

# Místní plánovací setkání: Jaké chceme mít centrum města?

28. 9. 2013 v rámci akce „Nábřeží žije“. Smetanovo nábřeží, Praha.



**Realizátor:** Anthropictures: studio antropologického výzkumu

**Facilitátoři:** Pavel Borecký, Lukáš Hanus a Pavla Burgos

**Organizace, propagace:** Auto\*mat o. s.

**Celková účast:** cca 130 aktivních účastníků u všech diskusních stolů, z toho cca 80 unikátních účastníků.

Místní plánovací setkání pod názvem „Jaké chceme centrum města?“ se uskutečnilo v prostorách vnitřního dvora Fakulty sociálních věd Univerzity Karlovy. Smyslem akce bylo projednat s širokou veřejností a zainteresovanými aktéry (stakeholdery) současnou situaci Smetanova nábřeží a jeden z hypotetických scénářů možné budoucí funkční proměny nábřeží a okolí. Výsledkem setkání měly být návrhy řešení definovaných situací podle představ diskutujících. Akce měla tři části, každou zaměřenou na jinou skupinu obyvatel. První část byla věnována široké veřejnosti. Druhá a třetí část byla věnována dvěma konkrétním skupinám: místním obyvatelům a představitelům místních podniků a organizací. Téma i forma plánovacích setkání byly stejné pro všechny plánovací stoly. Pro každé kolo plánování byly připraveny tři stoly. Celková kapacita jednoho kola plánování byla max. 50 lidí.

## Harmonogram

Téma první poloviny: Současný stav Smetanova nábřeží a okolí.

Téma druhé poloviny: Hypotetický budoucí stav po uzavření Smetanova nábřeží pro individuální automobilovou dopravu.

13:30 – 14:30 – široká veřejnost

14:45 – 15:45 – rezidentní obyvatelé

16:00 – 17:00 – zainteresované organizace (zástupci veřejných i soukromých subjektů, neziskový sektor)

Při místním plánování jsme využili postupu SWOT analýzy. Pomocí tohoto nástroje se definovaly 4 tematické okruhy: silné a slabé stránky diskutovaného tématu, jeho příležitosti a hrozby. Jedná se o standardizovaný nástroj používaný od marketingu, přes komunitní plánování až po kvalitativní sociologické analýzy. Vedoucí diskusí přistupovali k tématu ze sociálně-antropologického hlediska, tedy z hlediska samotných účastníků plánování. Bylo tedy na diskutujících, aby definovali, co pro ně současný a budoucí stav Smetanova nábřeží symbolizuje, a poté se kolektivně zamysleli nad možnostmi řešení. Vedoucí plánovací diskuse (facilitátor) definoval počáteční témata, a poté pouze nehodnotícím způsobem rozvíjel řečené. Jeho úkolem bylo z řečeného vydefinovat konkrétní návrhy, které budou posléze zapsány na připravený arch. Vydefinování konkrétních návrhů bylo cílem celého plánovacího procesu.

## Zhodnocení průběhu místního plánovacího setkání

### Metodologické zhodnocení

Zúčastněný vzorek diskutujících občanů byl ve vztahu k problematice nerepresentativní. Obsahoval pouze motivované občany, kteří měli potřebu vyjádřit se k danému tématu. Účast byla zcela dobrovolná, proto vzorek neobsahoval reprezentativní průřez dle žádných demografických, sociálních či residenčních hledisek. Reprezentativnost ovšem nebyla cílem plánovacího setkání a výsledky plánování je potřeba poměřit touto skutečností. Místní plánovací setkání nevyžaduje reprezentativnost, jelikož jeho cílem je definovat možné návrhy řešení, které se stanou tématy další veřejné diskuse a námětem pro odborné pracovníky města pro budoucí realizace.

Na začátku celého místního plánování byl všem účastníkům u plánovacích stolů detailně vysvětlen smysl tohoto setkání (viz výše). Bylo jasně uvedeno, že místní plánovací setkání není veřejnou debatou, neslouží ke konfrontaci názorů, nebo demonstraci politických názorů. Přes toto vysvětlení byly všechny plánovací rozpravy, vyjma posledního třetího kola, velice neklidné. Mnozí diskutující se odmítli zapojit do plánovacího procesu, který byl cílem setkání, a setrvale rušili další návštěvníky či demonstrovali své politické názory. Objevili se i slovní útoky na vedoucí diskusí z řad nezávislého výzkumného studia zajišťující akci.

### Profil účastníků

Zájem o místní plánování předčil očekávání realizátorů. Na první části diskuse bylo přítomno více než 60 lidí s ambicí aktivně se zapojit do plánovacího procesu. Celý průběh akcí byl definován návštěvou asi dvaceti účastníků, kteří krátce před začátkem místního plánování uspořádali protestní demonstraci na Smetanově nábřeží artikulující nesouhlas s pořádanou akcí *Nábřeží žije*. Mezi dalšími účastníky bylo několik zastupitelů Prahy 1 a dalších pražských komunálních politiků, zástupci residentů z okolí Smetanova nábřeží, residenty z Malé Strany, zástupci institucí v okolí Smetanova nábřeží (univerzity, obchody, restaurace), zástupci občanských iniciativ Auto\*mat, OSBID, zástupci Útvaru rozvoje hlavního města Prahy a další. Identifikace byla provedena pouze na základě zúčastněného pozorování.

Průběh prvního a druhé kola jednotlivých plánovacích diskusí byl silně ovlivněn resistantním postojem většiny účastníků. Mnozí z nich odmítali spolupracovat na SWOT analýze a trvali na debatě, která ale nebyla formátem setkání. I přesto, že bylo setkání propagováno jako plánovací akce, většina účastníků tento fakt nevzala předem v potaz. První i druhé kolo bylo poznamenáno neochotou rozvíjet jednotlivá témata. Většina účastníků odmítala uvažovat nad možnostmi daného tématu s dovětkem, že je jakákoliv změna současného stavu Smetanova nábřeží nežádoucí. Vedoucí diskusí taktéž museli mírnit některé přítomné politiky v politické agitaci, která se v žádném případě netýkala cílů místního plánování. Pozvolna se ale podařilo navázat spolupráci s většinou účastníků a definovat některé body analýzy. Třetí kolo diskuse se již odehrávalo v klidné a věcné atmosféře.

## Obsahové shrnutí

Hlavním cílem místního plánovacího setkání bylo vydefinovat možné návrhy změny prostorového řešení Smetanova nábřeží a okolí. Díky ofenzivní náladě v diskusních skupinách mnoho vyargumentovaných nevzniklo. Ty, které se objevily, je možné rozdělit na konzervativní a další.

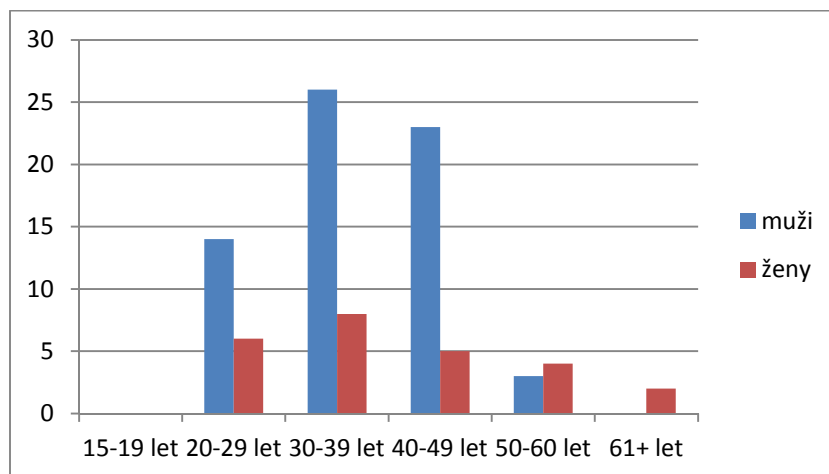
Spektrum názorů argumentující pro současný stav by se dalo rozdělit na argumenty politicko-ideologické a funkcionalistické. Politicko-ideologické argumenty účastníků plánování byly založeny na nepřijatelnosti jakékoliv represe automobilové dopravy ve veřejném prostoru města, včetně vnitřní historické části. Vyplývající řešení umocňovaly neměnit nic, případně podpořit stávající dopravní provoz v severo-j jižním směru pomocí vnitřního a vnějšího okruhu. Ten by údajně mohl ulevit Smetanově nábřeží a navazující komunikaci směrem do Modřan. Funkční návrhy řešení iniciovali především residenti Smetanova nábřeží a nejbližšího okolí společně s obyvateli Malé Strany. Jako časté řešení bylo navrhováno nekonat žádné akce typu Nábřeží žije. Současně s tím také velmi důkladně zvážít jakékoliv stavební a servisní zásahy do tramvajové spodní cesty, jež je většinou spojena i s omezením automobilové dopravy. Většina argumentů se odrážela od stanoviska, že současný stav dopravy na Smetanově nábřeží není ohrožující k žádné zainteresované skupině uživatelů tohoto prostoru. Ohrožení bylo skupinou odpůrců naopak spojováno se účastí cyklistů a chodců v dopravním provozu. Bylo navrženo regulovat pohyb těchto skupin v zájmu bezpečí všech ostatních skupin. Relaxační a sociální potřeby nejen residentů Prahy 1, ale i turistů by měl v nejsilnějším možném smyslu obstarat park na Střeleckém ostrově. Zdůrazňováno bylo, že uzavření Smetanova nábřeží není alternativou dopravnímu řešení. Jako příležitost pro bezpečnou koexistenci automobilové, pěší a cyklistické dopravy bylo často zmiňováno přebudování velkokapacitních chodníků po obou stranách nábřeží. Právě zde byl navrhován vznik cyklostezek. Obecně se v kritické diskusi stran uzavírky nábřeží hovořilo spíše o obavách, neoprávněnosti a hrozbách tohoto stavu pro různé skupiny obyvatelstva. Kreativních nápadů bylo generováno minimálně.

Kreativní návrhy obsáhly velmi široké a v mnohém nespojitě spektrum nápadů. V součtu jich byla paradoxně většina a to i přesto, že návrhy řešení primárně NEodmítající uzavírku nábřeží měly kvůli ofenzivnímu naladění většiny účastků velmi ztížené podmínky k artikulaci. Dopravní funkce Smetanova nábřeží nehrála v diskusích tak zásadní roli. Zdůrazňovány byly především otázky sociálního a komunitního rozvoje lokálního prostředí, zodpovědnosti za historické centrum města, zlepšení života residentů Prahy 1, podpora veřejné diskuse o podobě města a další. O nábřeží bylo diskutováno jako o sociálně stmelujícím místě s potenci napomoci nedostatečné komunikaci mezi občany města ve veřejném prostoru. Mezi konkrétní sdílené návrhy patřilo zavedení mytného pro vjezd do celého historického jádra Prahy 1 (Malé Strany, Nového města, Starého města atd.) pro nerezidenty. Mnohokrát se objevil apel na koncepční řešení veřejného prostoru včetně dopravních řešení, které v současné době chybí všem zúčastněným stranám napříč názorovým spektrem. Ekologický apel na proměnu nábřeží se objevil právě jen u účastníků, kteří primárně neodmítali možnou změnu prostorového řešení nábřeží. Zmírnění dopravy by mělo přinést ulehčení od exhalací vytvářených především tranzitní automobilovou dopravou. S tím souvisí několik návrhů na pouze částečné uzavření nábřeží a to pouze pro tranzitní dopravu. Systém jednosměrných ulic znemožňující průjezd osobní automobilové dopravě by ulehčil residentům, současně by je ale neomezil v užívání osobních vozů. Uveden byl také návrh na vytvoření zóny „30 km“ v celém historickém centru Prahy 1. Další návrhy se týkaly uzavření jak Smetanova nábřeží, tak Malé Strany, především ulice Karmelitská. Uzavření by se mohlo stát příležitostí pro místní restaurace a obchody. Zástupce luxusní restaurace Bellevue neprojevil zájem o větší intervenci do uličního prostoru, zároveň ale poznamenali, že proměna nábřeží v rámci akce *Nábřeží žije* přivedla do této oblasti mnoho lidí, kteří by sem předtím pravděpodobně nepřišli. Příležitost se otevírá také pro instituce (FHS UK, Galerie Hollar), jejichž zástupci vyjádřili ochotu převzít svůj podíl odpovědnosti za kultivaci uličního prostoru před jejich institucemi, pokud to bude ve spolupráci s MČ P1 či jiným odpovědným správním orgánem. Nejzásadnějším návrhem na funkční řešení pěší prostupnosti celé oblasti bylo vytvoření dřevěné plovoucí náplavky v úseku od Alšova nábřeží po jižní konec Smetanova nábřeží. Toto řešení se stalo překvapivým svorníkem mezi účastníky setkání. Jeho technickou realizaci si nikdo nedovedl jasněji představit. Střídavě obavy i příležitost si účastníci spojovali s dalším rozvojem turistiky. Dopravní vytiženost v současné době, dle vyjádření některých účastníků, brání kultivované konzumaci veřejného prostoru v této části města. Obavy se týkaly především toho, že by se z nábřeží mohl stát „turistický kýč“, podobně jako na Karlově mostě, nebo v široce diskutované pasáži pod Karlovými lázněmi. Uzavření Smetanova nábřeží bylo diskutováno jako precedens pro rozvoj diskuse o veřejném prostoru. Dle vyjádření účastníků se diskuse buď vůbec nevede, nebo o tom nevědí. Nikdo neměl pocit, že by se o veřejném prostoru diskutovalo s veřejností. Současně s tím chybí medializace studií o možnostech proměn dopravního systému v Praze. Veřejná diskuse o veřejném prostoru se prakticky neodehrává.

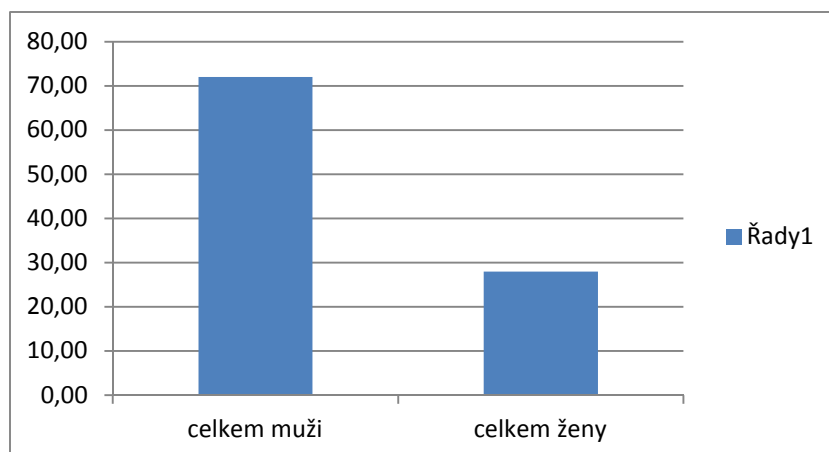
### Struktura účastníků

Věková struktura je pouze přibližná. Identifikace probíhala pozorováním facilitátora.

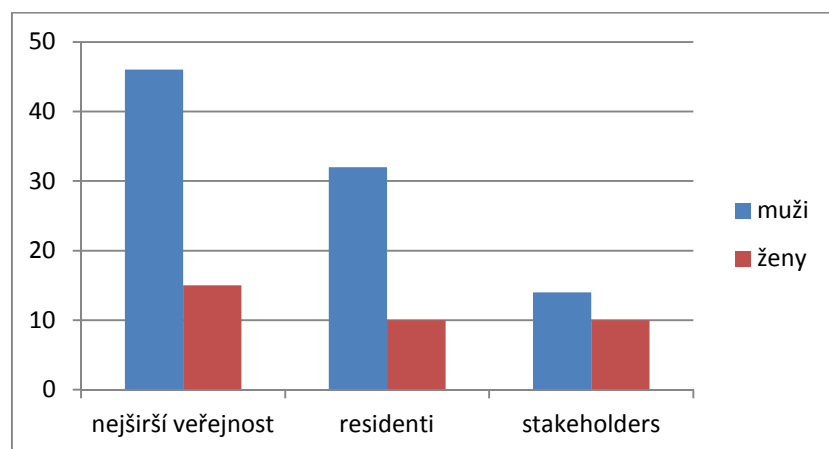
**Celková účast – všechna kola součet (počet účastníků/věková skupina)**



**Procentuální zastoupení dle pohlaví (% zastoupení/pohlaví)**



**Celková účast dle diskusních kol (počet účastníků/tematické kolo)**



## Analýza

### 1. plánovací kolo – široká veřejnost

#### Stůl 1. – facilitoval: Pavel Borecký

V případě prvního plánovacího stolu bych se nejdříve rád rozepsal o kontextu setkání. Před jeho samotným začátkem probíhalo na Smetanově nábřeží setkání odpůrců akce Nábřeží žije. Jak konkrétně probíhalo, to není předmětem této analýzy, co je ovšem pro průběh plánovacího setkání důležité je skutečnost, že jeho svolavatelem bylo občanské sdružení OSBID – Občané za Svobodnou a Bezpečnou Individuální Dopravu, které pak následně přesunulo své členy a sympatizanty vyjádřit svůj názor taktéž k plánovacím stolům. Těchto členů a sympatizantů se u mého stolu sešlo odhadem třináct. Zbývajících pět sedících účastníků přišlo individuálně, v jednom případě ve dvojici. Dalších přibližně osm lidí dorazilo v průběhu setkání a postavili se okolo stolu. Úvodní představování mé osoby, smyslu setkání a jeho pravidel se z plánovaných tří minut protáhlo na deset vzhledem k množství dotazů stran členů a sympatizantů sdružení OSBID. Tato pasáž však měla svůj význam, protože do určité míry zkrotila emotivní a expresivní styl vyjadřování členů a sympatizantů sdružení. Z mého průběžného pozorování chování účastníků ovšem i přesto vyplývá závěr, že početnost a dominantní styl jednotně vystupující ideové skupiny nevedla k otevřenějšímu vyjádření nápadů a přání napříč názorovým spektrem. Nastávaly totiž okamžiky, kdy byli jednotlivci, kteří nezastávali pohled jednotné skupiny, verbálně zastrasováni, což nakonec vedlo k odchodu části z nich. Díky tomu se v rámci setkání bohužel jen výjimečně dařilo navodit kreativní konsenzuální atmosféru a setkání názorově pestré „veřejnosti“ se tak bohužel scvrklo na prezentaci ustálených idejí organizované skupiny hájící práva automobilistů.

Za pozitivní jevy stávajícího fungování Smetanova nábřeží a okolí byly označeny: „**dopravní obslužnost centra**“, „**otevřenost pro dopravu**“, „**nehodné podmínky pro turismus**“, „**stahování dopravy na nábřeží z méně vhodných komunikací**“ a „**aktivace veřejnosti v souvislosti s uzavírkou Smetanova nábřeží**“.

Přeorientovat pozornost od tématu „doprava a Smetanovo nábřeží“ se ukázalo jako velmi obtížné. Výsledná pozitiva jsou tak často variací téhož a sice: stav Smetanova nábřeží pro automobilisty je vyhovující, a změny tudíž nejsou třeba. Za pozitivní je vnímána skutečnost, že do centra města není vjezd automobilů nijak limitován, což zlepšuje jeho dopravní obslužnost. Dále je za klad prostoru vnímán i stav, který nevyhovuje většímu přílivu turistů, kteří jsou tak v centru města vnímáni jako přítěž. Akce Nábřeží žije jsme se dotkli v jediném bodě a to konstatováním, že vedla k většímu propojení hlasů nesouhlasících s omezováním individuální automobilové dopravy.

Za negativní jevy stávajícího fungování Smetanova nábřeží a okolí byly označeny: „**špatná průjezdnost pro cyklisty – obecně pro dopravu**“, „**cyklisté jezdí po chodníku**“, „**špatné dopravní řešení „myší díry**“, „**nedostačující veřejná doprava**“ a „**nemožnost rezidentů parkovat**“.

U definování negativ došlo k dalšímu polarizování na ose ne-motoristé vs. motoristé. Bylo poukázáno na špatnou průjezdnost pro cyklisty, kteří se v zácpách, hluku a mezi zaparkovanými auty necítí bezpečně. Tomu však sdružení kontrovalo tím, že hledají-li cyklisté „útočiště“ na chodnících, ohrožují chodce. Nakonec zde došlo ke shodě v okamžiku, kdy padl názor, že celková dopravní situace (zácpy pro motoristy, auta pro cyklisty) není pro nikoho optimální, což bylo nejvíce zdůrazněno na příkladu tzv. myší díry u Novotného lávky. V kontextu širších vztahů došlo také k obecnější shodě, že kvůli parkování ne-rezidentů není v centru dostatek místa k zaparkování rezidentů. Zazněl taktéž názor, že veřejná doprava není dimenzována dostatečně na to, aby motoristy motivovala k jejímu využívání.

Za přání vztahující se k budoucímu fungování Smetanova nábřeží a okolí byly označeny: „**nekonat akce s uzavíráním dopravy**“, „**při uzavěře řešit nebezpečné průjezdy tramvají**“, „**kultivovat náplavky a chování cyklistů**“, „**zefektivnění dopravy zavedením mýtného**“, „**zvýšení dopravní kapacity**“, „**snížení dopravní kapacity**“, „**koncepční řešení veřejného prostoru**“, „**počítat a zvažovat dopady na životní prostředí**“, „**dořešit vnitřní a vnější okruh a až poté řešit zklidnění centra**“.

V okamžiku, kdy jsme začali vycházet z definovaných pozitiv a negativ k přáním vztahujícím se k budoucnosti, došlo v úvodu opět k polarizaci, aby pak byly nalezeny možné shody. Zde účastníci již více vycházeli ze zkušeností z akce Nábřeží žije. V okamžiku, kdy se souhlasem členů a sympatizantů sdružení zaznělo přání vůbec nekonat akce uzavírající vozovky a omezující tak práva motoristů, tak od pravidelných návštěvníků Nábřeží žije došlo k nesouhlasné reakci podpořené přáním bezpečně při uzavírkách řešit průjezd tramvají resp. veřejné dopravy obecně. Argument „nekonat akce“ byl následně

podložen výzvou revitalizovat pražské náplavky (umožnit bezpečný průjezd cyklistům) a přesunout aktivity občanů tam. V tomto okamžiku se setkání zúžilo na osočování obou „stran“ z toho, kdo více kazí kvalitu života druhého, na čemž se krásně ukázaly názorové protipóly – automobilová doprava je tak podle jedné strany ohrožována nepředvídatelným chováním cyklistů, na straně druhé však nadbytek automobilů v centru vede ke snížení efektivity dopravy a měl by být regulován zavedením mýtného. Ke zefektivnění a zvýšení kvality života by podle automobilistů mělo dojít navýšením dopravní kapacity, podle kritiků automobilismu pak naopak jejím snížením. Kde došlo k výraznější shodě, to byla ovšem potřeba koncepčně řešit veřejný prostor (pozn. autora: Zde by ovšem došlo k dalšímu střetu, pokud by došlo k bližšímu definování, jak by měl být koncepčně řešen.) a při správě města jasně vyčíslovat a následně zohledňovat dopady různých způsobů dopravy na životní prostředí.

Jako hrozby vztahující se k budoucímu fungování Smetanova nábřeží a okolí byly označeny: „**neřešení dopravy u Národního divadla**“, „**nárazové dopravní zácpy**“, „**ekonomická efektivita cyklostezek v Praze - peníze do MHD / peníze do cyklodopravy**“, „**financování aktivismu z veřejných peněz**“, „**privilegování zájmových skupin**“.

Poslední částí plánovacího setkání bylo odhadnutí možných hrozeb souvisejících s realizací přání. Zde se síla skupiny členů a sympatizantů sdružení OSBID opět ukázala jako určující. Dále totiž byly reflektovány pouze jakékoliv snahy omezovat individuální automobilovou dopravu a role města v tomto omezování. Budoucí funkce nábřeží tak byla i zde vnímána pouze jako otázka dopravní. S přáním zvýšit kapacitu komunikací bylo poukázáno na hrozbu vzniku dopravních zácp, a to zejména při neřešení uzlu u Národního divadla. Přeneseně s tím souvisí i výtky směřující na ekonomickou neefektivitu stavby nových cyklostezek v porovnání s investicemi do hromadné dopravy. Je to důkaz přesvědčení, že po hlavním městě nejezdí dostatek cyklistů, kteří by nové komunikace efektivně využívali. Taktéž jde o důkaz neoliberálního tržního uvažování, které poměruje jakoukoliv aktivitu její ekonomickou efektivností. Ve stejném duchu se tak nesly i dva poslední body, v nichž bylo implicitně poukázáno na skutečnost, že spolupráce města a neziskového sektoru je věcí negativní, jelikož při ní dochází k „hájení zájmu“ něčí strany.

### Shrnutí

V průběhu vyplňování SWOT analýzy se ukázalo jako velmi obtížné navodit tvořivou atmosféru nezatíženou potřebou razit předem připravené teze. Tato atmosféra byla navíc třibena častými vstupy dvou dalších účastníků setkání, aktuálními kandidáty do Poslanecké sněmovny. V tomto světle lze jejich až plamenné výstupy vykládat také jako předvolební sebestpropagační aktivitu, která však nerespektovala principy plánovacího setkání, jak s nimi byli účastníci seznámeni v úvodu. Z větší části tak od prvního stolu vykristalizovala názorová paleta reprezentující zájmy uživatelů automobilů, což je však pro další rozvojové kroky a komunikaci s občanským sektorem neméně cenné, jelikož se sdružením OSBID bude třeba i v budoucnu otevřeně jednat.

## Stůl 2. – facilitoval: Lukáš Hanus

Začátek prvního plánovacího stolu citelně ovlivnila situace před začátkem samotného místního plánovacího setkání. Mnozí z účastníků vyjadřovali nespokojenost s formou setkání, tedy plánovacími projektivními technikami a SWOT analýzou. Zřetelně se tak ukázalo, že jejich očekávání směřovala spíše k volné debatě, kde by mohli demonstrovat své názory. Tento formát ovšem nebyl formou tohoto setkání, a tato skutečnost byla předem zřetelně medializována. Vysvětlená pravidla z počátku nebyla respektována. Účastníci, kteří se otevřeně stavěli do pozic odpůrců akce *Nábřeží žije*, prvních deset minut vytrvale demonstrovali své názory bez ohledu na ostatní či definovaný smysl setkání. Nálada minimálně třetiny účastníků byla zpočátku velmi ofenzivní, což zásadně ovlivnilo celé plánovací setkání a viditelně otupilo motivaci ostatních účastníků zapojovat se do plánování. Diskuse se v této fázi účastnilo i několik aktivních politiků ze zastupitelstva MČ Praha 1 kandidujících v parlamentních volbách, kteří zde nepokrytě agitovali ve svůj prospěch. Dále zde byli zastoupeni obyvatelé Smetanova nábřeží a okolí, obyvatelé Malé Strany, zástupci o. s. Automat, zástupci FSV UK a další. Odpůrci akce *Nábřeží žije* byli ve většině a vyvíjeli silný argumentační tlak na kohokoliv s odlišným názorem. Přes usilovnou snahu facilitátora se podařilo až v závěru hodinového plánovacího setkání obrousit hrany konfrontace a přimět i zdrženlivé účastníky diskuse k artikulaci kreativních nápadů stran využití Smetanova nábřeží po možné budoucí uzavírce. Smysl plánovacího setkání, tedy definování možných řešení pro budoucnost, a promyšlení představitelných okolností, bylo naplněno jen částečně. Ochota vůbec uvažovat o možnostech uzavírky v širším kontextu byla pouze u několika jedinců.

### Silné stránky

Dominantním tématem celé diskuse bylo dopravní řešení Smetanova nábřeží a argumenty pro zachování současného stavu. Doprava byla v mnoha konotacích skloňována i v souvislosti s uzavírkou Smetanova nábřeží v rámci současné akce *Nábřeží žije*. Diskuse se účastnili i residenty z Malé Strany, kteří artikulovali své obavy o zvýšení dopravy v této městské části. Možné nápady alternativního řešení, tedy ve spojitosti s uzavírkou Smetanova nábřeží však nenašli, či nebyli ochotni hledat. Opakovaně panovala mezi odpůrci akce pouze shoda na tom, že by se měl zachovat současný stav beze změn, aniž by to bylo podpořeno konkrétními argumenty. Rozdělení SWOT analýzy na dvě témata diskutující ve většině nepřijali. Důvodem byla především neochota se nad možností trvalé uzavírky Smetanova nábřeží vůbec zamýšlet.

Za **silné stránky** současného stavu Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- výhled na panorama Hradčan a Karlův most,
- dopravní propustnost,
- široký chodník na obou stranách nábřeží vyjma tzv. „myší díry“ (spojnice Smetanova nábřeží a ulice Křižovnická).

### Slabé stránky

Definování slabých stránek současného stavu Smetanova nábřeží se úvodní částí taktéž neobešlo bez konfrontace a několika slovních napadení. Opět nepanovala sdílená ochota diskutovat o kritikách současného stavu, vyjma údajného negativního dopadu akce *Nábřeží žije*. Přesto se podařilo najít jistou shodu napříč názorovým spektrem, nicméně téměř všechny body se opět týkaly současného dopravního řešení. Promyšlení možného budoucího uzavření Smetanova nábřeží prakticky neproběhlo, objevilo se pouze několik tezovitých názorů bez hlubší argumentace či společné diskuse.

Za **slabé stránky současného stavu** Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- hustota provozu během dopravních špiček,
- nedostatečný počet přechodů pro chodce,
- porušování dopravních předpisů při předjíždění na tramvajovém pásu.

### Příležitosti

Příležitosti současného stavu byly nejslabším článkem celého plánování, diskutující rozpracovali jediné téma, a tím bylo dokončení tunelu Blanka. Od něho si někteří slibují posílení dopravní propustnosti města. Zároveň ale neopomínají dodat, že by se dál nemělo experimentovat s uzavíráním dalších míst v Praze pro individuální automobilovou dopravu. Ve většině bodů trvali na udržení současného stavu, kdy je nábřeží dopravní tepnou města.

Za **příležitosti současného stavu** Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- tunelový komplex Blanka.

Za **příležitosti budoucího hypotetického stavu** trvalého uzavření Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- příležitost pro místní restaurace,
- zlepšení životního prostředí,
- uzavření Smetanova nábřeží jako precedens pro rozvoj diskuse o veřejném prostoru v Praze,
- příležitost pro turismus.

## Hrozby

Konečná fáze diskuse se věnovala možným hrozbám, které přináší jak současný, tak i hypotetický budoucí stav Smetanova nábřeží. V této části plánování se zmírnil otevřený protest proti celé akci *Nábřeží žije*, a ke slovu se dostali i zástupci odlišných názorů. Výrazně se diskutovalo nebezpečí zahlcení Malé Strany automobilovou dopravou jak v současnosti, tak do budoucna. Do diskuse se výrazněji promítlo i téma turismu, které bylo účastníky plánování vnímáno spíše negativně.

Za hrozby **současného stavu** Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- chybějící veřejná diskuse o zásadách do podoby města.

Za **příležitosti budoucího hypotetického stavu** trvalého uzavření Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- nebezpečí zhoršení dopravní situace na Malé Straně,
- omezení pěší prostupnosti Smetanova nábřeží,
- vylidnění Prahy 1,
- ze Smetanova nábřeží se v zimě stane „mrtvá zóna“.



## Stůl 3. – facilitovala: Pavla Burgos

Počáteční nálada byla velice ofenzivní až agresivní. Z tohoto charakteru pracovní skupiny vyplynul i celý průběh prvního kola projednávání. Když jsem žádala starší pár rezidentů, aby se k nám posadili, muž mi velice nevybíravým a hrubým způsobem dal najevo, že mě nebude respektovat. Cituji: „Nejste žádná učitelka, abyste mě školila, co mám dělat, já si sedat nepotřebuju.“ A tímto tónem pokračoval i po mé druhé prosbě, aby se posadil. Nikomu ze skupiny chování nepřišlo nevhodné pravděpodobně i proto, že sami byli negativně naladěni. Přestala jsem tedy s mužem komunikovat a přešla jsem k vysvětlování plánované náplně setkání. Do řeči mi v průběhu představování skákali především rezidenti a velice nevybíravě dávali najevo, že se jim nelíbí plánovaný průběh. Namítali, že takto „diskuse“ neprobíhá, i když já jsem od začátku mluvila o vytváření nápadů pro Smetanovo nábřeží, slovo „diskuse“ ode mě nepadlo. Navíc lidé ve mně viděli reprezentantku názoru „pro uzavření nábřeží“. Zopakovala jsem tedy několikrát důrazně, že jsem z nezávislého studia, tedy neutrální osoba a dnešní setkání má být pro všechny přítomné příležitostí, aby navrhli, jak by mělo podle nich vypadat Smetanovo nábřeží. Rezidenti pokračovali nespokojeně dál s námitkami, že město je má za „pokusné králíky“ a že „je to celé nesmysl“. Začala jsem tedy pokládat konkrétní otázky typu – Jaké úpravy, byste tedy chtěli? Co je potřeba vylepšit? Muž z dopravního odboru začal nakonec téma automobilové dopravy, které se stalo klíčovým bodem v průběhu celého prvního kola. Nakonec se situaci podařilo uklidnit. SWOT analýza se pak dařila naplňovat, i když je nutno říci, že u stolu kromě Architekta z URMu byli všichni v opozici proti nápadu o uzavření nábřeží a nebyli ochotni spolupracovat. Diskutující z řad rezidentů měli jasně stanoveno, co nechťejí a na základě toho, se pak vygenerovaly i návrhy. Značný vliv na vytváření návrhů byl tedy ze strany rezidentů lokality, i když je nutné konstatovat, že u klíčového tématu dopravy panovala shoda i s většinou pracovní skupiny. Několik účastníků této pracovní skupiny participovalo i ve druhém kole.

První kolo veřejného plánování mělo být zaměřeno na názory veřejnosti, nicméně již v této části byli zastoupeni rezidenti z lokality kolem Smetanova nábřeží. Pracovní skupinu tvořili mladý pár využívající Smetanovo nábřeží k transferové dopravě, 4 rezidenti zastoupeni starším párem 50+, ženou kolem 40let a mužem z odboru dopravy také věkem okolo 40let. Dále se pracovní skupiny zúčastnil mladý architekt pracovník URMu a 2 mladší muži kolem 30 let. Dva z účastníků se během SWOT analýzy vzdálili a naopak několik nových ke stolu přibylo.

Lokalita Smetanova nábřeží byla 90% přítomnými vnímána jako důležitá transferní komunikace, jejíž současná uzavírka s objízdnými trasami není dobře zorganizována. Muž z odboru dopravy poukázal na to, že většina zóny v okolí lokality je obsazena nebytovými prostory a institucemi, kterým, podle jeho názoru, automobilová doprava a hluk a výfukové plyny s ní spojené nevadí tak, jako obyvatelům v úzkých přilehlých uličkách a na Malé Straně, kam se provoz během uzavírky „přelil“. Jako negativní hodnotili 3 ze skupiny argument, že bylo třeba uzavřít nábřeží, aby bylo možné shromáždit data potřebná k analýze. Oponovali tím, že tato data bylo možné získat při uzavírkách např. při povodních. Historický charakter lokality byl označen za silnou stránku místa – ve vztahu k turismu a celkové malebnosti této části Prahy, ale i za slabou stránku – ve vztahu k automobilové dopravě (úzké uličky nejsou vhodné pro průjezd ani parkování). Za silnou stránku bylo označeno také panorama s Pražským hradem a široký chodník na této straně nábřeží. Jedna z přítomných zmínila jako slabou stránku lokality nepřehlednost křižovatky s ulicí Karolíny Světlé. Za slabou stránku uzavřeného Smetanova nábřeží byly několika přítomnými označeny stánky, které dle jejich slov zabíraly chodníky a znemožňovali tak jejich užití chodci a také nedostatečný počet toalet. Dva z přítomných také poukázali na nebezpečnost tramvají, které projíždějí uzavřeným nábřežím mezi chodci.

### Vydefinovaná témata:

- **DOPRAVA 90%:** příležitost přítomní viděli ve vypracování koncepčního plánu dopravy, rezident z odboru dopravy hovořil o dokončení vnějšího a vnitřního okruhu a vybírání mýtného. Alternativou na snížení provozu by mohla být úprava automobilové dopravy, která by povolovala vjezd jen těm, co zde mají cíl a nesloužila by dále jako transferová zóna. Hrozbu naopak spatřovali v neorganizovaném uzavření nábřeží, tak jak je tomu podle nich nyní.
- **KLIDOVÉ ZÓNY 10%:** příležitostí by mohl být Střelecký ostrov i samotná nábřežní část Smetanova nábřeží přímo u řeky. Mohlo by dojít k propojení dřevěnými prvky na vodě (dřevěnými moly), které by sloužily jako pěší zóna a v případě záplav jako protizáplavové opatření.

## Analýza

### 2. plánovací kolo – rezidenti MČ Praha 1

#### Stůl 1. – facilitoval: Pavel Borecký

V případě druhého plánovacího stolu, ke kterému zasedli místní obyvatelé, bych se nejdříve rád rozepsal o kontextu setkání. Oproti předcházejícímu stolu byl nejpatrnější rozdíl v daleko širším věkovém i názorovém zastoupení (3/4 muži). I když spolu v mnohém účastníci nesouhlasili, své argumenty vyjadřovali věcně a bez zbytečných emocí, což vedlo k nastolení klidnější atmosféry. I zde hrála hlavní úlohu mobilita a způsoby, jak k ní různí občané přistupují. Celkem se u stolu sešlo zhruba 15 lidí a prakticky všichni vydrželi až do konce.

Za pozitivní jevy stávajícího fungování Smetanova nábřeží a okolí byly označeny: „**severojižní průjezdnost centra**“, „**zajištění obslužnosti centra**“ a „**život v centru = dobrá dostupnost služeb bez aut**“.

Že je současné Smetanovo nábřeží vnímáno primárně jako dopravní tepna, to se projevilo i na názorech rezidentů, kteří se s jinými stránkami, jež by považovali za pozitivní, nechtěli moc svěřovat. Patrně zaskočena tímto nezájmem připojila svůj pohled na věc starší dáma, která upozornila, že život v centru města poskytuje dobrou dostupnost služeb i bez nutnosti nasedat do automobilu. I když jsem se během setkání snažil k pozitivům vracet, daleko více se účastníci „vyřádili“ v části věnované záporům.

Za negativní jevy stávajícího fungování Smetanova nábřeží a okolí byly označeny: „**tranzitní charakter Smetanova nábřeží, (včetně Malé Strany)**“, „**myší díra – nepřehledné místo, nelíbí**“, „**defenzivní strategie vůči automobilismu**“, „**špatné životní prostředí – exhalace, hluk, provoz**“, „**snížení nabídky/kvality služeb automobilovou dopravou**“, „**vozovka je pro stávající provoz poddimenzována**“, „**nekoncepční uzavírání Smetanova nábřeží**“, „**nedostatečně využitá parkovací domy a podzemní garáže**“ a „**bariéry na chodníku**“.

Všechna negativa byla pečlivě diskutována a výsledkem je devět bodů, které jsou však vnímány různorodě. V této části setkání se již daly u přítomných vysledovat názorové tendence. Spíše mladší lidé u stolu hájili potřebu zklidňování centra a důraz na řešení otázky parkování. Zástupci střední věkové kategorie zastávali konzervativnější postoje a právo na minimálně omezenou individuální automobilovou dopravu. Ženy spíše vyčkávaly, ale v příhodných momentech na stůl vnášely důraz na jiná, než dopravní témata. Na tom, že tranzitní charakter Smetanova nábřeží a Malé Strany je místním přítěží, se shodli všichni. Taktéž došlo ke shodě, že tzv. „myší díra“ u Novotného lávky není vhodně řešena, je nepřehledná a tmavá. Padl názor, že k obojímu částečně došlo defenzivní strategií vůči automobilismu, tedy ustupováním požadavků automobilistů, což s sebou přineslo zhoršení životního prostředí (exhalace a hluk) a snížení kvality služeb, resp. života ve veřejném prostoru, na Smetanově nábřeží a jeho okolí. Toto si místní obyvatelé uvědomují, jelikož mají srovnání s lety předešlými, kdy intenzita dopravy nebyla ještě tak vysoká. Při tomto srovnání došlo i k upozornění na snižující se bezbariérovost chodníků. Na druhou stranu zazněl i postřeh, že vzhledem k intenzitě dopravy by se právě šíře vozovky měla zvětšit, aby pojmul více vozů a doprava tak byla plynulejší, což bylo doplněno i kritikou akce Nábřeží žije, která průjezdnost centrem znesnadňuje, a proto není možné podobné akce dělat nepromyšleně. Kde došlo k širší shodě, to bylo téma parkovacích domů a podzemních garáží, které dle informací rezidentů, nejsou plně využívány. O problému parkování se mluvilo v souvislosti se skutečností, že přednost parkovat na ulici by měli mít místní obyvatelé, a to před podnikateli či jinými dočasně parkujícími.

Za přání vztahující se k budoucímu fungování Smetanova nábřeží a okolí byly označeny: „**zneprůjezdnění vnitřního centra – úleva rezidentům**“, „**zmírnit zahlcení centra auty**“, „**lepší využití automobilů**“, „**nabídnout alternativní řešení nikoliv represí**“, „**komplexní řešení s ohledem na širší vazby**“, „**nízkoprahovost a bezpečnost pro děti v centru**“, „**parky bez špíny a stříkaček**“, „**zóna 30 v centru a pěší zóna Smetanově nábřeží**“, „**zatraktivnění Smetanova nábřeží pro pěší – zklidnění a propojení se Střeleckým ostrovem**“ a „**nic neměnit**“.

V návaznosti na negativní stránky se účastníci vyslovili s návrhy na řešení. Celkově je pozitivním zjištěním, že všichni vnímají příčinnou souvislost mezi počtem automobilů a kvalitou života. Na potřebě snížit tranzitní dopravu přes Smetanovo nábřeží se prakticky všichni místní obyvatelé shodli, padala však různá řešení od efektivnějšího využití automobilů (princip car-sharing), přes zákaz vjezdu tranzitní dopravě, až po pomalejší řešení zohledňující a zpřístupňující alternativy, které by postupně vedly motoristy k dobrovolnému opuštění vozů. Obecnější shoda zavládla, když byl vysloven názor, že Smetanovo nábřeží je třeba řešit jako součást dopravního systému, a tudíž s ohledem na širší městské vazby. V tomto okamžiku si účastníci začali představovat druhý krok, kterým by bylo dosažení vyšší bezpečnosti v centru pro děti, které by si mohly hrát

na více místech, než nyní, kdy je ohrožují jedoucí i stojící auta. Na toto reagoval nápad, kdy by díky zavedení „Zón 30“ došlo ke zklidnění tempa a většímu zájmu lidí trávit čas na ulicích. Zaznělo přání, že parky by měly být udržované, ale maximálně přístupné a využitelné rodinami s dětmi, což teď díky mnohým zákazům neplatí. Ohledně úplného uzavření Smetanova nábřeží a vytvoření pěší zóny k úplně shodě nedošlo s poukazem na fakt, že v tom opět hrají roli širší vazby (např. i Střelecký ostrov). Jako protihlas také zaznělo i konzervativnější přání nic na stávajícím fungování nábřeží neměnit.

Jako hrozby vztahující se k budoucímu fungování Smetanova nábřeží a okolí byly označeny: „**Blanka nepomůže zmírnění dopravy na Smetanově nábřeží**“, „**při uzavření Smetanova nábřeží špatná obslužnost centra**“, „**uzavření Smetanova nábřeží = represe**“, „**nebude zkultivována pasáž a průjezd „myší díra**“, „**špatná návaznost na koncepce boje proti bezdomovectví a drogám**“.

Obavy místních obyvatel začínají u mobility. Pokud se otevře tunel Blanka, rezidenti se obávají, že nedojde k prezentovanému efektu, že tunel odvede dopravu z centra. Na to konto jsou ochotni podpořit efekt dalším doprovodným opatřením týkajícím se individuální dopravy v centru města. Existuje však obava, že by při úplné uzavěrce nábřeží nebylo možné zásobováním a transportem obyvatel obsluhovat centrum města. Dlouhá diskuze se následně vedla u názoru, který tvrdil, že uzavření nábřeží by bylo negativním represivním aktem, který má omezovat práva občanů. Nakonec převládal názor, že regulace hájí práva většiny oproti menšině v automobilech. Potvrdilo se také, že nejproblematictější úsekem je z hlediska místních obyvatel vnímána tzv. „myší díra“, a to nejen z hlediska dopravy, ale také distribuce drog. S parky pak byli ve stejné větě spojováni bezdomovci. Došlo k uvědomění, že nepřehledný a opuštěný veřejný prostor přitahuje lidi, kterým je třeba pomoci promyšlenými aktivitami.

### **Shrnutí**

Obavy a přání místních obyvatel začínají a končí u dopravního řešení centra města. Zdá se, že i jinak názorově různorodí jednotlivci se dokáží shodnout na faktu, že centrum je zahlceno automobilovou dopravou, a pokud by bylo nalezeno efektivní řešení, bylo by vhodné vyčlenit jí nové trasy. Přínos rezidentů pro plánovací setkání se projevil zejména v jejich schopnosti srovnání napříč časem a vyšší citlivosti ke každodenně vnímaným zásahům. Nad tématem vytvoření pěší zóny na Smetanově nábřeží panuje tedy spíše shoda, pokud bude pro dopravu nalezena vhodná alternativa.

## Stůl 2. – facilitoval: Lukáš Hanus

Druhé kolo se neslo již v klidnější atmosféře bez konfrontací mezi odlišnými názorovými tábory, ale také bez kreativního kvasu, jelikož účastníci zaujímali téměř shodné názory. Počet účastníků se snížil. A to i přesto, že mnoho účastníků prvního kola zůstalo i na kolo druhé. Účastníci byli názorově velmi kompaktní. Všechny je spojovalo odmítnutí jakékoliv uzavírky Smetanova nábřeží v současnosti i budoucnosti. Tomu také odpovídal způsob práce nad jednotlivými tématy, která byla rozvíjena takřka zcela jednostranně s jedinou výjimkou. Druhého kola se účastnilo několik residentů Prahy 1, zastupitelé Prahy 1 kandidující do brzkých parlamentních voleb, zástupci o. s. OSBID, člen Útvaru rozvoje hlavního města Prahy. Celkem cca 10 lidí.

Celková shoda panovala nad nezastupitelností dopravní tepny vedené po Smetanově nábřeží. Alternativou může být pouze dokončení „pražského okruhu“. I tak by ale ponechali stávající dopravní řešení. Panovala shoda, že všichni účastníci dopravního provozu zde mají dostatek místa a bezpečnosti. Panovaly obavy, že plánované uzavření nábřeží povede pouze k rozvoji turistiky, která se ve výsledku obrátí proti residentům. Bylo vyzdviženo, že valná většina budov na Smetanově nábřeží neslouží k residentnímu bydlení, nýbrž se jedná o instituce a podniky. Tematizována byla i tzv. „myší díra“, zúžená část vozovky i chodníku u ústí Karlova mostu. Ta byla shledána jako nevyhovující všemi účastníky, řešení ovšem nebylo navrženo. Problémem se také ukázalo, že v průběhu akce *Nábřeží žije* jezdila některá vozidla po objízdě trase skrze Karlovu ulici směrem k Mariánskému náměstí. Mezi účastníky panovala obava o dopravní přetíženost velmi úzkých uliček na Novém městě v případě přechodné či trvalé uzavírky. V mnoha formách se diskutovalo téma parkování na Smetanově nábřeží a okolí, které je dle účastníků diskuse nedostatečné a špatně kontrolované, což má opět negativní vliv na komfort života místních obyvatel. Změna současného stavu byla diskutována jen velmi řídko, vyhraněné názorové orientaci účastníků. Objevily se návrhy na rozšíření počtu přechodů pro chodce pro účely návštěvníků FSV UK a galerie Hollar. Parčík u Krannerovy kašny byl označen za důležitou proluku umožňující lepší „dýchání“ obyvatelům okolních budov v ulicích Divadelní a Konviktská. Na provzdušňujícím charakteru parku se shodli i ostatní účastníci, stejně jako na tom, že park není díky hustému dopravnímu provozu lákavým místem k návštěvě. A to i přesto, že panovala shoda na jeho estetických kvalitách. Pro celé plánovací setkání v tomto kole bylo charakteristické rychlé přeskakování témat bez definování možných řešení.

### Silné stránky

Za **silné stránky** současné stavu Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- dopravní funkce,
- přítomnost všech uživatelů dopravních prostředků,
- pravý chodník je výrazně předimenzovaný,
- oblast je turisticky atraktivní v tranzitním smyslu,
- nezastavěná plocha parku vhodná „k nadýchnutí“,
- estetická hodnota, pestrý krajinný prvek.

Za **silné stránky hypotetického stavu** trvalého uzavření Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- na nábřeží by se dostalo více lidí,
- oživení tzv. „myší díry“, spojnice Smetanova nábřeží a ulice Křížovnická u ústí Karlova mostu.

### Slabé stránky

Za **slabé stránky současného stavu** Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- v současnosti není náhrada za dopravní tepnu Smetanovo nábřeží,
- kolony vozidel ve všední dny,
- nulová kontrola parkovacích zón,
- úzká komunikace – brzdí tramvajovou dopravu,
- park bez lidí.

Za **slabou stránku budoucího hypotetického stavu** trvalého uzavření Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- Chybějící článek městské tranzitní dopravy.

### **Příležitosti**

Za **příležitosti současného stavu** Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

(nebyly definovány žádné příležitosti)

Za **příležitosti budoucího hypotetického stavu** trvalého uzavření Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

(nebyly definovány žádné příležitosti)

### **Hrozby**

Za hrozby **současného stavu** Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- řešení bez celkové koncepce.

Za **příležitosti budoucího hypotetického stavu** trvalého uzavření Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- nebezpečí dané paralelností pěší a tramvajové dopravy, kterou tak může mít chodec za záda a není pro něho bezpečně sledovatelná,
- chybí medializace studií o možnostech dopravních uzavírek,
- uzavírku využijí jen turisté (residenti trpí).

### Stůl 3. – facilitovala: Pavla Burgos

Ve druhém kole byla pracovní skupina o nižším počtu osob. Atmosféra byla klidnější pravděpodobně i z důvodu, že někteří přítomní se již zúčastnili kola předešlého, kde byli upozorněni na pravidla a cíle aktivity. Práce byla jednodušší, protože lidé už věděli, co se po nich chce, nicméně měli tendenci se neustále točit v kruhu stejných témat. Generace nápadů dostala jiný lepší „náboj“ poté, co se do ní zapojil mladý zástupce magistrátu a do debaty přispíval „jiným“ pohledem na celou věc. Generace nápadů se v klíčových bodech potkávala s návrhy předešlé skupiny, ale přibyla i další témata týkající se uzavírky nábřeží.

Pracovní skupinu tvořili rezidenti z oblasti kolem Smetanova nábřeží – 2 ženy 50+, jedna z nich zastupitelka za ODS pro Prahu 1, a muž a žena kolem 35+. Dále byli přítomni pár rezidentů z Malé Strany kolem 40let a jeden zástupce z řad Automatu 40+. V průběhu SWOT se připojili ještě 2 mladí muži - jeden zastupující magistrát a druhý příznivec Automatu.

Lokalita Smetanova nábřeží byla většinou přítomných vnímána jako důležitá transferní komunikace, ale především jako místo, kde chtějí, aby se jim dobře žilo. Současná uzavírka s objezdnými trasami není podle většiny z nich dobře promyšlená. Pár z Malé Strany upozorňoval na neúnosnost automobilové dopravy na druhé straně Vltavy při sobotní uzavírce nábřeží. Jako slabou stránku věci také většina viděla nedůslednou a nedostačující informovanost rezidentních obyvatel ohledně celé situace kolem uzavírky. Za slabou stránku také označili chybějící systémovou studii týkající se dopravy při uzavírce – objížďky se jim zdály být dlouhé a tím pádem smogem více zatěžující celou Prahu. Zastupitelka pro P1 navrhovala k získání názoru rezidentů formu místního referenda. Jedna s rezidentek také označila za slabou stránku věci „umělost“ celé situace. Dle jejího názoru toto nábřeží, na rozdíl od náměstích nebo přilehlých parků a klidových zón na ostrovech, není pro tento druh aktivit vhodný. Stánky zde zabírají chodníky a znemožňují jejich užití chodci, kteří jsou nuceni „uskakovat“ projíždějícím tramvajím. Historický charakter lokality, dostatek klidových zón (Střelecký ostrov, Žofín a Kampa) a panorama s Pražským hradem byly označeny za silnou stránku místa.

#### Vydefinovaná témata:

- **DOPRAVA:** příležitost přítomní viděli ve vypracování systémového plánu dopravy. Několika přítomnými bylo navrženo uzavření obou břehů pro automobilovou dopravu, aby se ulevilo i Malé Straně. S tím, že vjezd do zóny by byl povolen jen rezidentům a nesloužila by dále jako transferová zóna. S tím ale zazněla od většiny přítomných i obava, že s udělováním výjimek se bude obchodovat a doprava se neomezí. Nebezpečí také viděli v nepromyšlených a dlouhých objezdných trasách, které pak v důsledku zatíží smogem Prahu mnohem více.
- **KLIDOVÉ ZÓNY:** příležitost přítomní viděli v nábřežní části Smetanova nábřeží přímo u řeky. Mohlo by dojít k vybudování „náplavky“ s dřevěnými prvky na vodě (dřevěnými moly), které by sloužily jako klidová zóna. Možné by také bylo k podobným aktivitám, jaké jsou dnes o víkendů na nábřeží, využít některého z ostrovů anebo náměstí, která jsou k tomuto účelu příhodnější a jejich případné propojení s nábřežím. Obavu rezidenti vyjádřili nad úplnou uzavírkou Smetanova nábřeží v tom smyslu, že by se pak z něho stal skanzen soustředící se na turisty a „kolemjdoucí“ ale neobyvatelný pro místní obyvatele, kteří zde chtějí žít (nedostupnost obchodů v blízkosti, dlouhé objížděné trasy).

Poznámka: Za klíčové v tomto setkání považují nevyrovnanost názorů týkajících se uzavírky nábřeží. Většina přítomných byla proti uzavírce. Jeden zástupce u stolu v „opozici“ byl nedostačující k „rozpuštění“ negativní nálady a zbytek přítomných měl tendence k cyklickému opakování proklamací proti uzavírce bez argumentace. Tato negativní nálada a nechuť spolupracovat pak zcela ovlivnila celý průběh SWOT aktivity. Kreativita tvoření nápadů byla velice omezena.

## Analýza

### 3. plánovací kolo – zainteresované organizace (zástupci veřejných i soukromých subjektů, neziskový sektor)

#### Stůl 1. – facilitoval: Lukáš Hanus

Plánovací diskuse se odvíjela v korektním, ohleduplném a konstruktivním duchu. Ve srovnání s předchozími koly plánování mělo třetí co do šíře názorů a přístupů o poznání pestřejší pole účastníků. Přítomni byli zástupci Útvaru rozvoje hlavního města Prahy, Fakulty sociálních věd UK, Filosofické fakulty UK, provozovatelé restaurací a obchodů v blízkém okolí Smetanova nábřeží, residenty Prahy 1, zástupce studentů FSV UK, zastupitel Prahy 1 a současně kandidát do parlamentních voleb 2013, zástupci o. s. Automat, a další.

Plánování postupně postihlo všechny body SWOT analýzy s tím, že v průběhu se objevovala další témata vyplývající z diskuse. Dopravní aspekty současného či budoucího řešení nábřeží se poprvé objevily jen jako jedny z více možných témat, které lze s oblastí identifikovat. Účastníci ve zvýšené míře hovořili o psychosociálním a ekologickém dopadu možné dopravní uzavírky. Jelikož byli přítomni klíčoví aktéři (zástupci institucí, obchodníci), již se každodennost na nábřeží osobně dotýká, padlo i několik dotazů na jejich osobní účast na proměně nábřeží. V několika případech aktéři navrhli konkrétní formy svojí intervence do veřejného prostoru (kavárna v Hollaru, možnost oživit parčík). Co se týče překážek této intervence, tak k nejčastějším problémům patřila součinnost s orgány místní samosprávy a odborů magistrátu. Jako nepraktické byla diskutována koexistence tramvajového provozu s chodci v průběhu akce Nábřeží jinak. Bylo navrženo, že pokud by mělo být nábřeží do budoucna uzavřené pro osobní automobilovou dopravu, tak by sem neměly jezdit ani tramvaje.

Jasně panovala shoda na estetické a historické hodnotě nábřeží a jeho okolí. Bodem sváru se stalo současné řešení chodníků po obou stranách nábřeží. Účastníci se neshodli na tom, jestli je současná dimenze dostatečná a chvíli, kdy se ve všední den i o víkend potkává velké množství turistů s místními obyvateli a tranzitními pěšími chodci. Jako vhodné řešení bylo navrženo právě trvalé uzavření nábřeží pro individuální automobilovou dopravu a odstranění bariér mezi částí chodníku a současně silnice. Shoda panovala na nevyužitém parčíku, který neslouží prakticky nikomu z místních obyvatel ani členům okolních institucí. Provozovatelé podniků se vyjádřili neutrálně k budoucímu uzavření. Panovala mezi nimi shoda, že jejich provoz uzávěrky neomezují a obešli by se i bez neresidenční individuální dopravy jejich hostů.

I přesto, že se našli výrazní zastánci udržení osobní automobilové dopravy na nábřeží, takřka všichni se shodli na nepříjemnosti každodenní dopravní zácpy, která je zde žitou realitou. Samostatnou kapitolou je oblast tzv. „myší díry“. Ta byla u této plánovací skupiny poprvé spojena i s pasáží vedoucí budovou Karlových lázní, která je nabitá „stánky“ se suvenýry a upomínkovými předměty. Místo vnímali všichni jako nereprezentativní až ostudné. Alternativa k pěšímu tranzitu tímto místem sice existuje (kombinace ulice Karlova, Liliová, Anenská), ale je jak pro turisty, tak i Pražany vysoce nepraktická. Jako možné řešení se jeví jistý druh mobilní náplavky na hladině řeky Vltavy, která by spojovala oblast od Alšova nábřeží po pobřežní část Smetanova nábřeží. Bohatě diskutována byla také zdůvodnitelnost intenzivní osobní dopravy v nejcennějších částech historického jádra města.

#### Silné stránky

Za **silné stránky** současné stavu Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- historicitu místa, esteticky nejcennější část Prahy,
- páteřní dopravní komunikace – dopravní obslužnost města,
- existence tzv. pobytových chodníků vytvořených v 80. letech,
- otevřený prostor u řeky s proudícím vzduchem (vzdušný bazén) – tzn. odvětrání z dopravy,
- dopravní uzávěrka neomezuje provoz místních restaurací,
- akce *Nábřeží žije* přivedla na toto místo širokou paletu Pražanů, kteří hledali konkrétní program,
- dostatek zeleně – (stromy, parčík).

Za **silné stránky hypotetického stavu** trvalého uzavření Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- možnost komunikace místních obyvatel při v upraveném parčíku,

- lepší pěší dostupnost FSV UK,
- prezentace města Prahy jako aktuální evropské metropole.

## Slabé stránky

Za **slabé stránky současného stavu** Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- „turistický kýč“ pasáže v tzv. „myší díře“ v budově Karlových lázní a živnostenský odbor, který to nechá takto existovat,
- v průběhu týdne nelze na nábřeží vidět děti,
- nábřeží v současnosti nežije lokálním společenským životem,
- nejsou podmínky pro bezpečnou cyklistickou dopravu,
- parčík jako pevnost obehnaná ploty, nevyužívaný (okolní skupiny z institucí ho nevyužívají), není přístupný pro studenty FSV UK (nelze zde využívat travnaté plochy k relaxaci a hře),
- parčík využívají narkomani,
- absence přechodů, nelze přejít přes pěší přechod k fakultě FSV UK,
- oblast mezi ústím Karlova mostu a Klementinem,
- nedostatečná kapacita chodníků pro všechny uživatele na nábřeží (maminky atd.),
- chybí občanská kvalita v parteru v nejluxusnější části města na smetanově nábřeží (lavičky, kavárny),
- redukce nábřeží jenom na dopravní tepnu,
- privatizovaný prostor břehové části nábřeží (soukromá restaurace).

## Příležitosti

Za **příležitosti současného stavu** Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- chodníky na nábřeží jsou jednou z nejkomfortnějších pěších komunikací ve městě,
- vybudování pěší komunikace na hladině vody propojující Alšovo nábřeží s pobřežní částí Smetanova nábřeží,
- blízkost parku na střeleckém ostrově,
- data o omezení provozu při měnění kolejí v minulých letech (letní měsíce),
- do historického centra kolony nepatří,
- blanka odlehčí Karmelitské na Malé Straně, ale neodlehčí Smetanově nábřeží,
- akce *Nábřeží žije* ukázala, že Smetanovo nábřeží není jen prostor pro residenty Prahy 1, ale že si k němu našlo cestu větší spektrum pražanů,
- civilizovaný svět přestává jezdit autem,
- metropolitní územní plán, uzavření Smetanova nábřeží je letité téma, není to nic nového,
- brzy dobudovaná kavárna v Hollaru,
- FSV UK by byla schopná převzít iniciativu pro oživení parteru,
- pustit do prostoru lidi, se kterými lze hovořit, například prostitutky a další,
- není třeba stavebních úprav, ale omezovat bariéry mezi jednotlivými částmi města,
- rozvoj zahrádek restaurací.

## Hrozby

Za **hrozby současného stavu** Smetanova nábřeží a okolí byly především označeny:

- omezení automobilové dopravy,
- redukce chodníků pouze na turistickou pěší tepnu,
- turistika obecně,
- střelecký ostrov je pro studenty z FSV daleko,  
parčík u restaurace Bellevue není použitelný, jelikož slouží jako „veřejné záchodky“.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Text neprošel jazykovou korekturou.



## Fotografická příloha



Autor: Anna Šolcová