

**ĀUTOMAT**

**PROGRAM  
—  
IDEĀL**

# OBSAH

Úvodní slovo ředitele AutoMatu	3
<b>1. PILÍŘ: Progresivní klimatická opatření</b>	<b>4</b>
Automobil v Praze pro nezbytné cesty	5
Férový klimatický závazek v dopravě	6
Snížení uhlíkové stopy z výstavby	7
Vozy místo stromů – paradoxy památkové ochrany	8
Turismus po covidu. Jak dál?	9
<b>2. PILÍŘ: Preference veřejné a aktivní dopravy</b>	<b>10</b>
Veřejná doprava má být bezkonkurenční	11
Jízdní kolo: Doplněk nabízející svobodu i jistotu	12
Chůze je taky doprava	13
Metro S je důležitější než Městský okruh	14
Městský okruh lépe nebo později	15
Páteřní cyklostezky jako dálnice	16
Zóny placeného stání za cenu Lítačky	17
Cykloobousměrky ve všech vedlejších ulicích	18
Cyklostezky místo cyklopruhů podél všech rušných silnic	19
Doprava a dopady války na Ukrajině	20
<b>3. PILÍŘ: Citlivý rozvoj města se zapojením občanů*ek</b>	<b>21</b>
Taktický urbanismus	22
Maximalizovat přínos brownfieldů. Jak postupovat (nejen) ve zbývajících brownfieldech?	23
Spoluúčast developerů na kvalitním městě se musí vyplatit a být pro občany srozumitelná	24
Přehledná organizace procesů rozvoje veřejných prostranství	25
Pokročilá participace. Nové impulsy pro zapojení „unavených“ občanů a občanek	26
Citlivý a inkluzivní Metropolitní plán	27
<b>4. PILÍŘ: Město pro všechny</b>	<b>28</b>
Kde budeme bydlet za 4 roky? Bydlení a bytová politika	29
Probudíme humanizaci magistrály	30
Veřejný prostor pro všechny. Mainstreaming není sprosté slovo	31
30 km/h základem pro vedlejší ulice	32
Smetanovo nábřeží a Malá Strana aneb „Odzkratkování“ Prahy 1	33
Město krátkých vzdáleností	34
Veřejná doprava dostupně – ale ne populisticky	35
Chceme rozvoj, ne gentifikaci a vymístění	36
Rozumná podpora a ochrana sídlišť	37
Projekty AutoMatu	38
Odkazy ke studiu	39
Bibliografie	40



## Vážení čtenáři a čtenářky,

Praha je jedno z nejkrásnějších měst na světě. Zároveň se zde ale zdaleka nežije tak pohodlně jako například ve Vídni nebo v Kodani. Naším snem je Praha na předních příčkách žebříčků nejen pro turisty, ale pro všechny, pro které je domovem. Praha jako město ve stavu dopravní i společenské rovnováhy.

Spolek AutoMat se výzvám dopravy a územního rozvoje v metropoli věnuje od roku 2007. Naším cílem je lépe fungující moderní město s vysokou kvalitou života, na čemž spolupracujeme s mnoha zainteresovanými aktéry: zastupiteli\*kami, politiky\*čkami, odbornými i laickými zájemci o město a jeho rozvoj. Své unikátní know-how jsme přetavili v nejnovější materiál nazvaný „Program Ideál“ – jako ideální program, který by mohla prosazovat kterákoliv uvědomělá strana či koalice bez ohledu na barvu svého kabátu. Program vytvořený pro město a všechny jeho obyvatele a obyvatelky.

Třicítka témat, která zde krátce představujeme, tvoří mix příkladů dobré praxe, zahraniční inspirace, domácího pragmatismu a v neposlední řadě důrazu na trvalou udržitelnost města. Udržitelnost nejen ve smyslu environmentálním či klimatickém, ale také ve smyslu sociálním a ekonomickém. To vše v přístupné formě, která usnadňuje vhled do této komplexní tematiky.

Program Ideál stojí na 4 pilířích:

1. Progresivní klimatická opatření
2. Preference veřejné a aktivní dopravy
3. Citlivý rozvoj města se zapojením občanů\*ek
4. Město pro všechny

Věříme, že pro vás bude pročtení našeho materiálu inspirující. Nenaleznete-li v něm odpovědi na otázky, které vás k tématu napadají, kontaktujte nás na adrese našeho odborného týmu Laboratoře udržitelného urbanismu [lab@auto-mat.cz](mailto:lab@auto-mat.cz). AutoMat je zde připraven ke spolupráci a pomoci.

Za spolek AutoMat  
Martin Šotola,  
Výkonný ředitel

# 1. PILÍŘ

## Progresivní klimatická opatření

Klimatická krize představuje oheň, který je třeba urgentně hasit. I když žijeme ve městech, nesmíme ztratit kontakt s naší planetou. Progresivní řešení a zmírňování dopadů městského způsobu života jsou proto zásadním tématem nejen do budoucího volebního období. Podívejte se, jaká řešení navrhujeme zavést, abychom město předali našim potomkům s čistým svědomím.



## Automobil v Praze pro nezbytné cesty

Dopady automobilové dopravy na své okolí jsou známé. I „nejčistší“ elektrické automobily stále vytvářejí jemný polétavý prach z otěru pneumatik a rychle jedoucí vozidla způsobují hluk. Přibývající počet vozidel navíc zabírá stále více prostoru v ulicích. I když část automobilového provozu převezmou draze budované kapacitní komunikace, provoz v místních ulicích bude s rostoucí autodopravou i nadále sílit. V řadě míst už přitom provoz dávno přestal být únosný. **Rostoucí počet vozidel tak nelze brát jako věc, se kterou je nutné se smířit.**

Vize automobilové dopravy jako dobrého sluhy se soustřeďuje na „dopravní službu“ ve smyslu přepravy zboží, cest nepravidelných a takových, které nelze vykonat jiným způsobem. „Nadstandard“ je samozřejmě možný, ale za odpovídající cenu. Regulace automobilové dopravy uvnitř města je tak nezbytná. Je třeba efektivně snižovat negativní dopady automobilové dopravy na klima, zdraví, zábor veřejného prostoru a další.

**Město by v automobilové dopravě mělo vytvářet opatření vedoucí ke splnění závazku Klimatického plánu snížit objem automobilové dopravy do roku 2030 o 15 % vůči roku 2010. Zároveň by se mělo vyvarovat kroků, které tento pokles ohrožují – zejména zvyšování dopravní kapacity pro automobily uvnitř připravovaného vnějšího okruhu. Nárůst dopravních potřeb rostoucího regionu by měla pokrývat veřejná a bezmotorová doprava.** Pro automobilovou dopravu by se měla odstraňovat úzká hrdla způsobující kongesce, a to bez výrazného navýšení kapacity, případně by se měla přesouvat tak, aby neměla negativní dopad na zástavbu v blízkosti nebo na veřejnou dopravu. Lokality, kde jsou lidé nadměrně vystaveni negativním vlivům automobilové dopravy, by se měly řešit s přednostním ohledem na místní obyvatelstvo.



## Férový klimatický závazek v dopravě

Praha v roce 2021 schválila Klimatický plán do roku 2030 s cílem snížit klimatickou stopu města na polovinu a výhledem na klimatickou neutralitu v roce 2050. Nesporně potřebný plán předpokládá snížení objemu automobilové dopravy v roce 2030 o 15 % ve srovnání s rokem 2010.

Spolek AutoMat zpracoval koncem roku 2021 hrubý odhad klimatických dopadů velkých dopravních staveb (Blanky, Městského okruhu a Pražského okruhu), ze kterého vyplývá, že při sledování klimatické stopy města nejde tyto záměry opomíjet. Odhad klimatických dopadů zprovoznění Městského okruhu varuje, že cíle stanovené v klimatickém plánu nebude možné naplnit.

**Je proto nutné spočítat klimatické dopady plánovaných dopravních staveb přesněji a na jejich základě vypracovat realistický klimatický závazek města v oblasti dopravy. Máme dvě možnosti: buď od stávajících klimatických cílů v oblasti dopravy upustíme, nebo budeme muset zásadně přehodnotit smysluplnost některých plánovaných dopravních staveb.**



## Snížení uhlíkové stopy z výstavby

Na tom, že klimatická změna je důsledkem lidské činnosti, se od ČR na západ shodnou nejen vědci\*kyně, ale i politici\*čky bez ohledu na politickou příslušnost. Žijeme v antropocénu, v historické a geologické epoše, kdy se člověk stal zásadním činitelem ovlivňujícím chod planety. Z pražských strategických dokumentů v oblasti klimatu bohužel mimo jiné vypadl důraz na průběžné vyčíslování emisních dopadů z výstavby. **Emise z těžby materiálů a průmyslové výroby cementu přitom představují cca 7 % všech emisí oxidu uhličitého na světě. Beton tak představuje jeden z nejvíce destruktivních materiálů na planetě.** I proto globální meeting COP 24 definoval potřebu zohledňování tzv. vtěleného uhlíku (embodied carbon).

Tento měřitelný ukazatel poukazuje na celkovou uhlíkovou stopu z výstavby, neboť vyjma emisí ze stavební činnosti zahrnuje i výrobu, těžbu a dopravu stavebních materiálů. **Oxid uhličitý, který je takto „vtělen“ do novostaveb, tak podle některých údajů představuje cca 50 % všech emisí CO2 z konkrétní stavby během celého jejího života,** a je tak v dlouhodobém horizontu – s přičtením dalších emisí a externalit ve formě polétavých částic či hluku – zásadní oblastí, kterou musí současní politici\*čky a urbanisté\*ky urgentně řešit.

V příštím volebním období by proto Praha měla vytvořit tým, který jasně nastaví pravidla a politiky, které povedou k systematickému snížení těchto emisí a externalit v zájmu mitigace dopadů a projevů klimatické změny.



## Vozy místo stromů – paradoxy památkové ochrany

Udržitelné město dneška by mělo efektivně reagovat na výzvy a problémy související s probíhající změnou klimatu. Praha by i přes významnou památkovou hodnotu neměla být výjimkou. Jen tak totiž ve svém nitru zajistí obyvatelné prostředí.

V poslední době se opatření ke zmírnění dopadů klimatických změn často dostávají do rozporu s památkovou ochranou. Argumentace zachováním historických kvalit veřejných prostranství ale není v tomto směru dostatečná ve chvíli, kdy dochází k jejich degradaci například „přirozeným“ nárůstem automobilizace městského obyvatelstva, která je v Praze jedna z nejvyšších v Evropě. **Památková ochrana tak v mnoha případech dává přednost parkovacím místům před umístěním stromů v ulicích, rozšiřováním chodníků či zvyšováním křižovatek do úrovně chodníku, a ze své pozice tak blokuje udržitelný rozvoj veřejných prostranství. Je třeba nezapomenout, že veřejná prostranství by měla být především bezpečná, dobře použitelná všemi obyvateli\*kami bez rozdílu, příjemná k pobytu a vyzývající k aktivnímu pohybu městem.**

Manuál tvorby veřejných prostranství, městské standardy pro umístování stromořadí, hospodaření se srážkovými vodami a další strategické dokumenty, které vznikají na Institutu plánování a rozvoje považujeme za správnou cestu. Ta by ale měla být dále rozvíjena ve spolupráci s orgány památkové péče tak, aby byla použitelnost a implementace těchto principů garantována i v památkově chráněných územích.





## Turismus po covidu. Jak dál?

Před vypuknutím pandemie covid-19 do Prahy ročně přicestovalo více než 8 milionů zaregistrovaných turistů\*ek, přičemž celkový počet lidí, kteří ročně naše hlavní město navštívili, byl podle hrubých odhadů přibližně dvojnásobný. Praha tak patřila mezi turisticky nejvytíženější města na světě. Mimo dopadů na centrum města, přetíženou dopravu a odliv bytů z trhu s nájemními byty lze považovat za negativní dopady turismu i extenzivní letecký provoz na Letišti Václava Havla. Podle dostupných dat turistický nápor neklesl ani pro krizi z roku 2008, kdy se celkový počet letů rapidně snížil. Počet turistů\*ek, kteří Prahu navštívili, naopak ještě zhruba o třetinu stoupl (Rončák 2019).

I přes dočasný pokles turistického ruchu a fakt, že Praha schválila Koncepti příjezdového cestovního ruchu hl. m. Prahy už v roce 2020, **je třeba celou doménu potenciálního návratu přebujelého turismu vnímat jako společensky-ekologické téma.** Nejde jen o společenské dopady na město, ale i o environmentální externality, které z takové praxe vyplývají a zatěžují veřejný rozpočet. Město by proto mělo zajistit:

**Pozastavení přípravné činnosti související s výstavbou paralelní dráhy na letišti Václava Havla.** Případné dopady je třeba náležitě vykalkulovat a diskutovat s městskou veřejností.

Politika městského turismu musí omezit reklamní kampaně v zahraničí například po vzoru Amsterdamu, který již několik let své město v zahraničí neinzeruje. Jinými slovy, Praha není zábavní produkt.

**Město a agentura Prague City Tourism musí formou kampaně naopak aktivně motivovat osoby přijíždějící z jiných evropských států, aby využívaly pozemní kolejovou dopravu nebo služby autobusových dopravců,** aby byla uhlíková stopa cílového turismu co nejnižší.

**Zákonem stanovené plošné či místní regulace AirBnB** (např. německá verze nese název Zweckentfremdungsvebot von Wohnraum – tedy volně přeloženo: zákaz užívání bydlení k jinému než rezidenčnímu účelu). V českém prostředí dosavadní snahy zatím ztroskotaly.

## 2. PILÍŘ

# Preference veřejné a aktivní dopravy

S jakou dopravou se město udrží na vlastních nohou? Pěšky, klusem, na kole nebo veřejnou dopravou – jediné tudy vede cesta k čistému, prostornému a obyvatelnému městu. Praha musí svou dosavadní podporu veřejné a aktivní mobility v příštím roce ještě zesílit a akcelarovat, jinak nám moderní města Evropy ukážou záda. Následujících deset opatření navrhuje, jak na to...



## Veřejná doprava má být bezkonkurenční

Veřejná doprava by měla být dopravní páteří města na celém jeho území, nejen v jeho vnitřní části. Jsme dlouhodobě oblažováni tvrzeními, že máme vynikající veřejnou dopravu. Skutečnost je jiná: **pražská veřejná doprava se nerozvíjí tempem odpovídajícím rozvoji města, zejména na okrajích.** Konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči automobilové dlouhodobě klesá.

**Tento trend je třeba zvrátit zejména soustředěním se na zvýšení přepravní rychlosti novostavbami metra a železnice a preferenčními opatřeními u povrchové veřejné dopravy.** Nárůst dopravních potřeb pražského regionu by se měl pokrývat zvyšováním kapacity a konkurenceschopnosti veřejné dopravy tak, aby nemusela růst intenzita automobilového provozu.

Chválíme-li naši veřejnou dopravu příliš, upadáme tím do sebeklamu, že neexistuje urgentní potřeba ji příliš rozvíjet, a podvědomě začínáme upřednostňovat stavby pro automobily – z nichž mnohé budou z dlouhodobého hlediska kontraproduktivní. V letošním roce díky výstavbě metra D investice do veřejné dopravy převažují ty do dopravy automobilové. Nastavme si to jako naši novou laťku, pod kterou už nesmíme spadnout.



## Jízdní kolo: Doplněk nabízející svobodu i jistotu

Jízdní kolo má i v členitém městě jako Praha významnou roli. Pochybnost danou přílišnou kopcovitostí Prahy řeší zřízení cyklistických koridorů sklonově nejpříjatelnějšími trasami a rostoucí role elektrokol.

Jízda na kole po městě může a měla by být ve většině základních relací praktická a bezpečná v horizontu pěti let. **Díky propojování bezpečné cyklistické infrastruktury a realizaci cyklostezek ve strategických směrech se podíl cyklistické dopravy může v sezóně zvýšit o 5 %, v dlouhodobé vizi i o 10 %.**

Základní cyklistická infrastruktura v Praze plní dlouhodobě dopravní a rekreační funkci. **Jízda na kole slouží jako doplňkový mód tak, že během sezóny odlehčuje přetíženým „těžkým“ dopravním módům (veřejná doprava a automobily). V případě mimořádné situace (covid, výpadky veřejné hromadné dopravy apod.) pak může jízdní kolo dočasně převzít i výrazně větší podíl dopravy.** Cyklodoprava tak výrazně přispívá k robustnosti dopravy ve městě.



## Chůze je taky doprava

*Téma bylo zpracováno ve spolupráci se spolkem Pěšky městem.*

Chůze je ideální dopravní prostředek na krátkou vzdálenost, tedy „do jedné míle“ (1,5–2 km = 15–20 minut). Všichni jsme chodci a chůzí denně začíná a končí každá naše cesta. Pokud města poskytnou příjemný a bezpečný prostor, aby si lidé mohli obstarat svoje základní každodenní potřeby pěšky, budou z toho profitovat jak lidé, tak městská prostředí.

**Podstatná je hlavně lokální dostupnost základních služeb a cílů, jako jsou obchody, školy, zdravotní péče, parky a rekreační plochy nebo kulturní zařízení.** Důležitými lokálními cíli jsou také stanice a zastávky veřejné dopravy. Pozornost je dále potřeba věnovat propojení mezi jednotlivými částmi města, která mají často podřadnou kvalitu nebo neexistují vůbec. Nesmí chybět ani napojení na periferní oblasti města, které jsou mnohdy pro pěší pohyb odříznuté od centrální části.

**Uliční prostor v celé ploše města a jeho fungování je třeba upravit tak, aby byla chůze příjemná, bezpečná a bezbariérová pro všechny. Seniorům je třeba vhodně umístěným mobiliářem umožnit pravidelný odpočinek na cestách, jakož i zajistit dostatek veřejně přístupných toalet. Ženy jsou na některých místech málo chráněné ve večerních hodinách. Děti jsou zase ohroženy nadměrnou dopravou a nemají dostatek prostoru pro svobodný a bezpečný pohyb po městě či pro hru.**

Je proto třeba k chůzi změnit přístup. **Chůze není rekreace, ale především doprava, která má značný podíl na tom, jak se lidé po českých městech pohybují.** Je potřeba transformovat paradigma návrhů uličních profilů. Parkování by nemělo mít přednost před dostatečně širokými chodníky, potřebou lidí trávit ve veřejném prostoru čas či bezpečností dětí dopravujících se do školy pěšky. Příměstská a dostupnost pěších cest by neměla být omezována absencí přechodů kvůli požadavkům na plynulost automobilového provozu. Také silnější cyklistické frekvence je třeba od pěších více oddělovat. Zásadní je doplnění zpevněných pěších (či bezmotorových) cest všude, kde chybí. Pokud někde vede silnice, nesmí podél ní chybět chodník. Zásadní je celkové zpomalení motorové dopravy, a to zejména v místech hustého pěšího provozu.

## S1 SCHÉMA ŽELEZNIČNÍHO UZLU PRAHA



## Metro S je důležitější než Městský okruh

Městský okruh je vnímán jako podmínka pro zklidnění dopravy uvnitř Prahy. **Nedává ale smysl, abychom stavěli nové silnice k tomu, aby část lidí přešla z aut do veřejné dopravy.** Naopak, bez zásadního zlepšení veřejné dopravy mezi okolím Prahy a centrem se auto pro tyto cesty stane ještě výhodnější.

**Metro S, podzemní železniční spojení pod centrem Prahy, by mělo zajistit přímý příjezd vlakem z okolí Prahy k Václavskému náměstí (stanice Opera) a na Karlovo náměstí.** Společně s odklonem dálkové dopravy na uvažovaných prvních úsecích vysokorychlostních tratí, zdvojkolejněním trati mezi Libní a Hostivaří a dále tratí do Kladna a Čakovic bude mít Metro S pro pražskou dopravu mnohem větší přínos než stavby přivádějící do města další auta.

Auta, která do Prahy přijedou po Městském okruhu, zahlťí i běžné ulice, na kterých na konci své cesty navíc ještě zůstanou celý den stát. Lidé, kteří přijedou vlakem, město negativními dopady automobilismu nezatíží. Metro S je tak pro Prahu mnohem potřebnější než Městský okruh a je třeba dát mu v uvažování o pražské dopravě přednost.



## Městský okruh lépe nebo později

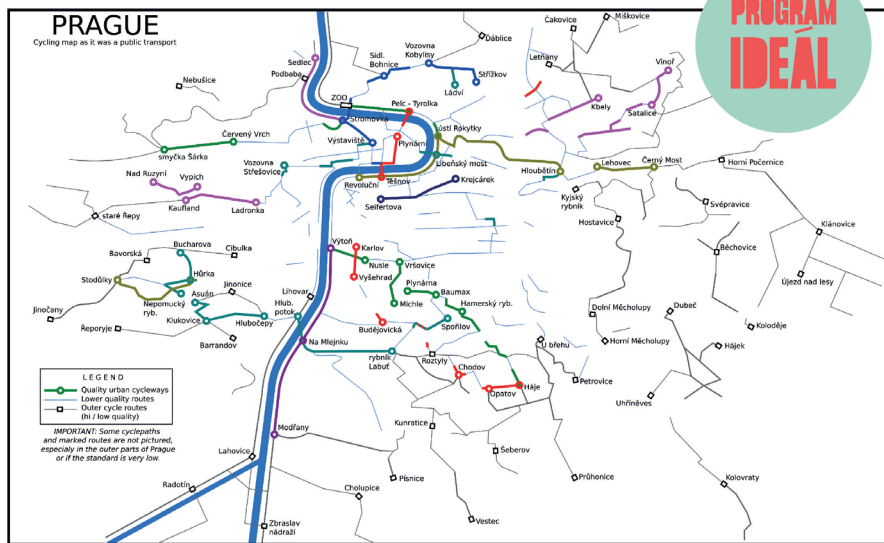
Ačkoliv je dostavba Městského okruhu považována za nezbytnou, přínosy zprovoznění se nadhodnocují, a navíc budou pouze dočasné. Podmínky pro zklidnění historického centra nedokončená část okruhu neovlivní. **Zavedení mýta je podmínkou pro zprovoznění okruhu, ne naopak: mýto, které má snížit dopravní zátěž ve vnitřním městě, lze zavést i bez úplného Městského okruhu.** Z podmínek EIA dokonce vyplývá, že každá Rada, která bude chtít získat na Městský okruh v příštím volebním období územní rozhodnutí, musí nejprve schválit nízkoemisní zónu a mýto.

Výstavba Blanky v letech 2011–2015 osekala jiné výdaje městského rozpočtu až tak, že spadla Trojská lávka. Stále máme v Praze čtyřicetimiliardový vnitřní dluh na zanedbané údržbě komunikací. Sto miliard na „stavbu století“ bude znamenat zmrazení stovek menších investic. Hrozí, že Praha nebude moct rozvíjet síť tramvajových tratí, vkládat nutné doprovodné investice do železnice, o řešení bytové krize či jiných městských problémech nemluvě. Budeme-li stavět „těžký“ (autodráhový, rychlostní, dálniční) Městský okruh, nebudeme na takovéto intervence v budoucnu prostě mít.

Stavba Městského okruhu je možná jen díky souhlasnému stanovisku posouzení vlivu na životní prostředí EIA. Jeho zásadní podmínka ale předpokládá, že Městský okruh nebude zprovozněn dřív než celý silniční okruh kolem Prahy. Na Městský okruh přitom nyní běží příprava územního rozhodnutí, zatímco některé úseky vnějšího okruhu jsou v podstatě jen čarami v územním plánu. Vše tak směřuje ke zprovoznění Městského okruhu v rozporu se zásadní podmínkou EIA, právě EIA ale dovoluje vůbec pokračovat v projektování!

Stavbu lze samozřejmě otevřít i bez kolaudace a následně roky provozovat v takzvaném „zkušebním režimu.“ **Nicméně pokud je zjevné, že podmínky nemohou být splněny, je zkušební provoz jen bezohledným obejitím podmínek, které by jinak pro zprovoznění stavby muselo město splnit.**

**Představitelé\*ky města by se měli lidem zaručit, že Městský okruh nezprovozní dřív než okruh vnější, a jeho přípravu pozastavit do doby, než budou všechny úseky Pražského okruhu směřovat k územnímu rozhodnutí.** Do té doby lze také přehodnotit navrhovanou kapacitu a pro doplnění Městského okruhu zvolit řešení méně nákladné, s menším indukčním dopadem, případně takové, které současně vyřeší tristní stav ulice V Holešovičkách. Možný koncept představil spolek AutoMat už v roce 2016 pod názvem Městský okruh pro všechny.



## Páteřní cyklostezky jako dálnice

**Základním problémem pražských cyklostezek je jejich nesouvislost.** Každou chvíli je stezka přerušena nedořešeným úsekem či nutností projet vytiženou křižovatkou plnou aut.

Z nejlidnatějších sídlišť, jako je Jižní či Jihozápadní Město, nevedou cyklostezky do centra přímo, ale přes tříkilometrový závlak přes Braník. Ze severních sídlišť do centra nevede kromě strmých „kozích stezek“ prakticky nic. „Díra“ v centru Prahy tak má na cyklodopravu v Praze fatální dopad, protože zvlněný reliéf Prahy značně omezuje možnosti centrum na kole pohodlně objet.

**Rostoucí i tradiční cykloměsta, např. Kodaň nebo Londýn zřizují tzv. „cyklodálnice“, komfortní přímé cyklostezky pro hlavní dopravní směry. Stejně tak i Praha potřebuje přímé, rychlé a bezpečné stezky z nejlidnatějších sídlišť a čtvrtí do centra, propojené tak, aby jimi šlo na kole pohodlně a plynule projet.** Je proto potřeba začít připravovat páteřní trasy nejvyšší kvality. Ty by měly být uvnitř města oddělené od aut i pěších, s minimem křižovatek, co nejvíc přímé a co nejméně sklonité.

**První vlašťovkou bude Vršovická drážní promenáda z Vršovic na Zahradní Město, tu je třeba v centru prodloužit až na Smíchov.** Do konce volebního období lze postavit jednu až dvě další radiály, do deseti let by pak kvalitní spojení s centrem mělo mít i Jižní, Jihozápadní a Severní Město, Černý Most, Letňany nebo Dědina. Od Hlubočep přes Braník, Krč, Malešice a Hloubětín pak může část těchto „cyklodálnic“ spojit pohodlný cyklistický polookruh. Základní vedení těchto „superstezek“ už je dokonce kodifikováno v pražském celoměstském systému cyklotras.

**Cyklostezky přijdou na zlomek výdajů v porovnání s metrem, tramvajovými tratěmi či dálnicemi, přitom nabídnou solidní přepravní kapacitu a spolehlivou možnost, jak se vyvázat z přeplněných silnic či veřejné dopravy.** Mnohé studie navíc potvrzují, že každý kilometr ujetý na kole ve výsledku do městské kasy spíše přispívá. Snižuje náklady na zdravotní péči a údržbu města a zvyšuje dostupnost služeb.





## Zóny placeného stání za cenu Lítačky

Zóny placeného stání nefungují příliš uspokojivě. Na řadě míst nenabízejí ani to, proč byly zavedeny, tedy přiměřené místo pro rezidenční parkování, natož aby regulovaly dojíždku autem po vnitřním městě. Důvod je prostý: cena pro rezidenty (2–4 Kč den) se pohybuje na úrovni registračního poplatku – nefunguje tedy ani jako regulace zajišťující nalezení volného místa, ani jako alespoň trochu významný zdroj příjmů použitelných třeba na zlepšení veřejné dopravy.

**Odborné orgány města a nezávislí experti doporučili cenu rezidenčního parkování pro první vozidlo zvýšit ze stávajících 1200 Kč na 3600 Kč za rok.** Součástí analýzy je i rozdělení městských částí na podoblasti (systém již funkční na P5 a P8). Cena povolení pro podoblast by zůstala shodná s nynější cenou zón, tedy 1200 Kč. Navrhované navýšení ceny za parkování v dopravně přetíženém centru, které by navíc bylo srovnatelné se stávajícím předplatným na veřejnou dopravu, považujeme za zcela přiměřené. Samozřejmě předpokládáme slevy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace či seniory\*ky.

**V rámci vize udržitelného města je tak třeba usilovat o to, aby se nelegální parkování přestalo vyplácet, a zároveň zavést parkovací politiky, které budou negativní externality parkování osobních automobilů kompenzovat.** Systém vymáhání pokut je třeba automatizovat a zbavit lidské interakce. Systém musí hlídat, že auta nestojí nelegálně na chodnících, cyklopruzích či v blízkosti křižovatek, a nejsou tak překážkami ani pro pěší, ani pro ostatní módy dopravy, v neposlední řadě pro složky IZS.

V extrémně přetížených oblastech je na čase uvažovat i o dalších krocích. **Měli bychom progresivně nacenit parkovací oprávnění ne na osobu, ale na domácnost a spojit výhody čerpané na základě místa bydliště se skutečným bydlením v dané městské části,** a nikoliv s jeho formální registrací. Efektivní jsou též dynamické ceníky a sazby dle emisních kategorií.

Placení za parkování na ulici chápeme jako stále extrémně levný zábor veřejného prostranství (běžná cena záboru je 10 Kč den a m<sup>2</sup>, tedy za průměrné auto cca 100 Kč denně). Výnosy z placeného parkování by měly jít primárně na snižování negativních dopadů automobilové dopravy a podporu dopravy veřejné.



## Cykloobousměrky ve všech vedlejších ulicích

Jízdní kolo je nejefektivnější na vzdálenost dvou až pěti kilometrů: do sousední čtvrti, nakoupit, po pochůzkách – někdy ani nemusíte na hlavní. Nebo musíte: vedlejší ulice byly totiž už dávno zjednosměrněny, aby se do nich vešlo co nejvíc zaparkovaných aut. To se dá naštěstí snadno napravit. **Zobousměrnění pro cyklisty – cykloobousměrku – jde udělat i ve velmi úzkých ulicích, není-li na nich silný provoz. Praha má 30 km cykloobousměrek. Brusel jich má 400... Jízda na kole je na nich bezpečnější v protisměru než po směru.** Úbytek parkovacích stání je přitom minimální. Nejefektivněji se cykloobousměrky zřizují společně se zónami 30 km/h, potom nemusíte na kole vůbec řešit, kterou ulicí jet – jako tomu je (s přestávkou od roku 2017 donedávna) v Karlíně.

V Praze je možné zřídit během několika let stovky cykloobousměrek. Možná bychom hned nedotáhli Brusel, ale třeba o Vídeň s 200 kilometry bychom se pokusit mohli.



## Cyklostezky místo cyklopruhů podél všech rušných silnic

Praha dělá cyklopruhy i na velmi rušných ulicích. Proč? Protože je obtížné a pomalé dělat to jinak. Tak by to ale nemělo být navždy. Rušné silnice potřebují klidné souběhy. Aby ale bylo možné cyklisty na silnici zcela „odepsat“, musí být souběžná trasa atraktivní a bezpečná jak pro rodiče s dětmi, tak pro silniční chrtý dojíždějící na kole i dvacet kilometrů.

**Nahrazujme tedy cyklopruhy co nejkvalitnějšími souběžnými stezkami. Kde jsou dnes cyklopruhy, je třeba začít projektovat stezky; do čtyř, pěti let lze zřídit desítky kilometrů stezek podél rušných ulic – a odstranit část cyklopruhů, které řidičům\*kám ani cyklistům\*kám nepřinášejí velké potěšení.**

Ale nechme si zadní vrátka: tam, kde budou podmínky mimo silnici podprůměrné, musí ve vozovce zůstat průjezd pro zdatné cyklisty, třeba i s ochranným cyklopruhem, který dovolí legální míjení s menším odstupem, a paradoxně tak pomůže víc řidičům než cyklistům. Bídna cyklostezka nesmí být „důvodem“ pro vyhánění cyklistů ze silnice.



## Doprava a dopady války na Ukrajině

Žijeme v době, kdy je stále více jasné, že zvýšená spotřeba fosilních paliv nemá jen dopady na životní prostředí, ale také na geopolitickou situaci. **Současná válka na Ukrajině odhalila nebezpečnou závislost nás všech na zemním plynu a ropě z Ruské federace. Mimo aktivního občanského přístupu je třeba, aby nejen stát, ale i města soustavně informovala o aktuálních dopadech spotřeby fosilních paliv a zároveň podporovala svými politikami omezování závislosti města na krví zbrocených přírodních zdrojích.** Praha bohužel naprosto rezignovala na to, aby obyvatelé\*ky i dojíždějící soustavně žádala o redukci využívání osobních automobilů. Ocenit lze snad jen možnost užívat bezplatně některé druhy bike-sharingu. Tato nečinnost má mimo geopolitických souvislostí i prostorové důsledky. Ohrožujeme se dvojnásobně: pomáháme financovat ruskou agresi a zároveň ubližujeme našemu městu a vlastnímu zdraví.

**I když se může zdát, že se situace v Praze uklidňuje, je třeba zdůraznit, že se po Praze dennodenně pohybuje zhruba 1,7-2 miliony lidí.** Praha je konstantně přeplněná a doprava je na hraně kolapsu. Situaci zásadně ovlivňuje po-covidový návrat statisíců turistů a další statisíce uprchlíků z Ukrajiny, kteří se po městě nezřídka pohybují právě automobilem. Řešením rozhodně není stavba dalších staveb pro individuální automobilovou dopravu ani extenzivní zřizování nových parkovacích stání. Zlepšení může přinést pouze situační a taktická podpora aktivní a veřejné dopravy. Tato opatření by zároveň měla mít potenciál stát se trvalými. Zásadní změny v dopravním chování v Nizozemsku či Dánsku totiž také ostartovaly ekonomické problémy v kontextu ropné krize. Proč se u nich při hledání řešení inspirovat?

### **Situaci je třeba řešit koncepčně pomocí dalších opatření:**

- Veřejná doprava dočasně zdarma pro všechny, nejen pro uprchlíky (alespoň v páteřních směrech: metro, linky S, tramvaje, metrobusy).
- Navýšení kapacit těchto páteřních proudů.
- Informační kampaň nabádající k redukci využívání osobních automobilů.
- Podpora nákupu elektro-cargokol především pro podnikatele\*ky a řemeslníky\*ice.

## **3. PILÍŘ**

# **Citlivý rozvoj města se zapojením občanů\*ek**

Rozmanitost městské populace nelze redukovat a přehlížet. Městský život obsahuje nesčetně zájmů a motivací, které musíme zohledňovat. Organizovaná diskuse, ve které má město skutečný zájem o názor a blaho i těch nejnenápadnějších občanů\*ek, je základem pro vytváření koncepčních dokumentů a politik města budoucnosti.



## Taktický urbanismus

Taktický urbanismus Praha bohužel neumí. Co to vlastně znamená? **Jde o elegantní dočasná opatření, která zkvalitňují veřejný prostor pro pobyt – uzavření ulic pro automobilovou dopravu, přenosný mobiliář a herní prvky, barevné oživení ulic a prostranství. Taktický urbanismus vnáší do města hravost opřenou o snahu zpříjemnit lidem pobyt v ulicích s nadějí, aby tyto změny vydržely natrvalo.**

Principy taktického urbanismu už světová města znají a uplatňují mnoho let, určitou renesanci „dočasných“ úprav, ale znamenalo především období pandemie covid-19. Během posledních dvou let ve městech od Bogoty po Tiranu vznikaly jednoduché úpravy a opatření, jejichž základním cílem bylo dát lidem ve městech více prostoru k trávení volného času.

**Spolek AutoMat strategie těchto měst od počátku monitoruje a už v roce 2020 vytvořil inspirativní rešerši opatření z celého světa. Dokument jsme zaslali všem pražským politikům\*čkám i úředníkům\*icím, kteří se městskou dopravou a veřejným prostorem zabývají. Odezva byla bohužel nulová,** a Praze tak během dvou let pandemie covidu žalostně ujel vlak. Směšných 100 metrů uzavřeného Smetanova nábřeží, které bylo možno považovat za jediný projev taktického urbanismu během pandemie, bylo navíc po čase kvůli opravám v okolních ulicích opět zpřístupněno automobilům.

Tato praxe se musí v příštích letech změnit. **Město musí taktickým opatřením otevřít cestu pomocí zjednodušení povolovacího procesu těchto opatření a zároveň iniciovat legislativní změny, které taktický urbanismus pevně zakotví do stavebního práva.** Inspiraci je třeba s rozumem hledat ve městech jako je Budapešť, Paříž, Brusel, Santiago de Chile ale třeba i Tirana, neboť tam idea „město pro lidi na zkoušku“ sklízí velký úspěch.



## Maximalizovat přínos brownfieldů. Jak postupovat (nejen) ve zbývajících brownfieldech?

Velké městské proluky a tzv. brownfieldey čekají již několik desetiletí na zastavění. **Během posledních čtyř let bylo započato v prostředí těch nejvýraznějších lokalit několik pokusů o regulaci prostřednictvím územních studií (s regulačními prvky). Tato praxe musí i v následujících letech pokračovat a být umocněná další regulací, která zajistí, že nové čtvrti přinesou městu mimo ekonomického zisku – který jen těžko udržíme v lokalitách – i zisk společenský. Je třeba hlídat aby nové čtvrti:**

- Nepřinášely městu více pracovních míst než bydlení (celková pasivní bilance větší než 2 % zatíží sousední oblasti i město jako celek).
- Poskytovaly prostor pro nastěhování sociálně smíšeného obyvatelstva (obecní byty, sociální byty, dotované bydlení, dostupné bydlení).
- Nezvyšovaly dopravní zatížení v přilehlých i vzdálenějších oblastech Prahy.

Město tak na základě územních studií a metodiky spoluúčasti developerů musí monitorovat a aktivně určovat celkovou politiku města, aby byl jeho rozvoj co možná nejvyváženější a prospíval opravdu všem.



## Spoluúčast developerů na kvalitním městě se musí vyplatit a být pro občany\*ky srozumitelná

Před posledními komunálními volbami jsme požadovali, aby developeři museli „mít povinnost přispívat k rozvoji dostupného bytového fondu a občanské vybavenosti v lokalitě a jejím okolí, minimalizovat dopravní dopady na současný stav čtvrti“. **První krok k tomuto cíli se městu podařil ve formě schválení Metodiky spoluúčasti developerů na rozvoji území**, která stanovuje rámcová pravidla pro podpis smluv a memorand mezi městem, městskými částmi a developery.

**Metodika je však nezávazná, proto je třeba v aktivitách pokračovat a do budoucna zajistit kontinuální podporu této praxe.**

### V následujících letech je tak třeba usilovat o:

- Novelu rozpočtového určení daní, která by peníze, které developeři zaplatí na daních, efektivněji převedla přímo do území, a vytvořila tak paralelní zdroje pro rozvoj města.
- Na bázi metodiky spoluúčasti je pak třeba zajistit, aby HMP rozvíjelo tento dokument a praxi s ním spojenou. Je třeba pracovat na:
  - Pravidelné valorizaci hladin plnění za metr čtvereční HPP (700 a 2300 Kč je málo neboť představuje cca 0,5, respektive 2 % ceny za m<sup>2</sup> nového bytu v roce 2022, o tuto částku může developer cenu nakupujícímu jednoduše navýšit, a kontribuce tak ve výsledku zaplatí opět obyvatelé) tak, aby město mimo prostředků na výstavbu občanské vybavenosti i dopravní a ostatní infrastruktury bylo schopno získat do svého vlastnictví či pronájmu také byty.
  - Zásadním navýšením nižší hladiny minimálně na 1500 Kč za m<sup>2</sup> HPP, pokud bude schválen Metropolitní plán hl. m Prahy.
  - Stanovení nutnosti plnění i pokud dojde pouze ke změně funkčního využití plochy.
  - Vytvoření progresivní hladiny plnění v obou kategoriích pro čtvrtě a metropolitní změny (čím větší plocha, tím větší odvod za metr čtvereční zástavby).





## Přehledná organizace procesů rozvoje veřejných prostranství

Velkým deficitem, se kterým se v péči o pražská veřejná prostranství setkáváme, je komplikovanost a nepřehlednost procesu, jímž dochází ke změnám. Manuál tvorby veřejných prostranství popisuje spíše cílovou podobu, na které by se měli všichni aktéři společně podílet. Kdo je ale majitelem té které části veřejného prostoru, kdo se o něj a jednotlivé prvky stará a kdo všechno může jeho podobu ovlivnit? Kdy a jak do procesu může vstoupit veřejnost? Jak přesně se schvalují stavební a nestavební úpravy a kdo vybírá a platí městský mobiliář?

**Vrstev procesů, kterými se veřejná prostranství dají měnit a rozvíjet, je nespočet. Málokdo se v nich orientuje opravdu komplexně. Každý aktér má jiné pravomoci, jiné možnosti a sleduje jiné cíle.** O reorganizaci veřejných prostranství, která mají z povahy sloužit všem, se dozvídají jejich uživatelé\*ky často až ve chvíli, kdy o nějakou takovou úpravu pohledem či fyzicky zakopnou. A veřejná prostranství, jejichž úpravy si zaslouží koncepční řešení se zapojením veřejnosti, vybírá město podle nejasného klíče.

**Zatímco do procesu rozvoje celých městských čtvrtí je i laická veřejnost zapojována stále častěji (a je to tak v pořádku), o detailech, které nám mohou výrazně zkomplikovat pohyb či bezpečí, mnohdy rozhodují státní úředníci se značně limitovaným odborným zorným polem.**

Cílem by mělo být zpřehlednění procesu, který bude představen srozumitelně pro každého\*ou uživatele\*ku veřejných prostranství. Procesy, do kterých nemůže veřejnost jakkoli zasahovat, by se jí měly alespoň minimálně otevřít. Měla by vzniknout platforma, která by o změnách ve veřejném prostoru srozumitelně a včas alespoň informovala. A ideálně zajistila i jednoduchý systém sběru zpětné vazby.

**Město by dále mělo zajistit maximální respektování strategických cílů všemi aktéry, kteří do změn ve veřejných prostranství vstupují. Do určité míry by stačilo aktualizovat Pravidla pro přípravu investic na veřejných prostranstvích hl. m. Prahy, která stanovil Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy v roce 2014, a v rámci tohoto procesu stanovit pravidla pro přístup veřejnosti ke klíčovým projektům již ve fázi přípravy. Také by bylo vhodné vytvořit na jednom místě rozcestník na všechny územně plánovací dokumenty a podklady, strategické a koncepční dokumenty s mapou jejich významu či závaznosti pro různé procesy.**



## **Pokročilá participace. Nové impulsy pro zapojení „unavených“ občanů a občanek**

Zapojování občanů\*ek do plánování města je v prostředí Prahy běžnou věcí. I tak se ale zapojení občanů často vyjde takřikajíc naprázdno. Kancelář participace Institutu plánování a rozvoje působí mnohdy bezradně a zpravidla pouze hasí problémy vyplývající z uspěchaného schvalování a povolování staveb. Nefunkční participace prohlubuje občanskou skepsi a únavu. Ze vzniklé situace pak těží především investoři\*rky a developeři\*rky na úkor nás všech.

Celá oblast plánování si zaslouží zásadní reformu spočívající především v těchto krocích:

- Manuál participace by měl být závaznou přílohou stavebního zákona nebo zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Jedině tak lze předejít uspěchané či inscenované participaci, která má jen posvětit záměry investorů.
- Kancelář participace IPR je zásadně personálně posílit, a tak rozvíjet progresivní participativní metody plánování na úrovni Magistrátu i na úrovni místně-samosprávních a vypracovat podmínky pro vytváření tzv. participativních rozpočtů, na základě kterých budou moci obyvatelé rozhodovat o přerozdělování části prostředků z rozpočtu města.

Dále je třeba rozvíjet a propojovat programy pro podporu lokálního společenského života prostřednictvím zřizování místních komunitních center, terénní komunitní a sociální práce a sociálně vědních průzkumů lokálních společenství. Je třeba vytvořit takové prostředí, které umožní vznik občanských shromáždění (celoměstská úroveň – reprezentativní vzorek obyvatel) a komunitních či akčních skupin v lokálních sousedstvích, které budou mít za cíl komunikovat s místní samosprávou ohledně každodenních problémů města a jeho lokalit. Na tyto skupiny by měla být rovněž delegována určitá část pravomoci v oblasti samosprávy (zejména kulturní život, správa veřejných prostranství, aktivity pro vymístění ohrožených občanů, atd).

Tyto aktivity je třeba brát vážně. Participace – její metody a terminologie – se ale nesmí otevírat pouze proaktivním občanům\*kám nadšeným do rozvoje. Je třeba mít na paměti, že v určitých případech je i zpochybňování a brzdění konkrétních forem rozvoje právoplatnou a žádanou formou občanské participace.



## Citlivý a inkluzivní Metropolitní plán

Praha nezbytně potřebuje nový územní plán. Stávající návrh toho nového, Metropolitního plánu hl. m. Prahy (MPP), nicméně i přes mnohé zapracované připomínky v rámci společného jednání z roku 2018 není uspokojivý. **Logika plánu stále nedostatečně chrání stabilizované lokality, městskou přírodu, veřejnou vybavenost i kvality modernistického města na okrajích Prahy.**

MPP ve svém stávajícím znění navíc nepředstavuje dokument, který by byl přístupný široké veřejnosti. Územní plánování je sice složité téma, v regulativech navrženého plánu se ale často ztratí i pozorný\*á čtenář\*ka. Do problémů s výkladem litery zákona se tak nebudou dostávat jen občané, investoři, ale i úředníci a úřednice na stavebních úradech.

Velký prostor pro individuální výklad úředníka na jednu stranu uvádí majitele pozemků a investory do nejistoty a na druhou stranu nahrává „větším“ investorům s větší zkušeností a větší mírou finanční jistoty. To může bránit rozvoji polyfunkčního, pestrého a inkluzivního města a v konečném důsledku dokonce brzdit rozvoj některých komplikovanějších lokalit. **I proto jsme k návrhu MPP podali téměř sto námitek, které pořizovatel bude muset vypořádat v rámci tzv. veřejného projednání. sme přesvědčení, že je MPP třeba zásadně přepracovat, především v těchto oblastech:**

- MPP v posledním znění postrádá vazbu na městské strategické dokumenty jako jsou Strategický plán, Plán udržitelné mobility a Klimatický plán Prahy , jejichž cíle by měl ze své podstaty naplňovat.
- Plánu chybí podmíněnost výstavby veřejné i dopravní infrastruktury, což je důležité zejména pro udržitelný dopravní systém a zajištění fungování tzv. města krátkých vzdáleností. To vytváří podmínky pro lepší dostupnost základních potřeb v místě bydliště. Rozvoj pěší, cyklistické a veřejné dopravy by tak měl být společně s polyfunkčním městem prioritou, která zvýší dostupnost většímu množství obyvatel.
- Zásady řešení dopravního skeletu jsou opět v rozporu s některými cíli městských strategických dokumentů, čímž fakticky brání jejich naplňování.
- Je zapotřebí doplnit koeficienty bydlení pro rozvojové a transformační plochy.
- V rámci parametrických regulativů pro jednotlivé lokality je třeba vypracovat opatření, které zamezí další kolonizaci stavebních parcel velkými developery.
- Regulace parku ve volné zástavbě (veřejných prostranství na sídlištích) je třeba zásadně upravit (viz námítka), neboť nedostatečně chrání přírodní kvality lokálních veřejných prostranství.

## **4. PILÍŘ**

### **Město pro všechny**

Máme právo ovlivňovat, kdo a jak bude město žít? V kolektivním smyslu rozhodně ano. Chceme sociálně spravedlivé město, v němž i ti nejohroženější vědí, že jsou ostatními respektováni, že s nimi společnost počítá a že si váží jejich přínosů k hladkému chodu města. Dostupnost služeb, rovnost základních práv a ochrana rozmanitosti sociálního prostředí jsou zkrátka stěžejními pilíři naší městské civilizace.



## Kde budeme bydlet za 4 roky? Bydlení a bytová politika

Na poli rozvoje sociálního bydlení odvedla Praha za poslední téměř čtyři roky velký kus práce. Praxe zabydlování lidí v bytové nouzi je nesmírně důležitou politikou, kterou je třeba udržet. **I přes tento úspěch se městu nedaří zvyšovat dostupnost bydlení pro střední třídu.** Za posledních osm let tak ceny bytů i nájmu stoupají až o desítky procent ročně. Současné ceny za metr čtvereční bytu přesahují po celé Praze 115 000 Kč.

**Často opakovaným mýtem je, že tento nedostatek může vyřešit navýšení a urychlení výstavby. Realita je prokazatelně daleko složitější. Pokud zhruba 25 % bytů nakoupí zahraniční investoři a investiční bydlení zůstane nejlepší variantou, jak zhodnotit své peníze, Praha se nehne z místa a ceny dál porostou nehledě na četnost nových bytů.** Město sice vytvořilo strategii rozvoje bydlení, ta je však nezávazná a sporná, neboť vychází z výše zmíněného předpokladu a neuvažuje o možnostech regulace. V podmínkách, kdy město vlastní velmi omezené množství stavebních pozemků, situaci nevyřeší ani zřízení Městské developerské společnosti.

Město proto musí společně s developery učinit další kroky, které budou vychylovat hegemonii osobního vlastnictví zpět ve prospěch veřejných bytů a všeobecně nájemního bydlení. Především musí developeri pochopit, že inkluzivní město s rozmanitou sociální strukturou je i v jejich zájmu, neboť jen ta zajišťuje plnou funkčnost a spokojenost obyvatel.

### **Pro řešení bytové krize musí město ve spolupráci s investory zajistit:**

- A) Převod části bytů (5–10%) z nových developmentů do rukou města za cenu jen o málo vyšší než jsou náklady na výstavbu.
- B) Stanovení pravidel pro dlouhodobý zvýhodněný pronájem bytů v nových developmentech s možností opčního odkupu po 20 letech (za amortizovanou cenu).
- C) Možnost dostat se smluvně zpět k pozemkům, které předchází politické reprezentace města trestuhodně a nevýhodně odprodaly soukromníkům.

*(Všechny výše zmíněné praxe A–C se musí stát preferovanou součástí smluv o spoluúčasti developerů na rozvoji území, tak jak je stanovuje Metodika schválená RHMP v lednu 2022. Bez těchto kroků nebude město ve střednědobém horizontu schopno jakkoli regulovat a spoluurčovat ceny nájmu a nemovitostí.)*

Masivní propagaci a podporu možností družstevní a kolektivní výstavby je třeba navázat na praxi z minulého století. Zabraňovat odlivu bytů z trhu s nájemním bydlením prostřednictvím regulace platform krátkodobého sdíleného bydlení typu Airbnb podobně, jak k tomu přistupují například v Berlíně nebo Amsterdamu.



## Probud'me humanizaci magistrály

Magistrála, zejména ve své centrální části, je jizvou na tváři Prahy, která znečišťuje centrum Prahy zplodinami, hlukem i vizuálně. **Seriózní snahy „zklidnit“ Severojižní magistrálu se objevují už od roku 2009. Byly připraveny studie a koncepty opatření. Jejich realizace byla ale po zprovoznění Blanky ponechána na městských částech, které je povětšinou odmítly. Opatření na Magistrále se tak opakovaně odkládají, například přechody za Muzeem měly být v roce 2013, realizovaly se ale až o osm let později.**

I bez dalších opatření lze na magistrále během pár let doplnit zhruba desítku dalších přechodů nebo odstranit kolony z Holešoviček do centra. Opatření jsou navržena od roku 2014, stačí je realizovat.

Současně **je třeba začít připravovat stavební úpravy korigující magistrálu na obyčejnou hlavní ulici se dvěma pruhy v každém směru.** Ty bude možné realizovat buď se zpoplatněním vjezdu nebo se zprovozněním metra D a posílením tramvajových tratí v centru. Čekat s humanizací magistrály na okruh je nejen zbytečné, ale především nezodpovědné.



## Veřejný prostor pro všechny. Mainstreaming není sprosté slovo

Férově sdílené město představuje proklamovaný cíl každé metropole. Součástí těchto snah je i implementace tzv. „gender mainstreamingu“, jehož cílem není nic jiného, než spravedlivá distribuce možnosti užívat veřejný prostor všemi obyvateli a obyvatelkami města. Vytvoříme-li pomyslný katalog lidí využívajících veřejný prostor, zjistíme, že musíme nabídnout město dětem, rodičům s dětmi, lidem s omezenou schopností pohybu a orientace, mladistvým, seniorům a seniorkám, stejně jako ekonomicky aktivním lidem, kterým slouží nyní.

**Zohledňování odlišných potřeb žen a mužů vychází z jejich rozdílných městských zkušeností. Cílem je, aby všeobecná rovnost a „spravedlnost“ veřejného prostoru byla součástí plánování těchto míst a zdroje města a obcí byly stejně dosažitelné všem.** U veřejného prostoru mluvíme konkrétně o dostupnosti, bezbariérovosti, bezpečnosti, strategickém umístění atp. Zatímco ženy častěji využívají módů udržitelné dopravy a za den vykonají více kratší cest, muži používají spíše osobní automobilovou dopravu a za den většinou vykonají dvě delší cesty. Je tedy zřejmé, že rozhodnutí o investicích do dopravních infrastruktur ovlivňují i rovnost lidí ve veřejném prostoru. Do této distribuce pak řadíme i negativní externality investic – produkci a spotřebu oxidu uhličitého, znečištění ovzduší a dopady na veřejné zdraví všech (a tedy i dopad na veřejné finance). Rovnost žen a mužů všeho věku by tak měla být zahrnuta do všech strategických a plánovacích dokumentů a stát se běžným kritériem posuzování. Nedílnou součástí jsou také inkluzivní rozhodovací a participativní procesy. Urbanisty a urbanistky totiž některé věci zkrátka nenapadnou, protože zkušenost s životní perspektivou různých skupin lidí nemají.

**Příkladů a možností je celá řada – i zdánlivá maličkost, jako je odklizení sněhu ve městech, hraje významnou roli pro dosažení rovnosti žen a mužů (doporučujeme animované video – Sustainable Gender Equality – a film about gender mainstreaming in practice). Pozitivní dopady se pojí i s používáním genderově citlivého jazyka, využíváním nestereotypních piktogramů, výstavbě širokých chodníků, kde se mohou pohodlně pohybovat rodiče s kočárkem či lidé na invalidním vozíku, bezbariérovost veřejné dopravy, osvětlené podchody nebo vyhovující mobiliář v parcích – zkrátka vše, co městům jako je Vídeň dnes závidíme.**



## 30 km/h základem pro vedlejší ulice

**Ve vedlejších ulicích se zvyšování objemu automobilové dopravy projevuje nejvíce: zde auta parkují a nezmizí ani stavbou kapacitních komunikací. Současně jsou to ulice, kde se nejvíce bydlí a „žije“ – obcházíme tudy hlučné výpadovky, hrají si zde děti, jezdí tudy cyklisté. Plíživý nárůst počtu aut dopadá ve vedlejších ulicích nejvíc právě na ně.**

Vyšší bezpečnost zranitelných účastníků provozu, větší plynulost provozu, snížení hlučnosti a menší míra zneužívání „zkratk“ klidnými ulicemi: to jsou jen některé z přínosů plošného zavedení 30kilometrové rychlosti. Ve vedlejších ulicích by proto třicítka měla být standardem, který se nezpochybňuje.

**Hlavní ulice, koridory veřejné dopravy a komunikace mimo zástavbu mohou mít i nadále stávající povolenou rychlost. Jakmile se ale přesuneme „mezi městské domy“, třicítka (případně obytná zóna pro rodinné domky) by mělo být to první, o čem uvažujeme.**

Nutno dodat, že bychom nebyli první. Ve spoustě západních měst jako je Paříž, Brusel, Bilbao, Helsinky nebo Mnichov se už v minulých letech rozhodli dát na data, zavést třicítku a chránit sebe i své životní prostředí.





## **Smetanovo nábřeží a Malá Strana aneb „Odzkratkování“ Prahy 1**

O odstranění průjezdné dopravy z centra podél Vltavy se uvažuje již desítky let a sliby se vrací s každou další velkou dopravní stavbou: Strahovským tunelem, Mrázovkou, Blankou. Nestalo se bohužel nikdy nic. „Okno příležitosti“ ale s Blankou skončilo – v okolí už není žádná další dálnice, kvůli které by se zklidnění centra dalo odložit. Není na čekat, je třeba tak učinit bezodkladně. A zkušenosti prokázaly, že na obou březích.

**Stávající rada a IPR připravily koncept revitalizace Smetanova nábřeží, který předpokládá snížení intenzity automobilového provozu. Návrh je citlivý, neboť počítá se zachováním průjezdu jak pro rezidenty Prahy 1, tak pro obyvatele Prahy 2 a 5.**

**Regulace průjezdu by se měla zavést ihned, podmiňování proměny provozu revitalizací Smetanova nábřeží vše nemístně zdržuje. Stavební úpravy lze realizovat postupně. Současně se zneprůjezdněním povltavských ulic pro nerezidenty je vhodné zrušit další „zkratky,“ zejména průjezd Prašnou bránou. Automobilová doprava v centru má být cílová: do jednoho místa vjedete a z něj také vyjedete.**

**Současně s „odzkratkováním“ pro nerezidenty je pro zlepšení prostředí v centru vhodné zavést také zpoplatnění vjezdu do památkové rezervace (severně od Žitné). Historické centrum prostě nesmí sloužit jako zkratka již dokončeným stamiliardovým stavbám Městského okruhu.**



## Město krátkých vzdáleností

Praha je poměrně kompaktní město, ve kterém jsou díky hustotě obyvatel dobré podmínky pro naplňování myšlenek tzv. města krátkých vzdáleností. K tomu, aby fungovalo efektivně, však nestačí krátká fyzická vzdálenost, a tedy konstantní zahušťování.

**Odedávna to byla právě čtvrť (čtvrt hodiny docházkové vzdálenosti), která měla nabízet vše potřebné. Dobrá dostupnost základních každodenních potřeb z místa bydliště je stále základním předpokladem udržitelného města.** Snižuje se tím potřeba neustálého přesouvání obyvatel a tedy nároky na dopravní kapacity. Dopravu na krátké vzdálenosti více lidí zvládne na vlastní pohon a aktivity jsou pak dostupné většímu množství obyvatel bez potřeby vynakládání dalších finančních prostředků.

Při nové výstavbě je tedy potřeba kromě mixu bydlení a pracovních příležitostí zajistit základní vybavenost, případně doplnit tu, která v okolí chybí. Jedná se zejména o školy, školky, lékařskou péči a komerční vybavenost co nejširšího spektra. Nesmíme ale zapomínat ani na kvalitní veřejná prostranství s příležitostmi k setkávání a aktivnímu odpočinku. Město musí být multifunkční a využitelné různými zájmovými skupinami obyvatel.

Vystavěné a funkční struktury města musí jít naproti podpora dopravy na krátké vzdálenosti. **Město by se mělo zbavit rozsáhlých oplocených areálů, úzkých chodníků a zajistit prostředí bez překážek i za cenu omezení automobilové dopravy.** Dokud bude komfortnější a bezpečnější dojet si na nákup do obchodního centra na kraji města než se projít po obchodech ve své čtvrti, kýženého efektu se jen těžko dočkáme.

Město krátkých vzdáleností může být odpovědí na mnoho problémů dnešního města. Na tento koncept za poslední dobu velkoryse naskočila Paříž. Tzv. 15minutové město bourá bariéry, výrazně omezuje automobilovou dopravu a místo obrovského procenta parkovacích míst v ulicích chce do roku 2026 zajistit plošně bezpečnou možnost průjezdu na kole. V rámci úspory místa se snaží kombinovat na jednom místě aktivity tak, aby byl každý dílek města využitelný v průběhu celého dne. Polyfunkce se tak stává skutečnou multifunkcí.



## Veřejná doprava dostupně – ale ne populisticky

Dostupnost veřejné dopravy je pro obyvatele a obyvatelky měst, ale i města samotná, nezbytná. Debaty o zdražování veřejné dopravy přicházejí ve vlnách a je třeba si stále více připomínat, že její dostupnost je pro nás všechny klíčová. Časté tvrzení o zdánlivé nevýdělečnosti systému tak přestává platit ve chvíli, kdy si uvědomíme, že přínosy je třeba hledat především v nepřímých a těžko zpeněžitelných výnosech.

Veřejná doprava je daleko ekologičtější a efektivnější než cestování osobními automobily. **Dostupná veřejná doprava vede ke snížení znečištění ovzduší a celosvětově může vést ke zpomalování globálního oteplování. Rovněž dochází ke snižování zdravotních rizik obyvatelů\*ek měst, což je právě jeden z výnosů, který se do celkové zúčtování špatně započítává. Podpora dostupné dopravy zvyšuje kvalitu života a má mimo jiné i pozitivní efekt na pracovní trh – je přínosem jak pro zaměstnané, tak pro zaměstnavatele** (studie firmy ekosgen uvádí, že investice do veřejné dopravy produkuje dvakrát tolik pracovních míst na jeden dolar než investice do silniční infrastruktury). Tím to však nekončí. Podpora dostupné dopravy je hlavním aktérem dopravní spravedlnosti, zvyšuje kvalitu veřejného prostoru, snižuje počet dopravních zácp ve městech a také náklady státu na veřejné zdravotnictví. Zkrátka výhod je opravdu celá řada.

System dostupné dopravy ale není samozřejmě zdarma a je třeba usilovat o jeho spravedlivé financování, o kterém bychom měli přemýšlet spíše jako o otázce politické, nikoliv finanční – rozhodnutí, která veřejnou dopravu nepodporují, by měla na veřejnou dopravu vydělávat, ať už se jedná o narovnání cen rezidenčního a krátkodobého parkovacího stání nebo o mýto či pokuty za překročení rychlostních limitů.

**O možnostech dokonce i bezplatné veřejné dopravy či formách financování veřejné dopravy např. daní z metra, kterou ve Vídni platí za své zaměstnance\*ky firmy, si můžete přečíst v loňské rešerši, kde je mimo zahraničních metropolí zmíněn i Frýdek-Místek či Lucembursko, které bezplatnou veřejnou dopravu zavedlo plošně.**



## Chceme rozvoj, ne gentrifikaci a vymístění

Ve spolupráci s platformou Pamět města už tři roky sledujeme a zprostředkováváme dopady financionalizace bydlení a neregulovaného rozvoje na městskou společnost. Negativní dopady revitalizace v městech jako New York, Londýn, či Berlín mohou sloužit jako odstrašující příklad a zároveň inspirace pro to, jak s nežádoucí proměnou města a odlivem tradičních obyvatel bojovat.

**Praha se potýká s podobnými problémy. Jako šestá nejbohatší metropole v EU je ohrožena pokročilou prostorovou segregací obyvatelstva (Přídalová, Ouředníček 2017). Jinými slovy, v některých čtvrtích si mohou dovolit žít jen ti nejbohatší a nízkopříjmoví obyvatelé\*ky jsou pomalu ale jistě vytlačováni na periferie.** Sledovat je ale třeba i méně výrazné dopady gentrifikace jako například symbolické vymístění. Jedná se o stav, kdy se původní obyvatelé ve svých čtvrtích cítí stále více společensky opuštění, ztrácejí kontakt se sousedy a mají pocit, že nezapadají do nové podoby čtvrti. Když se k tomu přidají nevyhovující a drahé základní služby, tyto lidé se začnou v místě svého bydliště cítit jako cizinci. Jsou vymístění, i když zde stále bydlí.

**Mnohá města v posledních letech přistupují k opatřením, která mají ohrožení těchto obyvatel zabránit. I Praha by v budoucnu k těmto krokům měla přistoupit, neboť redukce objemu cestování a mobility lidí způsobená pandemií Covid zde nebude navždy. Za stěžejní antigentrifikační politiky považujeme především tyto:**

- Zákonem stanovené plošné či místní regulace Airbnb (např. německá verze nese název Zweckenfremdungsverbot von Wohnraum – tedy volně přeloženo: zákaz užívání bydlení k jinému než rezidenčnímu účelu). V českém prostředí dosavadní snahy zatím ztroskotaly.
- Právní posouzení a případné stanovení nájmových stropů v lokalitách, kde k projevům gentrifikace dochází.
- Monitoring a řešení projevů gentrifikace formou ustanovení Magistrátní komise na řešení dopadů revitalizace, gentrifikace a vymístění – součástí její agendy by mělo být vytvoření Koncepční strategie proti vymístění obyvatel, artwashingu apod.



## Rozumná podpora a ochrana sídlišť

Pražská panelová sídliště vzbuzují stále větší společenský zájem. I přesto, že se jedná o kvalitní místa k životu, zůstává jejich urbanistická kvalita i sousedské klima v ohrožení novou výstavbou. **Rozvojové a transformační plochy na sídlištích jsou totiž v současné době jedním z cílů developerů. Proto se městské části se tyto oblasti snaží rozumně chránit. Vzniká mnoho územních studií (např. Ďáblice, Roztyly, Opatov, Háje, Písnice, Libuš nebo Sluneční náměstí).** Mimo to ale v sídlištích vznikají i izolované stavby tím, že developeri tzv. „salámovou metodou“ ukrajují další kousky zdejších zelených veřejných prostranství (Šostakovičkovo náměstí, Luka, Lužiny, Nové Butovice, Petřiny, Chodov). Prakticky bez povšimnutí urbanistů\*ek tak vznikají k negativní dopady na prostředí stávajících obyvatel, jak ve formě externalit z výstavby, tak formou zastínění zbytku veřejných prostranství, dopravní zátěže apod.

**Právě z tohoto důvodu je třeba nastolit centralizovaný a koncepční přístup k tomu, jak sídliště do budoucna citlivě ochraňovat a zároveň nebránit jejich pozvolné proměně. Základním prizmatem přitom nesmí být ekonomika ale společenské prostředí a inkluзивita sídlišť. V zájmu ochrany sídlišť by proto naše město mělo:**

- Před schválením Metropolitního plánu hl. m. Prahy (dále MPP, 2023?) zabránit povolování dalších staveb na plochách tzv. „parku ve volné zástavbě“ (čl 93. textové části výroku MPP 4.0) a narušování dalších regulativů ve zdejších rozvojových a transformačních plochách (např. výškových u budovy Trigema Tower v Nových Butovicích, které regulativy MPP porušují), tak jak bylo vedením IPR v posledních letech deklarováno.
- Vytvoření samostatné sekce IPR, jejímž cílem by byla tvorba a podpora politik budoucí proměny sídlišť a vytváření koncepčních dokumentů v oblasti urbanismu, dopravy, kultury atd.
- Zadat a vytvořit velkou dendrologickou analýzu a pasportizaci sídlištní zeleně, neboť zdejší prostředí vytváří ojedinělé ekosystémy, které se jinde v přírodě nevyskytují.

# Projekty AutoMatu

*Co všechno v AutoMatu děláme? O přátelský a spravedlivý veřejný prostor a podporu aktivní a bezemisní dopravy se snažíme v rámci všech našich projektů. Těch hlavních je šest.*

## **LAB – Laboratoř udržitelného urbanismu**

V LABu střežíme, prosazujeme a propagujeme principy udržitelného města. Dlouhodobě přibližujeme veřejnosti zkušenosti ze zahraničí i vědecké poznatky o tom, jak utvářet města, ve kterých se všichni budeme cítit příjemně a bezpečně.

*Více na [auto-mat.cz/projekt/lab](https://auto-mat.cz/projekt/lab)*

## **Do práce na kole**

Každý rok motivujeme desetitisíce lidí po celé republice, aby se do práce dopravovali šetrně. Na kole, pěšky nebo poklusem. Kromě Květnové celoměsíční výzvy je tu i zkrácená akce Zářijová a Lednová. Už 12. ročníku Květnové výzvy se v roce 2022 zúčastnilo přes 22 000 lidí z celé republiky. *Více na [dopracenakole.cz](https://dopracenakole.cz)*

## **Generace U**

Školám nabízíme vzdělávací programy, soutěže, hry i cyklojízdy. Mladším i starším dětem vysvětlujeme, jak funguje město, jaké přínosy má pro něj udržitelná doprava a jak se po městě pohybovat bezpečně. Naše programy absolvovaly už tisíce dětí včetně jejich pedagogů\*žek. V roce 2021 jsme zorganizovali také několik online a offline cykloporaden na téma jízdy na kole v provozu. *Více na [vzdelavani.auto-mat.cz](https://vzdelavani.auto-mat.cz)*

## **Cyklojízdy**

Od začátků AutoMatu pořádáme také cyklojízdy Prahou. Jejich smyslem je popularizovat městskou cyklistiku jako udržitelnou formu dopravy. Cyklojízdy manifestují zájem veřejnosti jezdit po městě na kole a také umožňují zažít výjimečnou atmosféru a bezpečný průjezd centrem Prahy těm, kteří by si na to sami netroufli. V roce 2022 se Světové cyklojízdy pod záštitou pražské kanceláře OSN a řady ambasad zúčastnilo asi 800 lidí. *Koukněte na [auto-mat.cz/cyklojizda](https://auto-mat.cz/cyklojizda)*

## **Městem**

Přehlídku filmů o dopravě a urbanismu pořádá spolek AutoMat od roku 2019. V roce 2022 jsme vás pozvali na dvě projekce do Světozoru a na jednu do CAMPu. Prvním z filmů byla světová premiéra švýcarského filmu Mahatah. Po filmech vždy následovaly diskuse s odborníky\*icemi – urbanisty\*kami z ČR i ze zahraničí. *Více na [auto-mat.cz/mestem](https://auto-mat.cz/mestem)*

## **Městem na kole**

Městem na kole je online magazín, který přináší informace ze světa městské cyklistiky. Sledujeme, co se děje v Praze, Česku i zahraničí. Informujeme o nové infrastruktuře, zajímavostech a přinášíme inspiraci i konfrontaci s děním za našimi hranicemi. Projekt byl iniciovaný AutoMatem nyní má vlastní nezávislou redakci. *Více na [mestemnakole.cz](https://mestemnakole.cz)*

## **Zveme vás do klubu**

*Pokud naší činnosti fandíte a tyto projekty vám dávají smysl, vstupte mezi 850 našich pravidelných podporovatelů a podporovatelek a staňte se členy a členkami Klubu přátel.*

# Odkazy ke studiu

## Hlavní web spolku:

<http://auto-mat.cz/>

## Web Program Ideál:

<https://ideal.auto-mat.cz/>

## Odborná sekce - Laboratoř udržitelného urbanismu:

<https://auto-mat.cz/projekt/lab>

## Odborné publikace a vzdělávací materiály - rozcestník:

<https://auto-mat.cz/publikace>

### Vybrané publikace:

- AutoMatův průvodce udržitelnou mobilitou - série devíti videí (2020-21)
- Rešerše dostupné veřejné dopravy (2021)
- Rešerše dopravních opatření ve prospěch chodců a cyklistů v době pandemie (2020-21)
- Analýza volebního pololetí pražské koalice (2020)
- Jak na bezpečnou cyklodopravu v Praze - Rukověť pro experty a kuchařka cykloopatření (2018)
- Městský okruh pro všechny (2017)
- Sborník udržitelné mobility (2016)

## Do práce na kole:

<https://www.dopracenakole.cz/>

## Zažít město jinak:

<https://zazitmestojinak.cz/>



# Bibliografie

## Pilíř 1 – Progresivní klimatická opatření

### Automobil v Praze pro nezbytné cesty

Plán udržitelné mobility ([poladprahu.cz](http://poladprahu.cz))  
Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha – CZ01  
Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030

### Férový klimatický závazek v dopravě

Klimatický plán 2030? V silniční dopravě zeje díra. (AutoMat, 11. 5. 2021)  
Miliony kilogramů CO2 ročně: Spočítali jsme klimatické dopady Blanky a Městského okruhu (AutoMat, 21. 12. 2021)

### Snížení uhlíkové stopy z výstavby

What is embodied Carbon? (Co je vtělený uhlík? [carboncure.com](http://carboncure.com))

### Vozy místo stromů – paradoxy památkové ochrany

O stromech v ulicích. Sběrka rozhovorů na dané téma (Kateřina Vídenová, Arnika, 2021)  
Třebíč vysadila na Karlovo náměstí o deset stromů víc. Přijde o tři čtvrtě milionu korun ([irozhlas.cz](http://irozhlas.cz), 19. 5. 2022)

### Turismus po Covidu. Jak dál?

The fall of Prague: 'Drunk tourists are acting like they've conquered our city' (Guardian, 2018)  
Prague and the impact of low-cost airlines (kapitola z knihy Overturism)  
Germany: Law Restricting Airbnb and Other Vacation Rentals Takes Effect in Berlin (Library of Congress)

## Pilíř 2 – Preference veřejné a aktivní dopravy

### Veřejná doprava má být bezkonkurenční

Veřejná doprava v hlavním městě – video AutoMat  
Příměstská doprava v metropolitním regionu – video AutoMat  
Praha TV rozpočet 2022 – investice Děčko  
Praha tisková zpráva k rozpočtu hl. města Prahy 2022

### Jízdní kolo: Doplněk nabízející svobodu i jistotu

Vyvraceč cyklistických mýtů (lokalizovaný a doplněný překlad anglických stránek [cyclingfallacies.com/cs](http://cyclingfallacies.com/cs))

### Chůze je taky doprava

Další kroky pro Prahu přívětivou pro chodce. Přednáška Jima Walkera na konferenci WALK 21 v pražském CAMPu ([youtube](https://www.youtube.com/channel/UCAMPU), kanál CAMPu)

### Metro S je důležitější než Městský okruh

Metro S nemá být další linka metra. Praze dochází dech s železniční dopravou. (ČRo, 3. 10. 2022)  
Městský okruh: Nový kabát pro spornou dceru Blanky (AutoMat, 13. 9. 2019)  
Metro S - Wikipedie



## **Městský okruh lépe nebo později**

Městský okruh: Nový kabát pro spornou dceru Blanky (AutoMat, 13. 9. 2019)  
Podmínky pro další přípravu Blanky 2 v rámci územního řízení (AutoMat, 25. 1. 2016)  
Městský okruh pro všechny (studie spolku Auto\*Mat, 2017)

## **Páteřní cyklostezky jako dálnice**

Může mít Praha metrostezky? (Městem na kole 18. 5. 2015)  
Do celoměstského systému přibyly nadřazené cyklotrasy. (Městem na kole 4. 2. 2022)

## **Zóny placeného stání za cenu legitimace na veřejnou dopravu**

Peter Bednár: Lepší parkování (Ekolist, 3. 12. 2019)  
Dobré důvody pro management parkování (Konsorcium Push & Pull, 2015)  
Analýza uvažovaných změn v nastavení Zón placeného stání v hl. m. Praze (Deloitte 2020, pro Hlavní město Praha)

## **Cykloobousměrky ve všech vedlejších ulicích**

Cykloobousměrkový fact sheet – český překlad (Městem na kole 9. 7. 2018)  
Zřizování cykloobousměrek ve stávající uliční síti (Městem na kole 22. 9. 2021)

## **Cyklostezky místo cyklopruhů podél všech rušných silnic**

Cyklopruhy na hlavních ulicích? Než budou kvalitní cyklostezky, potřebujeme je (AutoMat, 8. 4. 2020)  
Cyklokomise řešila pruhy, doporučuje osvětlu a chráněné trasy (AutoMat 8. 2. 2022)

## **Pilíř 3 – Citlivý rozvoj města se zapojením občanů**

### **Taktický urbanismus**

Rešerše dopravních opatření ve prospěch chodců a cyklistů v době pandemie (AutoMat, 2020–2021, veřejný google dokument)

### **Maximalizovat přínos brownfieldů. Jak postupovat (nejen) ve zbývajících brownfieldech?**

Projekt Smíchov City (web MČ Praha 5)  
Projekt Bubny-Zátory (web IPR Praha)  
Projekt Nákladové nádraží Žižkov (web IPR Praha)  
Projekt Florenc 21 (florenc21.eu)

### **Spoluúčast developerů na kvalitním městě se musí vyplatit a být pro občany srozumitelná**

Metodika spoluúčasti investorů (na stránce petr-hlavacek.eu)  
Pravidla MČ Štěrboholy pro spolupráci s investory za účelem rozvoje veřejné infrastruktury  
Kdo zaplatí za rozvoj města? Praha má konečně metodiku spoluúčasti developerů (Michal Lehečka, A2larm 22. 1. 2022)

### **Přehledná organizace procesů rozvoje veřejných prostranství**

Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy

### **Pokročilá participace. Nové impulsy pro zapojení „unavených“ občanů a občaneK**

Nový manuál participácie prináša návod, ako zapájať ľudí do plánovania mesta. (Metropolitný inštitút Bratislava)  
Když developer neslyší (Michal Lehečka, A2larm, 11. 3. 2019)  
(Ne)fungování Institutu plánování a rozvoje v postsocialistickém městě (Václav Orcígr, Lynda Zein, A2larm, 21. 4. 2020)

## **Citlivý a inkluzivní Metropolitní plán**

Děkujeme za podporu připomínek k územnímu plánu! (AutoMat, 1. 7. 2022)

## **Pilíř 4 – Město pro všechny**

### **Kde budeme bydlet za 4 roky? Bydlení a bytová politika**

Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze (IPR 2021)

### **Probud'me humanizaci magistrály**

Osm spolků znovu žádá zlepšení magistrály (AutoMat, 4/2019)

### **Veřejný prostor pro všechny. Mainstreaming není sprosté slovo**

Rovnost v dopravě a veřejném prostoru (video kanálu [www.youtube.com/c/spolekautomat](http://www.youtube.com/c/spolekautomat))  
Průzkum ukázal rozdíly v dopravním chování mužů a žen. Tisková zpráva MD ČR z 4. 3. 2021

### **30 km/h základem pro vedlejší ulice**

Tempo 30 – plošné dopravní zklidňování (fact sheet spolku AutoMat, 2014)

### **Smetanovo nábřeží a Malá Strana, aneb „Odzkratkování“ Prahy 1**

AutoMat ke Smetanovu nábřeží: Proč nečekat na okruh (AutoMat, 30. 6. 2020)  
Smetanovo nábřeží – IPR Praha (představení projektu revitalizace z roku 2021)

### **Město krátkých vzdáleností**

Vídeň, město krátkých vzdáleností (Cityone)  
Méně smogu, kratší vzdálenosti. Koncept 15minutového města slibuje zdravější a šťastnější život ve městech. (Carlos Moreno, Earch.cz)

### **Veřejná doprava dostupně – ale ne populisticky**

Proč potřebujeme dostupnou (nebo dokonce bezplatnou) veřejnou dopravu? (AutoMat 2021)

### **Chceme rozvoj, ne gentrifikaci a vymístění**

Gentrification battle: Berlin tenants fight to save their homes from new buyers (DW.com)  
Návrh na regulaci Airbnb pomohl Nacherovi z ANO narušit vládní jednotu (Idnes.cz, 28. 1. 2022)

### **Rozumná podpora a ochrana sídlišť**

Pražská panelová sídliště jako místa protikladů (Hoření Samec, Tomáš, Michal Lehečka (eds.), Sociologický ústav AVČR, 2020)  
Architektonicko-urbanistická studie Slunečního náměstí (IPR Praha)  
Sídliště Ďáblice (IPR Praha)  
K územní studii sídliště Ďáblice se sešly stovky výhrad. Mohutná výstavba ohrožuje stromy i unikátní urbanistickou strukturu (Arnika, 2019)



**AUTOMAT**

AutoMat z. s., 2022