

Brownfields v centru Prahy: kritéria udržitelného rozvoje

Proměna pražských nádraží
může být příležitostí i hrozbou

Zpráva evropského semináře Univerzity Wageningen. Praha, 2009



WAGENINGEN UR
For quality of life

Brownfields v centru Prahy: kritéria udržitelného rozvoje

Budoucnost čtyř pražských nádraží a územní plán

Zpráva evropského semináře Univerzity Wageningen



Praha, 2010

Obsah

Shrnutí	4	Zapojení občanů.....	16
Úvod	6	Organizace občanské společnosti.....	17
Cíl výzkumu.....	6	Doporučení.....	17
Výstupy.....	6	Komunikace a spolupráce	18
Lokality případových studií	6	Dnešní situace	18
Metodologie.....	7	Komunikační strategie	18
Územní plán	8	Doporučení.....	20
Právní rámec a nový územní plán	8	Udržitelné projekty	21
Doporučení.....	10	Doporučení.....	22
Kvalita životního prostředí	11	Strategie nového využití brownfields	23
Hlukové znečištění	11	Masarykovo Nádraží	24
Znečištění půdy.....	12	Nákladové nádraží Žižkov.....	26
Vsakování dešťové vody	12	Smíchovské nádraží	28
Doporučení.....	12	Nádraží Bubny a rozvojové území Zátory	30
Dostupnost	13	Oblast Karlína	32
Dopravní infrastruktura	13	Závěry	34
Zelené koridory.....	13	Odkazy	36
Doporučení.....	14	Primární zdroje: rozhovory	36
Kulturní dědictví a sociální hlediska	15	Sekundární zdroje	37
Doporučení.....	15	Příloha	38
Zapojení veřejnosti	16	Obrazová příloha	40
Účast na přípravě územního plánu	16		

Shrnutí

Tato studie představuje výsledky zkoumání možností udržitelného rozvoje brownfields v Praze. Studované oblasti byly tyto: Masarykovo nádraží (Praha 1), Smíchovské nádraží (Praha 5), Nákladové nádraží Žižkov (Praha 3), rozvojové území Bubny-Zátory s nádražím (Praha 7) a dále pak oblast Karlína (Praha 8), která je považována (s výjimkou Rohanského ostrova) za již z větší části zrekultivovanou. Cílem je poskytnout integrovanou analýzu a praktická kritéria doplněná o seznam doporučení pro Arniku – nevládní organizaci, která se zasazuje o udržitelný rozvoj brownfields v Praze. Aby bylo možné provést analýzu současné situace, je třeba se zaměřit na několik aspektů: komunikační strategii, politiku, ekosystémové služby, technologii a infrastrukturu a analýzu zainteresovaných stran.

Metodika sběru dat zahrnovala teoretický výzkum a výzkum v terénu, v jehož průběhu byly prostřednictvím 37 rozhovorů a 528 dotazníků posbírány konkrétní údaje. Posledním krokem sběru dat byla analýza překážek a příležitostí a vypracování doporučení.

Výsledky studie poukazují na překážky, příležitosti a doporučení v souladu s těmito tématy:

Územní plán

Výzkum upozorňuje na skutečnost, že vzhledem k nedostatku konkrétních regulačních mechanismů je územní plán jediným rámcem využívaným zainteresovanými stranami při rozvoji konkrétních území. V současné době se pracuje na vytvoření nového územního plánu, který by měl být pružnější a zahrnovat kritéria udržitelného rozvoje.

Při tvorbě územního plánu jsou přednostně vyslyšeny požadavky soukromých investorů, které jsou v souladu s jejich ekonomickými zájmy. S ohledem na obyvatele daných lokalit to však lze považovat za netransparentní a neodůvodněné. Velkým problémem je nedostatek studijních programů zaměřených na udržitelný rozvoj měst a městských prostředí na českých univerzitách. Nedostatek znalostí, který z toho vyplývá, vytváří nedůvěru mezi orgány, jež mají rozhodovací pravomoc, a občany. K řešení situace je nezbytné, aby spolupracovaly nevládní organizace, komunální politici a lokální občanské iniciativy a usilovali o to, aby rozhodovací procesy zejména na úrovni Magistrátu hlavního města Prahy byly transparentnější a respektovaly principy udržitelného rozvoje.

Kvalita životního prostředí

Z pohledu kvality životního prostředí je studie zaměřena na ovzduší, hlukové znečištění, znečištění půdy a vsakování dešťových vod. Nedostatek konkrétních podkladů vypracovaných na toto téma dává Arnice možnost na základě doporučení formulovaných v této studii postupně vytvořit informační základnu, která bude sloužit všem zainteresovaným stranám.

Dostupnost studovaných lokalit

Zkoumali jsme různé dimenze mobility, včetně dopravní infrastruktury a zelených koridorů. Jako vlaková nádraží jsou vybrané lokality brownfields dobře propojeny s přílehlými městskými částmi a nabízejí dobré spojení také s ostatními čtvrtěmi. Dopravní zátěž na silničních komunikacích v okolí vybraných brownfields však dosáhla takové úrovně, že je nyní nezbytné začlenit do budoucích projektů nová dopravní řešení. Považujeme to za příležitost rozvíjet v současném konceptu pražské integrované dopravy ekologicky šetrné prvky. Již zmíněné zelené koridory poskytují možnost propojení současných parků na území města z hlediska podpory sociálních a ekologických funkcí.

Kulturní dědictví a sociální hlediska

Národní památkový ústav má ve své kompetenci mimo jiné vyhlášení památkové ochrany budov nacházejících se na území brownfields. V důsledku tlaku developerů doprovázejícího zpracování nového územního plánu Prahy se chráněné budovy stávají kontroverzním tématem přesto, že se nenacházejí ve všech brownfields. Zachování památkově chráněných budov není v souladu se zájmy developerských firem, které nevidí jejich opětovné využití jako podstatný komerční přínos pro úspěch svých budoucích projektů.

Zapojení veřejnosti do rozhodovacích procesů

Zaměřili jsme se jak na zapojení jednotlivých občanů, tak i občanských sdružení. V důsledku pozdního zapojení občanů do rozhodovacích procesů a obtížnosti jak samotného zapojení, tak i příslušných procesů, vzniká jednosměrný direktivní systém

městského plánování shora dolů (magistrát rozhoduje, veřejnost už se v podstatě pouze dozví o přijatých rozhodnutích).

Jedním z našich doporučení je dále podrobněji studovat situaci v Praze 1. V této městské části je podle výsledků dotazníkového šetření účast občanů v rozhodování vyšší než v jiných částech Prahy. Dále může Arnika vytvářet strategická spojení s dalšími nevládními organizacemi, která by díky vzájemné spolupráci vedla k většímu vlivu občanů na průběh a výsledek rozhodovacích procesů.

Komunikace a spolupráce

Pokud jde o komunikační strategii sdružení Arnika, doporučujeme lépe definovat nebo zúžit cílovou skupinu, vytvářet strategická spojení s dalšími nevládními organizacemi a zlepšit vzájemnou komunikaci, aby se mohly posílit vztahy mezi organizacemi pracujícími na tématech souvisejících s konverzí brownfields.

Udržitelné projekty

Udržitelnost lze interpretovat mnoha různými způsoby. Pro tuto studii je definována z pohledu územního využití a ze

stavebního hlediska. Všechny zainteresované strany by se měly shodnout na tom, že v přípravě stavebních záměrů budou přikládat velkou důležitost opětovnému využití a recyklaci celých území brownfields, stejně jako existujících budov. Všechny nové stavby by měly být energeticky efektivní a měly by se v nich využívat udržitelné technologie, například zelené střechy.

Strategie opětovného využití brownfields

Brownfields mohou představovat zajímavé příležitosti. Pokud úřady, občané a ostatní zúčastněné strany budou spolupracovat na vytvoření nového zázemí historických městských částí nebo dokonce vytvoření celých nových čtvrtí, napomůže to utváření zdravějšího životního prostředí a zlepšování kvality života. Opětovné využití budov, které mají kulturně historický význam, a revitalizace jinak zapomenutých budov může vyvolat řetězec pozitivních vlivů v místním měřítku i v měřítku celého města. Ke každému zkoumanému území uvádíme krátkou analýzu současného stavu a zároveň navrhuje principy jeho optimálního opětovného využití.

Úvod

Praha byla od 19. století nejen hlavním městem České republiky, ale také průmyslovým centrem středočeského regionu. Ve městě proto dnes převládají brownfields typu starých továren. Obvykle se tyto plochy prodávají soukromým investorům pro novou výstavbu.

V zájmu všech zainteresovaných stran je vytvořit udržitelnou strategii nové výstavby. Udržitelný rozvoj brownfields předpokládá vyvážený přístup, který zahrnuje environmentální, sociokulturní, technická a ekonomická hlediska a „naplňuje potřeby současné generace, aniž by ohrozil možnosti naplnit potřeby generací příštích“ (Komise OSN). Udržitelný rozvoj brownfields směřuje k opětovnému využití opuštěných území ve vnitřním městě místo výstavby na zelené louce. Omezuje se tak šíření měst do okolní krajiny (urban sprawl). Nezbytné je také prostudování kulturního a historického dědictví, které může v dané lokalitě brownfields existovat. V případě Prahy má tento požadavek velký význam, jelikož střed města je chráněn jako součást světového dědictví UNESCO. Naopak jako neudržitelný rozvoj lze označit situaci, kdy je jedinou hnací silou hledisko ekonomického zisku. Developeři se často snaží maximalizovat využití území, vzniklá zátěž ovšem v budoucnu vede k vyčerpání místních zdrojů a poškození životního prostředí.

Útvar rozvoje města pracuje na tvorbě nového územního plánu Prahy, který by měl být přijat v roce 2010 a platit následujících deset let. Příprava plánu se dotýká různých skupin zainteresovaných stran. Arnika je nevládní organizací zabývající se ochranou životního prostředí. Sídlí v Praze a zasazuje se o udržitelný rozvoj brownfields. Doufá, že podobu územního plánu pozitivně ovlivní mimo jiné i pomocí studie, kterou vypracovali studenti Univerzity ve Wageningen v Nizozemí.

Cíl výzkumu

Studie má pomoci sdružení Arnika splnit jeho dlouhodobý cíl prostřednictvím integrované analýzy a stanovení praktických kritérií pro udržitelný rozvoj brownfields v Praze.

Výstupy

Pro vypracování integrované analýzy nahlížíme každou zkoumanou lokalitu z pohledu zainteresovaných stran, právního rámce a politiky, ekosystémových služeb, infrastruktury

a technologie a komunikační strategie. Analýzy se řídí následujícími zkoumanými otázkami:

- Jaké jsou politické příležitosti a překážky v oblasti udržitelného rozvoje brownfields?
- Kdo jsou hlavní zainteresované strany, jaké jsou jejich názory, zájmy, zdroje, interakce a jak velký vliv mají na rozhodovací proces?
- Jaké jsou současné a potenciální ekosystémové služby území brownfields?
- Jaké otázky vznikají v souvislosti s udržitelným rozvojem brownfields v oblasti infrastruktury a technologie?
- Jaká komunikační strategie nejlépe umožní sdružení Arnika „překlenout propast“ mezi klíčovými osobami a institucemi, které vydávají rozhodnutí, a dalšími zainteresovanými stranami, aby se zvýšilo zapojení veřejnosti do rozhodování?

Lokality případových studií

Aby bylo možné vypracovat všestranná doporučení a uspořádat informace, zvolili jsme případové studie pěti brownfields. Čtyři z nich jsou fungující železniční stanice: Masarykovo nádraží, Praha – Smíchov, Praha – Bubny (transformační území Bubny-Zátory) a Nákladové nádraží Žižkov. Naproti tomu oblast Kar-

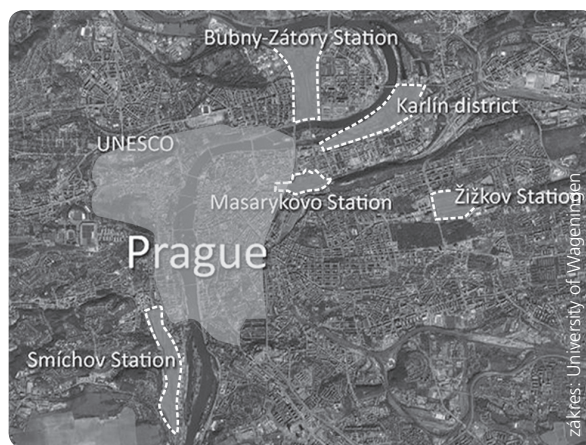


Schéma 1: Mapa Prahy se znázorněnými lokalitami případových studií a historickým jádrem, které je chráněno jako součást světového dědictví UNESCO.

lína je považována za již rekultivovanou lokalitu a využíváme ji pro srovnávací analýzu, jak probíhala výstavba v území brownfields a jeho celková přeměna pro nové využití.

Metodologie

Tato studie vznikla jako výsledek studia komplexního poradenství v rozsahu osmi týdnů. V Praze jsme strávili deset dnů a během této doby jsme shromažďovali údaje prostřednictvím rozhovorů, dotazníků a návštěv sledovaných lokalit. Uskutečnili jsme 37 rozhovorů, abychom do studie zahrnuli názory klíčových odborníků z místních nevládních organizací,

pracovníků Ministerstva životního prostředí ČR, expertů z oblasti zdravotnictví a turistiky, Národního památkového ústavu a Útvaru rozvoje města, a dále odborníků na úrovni městských částí a magistrátu v oblasti územního plánování, a architektů. Uskutečnili jsme rozhovory s politiky z ODS, ČSSD a Strany zelených, s developery, se zástupci Českých drah a Pražských vodovodů a kanalizací a s nezávislým odborníkem z Univerzity Karlovy. Pokud jde o dotazníky, přímo ve zkoumaných lokalitách jsme jich rozdali 528 a vyplnili je občané, kteří bydlí nebo pracují v blízkosti studovaných brownfields. Cílem dotazníkového šetření bylo získat reprezentativní vzorek postojů, názorů a znalostí obyvatel města.

Územní plán

Právní rámec a nový územní plán

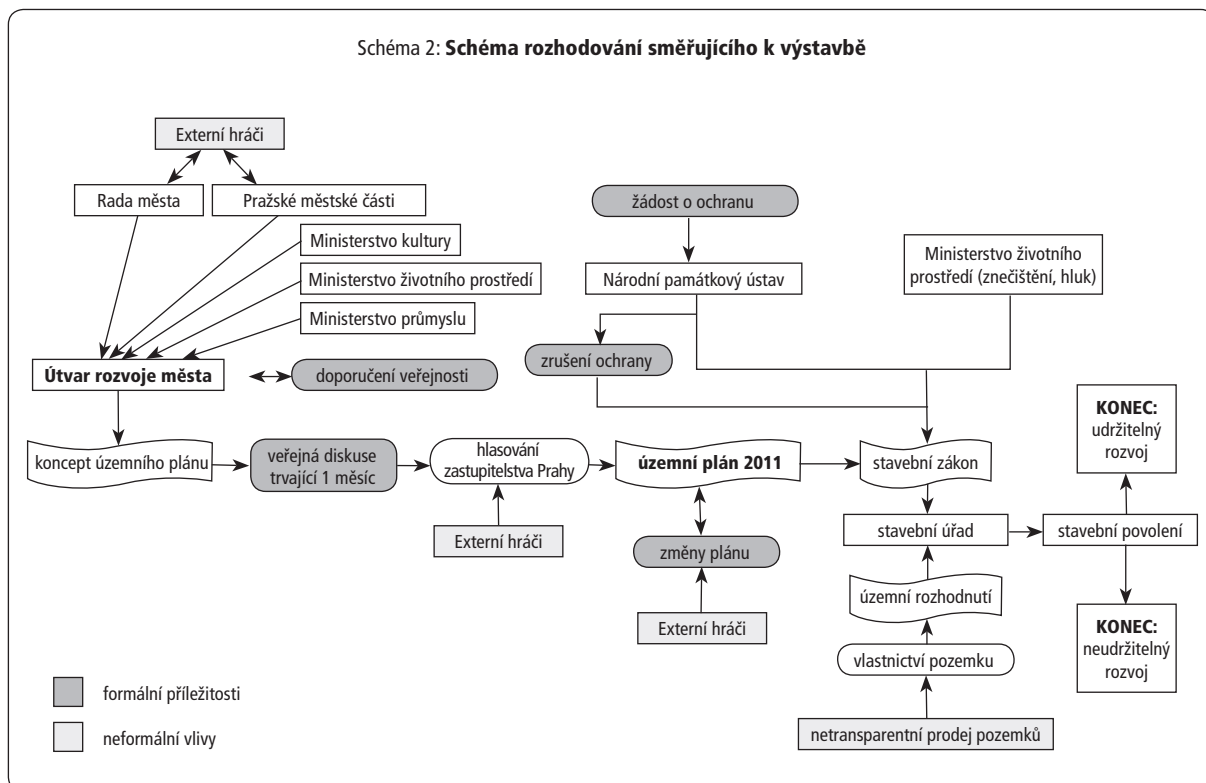
V Praze neexistují žádné konkrétní strategie zaměřené na udržitelný rozvoj brownfields. Jediným rámcem, který reguluje městskou výstavbu, je územní plán.

Procesy, které jsou součástí tvorby územního plánu (nebo spíše procesy od zahájení přípravy územního plánu po vydání stavebního povolení na konkrétní stavbu), znázorňuje schéma 2. Územní plán vytváří Útvar rozvoje města s využitím vstupů a doporučení od rady města, pražských městských částí, různých ministerstev a také občanů. V průběhu procesu mají externí zúčastněné osoby několik možností, kdy přijít s návrhy na modifikace a změny. Zdá se však, že podněty k modifikacím se velmi často odchyľují od myšlenky udržitelného rozvoje: z rozhovorů vyplývá, že ekonomicky silní účastníci procesu si zajišťují schválení plánů výstavby prostřednictvím neformálního vlivu na různých úrovních

státní správy. Skeptici považují územní plán za pouhou „politickou hru“ (rozhovor 22).

V současné době je pro Prahu zpracováván nový územní plán. Podle zpracovatele bude pružnější než plán současný: je v něm definováno pouze 15 typů funkčního využití území namísto 69 funkcí v plánu „starém“ (byl přijat v roce 1999, v současné době je stále platný). Vzhledem k tomu, že současný územní plán byl relativně striktní z hlediska možného využití území, jeho případné změny vyžadovaly dlouhou byrokratickou proceduru. Proto chtěli Útvar rozvoje města i developři, aby byl nový plán flexibilnější. Zejména v případě zastavěných území brownfields, například v oblasti Karlína, bylo obtížné umísťování budov s novou funkcí bez toho, aby bylo nutné měnit územní plán. To vedlo k zamítání často i zajímavých projektů, které nezapadaly do původní regulace území.

Na druhou stranu platí, že dokonce i v dřívější situaci, kdy měl územní plán 69 různých funkcí a přesně stanovil využití





ploch, využívali někteří aktéři územního plánu pro své vlastní zájmy, které byly někdy v rozporu se základními principy udržitelného rozvoje. Jako jeden z příkladů lze uvést, že v městské části Praha 10 byla v území s vymezenou funkcí „park“ prosazena změna územního plánu umožňující výstavbu kaple s podzemními garážemi (rozhovor 25).

Útvar rozvoje města si uvědomuje, že zvýšená pružnost územního plánu by mola vést k nežádoucí výstavbě, jelikož požadavky státní správy na využití území nebudou moci být tak přísné jako dnes. Zásadním způsobem se zvýší pravomoc stavebních úřadů městských částí, což může vést k řadě urbanistických excesů. Nový územní předává volbu, zda zajistit udržitelný rozvoj území, po žebříčku státní správy dolů na jednotlivé městské části, které rozhodují o konkrétních stavebních projektech pomocí vydávání územních rozhodnutí a stavebních povolení.

Úřady městských částí dostanou větší odpovědnost při optimalizaci plánů výstavby, ale i kdyby měly dobré úmysly, mohou být ochromeny platným právním rámcem, zejména pokud jde o uplatňování sankcí. Zjistili jsme, že někteří developéři například plně nedodržují dohodnuté podmínky výstavby, uvedené v projektu vybraném v urbanistické nebo architektonické soutěži. Často pak uvádějí, že důvodem nesplnění podmínek je finanční krize. Městské části sice mohou ovlivnit podobu projektů prostřednictvím vydávání stanovisek a účastí

v územních a stavebních řízeních, státní správa je nicméně od samosprávy oddělená a v řadě případů neexistuje možnost, jak porušování dohod ze strany developerů zabránit (rozhovor 25). Děje se to zpravidla tam, kde již soukromý developer získal potřebné pozemky a cítí se být v silné pozici. V takových případech pak jde výstavba někdy až za hranici limitů území a upřednostňuje ekonomická hlediska před hledisky environmentálními a sociokulturními.

Možná ještě důležitější než škála možných funkcí území definovaných územním plánem je přesná definice těchto funkcí. Nejasné definice mohou vést ke špatné interpretaci nebo dokonce korupci na úrovni městských částí, které disponují rozhodovací pravomocí. Definice funkcí pro nový územní plán, který má platit od roku 2011, jsou v mnoha ohledech nekonkrétní a umožňují různé výklady. Je odpovědností nevládních organizací a občanů zajistit formou podávání připomínek, aby byly definice zpřesněny, a aby územní plán hájil jejich zájmy, jelikož v současné době vedení města lépe komunikuje s developery než se zástupci veřejnosti.

Odpovědnost za brownfields

Politické orgány jsou voleny, aby zastupovaly občany a jejich zájmy v rámci pravomocí, které jim byly uděleny. Bylo by tudíž oprávněné očekávat, že politické orgány budou hrát

vedoucí úlohu při obraně veřejných zájmů. Současná situace se však od tohoto očekávání výrazně liší. Politické orgány ve skutečnosti dokazují, že fungují úslužně ve vztahu k ekonomickým aktérům, což platí také v případě, kdy jde o prodej pozemků ve veřejném vlastnictví (o kterém se často rozhoduje na celonárodní úrovni) a o vypracování územního plánu (o kterém se rozhoduje na úrovni Prahy). Toto podřizování se soukromým ekonomickým zájmům není nevyhnutelné. Je to volba provedená netransparentně a bez skutečného opodstatnění z hlediska zájmů občanů.

Pozorovaný problém je možné připsat éře přechodu od sovětského uspořádání do pro-kapitalistického období (Grab, Y. a Jackson, 2006). V důsledku toho v tuto chvíli například neexistuje jediný a zřetelně viditelný orgán odpovědný za řešení otázek brownfields. K této situaci ještě přispívá nedostatek vzdělání, pokud jde o určité konkrétní problémy životního prostředí v České republice. Podle Martiny Páskové z Ministerstva životního prostředí nemají vysoké školy vzdělávací programy týkající se rozvoje měst či městského životního prostředí, což má za následek nedostatek znalostí v této oblasti mezi politiky i občany. Kromě toho si politici a občané vzájemně nedůvěřují. To je rovněž na překážku účinnému rozhodovacímu procesu, který by vedl k udržitelnému novému rozvoji příslušných území.

Rozhodnutí o schválení nového územního plánu, stejně tak jako rozhodnutí o jakýchkoliv změnách současného územního plánu, musí schválit zastupitelstvo Prahy. V současné době zastupitelstvo naslouchá hlasu, který je nejvíce slyšet,

a tím je hlas developerů. Úkolem nevládních organizací zabývajících se ochranou životního prostředí, osvěcených politiků a skupin občanů je, aby vedli volené zástupce jiným směrem. Musí se společně ozvat, aby zabránili výstavbě, která není vhodná z hlediska zájmů a potřeb veřejnosti. Alternativní názory je možné uplatňovat jak za využití formálních legislativně upravených cest, tak rovněž prostřednictvím neformálních postupů. Tuto otázku podrobněji rozebíráme v kapitole, která se zabývá účastí veřejnosti.

Doporučení

Arnika by měla i nadále sledovat plány na neudržitelnou výstavbu a netransparentní postupy státní správy a samosprávy a zveřejňovat svoje zjištění, aby politici a úředníci nesli odpovědnost za svoje činy.

Měly by být vypracovány jasné definice funkcí území zakotvené v územním plánu, aby nevznikal prostor pro korupci nebo chybnou interpretaci definic.

Arnika by měla prosazovat účinný systém monitoringu, jehož pomocí by se sledovalo, co developéři plánují a slibují, a co poté skutečně staví.

Arnika by měla prosazovat zřízení nezávislého orgánu, který by byl odpovědný za řešení otázek souvisejících s rozvojem brownfields. Tento orgán by mohl sloužit jako poradní orgán a zároveň jako koordinátor pro otázky brownfields pod jednou střešou.

Schéma 3: Funkce využití území uvedené v legendě nového územního plánu Prahy.

VO	voda	RS	sportovní rekreace a lázně	TI	technická infrastruktura
ZL	lesy	VV	veřejná vybavenost	PR	výroba
ZN	nelesní zeleň	OB	obytná území	OP	orná půda
ZP	parková zeleň	SM	smíšené využití	PS	lesní hospodaření
RP	rekreace v přírodě	DP	doprava	DK	dopravní infrastruktura - komunikace

Každá z funkcí je označena konkrétní barvou jako "plocha s rozdílným způsobem využití". Plochy s větší zátěží automaticky umožňují umístění aktivit s menším vlivem na životní prostředí. Například v obytném území může být zeleň, aniž by bylo nutné ji specificky vyznačit. To však může vést například k tlaku na zástavbu "nevyznačených" zelených ploch.

Kvalita životního prostředí

Kvalita životního prostředí v Praze není optimální. V řadě oblastí, zejména kolem hlavních silničních tahů, je nadměrná intenzita hluku a míra znečištění ovzduší. Také znečištění půdy vážně ohrožuje životní prostředí a může způsobovat zdravotní problémy (Jilemnická, 2007). Otázka nového využití brownfields je v této souvislosti obzvláště relevantní, jelikož poskytuje příležitosti ke zlepšení kvality životního prostředí ve městě.

Kvalita ovzduší

Praha je jedním z míst s nejvíce znečištěným ovzduším v České republice, společně se severními Čechami a severní Moravou. V centru města a blízko průmyslových zón a hlavních silničních tahů jsou překračovány celostátně platné emisní limity (internetová stránka State of the Environment Prague, 2009). Od 80. let 20. století se výrazně snížily koncentrace oxidu siřičitého, prachových částic a těžkých kovů. Jsou zde však nadále vysoké koncentrace těkavých organických látek (VOC) a oxidů dusíku. Dalším problémem je tvorba smogu, který může způsobovat, že obyvatelé Prahy trpí zápachem a negativními vlivy na zdraví. Níže uvedené schéma znázorňuje názory občanů na kvalitu ovzduší v městských částech, ve kterých se nachází pět studovaných brownfields.

Pro zlepšení kvality ovzduší v Praze by se při přeměně brownfields měla využívat veřejná doprava s nízkými emisemi, měly by se zde budovat cyklistické stezky a prostředí vhodné

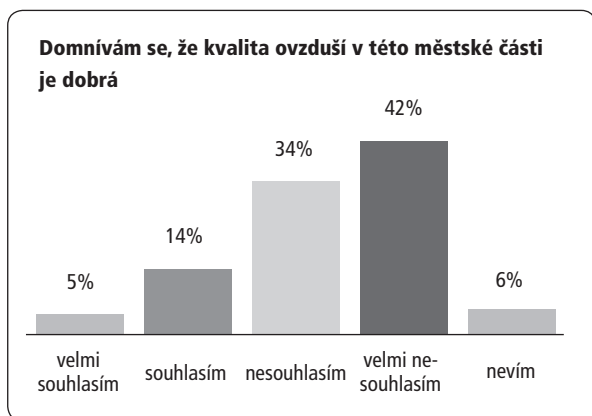


Schéma 4: Názory občanů na kvalitu ovzduší

pro pěší chůzi (Výstava o dopravě, 2009). Další možností by mohlo být využití částí brownfields, ve kterých má probíhat nová výstavba, jako zelených oblastí filtrujících vzduch. Je prokázáno, že zelené oblasti, zejména stromy a keře vysázené v řadách, významně přispívají k filtraci vzduchu (Givoni, 1998). I když tato funkce nemá přímé ekonomické přínosy, přispívá ke zlepšení kvality životního prostředí v Praze.

Hlukové znečištění

Hlukové znečištění je problémem hlavně v oblastech kolem hlavních silničních tahů. Mnohde jsou překračovány nejvyšší přípustné limity 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Občané si na hluk často stěžují. Magistrát se snaží zlepšit situaci pomocí výstavby silničního okruhu kolem Prahy, jeho výstavba však bude trvat mnoho let (Výstava o dopravě, Praha, 2009).

Mezi místní řešení ke snížení hlukového znečištění patří i vytváření zelených ploch. Zelené plochy ve městě tvoří ochranné pásmo a jsou schopné „absorbovat“ hluk (Givoni,

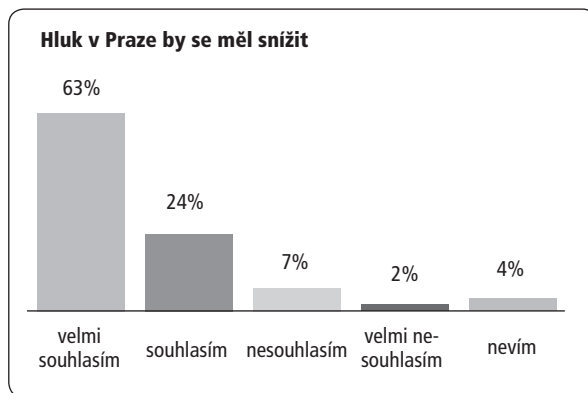


Schéma 5: Názory občanů na hlukovou zátěž

322). Aby bylo možné výrazně snížit hladinu hluku, měly by být účinky zelených ploch podporovány koncepcemi vedoucími k omezení dopravy. Dobrou myšlenkou by mohla být podpora projektů na sdílení automobilů (carsharing) nebo výstavba záchytných parkovišť na okrajích města v návaznosti na linky metra (P+R). To umožní lidem, kteří do Prahy dojíždějí za prací, aby své auto nechali na takovém parkovišti a k cestě do centra Prahy využili veřejnou dopravu. Jak znázorňuje

schéma 5, lidé v městských částech, ve kterých se nacházejí brownfields, jimiž jsme se zabývali, se shodují na tom, že hluk v Praze by se měl snížit.

Znečištění půdy

Brownfields, kterými se zabývá tato studie, jsou nebo byla nádražími a jsou tudíž znečištěna podobnými typy látek, jako jsou ropné uhlovodíky, chlorované uhlovodíky, těžké kovy a PCB (rozhovor 27). Znečištěny jsou velké rozlohy půdy v brownfields, a mohou tak představovat rizika pro lidské zdraví i pro životní prostředí. Jako příklad lze uvést PCB, což jsou organické sloučeniny extrémně škodlivé pro centrální nervovou soustavu (Jilemnická, 2007).

Jedním z důležitých zjištění vyplývajících z našeho výzkumu je, že většina zainteresovaných osob, které se zabývají novou výstavbou v brownfields, nemá žádnou dokumentaci typů či koncentrací znečišťujících látek. Mnohé zainteresované osoby prostě předpokládají, že v brownfields bude určité znečištění a předpokládají, že se toto znečištění odstraní. Nicméně na základě rozhovoru 27 a článku L. Jilemnické by bylo možné předpokládat, že koncentrace znečišťujících látek v brownfields jsou závažné a měly by být požadovány přesně cílené akce k vyčištění území. K dispozici jsou technologie, kterými se provádí dekontaminace přímo na místě nebo po odvozu jinde. Nejčastěji se využívá vybagrování znečištěné půdy a její dekontaminace po odvozu na jiné místo. Takový postup vyžaduje krátký čas, avšak je mnohem nákladnější než dekontaminace přímo na místě (rozhovor 27). Problémem v případě znečištění půdy je to, že není jasná odpovědnost. Kdo způsobil znečištění? A kdo má platit nápravu?

Vzhledem k neúplným informacím a nejasnému rozdělení odpovědností je nutný další výzkum týkající se znečištění půd v brownfields. Výsledky výzkumu by měly být dány k dispozici veřejnosti. Poté bude možné zahájit diskusi vycházející z faktů a hledat způsob, jak zajistit nezbytnou dekontaminaci.

Vsakování dešťové vody

Na území Prahy je hodně oblastí zastavěných nebo se zpevněným povrchem a pouze menší část území má nezpevněný povrch (rozhovor 17). V případě silných dešťů to může způsobovat problémy, protože dešťová voda se nemůže vsakovat do půdy, což může vést k záplavám a negativním efektům jako jsou ekonomické škody, uvolňování znečišťujících látek z půdy a rizika pro lidské zdraví. Nezpevněné povrchy zabraňují záplavám tím, že umožňují vsakování vody ze silných dešťů. Pražská vyhláška o obecných technických požadavcích na výstavbu požaduje, aby se určité procento dešťové vody vsakovalo. Stávající kanalizační systém je kombinovaný – odvádí odpadní vody společně s vodou dešťovou. To se v blízké budoucnosti nezmění (rozhovor 16).

Doporučení

Ačkoli je v Praze řada parků, město přesto stále potřebuje větší počet zelených prvků (rozhovor 17). Zelené prvky budou přispívat k filtraci vzduchu, snižování hluku a vsakování dešťové vody.

Zjištění získaná výzkumem týkající se znečištění půdy v brownfields by měla být dána k dispozici veřejnosti.

Dostupnost

Dopravní infrastruktura

Brownfields, kterými se zabývá naše studie, jsou nebo byla nádražími. Tato místa jsou dosud velmi dobře propojena se zbytkem města prostřednictvím veřejné dopravy (autobusů, tramvají a zejména metra a vlaku). Veřejnost rovněž sdílí názor (schéma 6), že vlakové spojení s městem je dobré. Více než polovina lidí, kteří vyplnili dotazníky, s tímto tvrzením souhlasila nebo velmi souhlasila. Dále v obecné rovině platí, že jsou tato brownfields obklopena sítí silnic, z nichž na většině je již nyní vysoký objem dopravy a jejichž kapacita je prakticky vyčerpána. Očekává se, že výstavba v brownfields dále zvýší tlak na stávající dopravní síť a dále v širším centru Prahy zhorší problémy související s dopravou. To je závažná otázka pro orgány samosprávy i státní správy, které se podle svých deklarací a zveřejněných zásad snaží omezit automobilovou dopravu ve vnitřním městě, a pro developery, kteří musí dopravní problémy brát v úvahu při plánování nových projektů. Bylo by tudíž vhodné najít alternativní a čistší řešení, kterými by se zajistilo dobré dopravní propojení a přístup do území dnešních brownfields jak v rámci konkrétních městských částí, tak i celého města.

Podle žebříčku hlavních měst východoevropských zemí podle kvality veřejné dopravy, který vydala firma Roland Berger Strategy Consultants v roce 2009, se Praha umístila nejvýše ze všech hodnocených měst. Je to proto, že její veřejná doprava má kapacitu přibližně 16 000 sedadlokilometrů na obyvatele. Zpráva dále vysvětluje, že je to částečně díky rozsáhlé

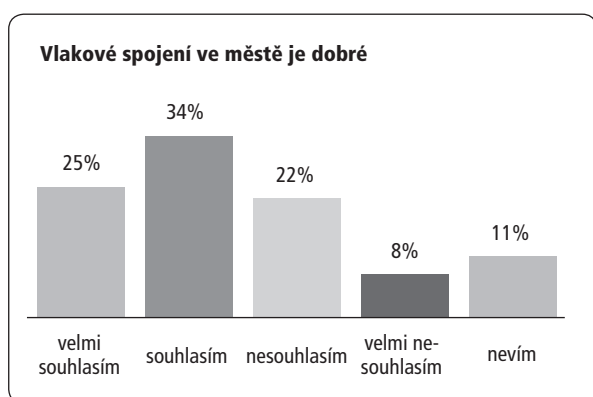


Schéma 6: Veřejné mínění ohledně kvality vlakového spojení

síti pražského metra, která má délku 55 kilometrů. Metro v Praze vykonává přibližně polovinu dopravních výkonů v rámci veřejné dopravy. (Roland Berger Strategy Consultants, 2009).

Termín „dostupnost“ označuje, jak snadno je zajištěna mobilita mezi různými místy ve městě. V případě brownfields, ve kterých bude probíhat nová výstavba, je důležité posílit mobilitu, a to jak ve vztahu s danou městskou částí, tak i ve vztahu k celé Praze. Otázkou dostupnosti je možné se zabývat na dvou úrovních: mezi jednotlivými brownfields a městskými částmi, které je obklopují, a mezi různými městskými částmi navzájem. Je přitom nutné rozlišovat mezi funkcemi dopravního spojení, které zajišťují silnice a veřejná doprava, a funkcemi, které zajišťují zelené plochy.

Zelené koridory

Městské parky a zelené plochy obecně poskytují řadu důležitých ekologických a sociálních funkcí, od filtrace vzduchu a regulace klimatu po funkce rekreace a odpočinku pro obyvatele. „Příroda, která je přítomná v krajině, je zdrojem, který bychom měli využít k šíření planě rostoucích rostlin a volně žijících zvířat do městských oblastí. Z tohoto důvodu jsou velmi důležité zelené koridory vedoucí z venkovské krajiny do městských oblastí, stejně jako přechodová zóna mezi městskými a venkovskými oblastmi“ (Nilsson a Randerup, 1997). Dalším přínosem zelených koridorů je to, že propojují různé oblasti ve městě a poskytují živočichům cesty k pohybu uvnitř města i ven z něj a zvyšují biodiverzitu. Proto je tam ve městě, kde je to možné, vhodné udržovat nebo vytvořit síť vzájemně propojených zelených ploch. Je zejména důležité, aby byly tyto funkce zachovány a posíleny v rámci nové výstavby. Z hlediska obyvatel přispívají zelené plochy ke zlepšování fyzického a psychického zdraví a také sociálních vazeb. Přitom vytvářejí příjemnější a pohodlnější prostředí pro život a přispívají ke zvyšování ceny nemovitostí. V Praze existuje řada významných zelených ploch jak uvnitř města, tak v jeho okolí. Tyto plochy nicméně často nejsou vzájemně propojeny a někdy jsou obtížně dostupné (rozhovor 31).

Zdá se, že největší výzvou při plánování zelených koridorů v rámci projektů na přeměnu brownfields není zahrnutí zelených ploch do plánů, ale dosažení dohody mezi městem, městskými částmi a developery, pokud jde o velikost těchto ploch a koridorů. Dobrým příkladem pro ilustraci problému je

Nákladové nádraží Žižkov. Myšlenku vytvoření zeleného koridoru, který by propojoval zelené plochy nacházející se v okolí nádražního areálu, uvítaly všechny zainteresované strany. Přesný tvar a výměra, kterou by tato zelená plocha měla zaujímat, je však stále předmětem diskusí mezi orgány městské části a developery (rozhovor 31).

Stávající ekologické funkce, které poskytují rostliny a živočišné žijící v brownfields, by měly být v rámci plánů nové výstavby posíleny, nebo alespoň zachovány, vzhledem k tomu,



jaké přínosy mají zelené koridory pro zdraví a pocit pohody místních občanů. Konkrétně mohou zelené plochy výrazně přispívat ke snižování problémů souvisejících s hustou automobilovou dopravou a záplavami, vzhledem ke svým funkcím snižování hluku, filtrace vzduchu a vsakování dešťové vody. Měl by být vypracován soubor konkrétních právně závazných kritérií s cílem zajistit, aby byla pro tyto funkce ponechána dostatečná část území, na kterých probíhá nebo bude probíhat nová výstavba, a aby ani po výstavbě nebylo možné

snadno provést změnu využití těchto ploch. Kritéria by měla zahrnovat konkrétní poměr ploch s nezpevněným povrchem, které musí být ponechány pro účely vsakování dešťové vody a snižování jejího odtoku, k celkové zastavěné (či zpevněné) ploše. Měly by být rovněž vytvořeny pokyny udávající minimální hustotu stromů a výčet vhodných druhů dřevin pro vysazování v oblastech hraničících se silnicemi či dálnicemi uvnitř města. Pokud jde o otázku dopravního spojení, navrhuje se využít brownfields jako „základny zelených spojení“ v příslušných městských částech a kdekoli je to možné, využít možnosti vytvořit zelené koridory, které budou sloužit ekologickým a sociálním funkcím i funkci propojení s dalšími oblastmi. Jak je vysvětleno výše, tyto koridory mohou představovat alternativní cesty městem, jak pro lidi, tak pro zvířata, a mají nejvyšší potenciál pro vytváření cyklistických stezek. Poskytují obyvatelům rekreační a zdravotní služby a přitom mohou pomoci snižovat tlak na stávající dopravní infrastrukturu a rovněž snižovat potřebu dopravovat se po městě autem.

Doporučení

Přeměna brownfields by měla být využita jako příležitost k propojení okolních zelených ploch, čímž lze založit zelené koridory sloužící ekologickým a sociálním funkcím a vytvořit tak i nová komunikační spojení různých částí města. Dalšími přínosy těchto zelených ploch bude snižování znečištění ovzduší a hlukové zátěže.

Ve všech plánech na výstavbu se musí uvažovat s šetrnou dopravní infrastrukturou, jako jsou tramvajové tratě a cyklistické stezky, která umožní omezování automobilové dopravy.

Měla by existovat konkrétní právně závazná kritéria pro vytváření zelených ploch, která nebudou moci developři beztestně ignorovat v dalších fázích projektování a realizace výstavby.

Kulturní dědictví a sociální hlediska

V pražských brownfields se nacházejí *zákonem chráněné* architektonické památky kulturního dědictví industriální éry – nejvýznamnější z nich je historická budova a hala Masarykova nádraží, zapsaná do státního seznamu jako kulturní památka. V dalších brownfields se nacházejí pouze stavby, které jsou ve *skutečnosti* památkami a odborníci je považují za významné stavby industriální architektury, avšak nebyly oficiálně prohlášené památkami, nebo byla jejich památková ochrana dokonce pod tlakem developerů zrušena. To se týká některých objektů na Smíchovském nádraží a v prostoru nádraží Praha – Bubny.

Ve většině případů developeri vnímají existenci památkově chráněných budov jako komplikaci. Místní občané nicméně považují zachování památkově cenných budov za důležité, jak je znázorněno ve schématu 7.

Podle platné legislativy je vyhlášení památkové ochrany budov zdoluhavým procesem. Naproti tomu se zdá, že zrušení ochrany budov se podle Národního památkového ústavu schvaluje dosti snadno. Tak tomu bylo v případě drážních budov na nádraží Praha – Bubny, které byly památkově chráněny a jejichž ochrana byla na žádost developerů zrušena.

Kromě toho mají staré průmyslové budovy a zanedbané památky neoficiální či neplánované funkce, jako jsou místa, kde žijí nebo se setkávají bezdomovci. Někdy se zde nacházejí malé obchody nebo podniky, například na konci Masarykova nádraží. Dojde-li k realizaci dnes navrhovaných stavebních projektů, budou tyto obchody a místa pro život bezdomovců zničena, se všemi souvisejícími sociálními důsledky. Bezdomovci se přesunou do jiných míst a jiní lidé ztratí zdroj příjmů.

Památky v této městské části by měly být zachovány

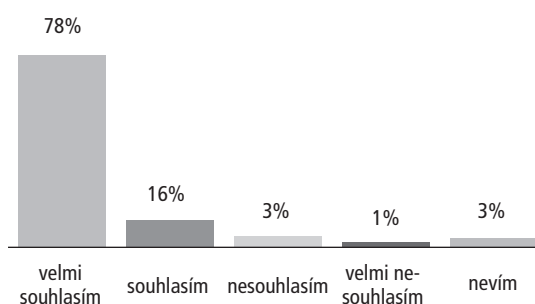


Schéma 7: **Veřejné mínění ohledně ochrany památek, průměr za všechny brownfields**

Doporučení

Revitalizované památkově cenné budovy by mohly mít sociální funkce, například jako umělecké galerie (jako je tomu v případě obnovené části Karlína) a kulturní střediska.

Hlavním nebezpečím pro ochranu památkově cenných budov jsou protichůdné zájmy developerů a úřadů. Je tudíž nezbytné, aby na revitalizaci památkově cenných budov obě tyto strany spolupracovaly.

Je potřeba najít ubytování pro bezdomovce žijící v opuštěných oblastech brownfields, například v Karlíně, na Žižkově a na Masarykově nádraží.

Zapojení veřejnosti

Účast na přípravě územního plánu

V úspěšné proměně a novém rozvoji brownfields hraje účast veřejnosti zásadní roli. Je třeba zajistit, aby v rozhodovacím procesu byly zastoupeny všechny zainteresované strany a aktivně se na něm podílely. Využití místních informací a znalostí jednak zvyšuje šanci na pozitivní přijetí finálních rozhodnutí občany, jednak zvyšuje také kvalitu samotných projektů výstavby v brownfields.

Zapojení veřejnosti může mít jak formu účasti organizací občanské společnosti, zejména nevládních organizací zabývajících se ochranou životního prostředí a udržitelným rozvojem, tak formu účasti jednotlivých občanů v procesu vytváření názorů a v rozhodování.

Právní rámec územního plánu zajišťuje, že v procesu jeho schvalování vzniká dvakrát prostor pro veřejnou diskusi, vždy na dobu jednoho měsíce, kdy mohou občané podle stavebního zákona podávat připomínky. Podobný režim platí také při schvalování konkrétních stavebních projektů, přičemž informace bývají zveřejněny na internetu. Tento rámec je nicméně kritizován z toho důvodu, že k zapojení veřejnosti dochází příliš pozdě a informace pro kvalifikované zapojení veřejnosti do procesu je obtížné získat.

Zapojení veřejnosti v příliš pozdní fázi je vážným problémem, protože předtím, než je veřejnosti vůbec uděleno slovo, byla již přijata mnohá rozhodnutí o využití území, případně typech a funkcích výstavby. Orgány přijímající rozhodnutí veřejnost pouze informují o tom, co pro ni považují za nejlepší, a to až po vypracování plánů. Depoe a kol. (2004) tento přístup označují jako přístup „rozhodni, oznam, obhajuj“.

Problém, že přístup k informacím je špatný, byl zdůrazňován v mnoha rozhovorech. Zjistili jsme, že návrhy na rozvoj území jsou veřejnosti dány k dispozici prakticky až těsně před okamžikem jejich schválení (rozhovor 26). Tím, že státní správa a samospráva čekají se zapojením veřejnosti až do doby finálního schvalování územního plánu či stavebního projektu, výrazně omezuje možnost zapojení občanů. Například v časně fázi plánování výstavby na nádraží Bubny připravil Úřad městské části letáčky s informacemi o vývoji projektu, ale místo toho, aby byly letáčky distribuovány mezi občany, ležely pouze v uchodu do úřadu, kde si je občané mohli vzít. V důsledku toho si informace přečetlo jen málo lidí.

Vzhledem k obtížím, které s sebou nese hledání informací na internetu, musí být občané pro získání přístupu k informacím iniciativní. Průměrný občan tak musí vyvinout velké úsilí, aby byl jeho hlas slyšet. Většina občanů je příliš zaneprázdňena na to, aby bojovala s velkými byrokratickými překážkami, které stojí mezi nimi a rozhodovacím procesem.

Tyto situace dokládají, že systém územního plánování a schvalování nových staveb je jednosměrný shora dolů. Aby se občané mohli úspěšně zapojit, měli by být informováni o projektech obnovy brownfields během všech fází projektů, od koncepce až po realizaci.

Zapojení občanů

Občané, kteří se zajímají o rozvoj brownfields, obvykle mají pocit, že jejich názory nehrají žádnou roli, a jsou rozladěni tím, že nemají žádnou příležitost, aby se vyjádřili. V důsledku toho se snižuje jejich důvěra v instituce a nakonec se ztrácí i jejich motivace k účasti v rozhodovacím procesu. Několik osob, které nám poskytly rozhovor, včetně zaměstnanců úřadů městských částí, se domnívá, že občané se podílet na rozhodování ani nechtějí a že toto chování lze připsat komunistické minulosti České republiky, kdy byla rozhodnutí přijímána na centrální úrovni bez zapojení občanů. To, že občané nejsou zvyklí se účastnit rozhodovacího procesu, potvrzují i výsledky dotazníkového šetření: 47 % respondentů uznává, že je nutné, aby se do procesu rozvoje brownfields zapojili občané. Většina respondentů (58 %) se nicméně do tohoto procesu osobně zapojit nechce. Vidíme tak zde určitý rozpor. Občané se možná neúčastní rozhodování v důsledku toho, že nedůvěřují developerům a úřadům, možná rovněž v důsledku malé transparentnosti procesů. Ať tak či onak, je každopádně odpovědností úřadů městských částí a magistrátů, aby lidi zapojili a podporovali je v jejich aktivní účasti na tvorbě rozhodnutí. Dalším zajímavým výsledkem dotazníkového šetření je to, že občané, kteří viděli územní plán nebo konkrétní studii na využití některé z lokalit brownfields, mají o 12 % vyšší zájem zapojit se do rozhodovacího procesu než občané, kteří žádné plány výstavby neviděli.

Schéma 8 vychází z kvantitativních výsledků dotazníkového šetření. Většina městských částí se soustředí v levém dolním rohu nebo blízko něj, což znamená, že úroveň účasti veřejnosti v rozhodování je v nich nízká a zároveň, že lidé mají špatný

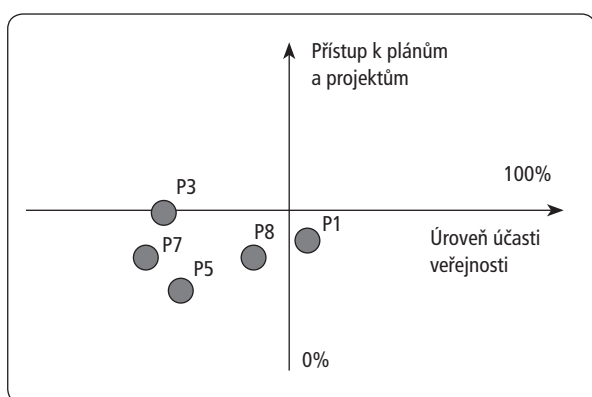


Schéma 8: Úroveň účasti veřejnosti a přístup k plánům a projektům

přístup k plánům a projektům. Zajímavé je, že v Praze 3 ví 50 % respondentů (více než v ostatních městských částech) o projektech výstavby v jejich městské části, a že v Praze 1 se více než 50 % respondentů chce zapojit do procesu rozhodování.

Pro naplnění udržitelného rozvoje brownfields je potřeba vymyslet strategie, které občanům umožní, aby se zapojili do rozhodování na úrovni městských částí. Zainteresané strany často špatně chápou, jaká je hodnota názorů a znalostí, které mají občané. V důsledku toho mají občané velmi malý vliv na výstavbu v brownfields, přestože jsou jejich názory významné.

Organizace občanské společnosti

Další skupinu důležitých veřejně působících zainteresaných stran, které by se měly zapojit do utváření scénářů udržitelného rozvoje brownfields, tvoří organizace občanské společnosti. V Praze existuje řada nevládních organizací zabývajících se ochranou životního prostředí a udržitelným rozvojem, které mají znalosti, odbornost, zkušenosti a dovednosti uplatnitelné při tvorbě strategií pro nové využití brownfields. Jako příklad můžeme uvést Institut pro udržitelný rozvoj sídel (IURS), který disponuje škálou vědeckých znalostí a je v něm zastoupena řada dobře informovaných členů. Některé z osob, které nám poskytly rozhovory, rovněž uznává jako profesionální organizaci s odbornými znalostmi z oboru ochrany životního prostředí sdružení Arnika. Řešení rozvoje brownfields se nicméně soustředí v rukou orgánů státní správy a developerů (soukromého sektoru), což s sebou nese riziko snížené transparentnosti a dalších externích vlivů na rozhodovací procesy.

Naším výzkumem jsme zjistili, že developeři a nevládní organizace zabývající se ochranou životního prostředí spolu

málo spolupracují. K tomu je potřeba zaprvé říci, že developeři často nevidí nevládní organizace v dobrém světle a obvykle je považují za „obtížné aktivisty“. Na druhou stranu nevládní organizace nevnímají pozitivně developery a obvykle je považují za „šelmy jdoucí pouze za ziskem“. Jeden z developerů nám řekl, že „je obtížné mluvit s některými nevládními organizacemi, jelikož považují developery za nepřátele. Některé z nich se chovají, jako by chtěli developery zabit a nevidí pozitivní stránku rozvoje“. Je však potřeba dodat, že developeři neberou v úvahu názory ani odborné znalosti nevládních organizací. Jiný developer nám řekl, že „stavební zákon by měl umožňovat podat žalobu na nepravdivá obvinění ze strany nevládních organizací zabývajících se ochranou životního prostředí, které zdržují proces výstavby“. Tyto nepřátelské vztahy by bylo možné překonat větší transparentností rozhodovacího procesu.

Závěrem lze říci, že občané a občanské organizace mohou mít větší moc, než si uvědomují, a mohou dosáhnout toho, že jejich hlas ve prospěch udržitelnosti bude při obnově brownfields slyšen a respektován. Chybí však příběh, který bude ukázkou úspěchu. To vede k tomu, že veřejnost se domnívá, že ji nikdo neposlouchá a že je utlačovaná. Pomohlo by, pokud by se našel charismatický vůdčí činitel, kterým může být energická organizace a/nebo osvícený politik, který se probouje byrokratickým procesem a překážkami a vytvoří zářný příklad udržitelného rozvoje. Tím může být třeba zelený park pokrývající celý brownfield, jehož existence jiným lidem dokáže, že rozhodovací proces je možné ovlivnit. Zmírnilo by se tak poraženectví, které v současné době veřejnost odrazuje od většího zapojení do rozhodování.

Doporučení

Ve spolupráci s občany je potřeba formulovat strategii udržitelného rozvoje areálu Masarykova nádraží a důrazně tuto vizi prosadit do nového územního plánu Prahy. Podobný projekt je potřeba k tomu, aby občanům dokázal, že mohou mít hlas a mají moc při optimalizaci rozvoje svého města.

Arnika může hrát vůdčí roli při vytváření silných aliancí zainteresaných stran s podobnými zájmy, které se přihlásí o svoji úlohu v rozhodovacím procesu. Měly by začít pracovat v koalicích a/nebo sítích.

Arnika a další nevládní organizace zabývající se ochranou životního prostředí by se měly naučit objektivně kritizovat developery tak, že nepřestanou hovořit o negativních aspektech jejich plánů, ale budou mluvit i o těch pozitivních.

Komunikace a spolupráce

Dnešní situace

V rámci tohoto výzkumného projektu se sdružení Arnika zajímalo rovněž o to, jak rozvíjet svoji komunikační strategii. Aby bylo možné doporučit alternativní strategie, je nejprve potřeba prozkoumat současné metody. Arnika využívá k informování a zapojení občanů mnoho různých cest: letáky, brožury, měsíční zpravodaje, exkurze a večerní diskuse. Sdružení by se mohlo pokusit zúžit rozsah cílových skupin nebo přizpůsobit rozdílné styly komunikace různým cílovým skupinám: využít například Facebook pro mladé lidi a odborné konference pro vzdělané občany.

Pro získání efektivnějšího vztahu s veřejností by měla Arnika pravidelně posuzovat svoje projekty s cílem zjistit, čeho bylo dosaženo, a nalézt příležitosti pro zlepšení. Kromě toho **může být prostřednictvím srovnávacího hodnocení (benchmarkingu) vybrán úspěšný projekt, který se pak využije pro propagaci v celostátním měřítku**, pokud jde o strategie, management a operativní procesy.

Komunikační strategie

Následně jsme provedli zhodnocení, **jak vnímají sdružení Arnika** ostatní zainteresované strany. Rozhovory potvrzují, že Arnika se snaží komunikovat a zvyšovat účast veřejnosti v rozhodování. Komunikace s některými zainteresovanými stranami, jako s radou hlavního města, úřady městských částí a s developery, je nicméně obtížná. Arnika a další nevládní organizace zabývající se ochranou životního prostředí jsou někdy považovány za obtíž: zdržují proces výstavby, aniž by navrhovaly řešení. Tento pohled na sdružení Arnika je zavádějící, jelikož práce odborníků na životní prostředí, toxické látky či dekontaminace je pro udržitelnou budoucnost Prahy cenná. Z toho jasně vyplývá, že jednotlivé zainteresované strany spolu nedostatečně spolupracují a kooperují.

Pro zlepšení toku znalostí a informací je možné vytvářet strategické aliance, ve kterých se budou sdružovat zainteresované strany s podobnými zájmy. Tyto koalice by mohly mít větší vliv na rozhodovací proces. Například nevládní organizace AGORA je neutrálním subjektem, kterému důvěřují obce a najímají si ho, aby zprostředkoval zapojení občanů do rozhodování a veřejnou diskusi. Mohla by organizace AGORA působit jako zprostředkovatel ke zlepšení vertikální komunikace mezi sdružením Arnika, politickými orgány a developery?



perý? Příklady aliancí a cest k interakcím vlivů jsou znázorněny ve schématu 9.

Pokud jde o **horizontální komunikaci** mezi nevládními organizacemi navzájem, určité příležitosti pro sdílení znalostí může přinášet Zelený kruh. Jedná se o zastřešující organizaci, která má 27 členů zabývajících se ochranou životního prostředí (včetně sdružení Arnika). V tuto chvíli neexistuje jasný konsensus ohledně toho, jak může tato organizace přispět k procesu udržitelného rozvoje brownfields, a zdá se, že komunikace je na nízké úrovni. Neexistuje žádná databáze, která by mohla členům umožnit efektivně sdílet a rozvíjet informace (jako jsou odborné informace o úrovni znečištění a toxicity nebo tiskové zprávy jednotlivých organizací). Pokud by se však postavení Zeleného kruhu posílilo větší spoluprací a aktivní účastí jeho členů, mohlo by to zlepšit efektivitu toku informací a dát členským organizacím větší sílu při prosazování jejich požadavků nebo návrhů. Znalosti získané spoluprací je možné sdílet jako poučení pro různé úrovně společnosti a institucí. Spolupráce vzdělaných zaměstnanců veřejné správy, osob přijímajících rozhodnutí na různých úrovních, odborníků a občanů je cestou k dlouhodobému řešení problémů a také k vyvážení potřeb veřejnosti a plánů developerů.

Na všech úrovních by měla fungovat jasná a **transparentní komunikace**. V několika rozhovorech byla zpochybněna transparentnost probíhajících procesů (jako tvorby územního plánu nebo získávání pozemků). Sdružení Arnika by na své úrovni mohlo najít řešení pro **vliv shora dolů**, a to vytvořením cest pro podporu vztahů, které již nyní existují se Stranou zelených

či Ministerstvem životního prostředí. Pokud má Arnika za cíl provádět konkrétní akce a podávat připomínky k územnímu plánu, je velmi důležité brát tyto vztahy v úvahu a rozvíjet je.

Aby sdružení Arnika mohlo u osob, které přijímají rozhodnutí, účinně prosazovat veřejný zájem a zapojit do procesu občany, potřebuje rovněž **strategie zdola nahoru**. Ve schématu 10 je znázorněno, jaké role mají podle občanů hrát nevládní organizace, pokud jde o rozvoj brownfields. Výsledky lze využít k definování strategie pro zapojení občanů. Kromě toho z výsledků vyplývá, že 96,8 % respondentů se domnívá, že nevládní organizace by se měly účastnit procesu rozvoje brownfields. To legitimizuje snahu sdružení Arnika obhajovat veřejný zájem.

Aby bylo možné u osob, které přijímají rozhodnutí, účinně prosazovat veřejný zájem a zapojit občany do rozhodovacího procesu, bylo by rovněž zajímavé propojit veřejnost s ostatními zainteresovanými stranami. Tento nový vztah by mohl zvýšit vliv občanů v procesu a vést k překvapivým výsledkům. Doporučované vztahy a spolupráce jsou znázorněny ve schématu 9. Aby byl rozvoj skutečně udržitelný, měl by zahrnovat aktéry ze státní správy a samosprávy, ekonomické sféry i veřejnosti. Dosud byla poslední zmíněná skupina většinou opomíjena. Veřejnost by mohla mít vlivnější pozici (ve srovnání s účastí jednotlivých občanů v rozhodování), pokud budou lidé organizováni.

Závěrem je možné říci, že sdružení Arnika a další zainteresované strany mají příležitost být proaktivní ve zlepšování ko-

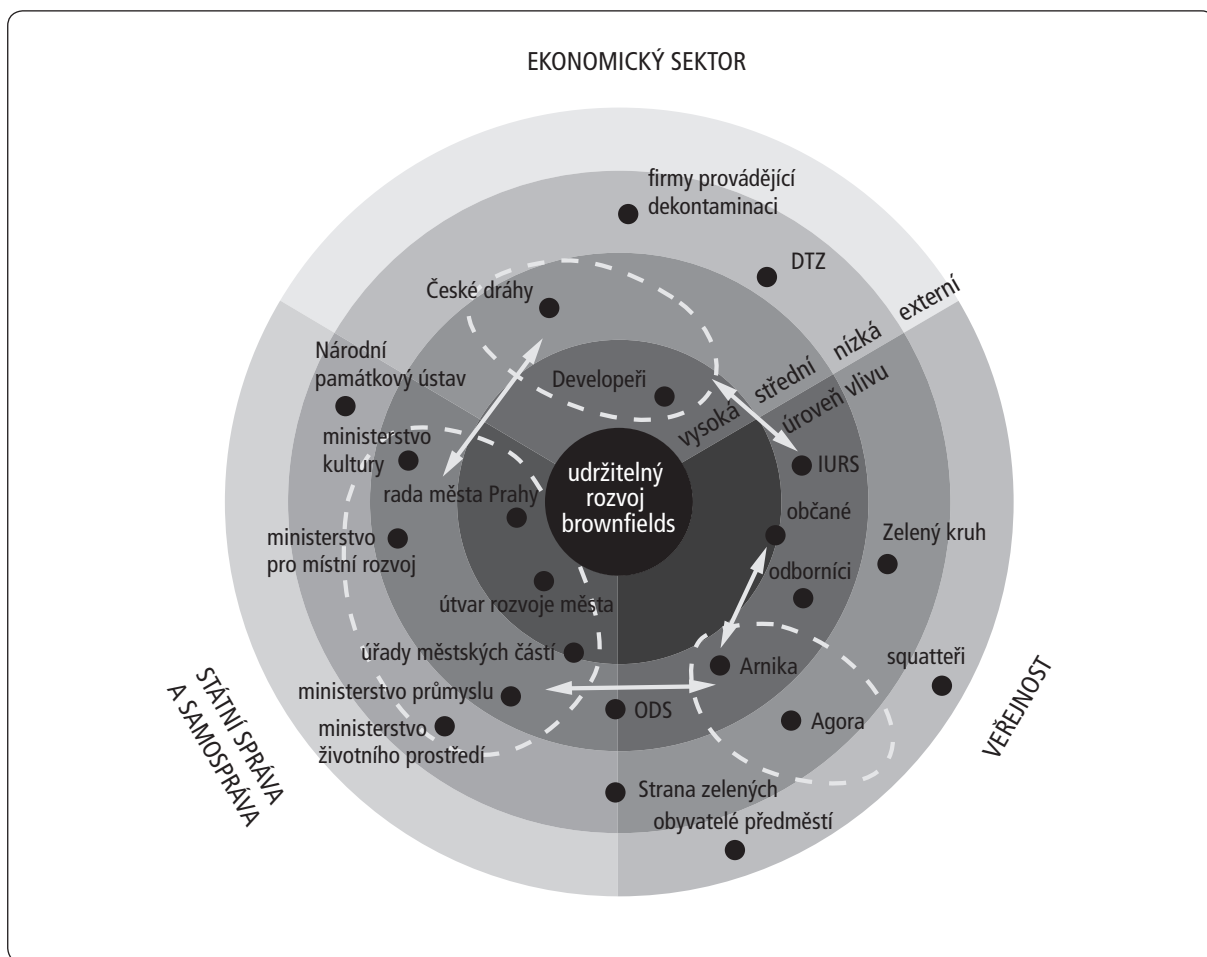


Schéma 9: Budoucí vztahy mezi různými zainteresovanými stranami

munikace a posilování spolupráce, s cílem zapojit do přípravy a schvalování projektů více stran a uspět při udržitelném rozvoji brownfields v Praze. Je potřeba, aby takto působily.

Doporučení

Je velmi důležité, aby zainteresované strany, které sdílejí stejnou vizi, stejné cíle a zájmy, spolupracovaly prostřednictvím sítí a koalic, což zvýší efektivitu jejich práce a míru jejich vlivu. K tomu je nezbytným předpokladem, aby mezi zainteresovanými stranami s podobnými zájmy byly systematicky budovány vztahy. Vedoucí úloha a odpovědnosti by se měly definovat prostřednictvím aktivní účasti jednotlivých subjektů ve vzájemných interakcích.

Sdružení Arnika by mělo ke komunikaci s různými cílovými skupinami využívat vhodných nástrojů.

Sdružení Arnika by se mělo zapojovat do sítí s cílem sdílet údaje a informace a doplňovat si znalosti o udržitelném rozvoji brownfields.

Aktéři z řad občanské společnosti by se měli organizovat, aby tak získali vlivnější pozici v rozhodovacím procesu.

Jaké role byste si přáli, aby hrály pražské neziskové organizace zabývající se ochranou životního prostředí při nové výstavbě v brownfields?

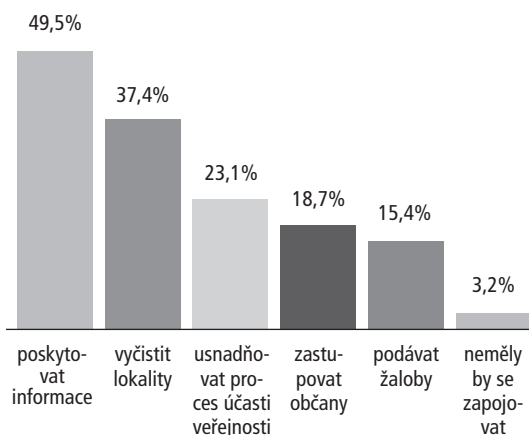


Schéma 10: Odpovědi občanů na to, jaké role by měly hrát nevládní organizace při nové výstavbě v brownfields

Udržitelné projekty

Definování udržitelnosti pro praxi může být v případě urbanizovaného prostředí problematické. Dnes se tento termín využívá pro nejrůznější druhy strategií, málo z nich však nechává budoucím generacím možnost naplnit jejich potřeby. Háček vězí ve stanovení jasného cíle, který by znamenal skutečný rozdíl v tom, jak města ovlivňují naši planetu. V dřívější době stačily pro zajištění takzvané udržitelnosti stavebních projektů zelené certifikáty (které v praxi pouze nepatrně vylepšovaly celkově špatný systém). Na základě dnešních znalostí by mělo být snahou stanovit ambicióznější cíle (t. j. budovy s nulovou spotřebou energie, pasivní domy), nejen získat zelené certifikáty, které jsou nicméně i dnes cílem některých developerů, kteří nám poskytli rozhovory. Lidé na celém světě chápou, že běžné lidské činnosti spočívají na omezených zdrojích a že způsob, jakým dnes společnost funguje, není s dlouhodobého hlediska udržitelný. Z tohoto důvodu představuje výstavba v pražských brownfields příležitost, jak vytvořit urbanizované prostředí, které se stane modelem skutečné udržitelnosti nejen pro Českou republiku, ale také jako mezinárodní příklad.

Udržitelné strategie v urbanizovaném prostředí nejsou „doplňkovými“ řešeními, se kterými se přichází ke konci výstavby, ani se nejedná o spotřebitelskou volbu, jako při nákupu pračky v energetické třídě A. Myšlenka udržitelnosti musí být do projektu zahrnuta již v jeho počátku. Z výsledků našeho výzkumu vyplývá, že mnohé zainteresované strany toto pojetí nechápou a v důsledku toho se nestarají o praktické naplnění udržitelnosti. Jako příklad můžeme uvést, že jistý poradce,

kteří poskytuje konzultace soukromým developerům, nám v rozhovoru řekl, že „v rámci své práce jako poradce pouze říkám soukromým developerům, jak mohou dosáhnout zisku ze svých pozemků. Další hlediska udržitelnosti nejsou prioritou mých klientů.“ Je potřeba, aby všechny zainteresované strany chápaly u přeměny brownfields také další aspekty udržitelnosti – nejen ekonomické.

Podle provedených výzkumů mohou brownfields představovat příležitost pro zavedení nových myšlenek a koncepcí, jako je udržitelnost a využití omezených zdrojů. Jednou z koncepcí udržitelného využívání zdrojů je koncepce městské sklizně (urban harvest). Městská sklizeň se zaměřuje na změnu využití zdrojů z lineárního metabolismu na metabolismus uzavřený (Rovers, 2007). Principem městské sklizně je využívat všechny primární zdroje (solární a větrnou energii, dešťovou vodu) a sekundární zdroje (stavební materiály odstraňované při demolcích a přestavbách domů, odpadní teplo, domovní odpad a odpad z podniků), které jsou k dispozici uvnitř města. Konečným cílem městské sklizně je scénář nulových úniků, podle kterého je každý zdroj, který vzniká uvnitř města, zachycen a uvnitř města rovněž využit, přičemž nic, co se může v měřítku města znovu využít, z něj neuniká. Toky v rámci městské sklizně jsou odpad, voda, energie, potraviny, prostor a stavební materiál. Využitím všech těchto toků uvnitř města je možné uzavřít cyklus. Brownfields v Praze představují dobré příležitosti pro využití této metody. Příklady praktického využití koncepce městské sklizně je možné vidět v Nizozemí, jako je De Kleine Arde, „výstavba beroucí v úvahu životní prostředí“ (National Dubo Centrum, 2000).

V pražských podmínkách bylo opětovné využití budov bráno v úvahu pouze u kulturních památek. Jeden z developerů nám v rozhovoru řekl, že kombinace starých a nových prvků je jedním z faktorů, které stojí v pozadí úspěšnosti přestavby starého Karlína. Prvním krokem k udržitelnosti stavebních projektů je snížit spotřebu materiálu, druhým pak využít materiálu z obnovitelných zdrojů k uspokojení zbývajících potřeb. Jak je znázorněno na obrázku 11, občané se o možnost využití materiálu z obnovitelných zdrojů zajímají. V rámci našeho výzkumu jsme v Praze našli jen málo příkladů snahy o uzavření cyklů, nicméně jedním z nich je projekt, vypracovaný Karlín Real Estate Group. Tento developer chce pro vytápění využít geotermální energii. Plánuje rovněž shromažďovat dešťovou vodu a na místě ji využívat. Aby bylo možné získat přístup

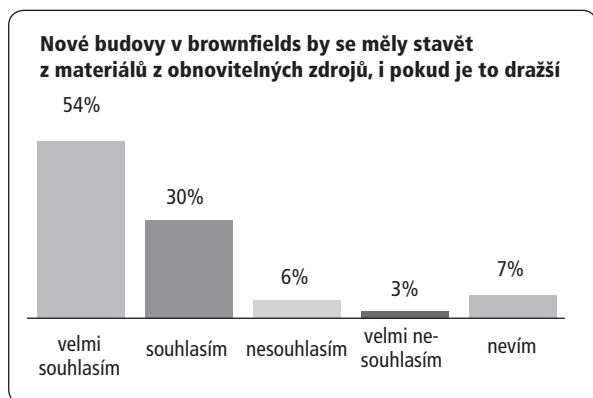


Schéma 11: Veřejné mínění ohledně udržitelné výstavby v brownfields

k optimálním postupům a získat s nimi zkušenosti, měli by se dodavatelé podílet na projektech jako aktivní zainteresovaná strana a pracovat společně s developery a s úřady na uvádění nových alternativ na trh.

Při naplňování udržitelného rozvoje lze využít i další koncepční přístupy, které jsou zmíněny níže jako odkazy, kde se lze v budoucnu o této problematice dozvědět více. Některé principy jsou uvedeny jako příklady toho, jaký typ cílů se má stanovit. Například v případě koncepce „od kolébky ke kolébce“ je současné praxi navržena nová perspektiva. Na rozdíl od koncepce „od kolébky ke hrobu“ se zde vychází z předpokladu, že výstup vznikající při výrobě jednoho zboží se může stát vstupem pro výrobu zboží jiného (McDonough a Braungart, 2002). Ve schématu 12 je znázorněno využití této koncepce v případě budov. Tato strategie není ničím novým, jelikož přírodní procesy takto probíhaly vždy. Další přístup bere v úvahu zastavěné území v kontextu širší ekosystémové sítě. Tato koncepce je označována jako ekosystémový přístup a zdůrazňuje, že příroda by měla být zahrnuta do projektů jako každá jiná infrastruktura (Yeang, 1995). Kaskádový princip doporučuje využívat zdroje opakovaně během jejich životního cyklu v různých kvalitách, které jsou k dispozici (Rovers, 2007).

V rámci problematiky nového využití brownfields se zřídka zmiňuje využití ekonomických pobídek. V případě neudržitelných projektů by bylo možné využít ekonomických nástrojů ve formě uvalení vyšších daní, které by působily jako pobídky pro udržitelný rozvoj brownfields. Kromě toho by se výnos z těchto daní mohl využít k financování udržitelných projektů, aby se tak kompenzovala škoda vzniklá realizací technologicky a koncepčně zastaralých staveb. Na podporu udržitelných projektů lze využít rovněž dotace z EU.

Doporučení

Sdružení Arnika by mělo spolupracovat se specializovanými nevládními organizacemi, jako je IURS, se členy Zeleného kruhu, dodavateli a dalšími klíčovými zainteresovanými stranami na stanovení cílů pro udržitelnost. Zelené certifikáty nestačí, ale využití ambicióznějších koncepcí může přinést skutečný rozdíl v tom, jaký vliv na životní prostředí má zastavěné území.

Sdružení Arnika by mělo spolupracovat s ostatními zainteresovanými stranami na zavedení myšlenek udržitelnosti od

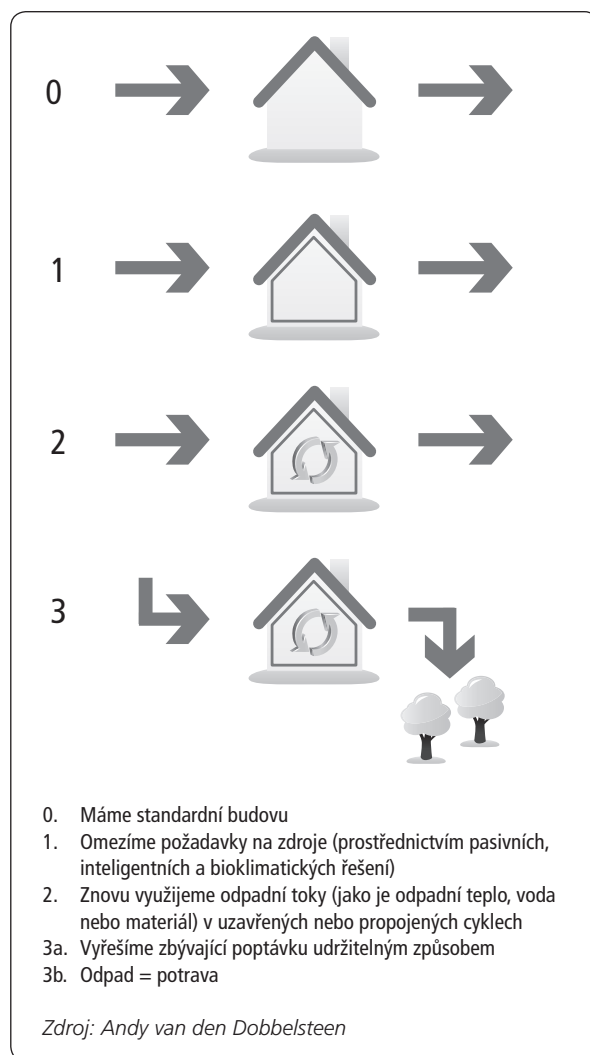


Schéma 12: Nová tříbodová strategie.

samého počátku. Vhodnou alternativou současných projektů je například koncepce „městské sklizně“, podle které se využije to, co je dostupné a produkováno přímo na daném místě pokud jde o odpad, vodu, energii, potraviny, prostor a stavební materiál. Sdružení Arnika by mělo pracovat rovněž na tom, jak uzavřít smyčky a efektivně využít omezené zdroje.

Strategie nového využití brownfields

Strategie optimálního opětovného využití je pro každý brownfield jiná, podle toho, jaká je současná situace v daném území, a také jaká jsou přání občanů Prahy obecně, občanů žijících v dané oblasti, turistů a podnikatelů. K inspiraci lze využít případové studie úspěšného využití brownfields v minulosti, jako například starý Karlín. Stará elektrárna v Londýně byla přeměněna na úspěšné muzeum

umění Tate Modern. Maassilo v Rotterdamu v Nizozemí bylo opětovně využito jako dílna pro umělce Creative Factory a populární klub. Na severovýchodě USA byly textilní továrny z průmyslové éry úspěšně přeměněny na kanceláře firem podnikajících v oboru složitých technologií. Existuje skutečně nepřeberný počet pozitivních příkladů, ve kterých byly málo využitě brownfields opětovně využity jako kulturní prostory, rekreační oblasti nebo živá střediska nových aktivit.

Prostřednictvím rozhovorů s odborníky a dotazníkového šetření jsme posoudili, jakých funkcí využití území je v současné době v Praze nedostatek. Brownfields představují příležitosti pro vznik těchto funkcí a tím pro vytvoření rovnováhy ve městě a vytvoření zdravějšího prostředí pro život. Jedná se o následující funkce:

- vzdělávací zařízení
- rekreační a sportovní plochy
- levné bydlení
- velké zelené plochy tvořící zelený pás
- malé zelené prvky

Dále pro každý z pěti zkoumaných brownfields uvádíme krátkou analýzu současné situace společně s doporučeními pro jeho optimální opětovné využití.

Praha by měla mít více zelených prvků (parků, stromů mezi domy a kanceláři, stromů v ulicích, biotopů pro zvířata...)

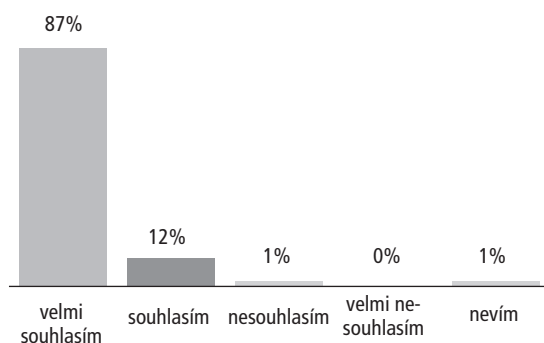


Schéma 13: Veřejné mínění ohledně zelených prvků

Masarykovo Nádraží



Tento brownfield je nejstarším vlakovým nádražím v Praze. Nachází se v historickém centru uvnitř zóny chráněné jako památka světového dědictví UNESCO. V roce 2002 byly některé části areálu předány Národnímu technickému muzeu a v budoucnu mají být využity jako železniční muzeum.

Podle konceptu nového územního plánu, který má platit od roku 2011, bude nejprve zmenšena rozloha nádraží, čímž

se uvolní 19 hektarů plochy pro území se smíšeným využitím s novou silnicí. V případě, že bude vybudován tunel spojující severní železniční tratě s budoucí vlakovou stanicí „Opera“ ve středu města, přestane Masarykovo nádraží fungovat jako koncová železniční stanice. Železniční tratě potom budou úplně zrušeny a území bude mít funkci zelené plochy.

Při obnově tohoto brownfieldu bude nutné řešit vysoké hladiny hluku a znečištění ovzduší v lokalitě. Jedním z návrhů pro vyřešení problému je založit zelený park, který by navazoval na sousední přírodní oblast na vrchu Vítkov. Poloha autobusového nádraží Florenc, které se nachází 800 metrů od nádraží vlakového, by měla být v novém územním plánu přehodnocena z hlediska možnosti přesunout autobusové nádraží do bezprostřední blízkosti nádraží vlakového, aby bylo možné snadněji přestupovat mezi vlaky a autobusy.

Hlavní překážkou udržitelného rozvoje tohoto brownfieldu je smlouva o předkupním právu k pozemkům mezi vlastníkem, kterým jsou České dráhy, a firmou Masaryk Station Investment (MSI), tvořenou skupinou investorů. Smlouva stanoví maximální prodejní cenu na 900 milionů Kč (cca 33 milionů eur) a dává investiční firmě na uskutečnění prodeje časově neomezenou dobu. Zatímco infrastruktura a budovy

Preference občanů pokud jde o typy regenerace brownfieldu Masarykovo nádraží

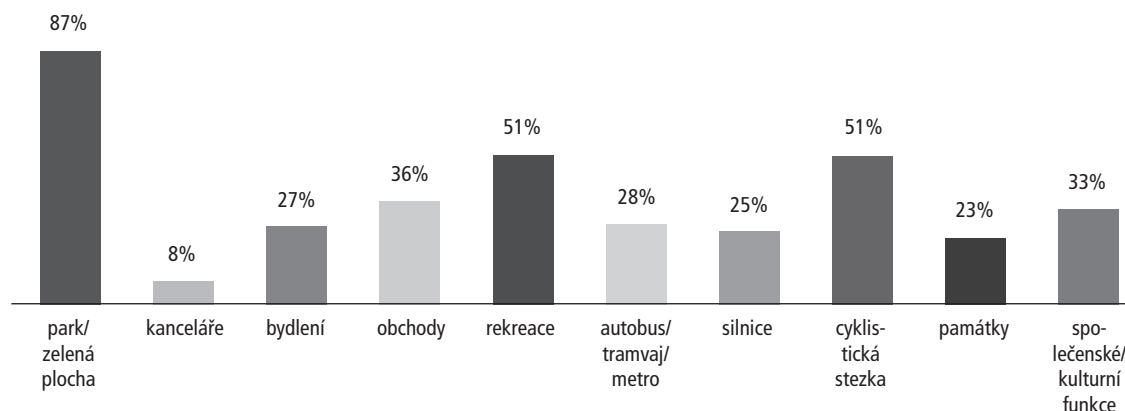
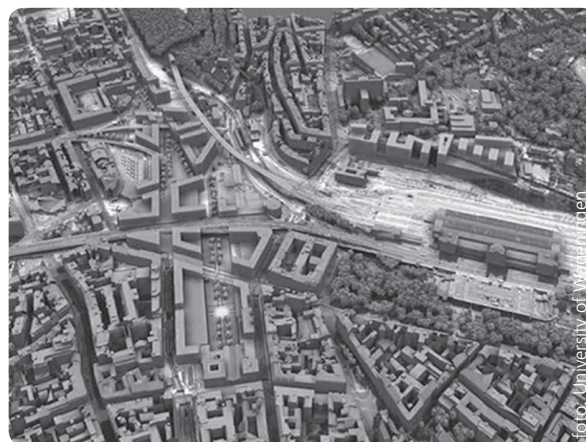


Schéma 14: Procento respondentů, kteří odpověděli „ano“ na jednotlivé typy funkcí v případě tohoto brownfieldu v porovnání s průměrem odpovědí „ano“ za všechny brownfields.



Pohled na Masarykovo nádraží ze severu



Konečná fáze transformace nádraží, jak byla navržena v územním plánu, který má platit od roku 2011.

se již nyní rozpadají stářím, může společnost MSI s pozemky po neomezenou dobu spekulovat. Mezitím bude tento brownfield nevyužitou částí města a jeho stav se bude dále zhoršovat.

Aby bylo možné zabránit spekulaci s pozemky ze strany MSI, doporučujeme udělat z Masarykova nádraží příklad pozitivního zapojení občanů do rozhodování. Bylo by vhodné získat masivní podporu veřejnosti k prosazení toho, aby pražské zastupitelstvo v novém územním plánu vyčlenilo

19 hektarů, které jsou k dispozici, pro zřízení nového parku. Takovým rozhodnutím by se snížila atraktivita pozemků pro developery a společnost MSI by to donutilo přehodnotit spekulace s lukrativní částí centra Prahy. Tento postup podporují odpovědi občanů na dotazníky, kde 58 % respondentů odpovědělo „ano“ na otázku „chtěl/a byste se zapojit do obnovy tohoto brownfieldu?“ a 87 % souhlasilo s tím, že by se část území měla přeměnit v park či zelenou plochu.

Nákladové nádraží Žižkov



foto: Jan Losenický/Arnika



foto: Jan Losenický/Arnika

Od 30. let 20. století byl tento brownfield největším nákladovým nádražím v Praze. Jedinou budovou v území je velké funkcionalistické překladiště, u něhož se uvažuje o památkové ochraně, i když v dotazníkovém průzkumu se tato budova umístila nízko. V tuto chvíli je plocha 31 hektarů nedostatečně využita. Nacházejí se zde parkoviště a několik skladů, ilegálně zde žijí bezdomovci. Pozemky vlastní tři developéři, kteří zde

chtějí vybudovat území se smíšeným využitím, ve kterém budou obytné budovy, kanceláře, silnice a zelená plocha. V současné době jsou developéři jediným subjektem, který prováděl studii kontaminace, a budou odpovědní za sanaci znečištěného území.

Vzhledem ke skutečnosti, že brownfield je nedostatečně využitou lokalitou sevřenou uprostřed městské zástavby,

Preference občanů pokud jde o typy regenerace brownfieldu Nákladové nádraží Žižkov

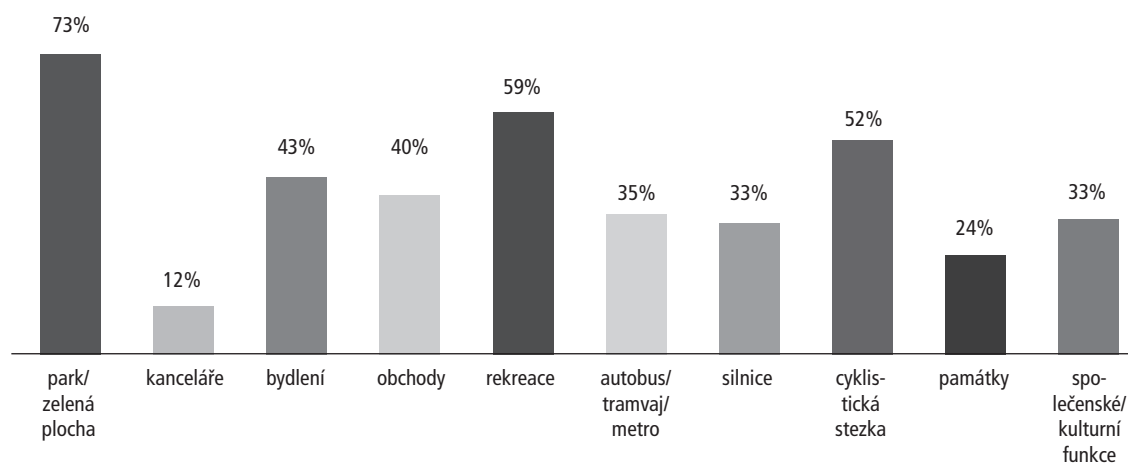


Schéma 15: Procento respondentů, kteří odpověděli „ano“ na jednotlivé typy funkcí v případě tohoto brownfieldu v porovnání s průměrem odpovědí „ano“ za všechny brownfields.

považujeme jeho obnovu ve formě plochy se smíšenou funkcí, jak byla navržena v konceptu nového územního plánu, za optimální využití území, a to zejména z toho hlediska, že to zabrání zničení zelených ploch. Mohly by se uskutečnit další kroky ke zlepšení udržitelnosti výstavby, jako je vybudování zeleného koridoru propojujícího různé čtvrti Prahy 3 a také cyklistických stezek nebo čištění odpadních vod přímo v dané lokalitě. Bylo by možné požádat o dotaci z EU, například z programu PHARE, k vybudování moderního udržitelného prostředí jako „vlajkové lodi“ pro smíšené využití dalších území v budoucnu. Aby se to mohlo stát, muselo by vedení městské části přijmout pevné stanovisko ohledně toho, jaké typy rozvoje území budou schváleny.



Celkový pohled na Nákladové nádraží Žižkov

Smíchovské nádraží

Smíchov je oblast nacházející se na jihozápad od středu města. Prosperovala v době průmyslové revoluce. Abychom vyjmenovali alespoň několik průmyslových odvětví, vyráběly se zde automobily a vlaky, byl zde pivovar a továrna na výrobu cukrovinek. Na konci 90. let 20. století se po privatizaci pozemků a infrastruktury začali o investice zajímat developeři, například investiční banka ING. Tato banka financovala v roce 2000 na Andělu vlnkovou loď „Zlatý Anděl“, skleněnou a ocelovou budovu se smíšeným využitím, která se měla stát symbolem revitalizace.

Praha 5 sousedí se středem města, které je památkovou rezervací UNESCO, avšak je už za hranicí rezervace. V důsledku toho vznikají obavy, že při přestavbě nebudou chráněny památkově a historicky významné budovy. Zdá se nicméně, že radnice Prahy 5 chápe, jaký význam má zachování původních budov pro udržení genia loci celé městské části i daného místa.

Plán výstavby v tomto území je společným projektem, na kterém se 51 % podílejí České dráhy a 49 % developerská skupina Sekyra Group. České dráhy nicméně nepřevádějí vlastnictví pozemků přímo na Sekyra Group. Místo toho prodávají České dráhy pozemky společnosti SPV, což je právnická osoba, již obě firmy využívají k tomu, aby nenesly



finanční riziko. Firma převede vlastnictví na společnost SPV, která pak majetek spravuje, nebo využije SPV k financování velkého projektu. Tím dosáhne úzkého souboru cílů, aniž by vznikalo riziko pro celou firmu. SPV je tak konečným managerem pozemků a projektů.

O řešení území a plánech výstavby probíhají jednání mezi skupinou Sekyra Group a úřadem městské části. Úřad

Preference občanů pokud jde o typy regenerace brownfieldu Smíchovské nádraží

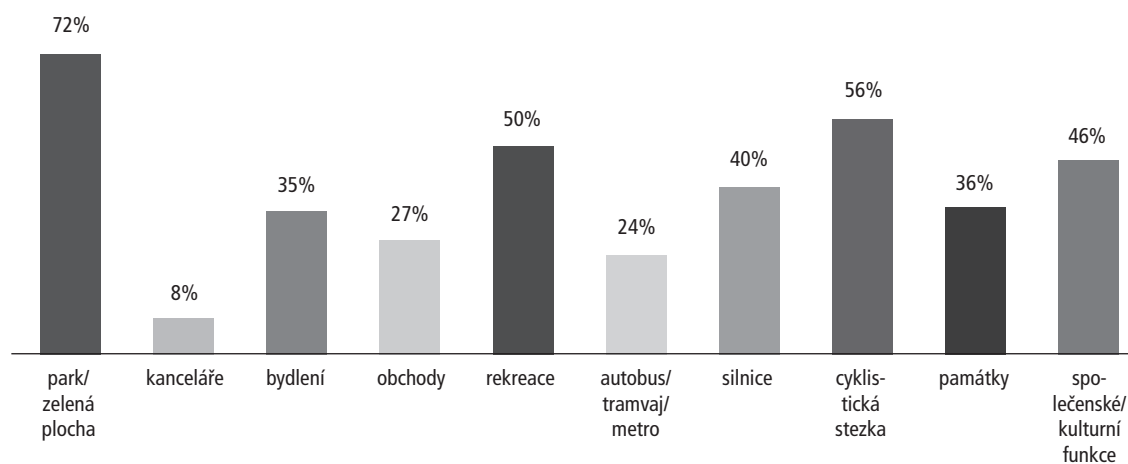


Schéma 16: Procento respondentů, kteří odpověděli „ano“ na jednotlivé typy funkcí v případě tohoto brownfieldu v porovnání s průměrem odpovědí „ano“ za všechny brownfields.



foto: Jan Loseníček/Amika



foto: University of Wageningen

Jedna z vizí nového využití brownfieldu Smíchovské nádraží se zelenými koridory, cyklistickými stezkami a veřejnou plovárnou.

požaduje vysázení městské zeleně, upřednostňuje přitom zeleň rozptýlenou v celé oblasti. V reakci na to skupina Sekyra Group plánuje vybudovat park, který překračuje minimální požadovanou rozlohu zeleně, a využívá tento návrh k prosazení svého projektu.

Kromě toho existují plány vybudovat zde obchodní centrum, přes ulici od obchodního centra Carrefour. Z výsledků dotazníkového šetření nicméně vyplývá, že na vybudování dalšího obchodního centra má zájem jen menšina občanů. Většina jich dává přednost investicím do zelených rekreačních území a cyklistických stezek.

Smíchov se nachází východně od velkého zalesněného území a západně od řeky Vltavy. Zajímavá strategie by mohla zahrnovat zelené koridory a cyklistické stezky, které by propojovaly východní a západní část rekreačními cestami. Anděl je populárním místem nákupů, toto území by proto mohlo stavět na svém rekreačním potenciálu tak, že se zaměří na venkovní rekreaci a sportovní zařízení, a vytvoří si tak ojedinělou image. Například mezi ostrovem a břehem řeky je idylické místo pro veřejnou plovárnu (což je běžná forma rekreace v Austrálii). Plovárna by byla dalším lákadlem, které by přitahovalo lidi do celé oblasti. Kromě toho by rekreační stezka podél řeky funkčně spojovala jihozápad města s centrem Prahy.

Nádraží Bubny a rozvojové území Zátory



Počítačové znázornění projektu nové výstavby firmy ORCO

Brownfield se nachází severně od středu města v Praze 7 a jeho rozloha je 90 hektarů. Dnes jsou mnohé z budov v území ve špatném stavu, žijí zde squatteři a bezdomovci a velké nádražní území je nedostatečně využité. Dne 14. čer-

vence 2006 koupila pozemky od Správy železniční dopravní cesty firma ORCO Omikron za 1,1 miliardy Kč, tedy přibližně 42 milionů eur (Správa železniční dopravní cesty, 2006).

V oblasti se nachází velká železniční budova bývalých skladišť a dílen, která byla podle Evy Dvořákové z Národního památkového ústavu v důsledku svého významu chráněna jako kulturní památka industriální architektury. Nicméně na základě tlaku firmy ORCO Národní památkový ústav ochranu budovy zrušil, aby tak umožnil její budoucí demolici a přestavbu území v souladu s představou developera.

Brownfield představuje velkou příležitost pro novou výstavbu. Na současném plánu se shodla firma ORCO s orgány státní správy a s realizací se má začít v roce 2010. Projekt zahrnuje byty pro 10 000 obyvatel, park o rozloze 7 – 8 hektarů, občanskou vybavenost včetně škol a tunel na hranici s Prahou 8.

Úřad městské části zorganizoval veřejné fórum „Zdravá města“, s cílem diskutovat o problémech Prahy 7. Účast byla nízká, účastníci však byli schopni dojít k určitým závěrům. Vytvořili svůj vlastní seznam problematických otázek souvisejících s novou výstavbou a poté je seřadili podle důležitosti. Poukázali na následujících 10 nejvíce problematických otázek (rozhovor 19):

Preference občanů pokud jde o typy regenerace brownfieldu nádraží Bubny a rozvojového území Zátory

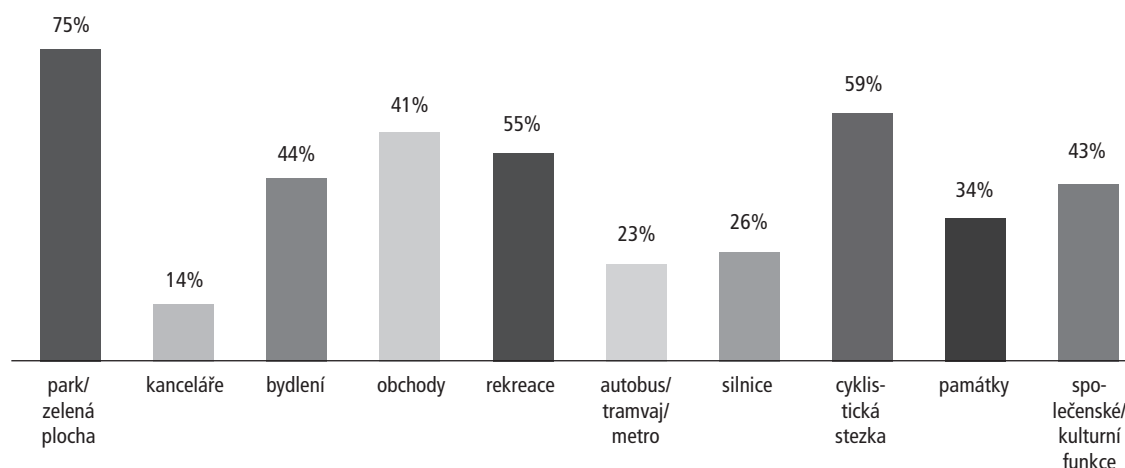


Schéma 17: Procento respondentů, kteří odpověděli „ano“ na jednotlivé typy funkcí v případě tohoto brownfieldu v porovnání s průměrem odpovědí „ano“ za všechny brownfields.

1. Nemělo by se stavět v oblasti Letenské pláně [tato otázka nesouvisí se studovaným brownfieldem]
2. Rekreční území
3. Regulace povrchové dopravy
4. Omezení počtu kasin
5. Řešení problematiky bezdomovců
6. Přísnější regulace výstavby
7. Rozšíření zelených ploch a jejich údržba
8. Podpora cyklistiky a propojení cyklistických stezek
9. Zvýšení počtu malometrážních bytů
10. Zvýšení bezpečnosti v ulicích

Těmto prioritám odpovídají také výsledky dotazníkového šetření. Třemi nejvíce žádanými funkcemi byl park, rekreační plocha a cyklistické stezky. Nejlepší scénář by zahrnoval zelený koridor do největšího pražského parku Stromovka, finančně dostupné bydlení pro mladé lidi a seniory, sportovní zařízení pro atletiku, základní školu, univerzitní budovy a mnoho cyklistických stezek.



Dnešní situace v brownfieldu s červeně vyznačenými budovami kulturního dědictví. Zdroj: (Novotný F., 2008).

Oblast Karlína

V minulosti byla oblast Karlína průmyslovou čtvrtí v centru Prahy. Má dvě části: starý Karlín, ve kterém již proběhla nová výstavba a jehož přestavba je považována za úspěšný příklad, a Rohanský ostrov, což je pustina s haldami domovního odpadu, opuštěnými budovami a bezdomovci. Povodeň v roce 2002, která tuto oblast zničila, se v následujících letech ukázala jako výrazný formativní faktor. V období po živelné pohromě byly velmi rychle podniknuty akce k revitalizaci starého Karlína. Na druhé straně na Rohanském ostrově stále stojí budovy poškozené povodní uprostřed jiných trosk.

V červenci roku 2008 odsouhlasilo Zastupitelstvo hlavního města Prahy prodej Rohanského ostrova developerské společnosti Konsorcium Rohan, která zde bude mezi roky 2010 a 2018 realizovat svůj projekt s předpokládanými náklady 17,5 miliardy Kč (648 milionů eur). Developer bude muset dodržovat územní plán, podle kterého mají být obnoveny dřívější břehy řeky Vltavy a Rohanský ostrov se tak znovu stane ostrovem. 20 hektarů pozemků na ostrově bude mít smíšené využití s parkem či zelenou plochou mezi protipovodňovými zábranami a Vltavou.

Rohanský ostrov je pro nové využití „čistým listem“, jelikož jsou na něm hlavně trosky po bývalé cementárně bez jakékoli



Odpad zabírající krajinu na Rohanském ostrově.

infrastruktury, včetně silnic. Nový územní plán by měl tudíž zahrnovat tramvajové a autobusové linky na Rohanský ostrov, aby zabránil silnému nárůstu automobilového provozu po nové výstavbě. Ačkoli je neexistenci kanalizačního systému a rozvodu elektřiny možné považovat za nevýhodu, lze v ní rovněž vidět příležitost k experimentování s decentralizovanou infrastrukturou. Geotermální teplo, zelené střechy,

Preference občanů pokud jde o typy regenerace brownfieldu v oblasti Karlína

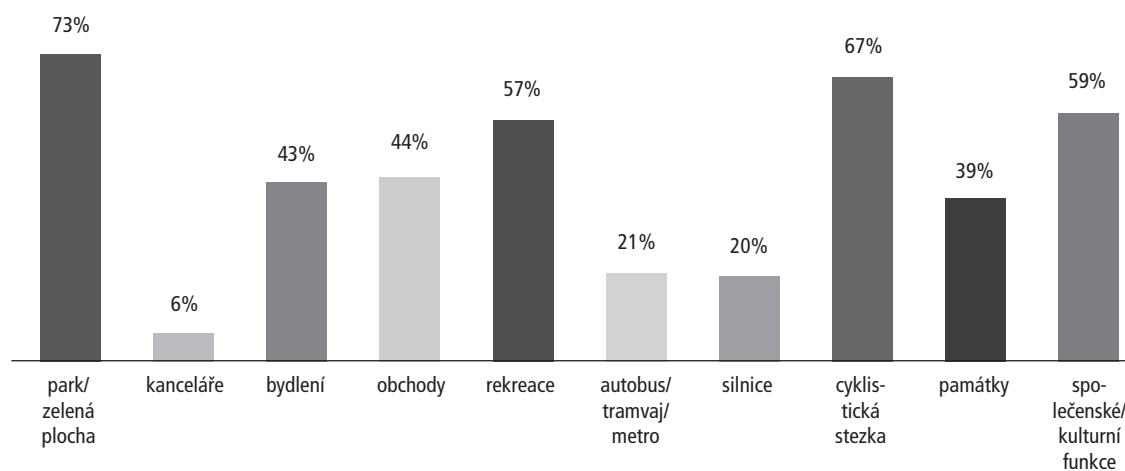


Schéma 18: Procento respondentů, kteří odpověděli „ano“ na jednotlivé typy funkcí v případě tohoto brownfieldu v porovnání s průměrem odpovědí „ano“ za všechny brownfields.



foto: Jan Losenícký/Armika

shromažďování dešťové vody, výroba bioplynu z fekálií a výroba elektřiny v malém měřítku, to všechno jsou žhavé technologické novinky, které lze v tomto území využít. Pro tento typ udržitelného rozvoje jsou k dispozici dotace EU a developer by se měl snažit příležitosti využít. Zástupce Útvaru rozvoje města

nám rovněž řekl, že v Praze chybí městský plavecký bazén, který by mohl být vybudován na Rohanském ostrově, pokud by nějaká skupina občanů vyvinula dostatečný politický tlak a dokázala jeho vybudování prosadit.



obrázek: Úřad městské části Praha 8, 2009

Plán nové výstavby v brownfieldu v oblasti Karlína.



foto: Jan Losenícký/Armika

Závěry

Cílem tohoto výzkumu je pomoci sdružení Arnika prostřednictvím vypracování integrované analýzy a praktických kritérií udržitelného rozvoje vybraných brownfields v Praze. V jednotlivých kapitolách této studie – Územní plán, Kvalita životního prostředí, Dostupnost, Kulturní dědictví a sociální hlediska, Zapojení veřejnosti, Komunikace a spolupráce, Udržitelné projekty a Strategie opětovného využití brownfields – je uvedeno shrnutí kritérií pro novou výstavbu v brownfields a následují klíčová doporučení. Výzkum se zaměřil na pět brownfields: Masarykovo nádraží, Nákladové nádraží Žižkov, Smíchovské nádraží, nádraží Bubny s rozvojovým územím Zátory a na oblast Karlína.

Některé otázky kladené během výzkumu se týkají všech lokalit, jiné aspekty je nicméně potřeba řešit způsobem specifickým pro jednotlivá území. Obecně platná je kritika toho, že proces přestavby města není transparentní. Relevantním problémem, který je také společný všem lokalitám, je nedostatečné zapojení veřejnosti do rozhodování. Zdá se, že osoby přijímající rozhodnutí nehlídají hlas veřejnosti

a občané se přitom zdráhají vyslovit dostatečně hlasitě svůj názor. Brownfields se navzájem liší, pokud jde o infrastrukturu a uspořádání dané lokality (zelené plochy, dopravní síť, veřejná prostranství atd.), doporučení tedy musí být specifická pro jednotlivá území.

Jak uvádíme v naší studii, situace přeměny a nové výstavby v brownfields se mění v důsledku přípravy nového územního plánu města. Tím se otevírá možnost posílit demokratické prvky rozhodovacího procesu a shodnout se, v diskusi všech zainteresovaných stran, na parametrech výstavby, které jsou v souladu s udržitelným rozvojem.

V tuto chvíli existují dva druhy příležitostí, které lze využít: vytváření nového územního plánu a možnost optimalizace výstavby v brownfields. Pokud odhlédneme od výhod, které to přinese příslušným územím, způsobí přínosy získané obnovou někdejších průmyslových lokalit kaskádový efekt ovlivňující další oblasti tím, jak se zainteresované strany naučí komunikovat, sdílet důležité informace a spolupracovat.



foto: Mervyn Sternick

Brownfields jsou příležitostmi pro rozvoj města a pro zabránění šíření zástavby do okolní krajiny (urban sprawl). Optimální rozvoj města musí brát v úvahu všechny aspekty udržitelnosti: životní prostředí, sociokulturní hlediska, technická a ekonomická měřítka. Organizovaní občané a zainteresované strany by měli začít spolupracovat a dojít ke společným návrhům. Vzájemné přínosy se mohou optimalizovat prostřednictvím společné platformy, jejímž základem je udržitelnost. Jak se zainteresované strany budou více účastnit práce se svými protějšky a se zastoupenými skupinami občanů v ovzduší spolupráce, bude se zvyšovat pravděpodobnost, že se cílů podaří dosáhnout.

Níže shrnujeme praktická kritéria, která by Arnika měla uplatňovat:

Za prvé je potřeba vnést do procesu transparentnost. Veřejnost musí být aktivním účastníkem celého procesu územního a společenského rozvoje. Je zcela zásadní, aby byl hlas veřejnosti brán v úvahu. Arnika musí pokračovat ve své snaze zvyšovat povědomí veřejnosti a pomáhat široké veřejnosti pozvednout svůj hlas.

Za druhé by mělo sdružení Arnika vytěžit přínosy z dnešního období změn, které může být příležitostí jak zajistit:

- rozvoj udržitelné infrastruktury prostřednictvím využití obnovitelných zdrojů energie a decentralizovaných systémů vodního hospodářství;
- lepší dostupnost řešených lokalit a lepší městské sítě mobility;
- udržitelné projektování budov s využitím pasivních systémů, izolace a recyklace stavebního materiálu.

Za třetí by sdružení Arnika mělo usilovat o dosažení dohody, ze které budou mít přínos všechny zainteresované strany. Bude-li vytvořena společná agenda jako rámec spolupráce, budou zainteresované strany jasně a otevřeně chápat vztah či vztahy, které je k sobě přivádějí.

Závěrem lze říci, že sdružení Arnika má možnost stát se vlivnějším hráčem v tomto rozhodujícím okamžiku pro regeneraci brownfields v Praze a má možnost zajistit občanům lepší kvalitu života, což by mělo být konečným cílem úsilí sdružení.

Odkazy

Primární zdroje: Rozhovory

1. Rozhovor s Martinem Skalským, členem rady Centra pro podporu občanů sdružení Arnika (26. 5. 2009).
2. Rozhovor s Evou Dvořákovou, Národní památkový ústav (26. 5. 2009).
3. Rozhovor s Jiřinou Bergatt Jackson, ředitelkou IURS a Martinem Kantersem, zástupcem ředitele DTZ (27. 5. 2009).
4. "Praha 8" – rozhovor s Martinem Skalským, členem rady Centra pro podporu občanů sdružení Arnika (27. 5. 2009).
5. Rozhovor s Josefem Morkusem, urbanistou (27. 5. 2009).
6. Rozhovor se Zdeňkem Fikarem, vedoucím Odboru územního rozvoje Úřadu městské části Praha 3 (27. 5. 2009).
7. Rozhovor s Martinem Branišem, zástupcem Odboru znečištění a zdraví Ministerstva životního prostředí ČR (27. 5. 2009).
8. "Praha 7" – rozhovor s Martinem Skalským, členem rady Centra pro podporu občanů sdružení Arnika (27. 5. 2009).
9. Rozhovor se Stanislavem Stránským, vedoucím Odboru rozvoje v Praze 7, architektem Františkem Novotným a mluvčím Prahy 7 (28. 5. 2009).
10. Rozhovor s Petrem Husákem, mediálním zástupcem skupiny Discovery Group (28. 5. 2009).
11. Rozhovor s Romanem Kraiczym a Leošem Anderlem, developerská skupina Sekyra Group (28. 5. 2009).
12. Rozhovor s Ondřejem Rutem, politikem ze Strany zelených (28. 5. 2009).
13. Rozhovor s Martinem Skalským, členem rady Centra pro podporu občanů sdružení Arnika (29. 5. 2009).
14. "Zlatý anděl" – rozhovor s Janou Temelovou, odbornou asistentkou na Univerzitě Karlově (29. 5. 2009).
15. Rozhovor s Tomášem Kadeřábkem, ředitelem projektu společnosti Masaryk Station Development (29. 5. 2009).
16. Rozhovor se Zdeňkem Šimoníkem, společností Pražské vodovody a kanalizace (29. 5. 2009).
17. Rozhovor s Martinou Páskovou, Ministerstvo životního prostředí (1. 6. 2009).
18. Rozhovor s Janem Jakubem Outratou, Národní památkový ústav (1. 6. 2009).
19. "Zdravé město" veřejné fórum v Praze 7 (1. 6. 2009).
20. Rozhovor s Jiřím Hudečkem, Občanská demokratická strana (2. 6. 2009).
21. Rozhovor s Jiřinou Bergatt Jackson, ředitelkou IURS (1. 6. 2009).
22. Rozhovor s Ivanou Bursíkovou, ředitelkou organizace Agora (2. 6. 2009).
23. Rozhovor s Karlem Taberym, ředitelem Odboru majetkového podnikání Českých drah (2. 6. 2009).
24. Rozhovor s Ing. Josefem Gorčíkem, architektkou Zikmundovou a dalšími, Úřad městské části Praha 8: Odbor výstavby (2. 6. 2009).
25. Rozhovor s Petrem Vilgusem, Strana zelených (2. 6. 2009).
26. Rozhovor s Ondřejem Rutem a Kateřinou Ptáčkovou, Zelený kruh (2. 6. 2009).
27. Rozhovor s Robertem Raschmanem, společnost Dekonta (2. 6. 2009).
28. Rozhovor s Jiřím Hudečkem, Česká strana sociálně demokratická (2. 6. 2009).
29. Rozhovor s Terezou Urbanovou, architektkou městské části Praha 8 (3. 6. 2009).
30. Rozhovor se Zorou Kasikovou, mluvčí sdružení Arnika (3. 6. 2009).
31. Rozhovor s Janem Sedlákem, architektem pracujícím na regeneraci brownfieldu na Žižkově (3. 6. 2009).
32. Rozhovor s Ondřejem Mirovským, Strana zelených v Praze 7 (3. 6. 2009).
33. Rozhovor s Jiřím Prášilem, manager developerské společnosti ORCO (3. 6. 2009).
34. Rozhovor s Janou Hudcovou a Petrem Divišem, Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hlavního města Prahy (3. 6. 2009).
35. Rozhovor s Josefem Morkusem a Ondřejem Zemánkem, urbanisty (5. 6. 2009).
36. Rozhovor s Elenou Lacinovou, architektkou podílející se na regeneraci Smíchova (3. 6. 2009).
37. Rozhovor s Romanem Kraiczym a Leošem Anderlem, Sekyra Group – developer ve čtvrti Žižkov (4. 6. 2009).

Sekundární zdroje

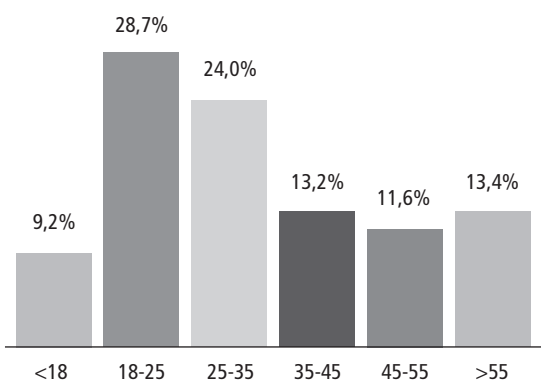
- Beran, L., Valchářová, V.** (eds.), and R. Cassling (tr.) (2006) *Industrial Prague: Technical Buildings and Industrial Architecture in Prague*. Praha: České vysoké učení technické v Praze.
- Útvar rozvoje města** (2009) Transformační území. Územní plán města Prahy.
- Městská část Praha 5** (2008) 'Historie Prahy 5'. <http://www.praha5.cz/history?mark=history/> (stránka navštívena 11. 6. 2008)
- Český statistický úřad** (2007) 'Spatial Planning and urban development in the new EU member states: from adjustment to reinvention'. <http://www.czso.cz/eng/redakce.nsf/i/home/> (stránka navštívena 10. 6. 2009)
- Depoe, S. P., Delicath, John W., and Aepli Elsenbeer, M.-F.** (Editors). (2004). *Communication and public participation in environmental decision-making*. Albany, NY: State University of New York Press.
- De Groot, R., Stuij, M., Finlayson, M., and N. Davidson** (2006) Valuing wetlands: Guidance for valuing the benefits derived from wetland ecosystem services. Ramsar Technical Report, No.3: CBD Technical Series No. 27.
- Jilemnická L.**, 2007, Problems of old ecological burdens at brownfield redevelopment, Fakulta stavební, České vysoké učení technické v Praze
- Garb, Y. and Jirina Jackson** (2006) *Central Europe's brownfields: Catalysing a planning response in the Czech Republic*. Altröck U.
- Givoni B.**, 1998, *Climate considerations in building and urban design*, John Wiley and Sons Inc
- Hage, Maria and Peter Leroy** (2007) *Stakeholder Participation Guidance for the Netherlands Environmental Assessment Agency*. Netherlands Environmental Assessment Agency (MNP) and Radboud University Nijmegen.
- Legislative Council Secretariat** (2007) *Overseas Duty Visit Panel on Development: Spatial Planning and urban renewal in Prague (FS08/07-08)*. Prague: Research and Library Services Division.
- McDonough, William and Michael Braungart** (2002) *Cradle to Cradle: Remaking the Way We Make Things*. New York: North Point Press.
- National Dubo Centrum** (Nizozemí) (2000). *Sustainable Building. Frameworks for the Future*. Rotterdam: National Dubo Centrum.
- Neville, Benjamin A., and Bulent Menguc** (2006) *Stakeholder Multiplicity : Toward an Understanding of the Interactions between Stakeholders*. *Journal of Business Ethics*, Vol. 66, str. 377-391.
- Nilsson, K and Randrup, T.** 1997. *Urban and Peri-urban Forestry*. XI World Forestry Congress. Antalya, Turkey. 13-22 October, 1997. Volume 1, Topic 3.
- Nová Praha 7** (2009) 'Veřejná debata o projektu Bubny'. <http://www.novapraha7.cz/otazky-odpovedi/> (stránka navštívena: 14. 6. 2009)
- Nová Praha 7** (2009) 'Bubny'. <http://www.novapraha7.cz/bubny/> (stránka navštívena: 14. 6. 2009)
- Novotný, František** (2008) 'Variants of Urban Studies of Railway Areas in Holešovice Bubny- Zátory Area'.<http://www.casopisstavebnictvi.cz/clanek.php?detail=613/> (stránka navštívena: 09/06/09)
- Správa železniční dopravní cesty** (2006) 'Railway property in Prague - Bubny sold'. http://www.szdc.cz/english/tz-27_en.php/ (stránka navštívena: 11/06/09)
- Roland Berger Strategy Consultants.** 2009. *Hot Spots in CEE. The Roland Berger CEE city ranking survey 2009*.
- Rovers, Ronald** (2007) *Urban Harvest, and the Hidden Building Resources*. CIB World Congress.
- Temelová, J.** (2007) *Flagship developments and the physical upgrading of the post-socialist inner city: the Golden Angel project in Prague*. *Geogr. Ann.*, Vol. 89, str. 169-181.
- Výstava o dopravě, Praha, 2009**
- United Nations World Commission on Environment and Development** (1987) *Our Common Future*, Oxford: Oxford University Press
- Weber, T., Kastenholz, H., and Ortwin Renn** (1995) *Public Participation in Impact Assessment: A Social Learning Perspective*. *Managing the EIA Process*, Vol. 15, str. 443-463.
- Depoe, S. P., Delicath, John W., and Aepli Elsenbeer, M.-F.** (Editors). (2004). *Communication and public participation in environmental decision-making*. Albany, NY: State University of New York Press.
- internetová stránka Radio Praha**, <http://www.radio.cz/en/article/81298/limit>, 2009
- internetová stránka State of the environment Prague**, www.ceroi.net/reports/prague/issues/air/state.htm, 2009
- Williams, K., and Dair, C.** (2005) *A Conceptual Model of Sustainable Development*, Working Paper 3: Oxford Institute for Sustainable Development, Cities Unit, Oxford.
- Yeang, Ken** (1995). *Designing with nature*. USA: McGraw-Hill.

Příloha

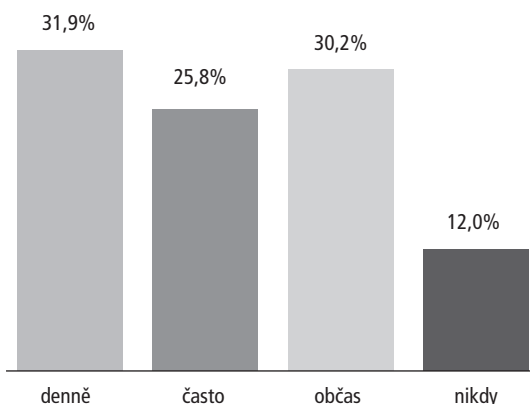
Respondenti zodpověděli 528 dotazníků. Dotazníkové šetření jsme prováděli v pěti studovaných brownfields nebo blízko nich. Respondenti měli uvádět odpovědi ve vztahu k brownfieldu, ve kterém byli v okamžiku, kdy vyplňovali dotazník.

Shromažďovali jsme rovněž informace o respondentech samotných. Tyto informace jsou uvedeny na následujících obrázcích.

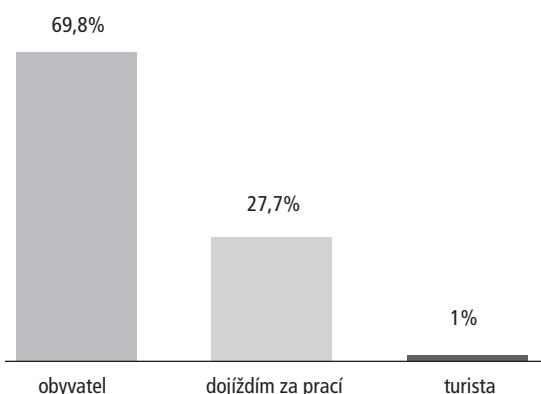
Podíl jednotlivých věkových kategorií



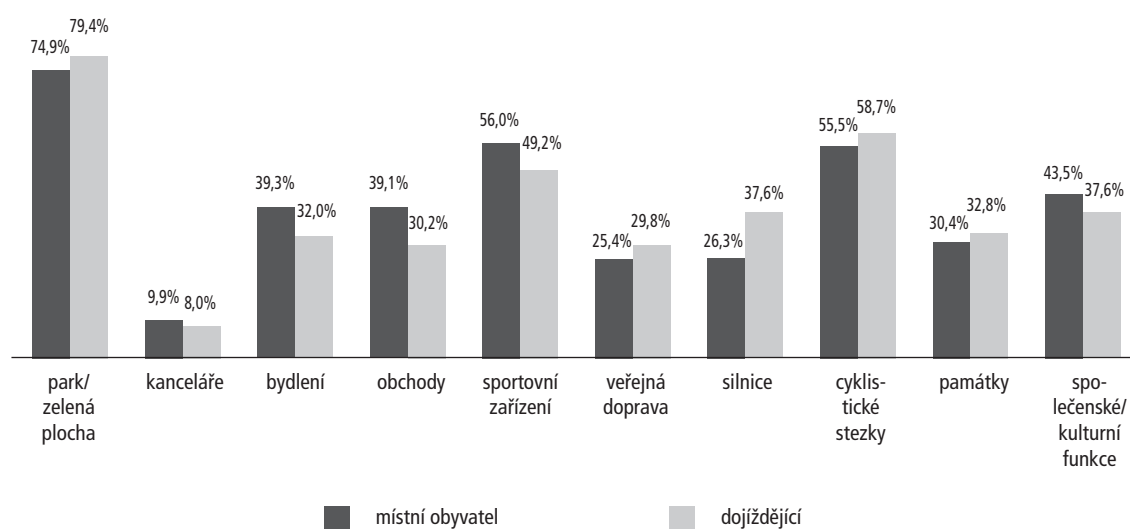
Jak často chodíte kolem tohoto brownfieldu nebo skrz něj?



Jaký máte k tomuto brownfieldu vztah vzhledem k vašemu životu ve městě?



Přání ohledně budoucí revitalizace brownfieldu

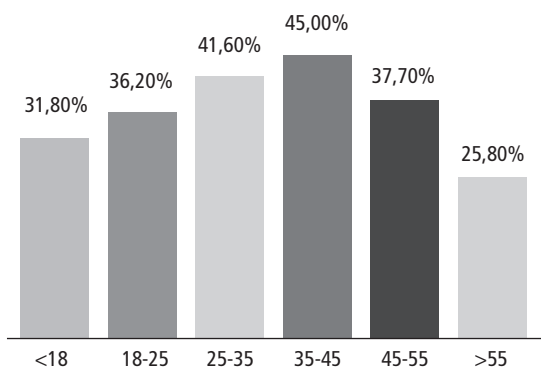


Místní občané mají o něco větší zájem o kulturní či sportovní zařízení a byty (což je logické), zatímco lidé, kteří do příslušné oblasti dojíždějí za prací, by si více přáli, aby klíčovou otázkou nového územního plánu bylo vybudování nové dopravní infrastruktury.

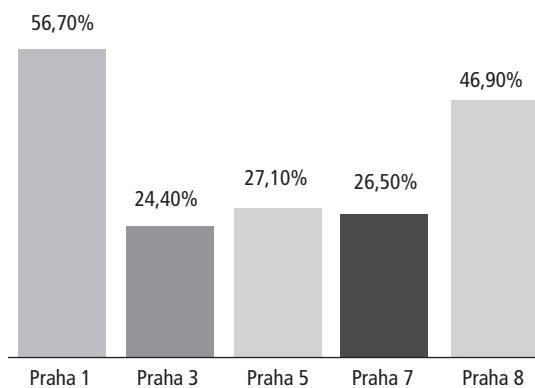
V následujících grafech je znázorněna ochota občanů zapojit se do revitalizace brownfields podle věku a podle jednotlivých brownfields. Mladí lidé se obvykle více zajímají o ochranu životního prostředí a účast občanů, nejsou však

kategorii, která by se chtěla do revitalizace brownfields nejvíce zapojit. To by mělo sdružení Arnika brát v úvahu v rámci svých komunikačních kampaní. Mezi městskými částmi jsou velké rozdíly, pokud jde o ochotu zapojit se. Opravdu odlišné výsledky ve srovnání s Prahou 3, 5 a 7 vykazuje Masarykovo nádraží a oblast Karlína. Faktorem, který může tyto výsledky vysvětlovat, je skutečnost, že tato dvě území se nacházejí ve středu města.

Ochota zapojit se



Ochota zapojit se v jednotlivých městských částech



Obrazová příloha



Nádraží Bubny



Nádraží Bubny



Nádraží Bubny



Masarykovo nádraží



Masarykovo nádraží



Masarykovo nádraží



Smíchovské nádraží



Smíchovské nádraží



Smíchovské nádraží



Nákladové nádraží Žižkov



Nákladové nádraží Žižkov



Nákladové nádraží Žižkov

fotografie v obrazové příloze: Jan Losenický/Arnika

Brownfields v centru Prahy: kritéria udržitelného rozvoje

Budoucnost čtyř pražských nádraží a územní plán

Zpráva evropského semináře Univerzity Wageningen, pořádaného ve školním roce 2008 – 2009 v rámci magisterského programu na fakultě Studií environmentálních systémů.

Na této publikaci se podíleli

Pedagogové Univerzity Wageningen:

Ir. Karen P. J. Fortuin
Dr. Bas van Vliet
Dr. ir. Grietje Zeeman

a studenti evropského semináře 2008 – 2009:

Ines de Agueda Corneloup
George Amoasah
Maxim Amosov
Zewdie Asrat Alemayehu
Eline Bakker Kruijne
Eva Bergnerová
Irene Boers
Maria Ďurišková
Xudong Gao
Kjell Haas
Aschalew Haile
Julia Hidalgo Casanueva
Francesco Kinsky Dal Borgo
Sjaak Klein Gunnewiek
Maria de Lange
Luu Nham Phuong Quyen
Silas Mvulirwenande
Nels Nelson
Marija Pejčić
Simon Piveteau
Michael Portegies-Zwart
Carolina Proano Ledergerber
Jinyi Qin
Eliška Redlichová
Viola Saliaga
Riccardo Santi
Eva Šimáková
Veronika Stojanovová
Olga Vasilishina
Aurelie Verin

Zvláštní poděkování za pomoc při organizaci výzkumného projektu patří Radce Pešoutové.

Překlad: Tomáš Hakr
Grafická úprava a sazba: Anna Frajtová, www.designbox.cz
Grafický návrh obálky: Jakub Němeček, www.jakubnemecek.com

Vydalo Centrum pro podporu občanů sdružení Arnika

Praha, 2010
ISBN 978-80-904409-5-1

Kontakty:

University of Wageningen
Environmental System Analysis



Adresa pro návštěvy:
Droevendaalsesteeg 4
Atlas building 104
Wageningen, Nizozemí

Poštovní adresa:
P.O. Box 47
6700 AA Wageningen, The Netherlands
Telefon: +313 17 – 484 812

Arnika – Centrum pro podporu občanů

Chlumova 17
130 00 Praha 3
Telefon a fax: 222 781 471
e-mail: cepo@arnika.org
internet: www.arnika.org



Vydání této publikace podpořil grant Islandu, Lichtenštejska a Norska v rámci Finančního mechanismu EHP a Norského finančního mechanismu prostřednictvím Nadace rozvoje občanské společnosti, Ministerstvo životního prostředí ČR a Nadace VIA prostřednictvím CEE Trustu pro střední a východní Evropu. Dárci neodpovídají za obsah publikace.





Brownfields v centru Prahy: kritéria udržitelného rozvoje

Praha se stala významným ekonomickým centrem nejen České republiky, ale i střední Evropy. Díky výhodné geografické poloze přitahuje pozornost investorů, což vyvolává mimořádný stavební boom. Místa, kde mají brzy vzniknout nové městské čtvrti, jsou mimo jiné i nevyužívané drážní pozemky. Pokud má nová výstavba přinést prospěch obyvatelům města, je nutné nalézt jasná kritéria využití těchto ploch v rámci projednávání změn územního plánu.

Výzkumné projekty Univerzity Wageningen

Univerzita Wageningen ve spolupráci s Centrem pro podporu občanů sdružení Arnika pořádá každoročně praktický projekt, který uzavírá magisterský program Environmentálních studií. Podstatou kurzu je aplikace poznatků, které si studenti osvojili během studia. Třicetičlenný tým je složen ze studentů, pocházejících z přibližně 30 zemí, zabývajících se různými vědními obory. Výzkum, zaměřený na udržitelný rozvoj měst, se neliší od práce konzultačních agentur.

Arnika

Posláním sdružení Arnika je zlepšení stavu životního prostředí, jeho obrana před znečištěním, ochrana a obnova přírodních hodnot na území České republiky i v evropském kontextu. Věříme, že přírodní bohatství není pouze darem, ale také závazkem uchovat jej do budoucna. Svoji činnost opíráme o tři pilíře – zapojení veřejnosti do rozhodování, odborné argumenty a komunikaci s médii.

Centrum pro podporu občanů

Naším posláním je pomáhat lidem, kteří se chtějí podílet na rozhodování o životním prostředí v místě, kde žijí. Poskytujeme bezplatnou pomoc obcím, občanským sdružením i jednotlivcům. Zaměřujeme se zejména na problematiku ochrany vod a vodních toků, toxické látky a odpady, životní prostředí měst, kácení stromů, právo na informace a účast veřejnosti v rozhodování. Každoročně poskytneme více než tisíc konzultací a řešíme více než sto různých případů.

Praha – město pro život

V kampani se zaměřujeme na problematiku zeleně a ochrany stromů v Praze a na nový územní plán, který určuje další rozvoj města. Sledujeme také probíhající změny současného územního plánu a pomáháme občanům podávat k nim připomínky. Spolupracujeme s desítkami místních občanských sdružení a iniciativ a poskytujeme bezplatné poradenství obyvatelům, kteří chtějí přispět k lepšímu životu v metropoli.

Arnika – Centrum pro podporu občanů
Chlumova 17, 130 00 Praha 3
telefon a fax: +420 222 781 471
e-mail: arnika@arnika.org
Více informací: www.arnika.org



Ministerstvo životního prostředí
České republiky



Trust for Civil Society
in Central and Eastern Europe

Vydání této publikace podpořil grant Islandu, Lichtenštejska a Norska v rámci Finančního mechanismu EHP a Norského finančního mechanismu prostřednictvím Nadace rozvoje občanské společnosti, Ministerstvo životního prostředí ČR a Nadace VIA pro místní iniciativy z prostředků Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe. Dárci neodpovídají za obsah publikace.

