass. Beacon Press 1981, 1987, 1988.