

AUTOMAT

VÝROČNÍ ZPRÁVA 2020

OBSAH

ÚVOD

KDO JSME
SLOVO ŘEDITELE
PROČ VZNIKL AUTOMAT?
O NAŠÍ VÝROČNÍ ZPRÁVĚ

CO CHCEME

POPIS PROBLÉMU
ŘEŠENÍ
CO JSME DOKÁZALI

ČINNOST V ROCE 2020

LABORATOŘ UDRŽITELNÉHO URBANISMU (LAB)
ZAŽÍT MĚSTO JINAK
DO PRÁCE NA KOLE
PRAHOU NA KOLE
VZDĚLÁVÁNÍ (GENERACE U)
CYKLISTÉ SOBĚ
CYKLOJÍZDA

AUTOMAT JE

ZÁKLADNÍ INFORMACE
STATUTÁRNÍ ORGÁNY
TÝM V ROCE 2020
PARTNEŘI

FINANCE

ROZVAHA
GRANTY A DARY

1. ÚVOD

1.1 Kdo jsme

Jednou větou jsme spolek lidí, kterým jde o zvyšování kvality života v našich městech.

Podporujeme rozvoj aktivní a šetrné (zejména veřejné, pěší a cyklistické) dopravy i udržitelného urbanismu, dohlížíme na zodpovědné a obecně prospěšné jednání městských politiků a úřadů. Přinášíme inspiraci z evropských metropolí a přímo na školách vzděláváme nejmladší generace. Posilujeme komunitní vztahy a aktivizujeme lidi k pozitivní proměně ulic a veřejného prostoru.

Společně s vámi tvoříme město, ve kterém chceme žít.

Co děláme

Ožívujeme veřejné prostory a motivujeme lidi k zájmu o jejich komunity a prostředí, ve kterém žijí.

Motivujeme lidi k udržitelným způsobům dopravy ve městech - cyklistice, běhu a chůzi. A firmy i města k jejich podpoře.

Hlídáme městskou dopravní i územní politiku, informujeme veřejnost o aktuálních kauzách a nabízíme řešení.

Principy udržitelnosti městské dopravy, ale i informace, jak se ve městech pohybovat bezpečně, šíříme i mezi žáky základních a středních škol.

Jak nás vidí lidi

Love us or hate us.

Jak to děláme

Přátelsky, věcně a konstruktivně.

Pro koho to děláme

Pro lidi žijící v našich městech a jejich děti.

1.2 Slovo ředitele

Svůj úvodní text jsem v loňské výroční zprávě končil slovy: “Rok 2019 byl zatím naším nejnabitějším a zdá se, že polevovat nebudeme”. To jsme ale netušili, že nás v roce následujícím čeká bezprecedentní výzva v podobě pandemie covid-19. Na druhou stranu je pravda, že jsme skutečně nepolevili. Když se k našim úvazkům přidala ještě celodenní starost o domácnosti, potomky a jejich výuku i snaha zorganizovat celý pracovní proces tak, aby fungoval na dálku, tak jsme se skutečně nezastavili.

Březnový lockdown nás zastihl těsně po začátku registrací do květnové výzvy Do práce na kole, s tisíci účastnických triček na skladě a bez jakéhokoliv vodítka, jestli se akce vůbec bude moci uskutečnit. Nakonec se podařilo upravit pravidla tak, aby si mohli soutěžící zapisovat i cesty jinam než do práce a mnoho firem využilo naši akci k bezpečnému “distančnímu” teambuildingu i k podpoře pravidelného pohybu zaměstnanců, který v kritické době velmi chyběl.

Tým LABu začal hned od března zpracovávat rozsáhlou rešerši světových dopravních opatření, která měla v dobách krize podpořit aktivní a bezpečný pohyb po městech. Řada těchto opatření se osvědčila a získala trvalý charakter. Rešerši a doporučení jsme dali k dispozici i pražskému magistrátu a inspirovali k tomuto kroku i naše kolegy v Plzni.

Na podzim jsme díky lepší epidemiologické situaci a mírnějším opatřením mohli uskutečnit 15. ročník sousedských slavností Zažít město jinak. I když s řadou hygienických omezení, s přizpůsobeným programem a lehce symptomatickým mottem: Nadechni se pro město!

Celý rok jsme intenzivně pracovali na přípravě videoseriálu AutoMatův průvodce udržitelnou mobilitou, připravili několik online i offline komentovaných procházek pro žáky a žačky základních škol a vítali nové členy našeho týmu i Klubu přátel, díky jejichž pravidelné podpoře můžeme zůstat nezávislí. Moc děkujeme! A predikce do příštího roku tentokrát raději vynechám.

1.3 Proč vznikl AutoMat?

Název auto*mat nesl původně dokumentární film, který natočil režisér Martin Mareček. Na začátku tisíciletí pod okny jeho bytu houstla doprava a po chodníku zaplněném dalšími auty se často nedalo ani projít. Jednoho rána začal Martin tohle

každodenní motorové drama ze svého okna natáčet. Dokument dokončil po šesti letech už jako „lobbista za zdravou Prahu” a kromě snah o omezení automobilové dopravy, andělských cyklojízdy a pokusu o první pražský Den bez aut přitom zachytil i první roky iniciativy, která kolem něj postupně vznikala. Začala si říkat stejně jako film - auto*mat.

Spolek AutoMat, jehož činnost se od těchto dob ještě výrazně rozrostla, je i dnes reakcí na touhu mnohých z nás žít v příjemném a zdravém městském prostředí. Všemi aktivitami a projekty se stále snažíme o lepší podmínky pro kvalitní život ve městě. Zaměřili jsme se především na veřejný prostor, dopravu, urbanismus a také sousedské vztahy a vzdělávání dětí.

1.4 Co se dočtete ve výroční zprávě?

V první části výroční zprávy představujeme společenský problém, kterým se zabýváme a který považujeme za nutné řešit. Popisujeme zde také možnosti a nástroje, které nám v tom mohou pomoci.

V druhé části prezentujeme aktivity, které jsme v roce 2020 uskutečnili, společně s jejich výsledky a dopady.

V závěru představíme strukturu naší organizace a její financování.

Inspirací pro strukturu výroční zprávy nám byl Social Reporting Standard (SRS).

2. CO CHCEME

2.1 Jaký řešíme problém?

V nejobecnější rovině to je nízká udržitelnost rozvoje města (především Prahy) a to zejména v oblasti dopravy, kultivace veřejného prostoru a životního prostředí. Konkrétně se jedná o tyto oblasti:

Oblast č. 1: Neudržitelný, zdraví škodlivý dopravní systém a nepromyšlený urbanismus

Dopravní systém v Praze i řadě měst v ČR je založený na více než 50 let starých řešeních, která současná moderní města opustila nebo postupně opouští. **Tento systém kolabuje, negativním způsobem ovlivňuje životní prostředí, zdraví obyvatel a zatěžuje veřejné finance. Auta dominují na veřejných prostranstvích.** Pandemie covid-19 - a s ní spojené změny dopravních strategií obyvatel měst - navíc ukázala palčivost tohoto problému v novém světle.

Z dopravní teorie, praxe i zahraničních zkušeností víme, že pokračující podpora individuální automobilové dopravy na úkor udržitelnějších řešení situaci dále zhoršuje. Výstavba nových silnic je investičně příliš náročná a jejich následná údržba neúměrně a trvale zatěžuje rozpočty měst v porovnání s jejich efektivitou. Budování nových městských komunikací přináší také jev nazývaný dopravní indukce, která ve zkratce znamená, že více cest generuje pouze více aut, nikoliv plynulejší provoz.

Nadměrné užívání individuální automobilové dopravy má zásadní vliv na životní prostředí a kvalitu života. Až 12 000 obyvatel ČR ročně ročně umírá na následky znečištění ovzduší. V Praze se přitom doprava na znečištění ovzduší podílí rozhodujícím způsobem (u některých složek znečištění je to až z 80 %¹). Životní prostředí ovlivňují negativně nejen emise z výfukových plynů, ale také hlukové emise a vibrace.

Veřejnost čím dál intenzivněji vnímá zhoršující se kvalitu života, ovzduší i možnosti dopravy. Často si ale teprve utváří představu o tom, jaké cesty mohou vést k opravdovému a dlouhodobému zlepšení situace. Zájmem politiků by mělo být vytvoření kvalitní strategie budování udržitelného dopravního systému, kterou by řádně projednali s veřejností a přesvědčili většinu o její správnosti. To se však téměř neděje.

Oblast č. 2: Zbytečné cesty autem po městech, chybějící motivace obyvatel pro udržitelný pohyb

Pro mnoho lidí je auto první volbou, když se rozhodují, jakým způsobem se dopravit do svého zaměstnání. Zapomínají na řadu zdravějších, ekologičtějších a (vzhledem k situaci na silnicích) často i rychlejších forem dopravy. Mnohdy je to prostě nenapadne, bojí se nebo mají o jiných způsobech dopravy mylné představy.

¹ http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18_pdf/ElzpravaZP18_kapB1.pdf

Problém tkví v nedostatečné infrastruktuře, ale i v nedostatečné popularizaci a motivaci pro užití udržitelných forem dopravy.

Oblast č. 3: Chybějící téma dopravy a jejího vlivu ve vzdělávání dětí

Problém těchto návyků často začíná už v dětském věku. Současný fenomén “mamataxi” je každodenní nedílnou součástí dne řady dětí. **Děti často neví, jak se po městě bezpečně pohybovat, kde hledat informace o dopravě, nebo nerozumí vlivu jednotlivých druhů dopravy na naše zdraví a životní prostředí.**

Oblast č. 4: Nekvalitní urbanismus, nepřívětivý veřejný prostor a nízká úroveň komunitních vztahů

Hustě zastavěná města plná aut se stala normou a často si už ani nedovedeme představit, jak jinak by mohly jejich ulice vypadat.

Ulice kdysi patřily lidem - hrávaly si na nich děti, posedávali a bavili se tu sousedé. **V posledních desítkách let se veřejný prostor víceméně zredukoval na funkci dopravní, parkovací a obchodní.** Lidé z něj zmizeli: Kdo nenakupuje nebo se nedopravuje, venku téměř není vidět. **Lidé také dříve mnohem přirozeněji a více fungovali v sousedských komunitách a nebyli tak izolovaní.** Dalším z našich cílů je tak návrat života do ulic. To platí nejen pro tradiční čtvrti města, ale i ty nově vznikající. A proto se zaměřujeme i na to, aby nové developmety kladly důraz na lidské měřítko a sounáležitost a aby jejich podoba a vybavení reagovaly na problémy současné městské společnosti.

2.2 Řešení

Řešení výše uvedených problémů vidíme ve dvou rovinách:

- 1) na úrovni města a jeho správy, strategie, přístupu a jednotlivých opatřeních
 - 2) v činnosti spolků, která má směřovat k odborné oponentuře návrhů města, ale také ke vzdělávání, inspiraci, aktivizaci veřejnosti a popularizaci souvisejících témat
-

Řešení na úrovni města:

- vytvořit udržitelnou strategii dopravního systému a akční plán jejího naplňování
 - důsledně zapojovat veřejnost i instituce do řešení situace
 - posuzovat jednotlivé záměry a opatření nejen z pohledu ekonomického, ale též sociálního a ekologického - chceme sociálně i klimaticky spravedlivé město, v němž bude kladen důraz na blaho a zdraví společnosti jako celku
 - budovat infrastruktury pro velkokapacitní a bezmotorovou dopravu a investovat do efektivních způsobů dopravy
 - podporovat v různých strukturách a vzdálenostech nejvhodnější způsoby dopravy a jejich kombinaci - multimodalitu a mikromobilitu
 - vhodným územním plánováním a strategií rozvoje snižovat nutnost dopravování zboží a osob po městě - přispět k vytvoření tzv. města krátkých vzdáleností
 - ovlivňovat způsob dopravy osob i zboží do města (např. mýto, příměstská železnice, Park and Ride, logistika přepravy zboží...)
 - vstupovat do procesu plánování a rozhodování o územním rozvoji měst nejen v oblasti mobility a dopravy, ale také v oblasti urbanismu a rozvoje veřejných prostranství.
-

Řešení na úrovni spolků a veřejnosti:

- přinášet inspirace ze zahraničí, z měst, která podobné situace již efektivně řeší (řešíme v projektech LAB, Do práce na kole)
- popularizovat téma osobní bezmotorové dopravy, upozorňovat na výhody ekologické, zdravotní i ekonomické (řešíme v projektech LAB, Do práce na kole, Prahou na kole, vzdělávací projekt Generace U, cyklojízdy)
- osvětlovat současné trendy v městském plánování s důrazem na urbanismus, jehož hlavním prizmatem jsou potřeby jednotlivců i společnosti jako celku
- upozorňovat na problematické trendy ve vývoji města a demaskovat jejich příčiny a důsledky (gentrifikace, komodifikace veřejných prostranství, overturismus, dopady stavebního průmyslu na klima)
- usnadňovat lidem zapojení bezmotorové dopravy do běžného způsobu života (projekty LAB, Do práce na kole, Prahou na kole, Generace U, cyklojízdy)
- budovat a rozvíjet komunitu lidí, jimž není dění okolo nich lhostejné (projekty LAB, Prahou na kole, Zažít město jinak)
- informovat o jiných možnostech řešení rozvoje dopravního systému - oponentura a připomínkování řešení navrhovaných úřady (projekt LAB)
- ukazovat lidem pozitivní příklady (projekty LAB, Do práce na kole, Prahou na kole, Generace U, Zažít město jinak, cyklojízdy)

- komunikovat s úředníky a úřednicemi, propojovat volené zástupce v samosprávách a obyvatele měst, poskytovat jim informace a argumenty, předkládat jim analýzy a studie, vyjednávat s nimi vhodná dílčí řešení (projekty LAB, Do práce na kole, Zažít město jinak)
 - poskytovat jednotlivcům i spolkům poradenství a praktickou pomoc s komunitními či cyklistickými akcemi (projekty LAB, Do práce na kole, Prahou na kole, Zažít město jinak)
 - vzdělávat (nejen) nejmladší generace, ukazovat jim pozitivní příklady z měst a způsoby, jak se v nich bezpečně pohybovat (projekt Generace U)
 - šířit cyklistickou etiketu (projekty LAB, Do práce na kole, Prahou na kole, Generace U, cyklojízdy)
-

2.3 Co jsme dokázali

Laboratoř udržitelného urbanismu (LAB)

Jsme jediná nezisková organizace, která se zabývá pražskou dopravou komplexně včetně jejího vztahu k urbanismu. Na tomto poli usilujeme o dlouhodobou udržitelnost. Denně pracujeme na tom, aby magistrát či radnice zohledňovaly bezmotorovou a veřejnou dopravu a držely krok s moderními trendy městského rozvoje. Proto v týmu LABu kontrolujeme, analyzujeme a připomínkujeme městská rozhodnutí a plány. Přinášíme ověřená řešení z evropských metropolí, komentujeme rozhodnutí města, vydáváme vlastní dopravní studie, organizujeme debaty, spolupracujeme s politiky a političkami, dopravními odborníky, architektkami, výzkumníky, umělkyněmi, obyvateli a jinými neziskovkami... – zkrátka všemi, komu prostředí města není lhostejné.

Za poslední roky jsme vytvořili a prezentovali mnoho desítek studií a odborných podkladů (např. Vize 2025, Rukověť navrhování cykloinfrastruktury pro odbornou veřejnost, přes 90 připomínek k návrhu Metropolitního plánu hl. m. Prahy). Naše predikce ohledně dopravy se (bohužel až příliš často) naplňují. Výsledky naší práce prokazují, že k rozvoji městské mobility máme rozhodně co říct. I proto jsme také často zváni do médií.

Někteří naši bývalí pracovníci po angažmá u nás zakotvili ve strukturách pražského magistrátu, kde své znalosti v oblasti udržitelné mobility předávají voleným zástupcům.

Nezapomínáme ani na tradiční nástroj neziskovek – happeningy a akce. Zejména když chceme, aby veřejnost věděla, že politici některá důležitá témata dostatečně nevnímají. Akcí Nábřeží žije jsme během šesti sobot v roce 2013 proměnili věčně ucpané Smetanovo nábřeží na pěší korzo s kulturním programem. Jinými akcemi jako např. Pochod vypuštěných duší nebo Protest v leže jsme zase upozorňovali na zhoršování podmínek pro dopravní cyklistiku.

Pravidelně od roku 2004 také pořádáme cyklojízdy. Cyklodoprava v Praze je pořád popelkou. Její podpora je dlouhodobě nedostatečná a stále není obecně chápána její smysluplnost a přínos pro město. Proto se v následujících letech budeme snažit dát této aktivitě nový impuls – zapojíme do ní partnery z řad mezinárodních organizací a ambasad a budeme ji pořádát pravidelně kolem Světového dne kola (3. června) pod názvem Světová cyklojízda.

Přestože to děláme jen v krajních případech, kdy všechna vyjednávání zkrachují, podařilo se nám v několika případech soudní cestou zvrátit dopravní opatření, která omezovala práva cyklistů a zhoršovala podmínky pro skutečně udržitelný rozvoj města (Praha 1, Praha 8, pomoc aktivistům ze spolku Brno na kole).

V roce 2018 jsme uspořádali mezinárodní konferenci o dopravní cyklistice v kopcovitých městech a čas od času navštěvujeme s týmem jiné světové metropole, abychom zde načerpali znalosti i inspiraci, kterou následně předáváme našim partnerům. Ve stejném roce jsme ve spolupráci s Prahou na kole vydali knižního průvodce městskou cyklistikou Městem na kole. V roce 2019 jsme zorganizovali filmový festival o dopravě a urbanismu s názvem Městem doprovobený debatami s tvůrci a také velkou besedou o dopravě v Praze. V roce 2020 jsme začali vydávat audiopodcasty [Městomil](#) a [Nežbudeokruh](#) a zapojili se do podpory zavedení povinného bočního odstupu 1,5 metru při předjíždění cyklistů, kterou začala [probírat poslanecká Sněmovna](#).

auto-mat.cz/projekt/lab

Zažít město jinak

Od roku 2005 jsme za základě zahraniční inspirace vybudovali největší sousedské slavnosti v ČR, které se aktuálně konají na více než 120 místech. Slavnosti Zažít město jinak úspěšně ukazují, že ulice a náměstí nemusejí být jen dopravními komunikacemi, ale že mohou sloužit i společenskému životu. Celkovým cílem Zažít město jinak je kultivovat veřejný prostor ve městech, proměňovat ulice, náměstí a další prostranství na místa, kde se mohou lidé setkávat, společně se bavit, předvádět svůj um nebo poukazovat na lokální problémy.

Spolu s místními dobrovolnými organizátory a organizátorkami každoročně inspirujeme a aktivizujeme další obyvatele a místní komunity, aby se nebáli měnit veřejný prostor kolem sebe a aby prohloubili vztah se svým okolím i sousedy. Vznikají nová přátelství a spolupráce, nové aktivity a spolky, které se dále snaží zlepšovat život ve svých lokalitách.

V současnosti jako hlavní koordinátor slavností pomáháme místním s vyjednáváním povolení záborů jejich lokalit a s propagací. Předáváme jim také léty nabyté know-how. Místní připravují ve spolupráci se sousedy program a akci produkčně zajišťují. Do značné míry je jejich volná ruka při tvorbě programu zárukou pestré nabídky kulturních, sportovních, kulinářských, herních a dalších společenských aktivit. Program často zohledňuje i místní specifika, zapojuje lokální rezidenty (ať už z řad obyvatel nebo místních podnikatelů) a oslovuje všechny věkové kategorie včetně nejstarších a nejmladších, kterým je věnována zvláštní pozornost.

Rostoucí zájem ze strany místních dává i do budoucna optimistický výhled, že se podobné akce nebudou konat jen v rámci zářijového Zažít město jinak, ale stále častěji i samostatně v dalších termínech.

zazitmestojinak.cz

auto-mat.cz/projekt/zazitmestojinak

Do práce na kole

Výzvu Do práce na kole jsme spustili v roce 2011 s cílem hravou formou přilákat obyvatele měst k postupně celoročnímu (nebo alespoň celosezónnímu) využití kola, běhu nebo chůze při dopravování se do zaměstnání a zpět.

Výzvou také poukazujeme na příznivé dopady udržitelné mobility na životní prostředí ve městech (společně totiž můžeme ulevit přetíženým ulicím od automobilové dopravy a snížit znečištění ovzduší z drtivé většiny způsobené právě emisemi z aut). Pěší i cyklodoprava také proměňuje celkovou atmosféru měst. Výzva současně cílí i na firmy, které motivuje k vytváření příznivých podmínek a zázemí pro udržitelnou dopravu svých zaměstnanců, a dále na města, aby rozvíjela svou cykloinfrastrukturu.

S městy jsme začali spolupracovat hlouběji - díky dopravním datům, která sbíráme a která města mohou následně využít pro řešení své nedostačující infrastruktury či problematických a nehodových míst. Každoročně vyhlášíme i

Cyklozaměstnavatele a Cykloměsto roku.

Každým rokem roste účast ve výzvě Do práce na kole zhruba o 20 % (rok 2020 byl kvůli první vlně covidu výjimkou, ale i tak překonal zájem o akci naše očekávání.) A co je hlavní: těší nás, že přes 63 % účastníků má v plánu jezdit či chodit se stejnou, ba i větší intenzitou i po skončení výzvy a třetina chce pokračovat také dál, jen s menší intenzitou. Jen necelé procento se naplno vrací k jiným formám dopravy. Pro velký zájem jsme ke květnové měsíční výzvě přidali i týdenní Lednovou výzvu (od roku 2019) a původně týdenní, od r. 2020 dvoutýdenní Zářijovou výzvu (od roku 2018).

dopracenakole.cz

auto-mat.cz/projekt/dopracenakole

Prahou na kole (od března 2021: 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, o dění v obcích i ve spolcích, zveme na cyklistické akce. Přinášíme inspiraci i konfrontaci s děním v zahraničí. Snažíme se čtenáře aktivně zapojit do procesu rozhodování o důležitých věcech týkajících se budoucnosti měst.

Projekt byl iniciovaný a je podporovaný spolkem AutoMat, má však vlastní nezávislou redakci. V roce 2021 došlo k přejmenování projektu na Městem na kole.

prahounakole.cz / mestemnakole.cz

Cyklisté sobě

Cyklisté sobě fungují jako komunikační platforma podporující cyklisty, aby ve spolupráci s úřady mohli zlepšovat podmínky pro jízdu na kole ve svém okolí. V Praze evidujeme od vzniku platformy v roce 2013 přes 600 podnětů na zlepšení podmínek pro jízdu na kole. Aktivní lokální skupiny fungovaly převážně v letech 2013–2015, v současnosti se zaměřujeme na sledování a řešení vybraných existujících podnětů. Stránky Cyklisté sobě jsou také uzpůsobeny na předání vybraných podnětů městu přes platformu zmente.to.

cyklistesobe.cz

Vzdělávání (Generace U)

I my věříme, že děti jsou naše budoucnost. Proto se na ně zaměřujeme s nabídkou vzdělávacích a terénních, programů, soutěží, her i cyklojízdy, které jsme začali označovat jako Generace U (*U jako Udržitelná*). Tyto aktivity jsme začali organizovat od roku 2009 na mateřských, základních a středních školách, kde mladším i starším dětem vysvětlujeme, jak funguje město, jaké přínosy má pro něj udržitelná doprava a jak se po městě pohybovat bezpečně. V letech 2018 a 2019 jsme otevřeli květnovou výzvu Do školy na kole, která běžela souběžně s výzvou Do práce na kole. Naše aktivity absolvovaly už tisíce dětí včetně jejich pedagogů.

vzdelavani.auto-mat.cz

2.3.1 Standard pro vykazování společenského dopadu aplikovaný na AutoMat

Společenský problém

Příčina:

Nedostatečná informovanost veřejnosti i politiků o udržitelné mobilitě
Nízká zkušenost jednotlivců s udržitelnými způsoby dopravy
Nadměrné užívání individuální automobilové dopravy
Nepromyšlená bytová politika v Praze
Nejasná pravidla pro developery v Praze
Nedostatek událostí rozvíjejících lokální komunity a vztahy mezi sousedy

Důsledek:

Rozhodnutí a opatření úřadů, která nejsou vstřícná k cyklistům
Vysoká koncentrace automobilové dopravy
Přetížení komunikační sítě, neprůjezdnost měst a neprostupnost měst pro chodce, rodiče s dětmi nebo lidi s handicapem
Znečištění ovzduší a nemoci a úmrtí s ním související
Překračované limity hluku a související onemocnění
Nedostupnost bydlení, nižší kvalita bydlení v Praze
Vymístění ekonomicky slabších obyvatel
Developerské projekty, které nemají přínos pro stávající okolí a jeho obyvatele
Povrchní či chybějící sousedské vztahy ve městech. Ztráta vztahu ke "své čtvrti" a pocitu domova. Nižší úroveň komunitního života a občanské společnosti

Vize a cíle

Politici a úředníci zohledňují udržitelná řešení ve svých opatřeních, plánech a návrzích dopravních systémů

Jednotlivci kombinují různé dopravní prostředky, přepravují se (také) bezmotorově

Zaměstnavatelé vytvářejí zázemí pro aktivně a bezmotorově se pohybující zaměstnance a města podporují rozvoj cyklo dopravy

Developerské subjekty sami aktivně přispívají k řešení společenských dopadů v rozvojových lokalitách

Občanská vybavenost je součástí nových čtvrtí a má přesah i do širšího okolí

Existuje dostatek dostupného bydlení

Společnost má vyšší povědomí o udržitelném rozvoji měst

Lokality žijí bohatým komunitním životem a dobrými sousedskými vztahy

Zdroje

26 členů týmu + externisté

know-how v oblasti udržitelné mobility a komunitních akcí

Aktivity

Cyklisté sobě

cyklojízdy

Do práce na kole

LAB

festival Městem

Prahou na kole

Vzdělávání (Generace U)

Zažít město jinak

Cílové skupiny

aktivní občané, spolky

politici, úředníci, radnice měst

děti, studenti a učitelé

zaměstnanci, zaměstnavatelé

Výsledek a dopad

Vydali jsme a distribuovali první Zelenou mapu Prahy zobrazující (ne)přátelský veřejný prostor, dopravní zátěž nebo vybrané podniky. Mapa patřila pod celosvětovou síť Green Map (2010).

Prosadili jsme úpravy nepřehledné křižovatky na nábřeží Kapitána Jaroše, kde srážku s autem nepřežil zakladatel AutoMatu Jan Bouchal (2012).

Akcí Nábřeží žije jsme během šesti sobot v proměnili věčně ucpané Smetanovo nábřeží na pěší korzo s kulturním programem (2013).

Znovuotevření Prahy 1 pro cyklisty - po 3 happeninzích, petici s 5000 podpisy a vyhraném soudu (2018).

Pět vyhraných soudních sporů v kauze cykloobousměrek v Karlíně (2016-2020).

Podané obsáhlé připomínky k Metropolitnímu plánu Prahy na základě několikaleté práce (2018).

Aktualizace cyklogenerelu 2018 a vytvoření suplementu Cyklogenerelu (se schválením v roce 2019).

Realizace šesti sledovaných podnětů z webu Cyklisté sobě.

Vydání knihy Městem na kole ve spolupráci s Prahou na kole (2018).

Edukace 40 zástupců městských samospráv na naší konferenci o možnostech cyklistiky v kopcovitých městech (2018).

Věnovali jsme se spoustě městských dopravně-urbanistických projektů, s jejichž problémy jsme seznamovali veřejnost.

Zveřejnili jsme koncept alternativního řešení dostavby Městského okruhu. Jednali jsme s magistrátem o prověření alternativ dostavby okruhu v jiné podobě, než je Blanka 2.

Vydali jsme analýzu dopravního vývoje v Praze tři roky od zprovoznění Blanky (2018).

V rámci projektu Lidová škola městské cyklistiky jsme realizovali sérii přednášek pro odbornou veřejnost a školy na téma bezpečnosti cyklo dopravy a navrhování kvalitní cyklistické infrastruktury.

Vytvořili jsme sérii infografik o účastnících provozu, typech (cyklo)infrastruktury atd., které jsou velmi žádané u stánků AutoMatu při nejrůznějších akcích (2018).

Uspořádali jsme jednodenní filmový festival o dopravě a urbanismu Městem, který navštívily stovky návštěvníků (studentů i veřejnosti), a tak jsme propagovali myšlenky udržitelného rozvoje měst (2019).

Vypracovali jsme Rešerši dopravních opatření ve prospěch chodců a cyklistů v době pandemie (2020).

Zhodnotili jsme vliv zprovoznění Blanky na provoz v Praze po pěti letech (2020). Podali jsme námítky v územním řízení k první části zástavby Masarykova nádraží (2020).

Pomáhali jsme s tvorbou výzvy Za Prahu sousedskou a udržitelnou, jejíž jsme signatáři a též garantujeme některé její koncepční body. K výzvě se během jara 2020 přidalo více než 40 sousedských a občanských subjektů z celé Prahy.

Vydáváme pravidelné audiopodcasty Městomil a Nežbudeokruh (2020)

Analýzou nehodovosti, otevřeným dopisem, několika články a jednáními jsme se zapojili do podpory zavedení povinného bočního odstupu 1,5 metru (2020).

Desítky tisíc lidí se díky výzvě Do práce na kole začaly po městě dopravovat aktivně a udržitelně.

Soutěže Cyklozaměstnavatel a Cykloměsto roku motivují zaměstnavatele a radnice pro vytváření lepších podmínek pro chodce a cyklisty

Analýzy anonymizovaných dopravních dat Do práce na kole mohou města využít pro zlepšení své infrastruktury

Cca 4 000 dětí a studentů prošlo vzdělávacími programy o udržitelné mobilitě, stovky studentů se zúčastnilo dvou ročníků Do školy na kole.

Aktuálně více než sto lokalit v Praze v další v cca 30 městech každoročně ožijí během sousedských slavností Zažít město jinak.

Díky Zažít město jinak během let vzniklo několik spolků oživujících lokality dlouhodobě.

3. ČINNOST V ROCE 2020

Laboratoř udržitelného urbanismu (LAB)

Ani v bezprecedentním roce 2020 jsme nelenili a řešili mnoho palčivých problémů naší metropole.

Covid-19

Zpracovali jsme obsáhlou [řešerši dočasných opatření](#) rozšiřujících v době pandemie bezpečný prostor pro aktivní pohyb pěšky nebo na kole ve světových městech ([průvodní článek](#)). Současně jsme magistrátu a městským částem navrhli desítku lokalit, kde by mohla být taková “pop-up opatření” realizována i v Praze, ovšem bez odezvy. Na podzim 2020 jsme pak formou [otevřeného dopisu a veřejné výzvy](#) apelovali na město, aby přijalo opatření, která by účinně předcházela nebezpečné kombinaci pandemické a smogové situace.

AutoMatův průvodce udržitelnou mobilitou

V rámci projektu podpořeného hlavním městem Prahou jsme během roku 2020 kromě několika článků, analýz a podcastů (viz náš podcast [Městomil](#) a [Nežbudeokruh](#)) pracovali na [šestidílném videoseriálu s tematikou udržitelné dopravy](#)

(dokončeno 2021). Každý z animovaných dílů pojednává o jednom specifickém druhu dopravy ve městě (příměstská doprava, veřejná doprava ve městě, automobilová doprava, cyklodoprava a chůze). Cílem seriálu je srozumitelně a atraktivně představit hlavní problémy, dilemata, výhody a nevýhody i progresivní řešení v oblasti městské mobility. Seriál bude do budoucna sloužit k našim vzdělávacím aktivitám v rámci projektu Generace U, ale i k dalším osvětovým činnostem.

Smetanovo nábřeží a Městský okruh

Zhodnotili jsme [vliv zprovoznění Blanky na provoz v Praze po pěti letech](#). Snížení provozu mimo nadřazenou síť bylo po Blance pouze dočasné, i ve vnitřním městě se již provoz vrací ke stavu před zprovozněním tunelu. Zprovoznění Blanky pak jednoznačně přispělo k nárůstu dopravy v severním segmentu Prahy.

Ve sporu města a městské části Praha 1 ohledně omezení tranzitu na Smetanově nábřeží jsme [upozornili, že není třeba čekat se zklidněním centra na Městský okruh](#).

[Hlídáme, zda příprava Městského okruhu plní podmínky EIA](#). Praha se vesměs snaží podmínky EIA plnit a připravuje nespécifikovaná doprovodná opatření ke zprovoznění okruhu. Ze zodpovědnosti za plánované porušení hlavní podmínky EIA, spočívající ve zprovoznění Městského okruhu dříve než celého okruhu vnějšího, se ale představitelé města vyvlékají. Zjistili jsme také, že Praha nemá vyčíslený klimatický dopad dostavby Městského okruhu a neřeší jeho stavbu v kontextu platného klimatického závazku. [Souhrn dění k Blance 2](#).

Masarykovo nádraží

Podali jsme [námitky v územním řízení k první části zástavby Masarykova nádraží](#). Dle našeho názoru byla stavba "umístěna" i přes to, že nesplňuje platné zákonné regulativy města a navrhovatel nezohlednil mnoho zásadních připomínek dotčených orgánů. Společně se spolky Arnika a Klub za starou Prahu jsme byli z územního řízení stavebním úřadem Prahy 1 vyřazeni, [odvolali jsme se proto k ombudsmanovi](#). V říjnu 2020 kancelář ombudsmana ohlásila, že se zákonností procesu povolování staveb na Masarykově nádraží bude hlouběji věnovat. Celou kauzu také zdokumentovala ČT v pořadu [Nedej se!](#) V otázce Masarykova nádraží jsme také dlouhodobě komunikovali s Magistrátem hl. m. Prahy.

Studie Bubny-Zátory

Společně se spolky Arnika a Platforma pro sociální bydlení jsme upozornili na

problematický postup města při přípravě územní studie Bubny-Zátory a zejména na ignorování řady připomínek. Viz články [Bude nová čtvrť v Bubnech šitá na míru developerům? Vznik územní studie budí rozpaky](#) a [Hotová územní studie nové čtvrti v Bubnech s podstatnými připomínkami obyvatel nepočítá](#).

Výzva a Festival za Prahu sousedskou a udržitelnou (dále ZPSU)

Pomáhali jsme s tvorbou výzvy Za Prahu sousedskou a udržitelnou, jejíž jsme signatáři a též garantujeme některé její koncepční body. K výzvě se během jara 2020 přidalo více než 40 sousedských a občanských subjektů z celé Prahy. V sedmi bodech jsme tak popsali nejpalčivější problémy života dnešní Prahy z pohledu jejích obyvatel. Aktivity neformálního uskupení jsme nadále podpořili spoluprádáním zářijového [festivalu za Prahu sousedskou a udržitelnou](#), který proběhl na Štvanici v září 2020. Od října 2020 navíc k těmto tématům probíhají [diskuse v Centru architektury a městského plánování](#), z nichž dvě spolugarantujeme.

Cykloobousměrky v Karlíně

Náš soudní spor ohledně rušení některých cykloobousměrek v Karlíně zahájený v roce 2016 se dostal do fáze, kdy městská část opakovaně odmítla soudem navržené řešení, místo toho vydává další opatření prostřednictvím silničního správního úřadu se snahou cykloobousměrky zrušit, což jsme už popáté soudně a popáté s úspěchem [napadadli](#).

Ostatní cyklo

Upozornili jsme, že městskou částí Praha 1 připravovaný zákaz jízdy elektrokol v pěších zónách, cílený na turistické koloběžky, bude mít negativní dopad na nákladní elektrokola ([Aktuální vyjádření k cyklistické dopravě v centru Prahy](#) a [Otevřenost radnice a podpora cyklodopravy na Praze 1 vzaly za své](#)). Vlivem covidového opadnutí turistického boomeru a nástupu (převážně elektrických) cargokol pro účely rozvážky zboží nebyl zákaz v roce 2020 realizován.

Díky nadaci OSIFE jsme finančně podpořili činnost brněnského cykloaktivisty Michala Šindeláře, který se pod hlavičkou AutoMatu a iniciativy Brno na Kole věnuje lokálním kauzám a nabízí konzultace a nefinanční podporu dalším cykloaktivistickým organizacím napříč republikou. Mimo soustavného vyjednávání, advokacie a podání více než deseti různých připomínek k rozvoji dopravní infrastruktury v Brně, jsme rámci projektu v Brně 24. srpna zorganizovali panelovou diskusi [Brno, město, kde se](#)

dobře jezdí na kole?, které se zúčastnilo téměř 40 zájemců.

Bezpečnost a novela “1,5 metru”

V roce 2020 jsme se začali více věnovat tématu bezpečnosti cyklo dopravy. Upozornili jsme na nevhodnou prezentaci statistik nehodovosti ze strany BESIPu, která podporuje předsudky o cyklistech a cyklistkách a na základě vlastního zpracování národních dat o nehodovosti cyklistů jsme tvrzení oficiálních institucí korigovali ([Bezpečnost cyklo dopravy? BESIP a CDV mívá cíl](#), [Jak je to s nehodovostí cyklistů? BESIP zkresluje skutečnost](#) a [Těžké následky při kolizích s účastí cyklistů](#)).

Zapojili jsme se do podpory zavedení povinného bočního odstupu 1,5 metru při předjíždění cyklistů, kterou začala [probírat poslanecká Sněmovna](#). V září 2020 jsme ve Sněmovně vystoupili na odborném semináři s analýzou nehodovosti.

Ostatní:

Protestem před Ministerstvem pro místní rozvoj jsme se připojili ke společné výzvě devíti nevládních organizací, aby Česko v EU podpořilo závazek snižovat emise CO₂ do roku 2030 o 65 % s cílem nepřekročit zvýšení teplot o kritických 1,5 stupně ([“Pane premiére, nebuďte zbabělec a chraňte klima.” žádali jsme s dalšími neziskovkami před ministerstvy](#) a [Města budou udržitelná, nebo mrtvá – společný text AutoMatu, Arniky a NESEHNUTÍ k akci před Ministerstvem pro místní rozvoj](#)).

Festival o urbanismu a dopravě Městem

Kvůli pandemii covid-19 jsme byli nuceni filmovou přehlídku přesunout na rok 2021.

auto-mat.cz/projekt/lab

Zažít město jinak

Jubilejní 15. ročník sousedských slavností Zažít město jinak byl nezapomenutelný především proto, že se uskutečnil v krátkém okamžiku vydechnutí mezi vlnami pandemie koronaviru, které se prohnaly Českou republikou. Většina pražských lokalit i měst se s omezeními zapojila 19. září podle plánu, a tak měli sousedé možnost utužit vztahy a obveselit se před nadcházejícím náročným obdobím.

Do Zažít město jinak 2020 se zapojilo 74 lokalit (z toho 23 lokalit úplně poprvé) a dalších 15 v rámci doprovodného programu. Dále se k akci připojilo 27 měst (a další 4 v jiném termínu). Bohužel akce se neuskutečnila ve 14 chystaných lokalitách, kde plány zhatil covid.

Na přípravách Zažít město jinak se podílelo více než 800 subjektů (aktivní jedinci, spolky, sdružení, živnostníci, kulturní i vzdělávací instituce a mnoho dalších) a přes 200 aktivně zapojených neziskových a příspěvkových organizací.

Program slavností, který čítal přes 1000 položek, si třetí zářijovou sobotu užilo přes 20 000 návštěvníků.

Kromě organizace samotných zářijových slavností i nadále pokračujeme v podpoře zájemců o podobné aktivity ve veřejném prostoru v průběhu celého roku formou mentoringu a konzultací. Poskytujeme informace, motivaci a pomoc všem, kteří se rozhodnou uspořádat vlastní sousedskou aktivitu v termínu mimo zářijové slavnosti.

Vizuální podobu sousedským slavnostem Zažít město jinak 2020 vtiskli Michal Veltruský a ilustrátorka Kristina Fingerlandová.

zazitmestojinak.cz

Do práce na kole

V roce 2020 výrazně ovlivnila průběh i výsledky květnové výzvy Do práce na kole koronavirová epidemie, která zavřela v květnu většinu republiky do domovů a home officů. Poprvé za deset let tak počty účastníků nerostly, nýbrž poklesly na necelých 16 000. Výzvy se zúčastnilo 2 700 poboček firem z 49 pořadatelských měst. Během května účastníci šetrně překonali 3 821 387 km a teoreticky tak ušetřili 493 tun CO₂ (v případě, že by stejná vzdálenost byla vykonána autem).

Epidemická situace negativně ovlivnila i doprovodnou výzvu Do školy na kole, která se kvůli zavřeným školám nemohla uskutečnit vůbec.

Pro rok 2020 jsme si naplánovali změnu pravidel a rozhodli jsme se posílit pravidelnostní kategorii a naopak kilometry naježděné na výkon odměňovat pouze zcela symbolicky. Chtěli jsme tak navrátit kategorie blíže jejich původnímu smyslu,

tedy motivovat lidi, aby našli zálibu v cyklistice či pěší chůzi, a budovat tak návyk přepravovat se aktivně a udržitelně. Pro začínající i pokročilejší cyklisty jsme připravili pětidílný seriál Jak na kolo.

Kromě tradičních motivací k bezmotorovému pohybu po městě už od roku 2019 rozvíjíme motivaci novou, vycházející z nahrávání tras účastníků přes mobilní aplikace. Získaná dopravní data lze pak předat analytickému týmu, který je dále zpracuje. V řadě měst se tak díky těmto datům daří identifikovat, kde infrastruktura nevyhovuje účelům bezpečného a příjemného pohybu po městě. Registrační systém byl už po několikáté propojený s mobilními aplikacemi Cyclers, Na kole Prahou a Strava, které usnadňují nahrávání soutěžních jízd.

Každoročně se nám daří rozšířit výzvu do nových měst. V roce 2020 jich bylo již 49. Mezi těmi novými se objevil například Cheb či Frýdek-Místek. Cílení na nová města je velká výzva, do které se každý rok znovu pouštíme. Pomoci v tom má i soutěž o Cykloměsto roku, jsme v roce 2020 vyhlásili poprvé. O vítězství rozhodují z části účastníci*ice na základě vyplněných dotazníků a dále také analýza přístupu samotného města k rozvoji udržitelné dopravy a jeho spolupráce v této oblasti. V roce 2020 vyhrály titul Otrokovice, jejichž zástupcům jsme darovali servisní cyklostožan od společnosti CykloHub.

S kampaní míříme nejen na jednotlivce, ale také na firmy, kterých se zapojilo 2 700. Stává se trendem, že většině zaměstnanců už startovné hradí jejich zaměstnavatelé. Odměnou jsou jim nejen aktivní a motivovaní zaměstnanci, ale také možnost získání titulu Cyklozaměstnavatel roku i lepší vztahy mezi kolegy.

Tradičně jsme mimo hlavní květnové kampaně připravili také dvě zkrácené verze Do práce na kole, tj. Zářijovou výzvu (1 346 účastníků*ic) nově na dva týdny v rámci Evropského týdne mobility a týdenní Lednovou výzvu (2 760 odvážlivců*kyň).

O vizuální podobu Do práce na kole 2020 se postaral Jaromír Švejdík alias Jaromír 99.

dopracenakole.cz

Prahou na kole (od března 2021: Městem na kole)

Rok 2020 byl pro redakci online magazínu přelomovým, zejména díky práci na nové podobě webu. Ten jsme spustili v březnu 2021 pod novou značkou Městem na kole a od té doby na něm stále nepřestáváme pracovat. Nejednalo se ale o jedinou přelomovou událost.

V roce 2020 jsme také našli nového generálního partnera projektu, prodejce kol Bikero, kterému tímto děkujeme za vzájemnou spolupráci a podporu našich aktivit i naší filozofie, jako jsou principy férové reklamy a další zásady stanovené naším etickým kodexem. I díky tomuto sponzorství jsme si mohli dovolit posílit fungování redakce. Od léta 2020 tak máme poprvé v historii magazínu placenou redaktorskou pozici. Pro původně čistě dobrovolnický spravovaný blog se jedná o velký krok vpřed.

S rokem 2020 asi nelze nezmínit epidemii koronaviru, která zasáhla i naši redakci a celý proces tvorby nové podoby webu značně ztížila. Pracovat na novém webu a zároveň informovat o tom, co se na poli cyklistické dopravy děje, bylo solidní výzvou. Objem naší práce se v některých měsících téměř zdvojnásobil oproti běžným letům. Možná právě proto jsme článků v roce 2020 nakonec publikovali o něco méně než bývá naším standardem, kdy míváme průměr zhruba dvou článků týdně. Celkově jsme v roce 2020 publikovali 91 klasických článků a 114 krátkých zpráviček.

Mezi nejčtenější články minulého roku se zařadila dvojice textů o cyklostezce "Do Prahy na kole" ([1](#), [2](#)), následována článkem o [plánech na cyklistické realizace v Praze roku 2020](#). Pomyslné čtvrté místo v čtenosti si odnesl návod [Kolo jako nástroj prevence v době pandemie](#) a na pátém místě pak skončil [text o sdílených elektrokolech](#).

Kvůli epidemii koronaviru i další práci jsme tentokrát neorganizovali cyklistické mapathony ani jiné společenské události, na [mapě](#) jsme ale pracovali i tak. Mapový obsah jsme přidávali [jak v Praze](#), tak v [regionech](#).

Online magazín měl v roce 2020 194 130 návštěv od 119 220 uživatelů*ek, celkem 328 168 zhlédnutí. Mapa měla 79 630 návštěv od 46 760 uživatelů*ek. Stránka tak byla nejnavštěvovanější ve své historii. Redakční řady byly po celý rok stabilní.

mestemnakole.cz

Cyklisté sobě

V roce 2020 jsme se soustředili na sledování vybraných podnětů a probíhajících rekonstrukcí v centru města. Aktivně působíme na městských částech, kterým se osobně věnují členové týmu AutoMatu (Praha 3, 6, 11). V roce 2020 došlo k realizaci více než desítky sledovaných podnětů, zejména v širším centru Prahy.

cyklistesobe.cz

Vzdělávání (Generace U)

Všechny naše vzdělávací aktivity označujeme souhrnně jako Generace U - Generace Udržitelná. Pandemická situace bohužel v roce 2020 zasáhla asi největší měrou právě do vzdělávacích programů. Navíc v první polovině roku došlo na personální změnu ve vedení projektu. S velkou dávkou kreativity se nám podařilo ušít programy školám na míru tak, abychom dětem, izolovaným od svých spolužáků, poskytli trochu rozptýlení a učitelům oddech. Zaměřili jsme se proto zejména na první stupeň, pro který jsme naše terénní programy převedli s pomocí audiovizuální techniky do distanční verze. S komentářem našich odbornic a odborníků, provázeným diskuzí s žáky a žákyněmi jsme tak pomohli dětem přiblížit okolí jejich školy, jeho přednosti a problémy.

Tradičně jsme se zaměřovali na podmínky pro aktivní pohyb dětí cestou do školy a na bezpečnost, která je klíčem k samostatnosti dětí ve školním věku. Věnovali jsme se také historii a příběhům, které napomáhají budovat vztah dětí k městskému prostředí.

Nejcennější zpětnou vazbou pak byla následná samostatná aktivita žáků směrem k vedení školy ZŠ Ohradní, v rámci které žádali zlepšení podmínek například pro ukládání kol.

Terénní procházky se uskutečnily jednotlivě ve třídách ZŠ Voršilská (čistě distančně), ZŠ Ohradní (částečně distančně a v závěru roku naživo) a ZŠ Petřiny Sever (čistě naživo). Propagaci procházek napomohly tiskové výstupy ([Zažít město virtuálně aneb Online procházka pro druháčky](#), [Návrat do terénu aneb Procházka se školáky z Michle](#)) zveřejněné na webu a sociálních sítích.

Zmíněné základní školy projevily zájem o pokračování programů i v následujícím roce.

vzdelavani.auto-mat.cz

Jarní cyklojízda

Velkou jarní cyklojízdu jsme tentokrát překřtili na Menší jarní a 17. června společně dojeli do modřanského RouBike Coffee, kde navazoval závěrečný večírek Do práce na kole. Menší jarní cyklojízda se konala pod záštitou Informačního centra OSN v Praze. Trasa vedla přes: Náplavku, Podolí, Branické ledárny, Vltavanů a RouBike coffee.

Smyslem cyklojízdy je popularizace městské cyklistiky jako udržitelné formy dopravy. Cyklojízdy však také manifestují zájem veřejnosti jezdit po městě na kole a v neposlední řadě umožňují zažít výjimečnou atmosféru a bezpečný průjezd centrem Prahy.

4 AutoMat je

4.1 Základní informace

AutoMat je zapsaný spolek registrovaný u MV ČR dne 19. 9. 2007 pod číslem VS/1-1/68 776/07-R, nově [spisová značka L 18119](#) vedená u Městského soudu v Praze. Sídlí na Praze 1 ve Vodičkově ulici 36 (Palác Lucerna).

IČ: 22670319 | DIČ: CZ22670319

telefon 212 240 666 | email auto-mat@auto-mat.cz | web www.auto-mat.cz

AutoMat je členem asociace ekologických organizací Zelený kruh a připojil se k Etickému kodexu zeleného kruhu pro fundraising. AutoMat je dále členem koalice Za snadné dárcovství a přijal Etický kodex této organizace.

Web:

auto-mat.cz

Další weby AutoMatu:

cyklistesobe.cz
dopracenakole.cz
nakrmteautomat.cz
obchod.auto-mat.cz
mestemnakole.cz
zazitmestojinak.cz

Archiv projektových webů spolku:

nabrezizije.cz
tunel-blanka.cz
vize25.cz

Fotogalerie: [flickr.com/photos/117428623@N02](https://www.flickr.com/photos/117428623@N02)

Videa: [youtube.com/user/spolekautomat](https://www.youtube.com/user/spolekautomat)

Videa Městem na kole: [youtube.com/channel/UCI8xxc1CpL7UmO0T20SB_WA](https://www.youtube.com/channel/UCI8xxc1CpL7UmO0T20SB_WA)

Radiospoty: [soundcloud.com/spolekautomat](https://www.soundcloud.com/spolekautomat)

[instagram.com/dopracenakole](https://www.instagram.com/dopracenakole)
[instagram.com/mestemnakole](https://www.instagram.com/mestemnakole)
[instagram.com/spolekautomat](https://www.instagram.com/spolekautomat)
[instagram.com/zazitmestojinak](https://www.instagram.com/zazitmestojinak)

[facebook.com/spolekautomat](https://www.facebook.com/spolekautomat)
[facebook.com/dopracenakole](https://www.facebook.com/dopracenakole)
[facebook.com/mestemnakole](https://www.facebook.com/mestemnakole)
[facebook.com/prazskecyklojizdy](https://www.facebook.com/prazskecyklojizdy)
[facebook.com/ZazitMestoJinak](https://www.facebook.com/ZazitMestoJinak)

twitter.com/spolekautomat
twitter.com/mestemnakole

[linkedin.com/company/1876418](https://www.linkedin.com/company/1876418)
[linkedin.com/company/mestemnakole](https://www.linkedin.com/company/mestemnakole)

4.2 Statutární orgány

Výkonný ředitel: Martin Šotola

Finanční ředitelka: Barbora Michková

Výkonná rada: Václav Kugler, Michal Křivohlávek, Tereza Vohryzková

Odborná rada AutoMatu: Jiří Motýl, Jakub Stránský, Janek Kotecký, Adéla Brabcová

Valná hromada AutoMatu se sešla 19. února 2019.

Za AutoMat jednájí podle stanov spolku členové výkonné rady, a to i samostatně. Odborná rada je podle stanov poradním a kontrolním orgánem spolku.

4.3 Tým v roce 2020

Michal Brož - telefonista

Veronika Brůhová - granty, backoffice

Michaela Číhalíková - firemní fundraising

Petr Dlouhý - IT specialista

Klára Dušáková - účetnictví

Vratislav Filler - LAB

Martina Flídrová - Individuální fundraiserka

Ondřej Hána - Klub přátel, koordinace IT

Jan Haruda - vedoucí Do práce na kole

Timothy V. Hobbs - IT

Jakub Holzer - PR

Linda Jírotová - helpdesk, telefonistka

Anna Kociánová - vedoucí PR

Petr Kůdela - IT

Michal Lehečka - vedoucí LAB

Petra Melingerová - vzdělávání (Generace U)

Barbora Michková - finanční ředitelka

Zuzana Poláková - LAB

Lucie Poubová - vzdělávání (Generace U)

Ondřej Suk - individuální fundrasing

Zdeněk Svačina - LAB, PR, grafika

Nikola Šedová - Do práce na kole, Zažít město jinak - mimopražské lokality

Michal Šindelář - LAB regiony

Martin Šnabr - redakce Prahou na kole (Městem na kole)

Martin Šotola - výkonný ředitel, koordinátor Zažít město jinak
Eliška Špálová - individuální fundraising, PR
Adéla Vavříková - LAB (do listopadu 2020)
Jan Vondráček - produkce, helpdesk
Štěpánka Weikertová - helpdesk
Filip Zatloukal - grafika, produkce (od léta 2020)
Tomáš Zigo - IT

4.4 Partneři

Zažít město jinak

Generální partner

Magistrát hlavního města Prahy

Hlavní partner

Zeměkvět

Partneři

Pražská plynárenská
Autonapůl
Čistou stopou Prahou

Hlavní mediální partner

Česká televize

Mediální partneři

Aerofilms
Český rozhlas Radio Wave
Český rozhlas Vltava
GoOut
Kino Edison
Kino Lucerna
Kino Pilotů
Náš region

Radio 1
Radio Wave

Lokální partneři

Úřad MČ Prahy 1
Úřad MČ Prahy 3
Úřad MČ Prahy 4
Úřad MČ Prahy 5
Úřad MČ Prahy 6
Úřad MČ Prahy 7
Úřad MČ Prahy 8
Úřad MČ Prahy 10

Záštitu nad akcí převzali

primátor Zdeněk Hřib

Do práce na kole

Generální partner

GLS

Národní partneři

AZUB BIKE - Tern
Embassy of Denmark
Flixbus
For bikes
Hello bank!
Embassy of the Kingdom of the Netherlands
CK Kudrna
MerchYou
nextbike
OnlineFitness
Zeměkvět

Mediální partneři

Aerofilms
Česká televize
Behej.com
Bikero
Cyklobazar.cz
Cykloserver

Dopravní jednička
iVelo
Radio 1
Radio Wave
RunCzech
Wavemaker
Youradio Talk

Lokální partneři - Praha

Autonapůl
BizMachine
Čeps
Čistou stopou Prahou
Mutumutu

Za finanční podpory a pod záštitou

Hlavního města Prahy
OSN
Města Břeclav
Města Český Krumlov

Děkujeme i všem lokálním partnerům v jednotlivých městech.

LAB

Moc děkujeme Nadačnímu fondu Zeměkvět, že se rozhodl podpořit právě aktivity AutoMatu. „Není nám jedno, co se děje v naší společnosti, proto finančně podporujeme menší projekty, které mají potenciál pozitivně ovlivnit dění v naší zemi,“ píšou na svém webu „Zeměkvěťáci“. Také díky nim teď může náš „watchdogový“ tým pracovat nezávisle a lépe plánovat svoji činnost.

Nesmírně děkujeme Nadačnímu fondu rodiny Orlických, který se na konci roku 2020 rozhodl podpořit naše aktivity ohledně odhadu emisního dopadu velkých dopravních staveb v Praze.

Zároveň děkujeme dalším donorům a partnerům, kteří nás podpořili jak finančně, či symbolicky - mezi tyto subjekty patří Magistrát hlavního města Prahy, Městská část Praha 1, OSIFE či Cyklofederace.

Vážíme se také podpory Pražského informačního centra OSN, které s námi

opakovaně pořádá cyklojízdy.

Děkujeme také našim externím spolupracovníkům, především produkčnímu týmu videoseriálu Automatův průvodce udržitelnou mobilitou, režisérovi Jakobovi Duškovi, scénáristovi Luborovi Tůmovi, Štěpánce Fingerhutové, která našemu průvodci propůjčila svůj hlas a všem grafikům, animátorům, zvukařům a podobně.

Rovněž děkujeme Tomáši Průchovi, za pomoc s nahráváním zvukových stop jak pro videoseriál, tak pro naše podcasty Nežbudeokruh.

Děkujeme Bike Kitchen Praha za pomoc, servis a podporu.

Vzdělávání (Generace U)

Děkujeme za podporu Magistrátu hlavního města Prahy a základní škole Mraveniště.

Městem na kole

Hlavní partner

Bikero

Spolupracují s námi

Partnerství pro městskou mobilitu

Akademie mobility

Česká cyklofederace: Česko na kole

Brno na kole

Piizeň na kole

Cyklo Zlín

5 Finance

5.1. Rozvaha

k 31.12. 2020 (v tis. Kč)

Označení	AKTIVA	Stav k prvnímu dni účetního období	Stav k posled. dni účetního období
B.	Krátkodobý majetek celkem Součet B.I. až B.IV.	5 814	4 757
B. I.	Zásoby celkem Součet B.I.1. až B.I.9.	141	203
B. I. 7.	Zboží na skladě a v prodejnách	109	123
B. I. 9.	Poskytnuté zálohy na zásoby	32	80
B. II.	Pohledávky celkem Součet B.II.1. až B.II.19	2 470	1 197
B. II. 1.	Odběratelé	688	750
B. II. 5.	Ostatní pohledávky	14	2
B. II. 6.	Pohledávky za zaměstnanci		3
B. II. 8.	Daň z příjmů	14	14
B. II. 10.	Daň z přidané hodnoty	122	
B. II. 17.	Jiné pohledávky	1 632	428
B. III.	Krátkodobý finanční majetek celkem Součet B.III.1. až B.III.7.	3 189	3 322
B. III. 1.	Peněžní prostředky v pokladně	1	1
B. III. 3.	Peněžní prostředky na účtech	3 188	3 321
B. IV.	Jiná aktiva celkem Součet B.IV.1. až B.IV.2.	14	35
B. IV. 1.	Náklady příštích období	14	35
	Aktiva celkem	5 814	4 757

Označení	PASIVA	Stav k prvnímu dni účetního období	Stav k posled. dni účetního období
A.	Vlastní zdroje celkem Součet A.I. až A.II.	1 886	2 116
A. I.	Jmění celkem Součet A.I.1. až A.I.3.	747	747
A. I. 2.	Fondy	747	747
A. II.	Výsledek hospodaření celkem Součet A.II.1 až A.II.3.	1 139	1 369
A. II. 1.	Účet výsledku hospodaření	x	229
A. II. 2.	Výsledek hospodaření ve schvalovacím řízení	169	x
A. II. 3.	Nerozdělený zisk, neuhrazená ztráta minulých let	970	1 140
B.	Cizí zdroje celkem Součet B.I. až B.IV.	3 928	2 641
B. II.	Dlouhodobé závazky celkem Součet B.II.1. až B.II.7.	5	48
B. II. 6.	Dohadné účty pasivní	5	48
B. III.	Krátkodobé závazky celkem Součet B.III.1. až B.III.23.	2 411	1 847
B. III. 1.	Dodavatelé	323	628
B. III. 4.	Ostatní závazky	43	45
B. III. 5.	Zaměstnanci	256	192
B. III. 7.	Závazky k institucím soc. zabezpečení a veřejného zdrav. pojištění	133	110
B. III. 9.	Ostatní přímé daně	44	53
B. III. 10.	Daň z přidané hodnoty		9
B. III. 13.	Závazky ve vztahu k rozpočtu orgánů územ. samospr. celků		810
B. III. 17.	Jiné závazky	1 612	
B. IV.	Jiná pasiva celkem Součet B.IV.1. až B.IV.2.	1 512	746

B. IV. 1.	Výdaje příštích období	40	
B. IV. 2.	Výnosy příštích období	1 472	746
	Pasiva celkem	5 814	4 757

Výkaz zisku a ztráty

ke dni 31. 12. 2020

(v celých tisících Kč)

Označení	TEXT	Hlavní činnost	Hospodářská činnost	Celkem
A. I.	Spotřebované nákupy a nakupované služby Součet A.I.1. až A.I.6.	6 789	245	7 034
A. I. 1.	Spotřeba materiálu, energie a ostatních neskladovaných dodávek	1 619		1 619
A. I. 2.	Prodané zboží	46		46
A. I. 3.	Opravy a udržování	1		1
A. I. 4.	Náklady na cestovné	19		19
A. I. 5.	Náklady na reprezentaci	37		37
A. I. 6.	Ostatní služby	5 067	245	5 312
A. III.	Osobní náklady Součet A.III.10. až A.III.14.	3 484	141	3 625
A. III. 10.	Mzdové náklady	2 665	105	2 770
A. III. 11.	Zákonné sociální pojištění	819	36	855
A. IV.	Daně a poplatky Hodnota A.IV.15.	57		57
A. IV. 15.	Daně a poplatky	57		57

A. V.	Ostatní náklady Součet A.V.16. až A.V.22.	160		160
A. V. 16.	Smluvní pokuty, úroky z prodlení, ostatní pokuty a penále	1		1
A. V. 19.	Kurové ztráty	29		29
A. V. 22.	Jiné ostatní náklady	130		130
	Náklady celkem Součet A.I. až A.VIII.	10 490	386	10 876
B. I.	Provozní dotace Hodnota B.I.1.	2 957		2 957
B. I. 1.	Provozní dotace	2 957		2 957
B. II.	Přijaté příspěvky Součet B.II.2. až B.II.4.	2 205		2 205
B. II. 3.	Přijaté příspěvky (dary)	2 205		2 205
B. III.	Tržby za vlastní výkony a za zboží	5 244	639	5 883
B. IV.	Ostatní výnosy Součet B.IV.5. až B.IV.10.	60		60
B. IV. 8.	Kurové zisky	23		23
B. IV. 10.	Jiné ostatní výnosy	37		37
	Výnosy celkem Součet B.I. až B.V.	10 466	639	11 105
C.	Výsledek hospodaření před zdaněním	-24	253	229
D.	Výsledek hospodaření po zdanění	-24	253	229

Struktura nákladů

Spotřeba materiálu	1 619 030,60 Kč
Prodané zboží	46 168,96 Kč
Opravy a udržování	1 000, 00 Kč
Náklady na cestovné	18 600,08 Kč
Náklady na reprezentaci	36 650,00 Kč
Ostatní služby (produkce DPNK, ZMJ, externisté)	5 312 285,46 Kč
Mzdové náklady	2 770 289,34 Kč
Zákonné sociální pojištění	854 840,30 Kč
Ostatní daně a poplatky	56 984,88 Kč
Ostatní pokuty a penále	1 000,00 Kč
Kurzové ztráty	28 657,29 Kč
Dary	
Jiné ostatní náklady	130 314,08 Kč
Náklady celkem	10 875 820,99 Kč

Struktura výnosů

Tržby za vlastní výkony a za zboží	5 883 414,36 Kč
Výnosové úroky	7,35 Kč
Kurzové zisky	23 387,54 Kč
Jiné ostatní výnosy	36 550,40 Kč

Přijaté příspěvky (dary)	2 205 257,34 Kč
Provozní dotace	2 956 517,43 Kč
Výnosy celkem	11 105 134,42 Kč
Výsledek hospodaření před zdaněním	229 313,43 Kč
Výsledek hospodaření po zdanění	229 313,43 Kč

5.2. Granty a dary

Přijaté granty

Donor	Částka	Projekt
Hlavní město Praha	350 000,00 Kč	DPNK
Hlavní město Praha	400 000,00 Kč	ZMJ
Hlavní město Praha	250 000,00 Kč	LAB
Hlavní město Praha	300 000,00 Kč	VZD
Hlavní město Praha	400 000,00 Kč	ZMJ
Městská část Praha 1	20 000,00 Kč	ZMJ
Městská část Praha 3	27 500,00 Kč	ZMJ
Městská část Praha 4	20 000,00 Kč	ZMJ
Městská část Praha 4	10 000,00 Kč	VZD
Městská část Praha 5	30 000,00 Kč	ZMJ
Městská část Praha 7	65 000,00 Kč	ZMJ
Městská část Praha 8	20 000,00 Kč	ZMJ
Městská část Praha 10	50 000,00 Kč	ZMJ
OSIFE 2	1 045 654,00 Kč	

Přijaté dary a příspěvky

Donor	Částka	Projekt
Nadační fond Zeměkvět	200 000,00 Kč	LAB, DPNK
Embassy of the Kingdom of the Netherlands	40 000 Kč	DPNK

ČEPS, a.s.	90 000,00 Kč	DPNK
Bikero	80 000,00 Kč	MNK

Podpora individuálních dárců (členů Klubu přátel AutoMatu) v roce 2020 činila 2 094 968 Kč.

Vážíme si podpory všech nadací, firem i soukromých dárců, díky níž můžeme naplňovat naše poslání.

Vydal AutoMat, z.s. v roce 2021.