

Postoje politických subjektů ke klíčovým otázkám Auto*Matu

Tento dokument vychází z analýzy programů politických stran a hnutí kandidujících do zastupitelstva hl. m. Prahy v říjnu 2018. Analýzu vypracoval tým Rozvoje Prahy, Auto*Mat, z.s., v září 2018.

Sekce 1: Doprava

Dopravní výkon a zátěž, vztah VHD a IAD, regulace intenzity IAD, mýto apod.

Postoj Auto*Matu: Je třeba nezvyšovat dopravní výkon individuální automobilové dopravy (IAD) a rostoucí hybnost a počet obyvatel řešit především zvyšováním kapacity a komfortu veřejné dopravy. Ve vnitřním městě je třeba objem automobilové dopravy snižovat.

Shrnutí postoje stran: Většina stran podporuje snahu dostat z Prahy nadbytečnou dopravu pomocí okruhů, zejména vnějšího. Zelení chtějí dopravní zátěž snižovat nabídkou dopravních alternativ, Praha sobě chce snižovat dopravní zátěž dlouhodobě za pomoci opatření územního plánování. KSČM navrhuje omezit automobilovou dopravu na území Pražské památkové rezervace. Piráti a ODS chtějí zlepšit koordinaci uzavírek.

ANO, ODS a Spojené síly pro Prahu (TOP09+STAN+KDU-ČSL) chtějí zlepšit průjezdnost městských ulic pro auta zkvalitňováním telematických opatření. ANO a Spojené síly pro Prahu výslovně zmiňují zvyšování kapacity komunikací pro IAD ve stávajících úzkých místech. ODS chce stavět další silniční tunely.

K výhledovému snížení dopravní zátěže v centru po zprovoznění Městského okruhu nebo k přípravě zavedení mýta se žádá ze stran nezavazuje.

Emise z dopravy

Postoj Auto*Matu: Emise z IAD je třeba řešit komplexně a implementovat dostupná opatření, počínaje vyřazováním nevyhovujících vozidel z provozu. Nízkoemisní zónu doporučujeme realizovat v podobě emisně citlivého zpoplatnění vjezdu.

Shrnutí postoje stran: Ovzduší znečišťované automobilovou dopravou chce řešit většina stran, nejkonkrétnější jsou Zelení a Praha Sobě navrhuující kontroly filtrů pevných částic, Zelení navrhují také nízkoemisní zónu, Zelení, Piráti, KSČM a Praha sobě jmenují konkrétní opatření pro smogové situace. Ostatní strany jsou méně konkrétní, případně se vyhýbají zmínce o regulaci automobilové dopravy. ANO a Spojené síly pro Prahu zmiňují obnovení vozového parku, ANO konkrétně u vozidel spravovaných městem. ČSSD se k tématu vyjadřuje dosti vágně. SPD a ODS+Svobodní problém emisí z dopravy v programu vůbec nezmiňují.

Stavby pro veřejnou dopravu, linkové vedení

Postoj Auto*Matu: Pro veřejnou dopravu je zásadní postavit co nejdříve železniční diametr. Metro D je třeba upřednostnit před Radlickou radiálou, očekáváme podstatné rozšíření sítě tramvajových tratí.

Shrnutí postoje stran: Téměř všechny strany podporují stavbu metra D a kolejové spojení letiště – pro železnici na letiště se jednoznačně vyjadřuje KSČM, Spojené síly pro Prahu, Piráti, Zelení a SPD. Železniční diametr výslovně podporují pouze Zelení. ANO diametr zmiňuje nepřímo, když navrhuje výstavbu městského S-bahnu v horizontu roku 2030.

ČSSD chce prodlužovat metro C na obou koncích. Tramvaje, elektrobusy a další méně viditelné záměry zmiňují strany spíše výběrově. Praha Sobě jmenuje řadu opatření splnitelných v následujícím volebním období, podporují stavbu tramvajových tratí. ODS+Svobodní chtějí pro stavby veřejné dopravy státní podporu, což nicméně ignoruje existující princip rozpočtového určení daní, který již Praze na obyvatele přiděluje větší částku než jinde.

Kontroverzní projekty VHD v centru – metro D na Žižkov a tramvaj na Václavské náměstí

Postoj Auto*Matu: Za správné považujeme zavést tramvaje k hlavnímu nádraží i na Václavské náměstí. Vedení metra D přes Žižkov je sporné, je třeba prověřit alternativy a porovnat s vedením linky přímo na sever.

Shrnutí postoje stran: Tramvaj na Václavské náměstí výslovně podporují Piráti a Zelení. Tramvaj od Václavského náměstí na Vinohrady podporují i Spojené síly pro Prahu a KSČM. Sporné vedení metra D severně přes Žižkov podporuje ČSSD a KSČM.

Podpora veřejné dopravy (mimo dopravní stavby a nové linky)

Postoj Auto*Matu: Podstatné je výrazně zlepšit preferenci veřejné dopravy a komfort přestupů. Nepovažujeme za správné snižovat celoroční předplatné, je ale vhodné sblížit celoroční a měsíční jízdné. Už teď město příliš připlácí na provoz VHD, místo toho by mělo spíše investovat.

Shrnutí postoje stran: Zlepšení preference veřejné dopravy jako významného zlepšení její rychlosti výslovně zmiňují Praha Sobě, KSČM a Zelení. V programech některých stran se opakuje zkapacitnění povrchové veřejné dopravy (Spojené síly pro Prahu, Piráti, SPD, ANO), což ale naráží na infrastrukturní limity, které nejsou vždy řešeny. Programy často zmiňují klimatizaci, elektronické jízdné (Piráti, Praha Sobě, ODS) a lepší informační či odbavovací systémy.

V otázce tarifu navrhují zlevnit měsíční kupóny Piráti, Praha Sobě a Zelení chtějí nabídnout možnost koupit si roční kupón na splátky. SPD hovoří o obecném zlevnění MHD pro Pražany a zdražení pro mimopražské, což považujeme za diskriminační opatření. ČSSD a KSČM nabízejí veřejnou dopravu zdarma.

Nutno říci, že vzhledem k výši stávající kompenzace dopravním společnostem jsou snahy o další zlevňování jízdného obecně populistické. Opatření, která dovolují kupovat si roční kupón po částech či na splátky nicméně plní sociální funkci, považujeme je tedy za přípustná. Ohledně ztraktivňování veřejné dopravy je nejstručnější ODS, která nabízí obnovu vozového parku a možnost platby jízdenek kartou.

Humanizace Severojižní magistrály

Postoj Auto*Matu: Je třeba začít okamžitě s kroky, které mohou snížit kapacitu magistrály v řádu cca 10-20 %. Dále je nutné zahájit přípravu na odstranění mimoúrovňových křižovatek po zprovoznění metra D a Městského okruhu.

Shrnutí postoje stran: Humanizaci severojižní magistrály zmiňují v programu přímo jen Zelení, nepřímo se dá vyčíst u ČSSD a Pirátů. Praha Sobě zmiňuje zřízení bulváru nad zahloubenou ulicí V Holešovičkách. ANO, ODS, Spojené síly pro Prahu, KSČM a SPD o humanizaci magistrály v programu nehovoří.

Městský okruh

Postoj Auto*Matu: Městský okruh je naprosto nutné zprovoznit až po vnějším okruhu, pokud možno současně s železničním diaemetrem a v provedení městské třídy. Je třeba přehodnotit vedení přes Libeň a zkombinovat s potřebou zahloubení ulice V Holešovičkách.

Shrnutí postoje stran: Dostavbu Městského okruhu podporují všechny politické strany. Žádná ze stran v programu nereflktuje přímo požadavek z posudku EIA (zprovoznit vnější okruh dříve než vnitřní). ANO uvádí termín zprovoznění Městského okruhu v horizontu roku 2030, což s největší pravděpodobností znamená porušení podmínek EIA. Kvalitě a charakteru provedení Městského okruhu se věnují Piráti, Praha Sobě a Zelení, Piráti zdůrazňují jeho použitelnost pro veřejnou dopravu a nenápadně zmiňují opatření v centru, Praha Sobě chce zabránit vyčerpání městských financí další obrovskou stavbou. Urychlenou výstavbu zdůrazňují ODS, Spojené síly pro Prahu a ČSSD, přičemž Spojené síly pro Prahu požadují zkapacitnění stávajících křižovatek. ODS a ČSSD pak hodlá bránit údajným obstrukcím při přípravě stavby. KSČM je v tomto bodě velmi málo konkrétní, SPD pak zcela zmatená (tvůrcům se pletou pojmy), obhajuje dostavbu severní části Městského okruhu (která už je) potřebou odvést kamiony z města z Prahy 4 a 10.

Kapacitní komunikace – radiály, Holešovičky, SOKP

Postoj Auto*Matu: Radlickou radiálu je třeba odložit a stavět až po Městském okruhu a železničním diaemetru, nebo aspoň podmínit výrazným zklidněním Plzeňské a Radlické. Provoz z ulice V Holešovičkách je třeba vést pod zemí – buď jako součást upraveného řešení Městského okruhu, nebo v nejhorsím zvlášť. U vnějšího okruhu nemáme názor na to, která varianta je vhodnější.

Shrnutí postoje stran: Dokončení vnějšího okruhu slibují též všechny strany, prověření dopadů na obyvatele v okolí a tudíž možné uvažování o změnách trasy na severu ale zmiňují pouze Praha sobě, Piráti a Zelení. KSČM vyjadřuje podporu vedení před Suchdol („most na severu Prahy“). ANO Pražský okruh nezmiňuje – s ohledem na to, že Pražský okruh leží mimo přímé kompetence města, to ale nelze považovat za výrazné opomenutí a implicitní souhlas ANO s dostavbou Pražského okruhu se dá předpokládat.

Zahloubení ulice V Holešovičkách podporuje přímo většina stran, nezmiňují jej pouze Piráti, ČSSD a ANO. Zmiňují-li strany Radlickou radiálu (ANO, Spojené síly pro Prahu, Praha Sobě, Zelení, ČSSD), podporují její dokončení – překvapení jsme především u Zelených. Citlivé provedení vůči okolním obyvatelům podporuje pouze Praha Sobě a Zelení. Spojené síly pro Prahu zmiňují výslovně dostavbu sporné Vysočanské radiály, ODS pak prosazuje výstavbu dalších silničních tunelů. ANO zmiňuje například Rohanský a Dvorecký most. U Dvoreckého mostu, ale nespecifikuje, zda má být pouze pro veřejnou dopravu (podle současných plánů), nebo i pro auta (což považujeme za velmi sporné).

Parkovací politika / doprava v klidu

Postoj Auto*Matu: Podporujeme další rozvoj zpoplatněného parkovacího stání, pro usnadnění přístupu k nim rozšířit způsoby placení a zavádět spíš menší zóny. Žádoucí je zvýšení ceny za rezidenční parkování tak,

aby fungovalo i jako regulace. V ulicích je třeba snižovat přeparkovanost, je možné zavést dynamické ceny krátkodobého parkování nebo omezení vjezdu do historického centra pro nerezidenty.

Shrnutí postoje stran: Všechny strany reflektují lokální nedostatky parkovacích míst, nemíní rušit zóny placeného stání a podporují rozvoj P+R, často s doplněnou navigací pro mimopražské. Riskantní záměr celoměstské zóny (mimo centrum), který nejspíš povede ke zvýšení dopravní zátěže ve vnitřním městě, podporují Spojené síly pro Prahu, ODS a SPD (která chce navíc poplatek za parkování v ZPS snížit na naprosto marginální částku 500,- za rok). ANO a KSČM formulují předvolební slib tak, že z něj není jasné, zda celopražskou zónu podporují, nebo ne. Praha Sobě a Zelení podporují zřízení rezidenčního parkování u soukromníků. KSČM navrhuje přesunout část rezidenčního parkování z ulic do parkovacích domů. ODS a SPD chtějí zvýšit počty povinně zřízených parkovacích stání v nové zástavbě, ODS chce také podpořit výstavbu soukromých parkovacích domů. Piráti navrhují blíže neurčené zjednodušení systému zón a určitý počet hodin zdarma pro návštěvy, Spojené síly pro Prahu pak chtějí podpořit slevou na předplatném pro veřejnou dopravu ty Pražany, kteří by měli nárok na parkovací stání, ale nevyužívají jej, což je překvapivě progresivní námět.

Dojíždka ze Středočeského kraje

Postoj Auto*Matu: Železniční diametr je třeba postavit urychleně a nejpozději s Městským okruhem. V programech stran jsme očekávali zmínky o tramvajích přes hranice Prahy a o zřízení P+R i na území Středočeského kraje, k čemuž může napomoci využití formátu ITI – sdružené investice pomáhající obcím ve Středočeském kraji.

Shrnutí postoje stran: Všechny strany chtějí zrychlit zřízení P+R – jejich podporu i ve Středočeském kraji jmenuje pouze Spojené síly pro Prahu a Praha Sobě. Posílení příměstské železnice konkretizuje ANO, Spojené síly pro Prahu, Praha Sobě a Zelení, nepřímo také KSČM. ODS, Piráti a ČSSD dojíždku mimo zřízení P+R prakticky neřeší, program ODS je vágní a její formulace svědčí o povrchním pojetí problematiky. SPD pak chce naprosto nelogicky řešit dojíždku mimopražských zdražením jízdného pro veřejnou dopravu.

Pěší doprava

Postoj Auto*Matu: Je třeba zachovat a rozvíjet prostupnost i v soukromých developmtech. Očekáváme výkup pozemků s pěšími cestami. Samozřejmostí je zlepšování podmínek v ulicích – přechody, křižovatky. V programech by měly být zmíněny humanizace městských tříd, případně generel pěší dopravy. Samozřejmostí je řešit docházku dětí do škol a bezbariérovost.

Shrnutí postoje stran: Z hlediska pěší dopravy mají nejobsáhlejší program Praha Sobě a Zelení, zde je pěší pohyb zdůrazněn jako důležitý a jsou jmenovány konkrétní záměry nových cest a spojení. O odstraňování bariér nebo bezpečných cestách do školy hovoří Spojené síly pro Prahu, ČSSD, SPD a KSČM. KSČM navrhuje zřízení nových pěších zón. ANO zmiňuje nové lávky v Holešovicích a obnovu lávky v Troji, což jsou již připravované projekty. Program ODS podporující zvýšení rychlosti jízdy aut mimo zvlášť citlivá místa stojí jednoznačně proti podpoře pěší dopravy.

Cyklistická doprava

Postoj Auto*Matu: Odhadujeme, že koncepci 2020 (5-7% podíl) lze vzhledem ke stávajícímu zpoždění realizovat do roku 2025. Je třeba zpracovat skutečný cyklogenerel, investovat ročně cca 200 mil. Kč do nové

infrastruktury (=~20 km stezek/rok). Integrovaná opatření a cykloobousměrky mají být zřizovány plošně. Cyklogenerel by se měl odrazit v Metropolitním plánu hl. m. Prahy.

Shrnutí postoje stran: V podpoře cyklistické dopravy se Zelení drží platné koncepce, kterou chtějí splnit i přes několikaleté zpoždění, a zavazují se ke zřizování 20 km cyklostezek každý rok. Opatření pro cyklo dopravu vyjmenovává obsáhle Praha Sobě, zmiňuje i cyklopruhy v místech, kde nesníží počet pruhů pro auta. Spojené síly pro Prahu a Piráti formulují podporu cyklo dopravě stručněji, ale naprosto dostatečně, cyklostezky podporuje KSČM, velmi opatrně také SPD. ODS a ANO se o podpoře cyklistické dopravy přímo nezmiňují.

Sekce 2: Územní rozvoj bydlení, veřejný prostor

Metropolitní plán

Postoj Auto*Matu: Metropolitní plán je třeba razantně zkvalitnit a přijmout relevantní připomínky veřejnosti. Harmonizovat potřebu zahušťování stabilizované zástavby, vytváření města krátkých vzdáleností a obecně udržení obyvatelnosti města. Vytvořit strategii, jak dostatečně silně otisknout v Metropolitním plánu zásady ze Strategického plánu hl. m. Prahy – především v oblasti dopravy, rozvoje veřejného prostoru, komunitního života a životního prostředí.

Shrnutí postoje stran: K dokončení Metropolitního plánu se politické strany staví vesměs pozitivně, ovšem většina akcentuje potřebu co nejrychlejšího zapracování zásadních připomínek a vyřešení některých nedostatků, zejména redefinování parametrů regulace výstavby a podporu výstavby občanské vybavenosti. Vyjma ANO a ODS všechny politické subjekty prosazují potřebu kvalitní rozvojové politiky města, tedy snahu vyjednávat aktivně s developery. ANO nesmyslně spojuje výstavbu nových bytů s potřebou schválení nového Metropolitního plánu. Podporu Strategickému plánu nezmiňuje nikdo.

Vyjma Zelených žádná strana explicitně nezmiňuje potřebu chránit zeleň ve městě a náležitě tomu upravit i regulativy územního plánování. K otázce zahušťování města se politické subjekty staví spíše pozitivně, což z hlediska prosazování klimaticky udržitelného vývoje města považujeme za poměrně problematické.

Rozhodování o stavbách

Postoj Auto*Matu: Město potřebuje jasná a citlivá pravidla, která mohou být i lokálního charakteru (např. Územní plány části Prahy, viz Metropolitní plán). Vzhledem k demografické prognóze navýšení počtu obyvatel Prahy zhruba o 9000 ročně, je třeba klást důraz především na výstavbu bydlení, ale zároveň nezapomínat, že mnoho budov a bytů ve městě zůstává prázdných. Zvýšit je také třeba podíl výstavby veřejné infrastruktury a zajišťovat a zlepšovat přístupnost území.

Shrnutí postoje stran: Rozhodování o výstavbě je tématem, na které se názor politických stran různí. Jediná shoda panuje v otázce nutnosti urychlení rozhodování o výstavbě – Praha Sobě dokonce stanovuje problematický limit na maximálně 2 roky (což může vést k nezohlednění některých požadavků dotčených obyvatel, zároveň ale současný průměr 8 let skutečně není produktivní), koalice Spojené síly pro Prahu a ANO navrhuje zřízení speciálního stavebního úřadu pro velké stavby, respektive pro celou Prahu. Tato řešení považujeme za problematická, neboť mohou vést k rozvoji klientelistického prostředí pro vyjednávání velkých developerských projektů. ANO 2011 zmiňuje řešení změn současného územního plánu formou nesmyslně vypjaté pro-developerské rétoriky, která je bohužel zcela v souladu s postojem ANO na

posledních zastupitelstvech před volbami, kdy byly za pomoci ODS schvalovány často velmi sporné záměry a změny stávajícího územního plánu.

Zejména Praha Sobě, Piráti, Zelení a ČSSD (ale i ANO) zmiňují aktivní vyjednávání města o ponechání části nové výstavby v režimu dostupného bydlení. Způsoby jak toho dosáhnout se různí (od jemnějších – vyjednávání, až po tvrdší - přijetí opatření která toto budou nařizovat – ČSSD, ANO). Prostupnost území řeší především Praha Sobě a Zelení. Praha Sobě chce poskytovat více prostředků na údržbu veřejných prostranství městským částem, ještě ambiciózněji se k tomuto tématu staví Zelení, kteří prosazují návrh změny Statutu hl. m. Prahy tak, aby více pravomocí přešlo do gesce městských částí – zejména v otázce rozvoje a správy veřejných prostranství.

Vztah administrativy, občanů a developerů

Postoj Auto*Matu: Administrativa musí bezpodmínečně nutně začít vystupovat proaktivně v oblasti správy území a jeho rozvoje a bytové politiky. Toho lze dosáhnout jen oficiálním prosazováním agendy a současného využívání širokých forem participace s developery, občany a občanskými spolky. Ostatně to od ní vyžaduje schválený Strategický plán i schvalovaný Metropolitní plán. Zaměřit se je třeba především na velké projekty – brownfieldy, mrakodrapy, vytvořit strategie pro sídliště.

Shrnutí postoje stran: Hlavní cíle všech stran směřují k racionalizaci administrativy, správy rozvojových aktivit a nutnosti rozvíjet aktivní bytovou politiku hl. m. Prahy (vyjma ODS). Napříč politickými stranami je možné sledovat ohlasy mediálního tématu „globální krize bydlení“, jež se projevují rozmanitými návrhy, jak začít stavět a regulovat parametry obytné výstavby (sociální koheze – Piráti, plánování s občany – Praha Sobě, Společně pro Prahu, Piráti, Zelení, ČSSD). V kostce tak lze tvrdit, že většině středovým nebo levostředovým stranám není lhostejná otázka participace občanů na rozhodování i mimo komunální volby v zájmu akutního řešení mnohdy konfliktního rozvoje města i řešení nedostupnosti bydlení.

Problematická potřeba zahušťování města je evidentně tématem, na kterém se rámcově shodnou všechny subjekty, přičemž nejvíce ji akcentuje ODS a ANO (zejména v případě brownfieldů). Otázku nezahušťování a respektování urbanistické struktury sídlišť explicitně zmiňují pouze Zelení a KSČM a Spojené síly pro Prahu, což ve chvíli, kdy regulace jejich zastavování v rámci současného územního plánu prakticky neexistuje, považujeme za nebezpečné (viz Praha 13, Dáblice, atd).

Dostupnost bydlení

Postoj Auto*Matu: Město musí nastartovat svoji vlastní bytovou politiku. Je třeba ihned (i na lokální úrovni) přerušit privatizaci zbytku bytového fondu. Zároveň je třeba zpracovat celistvou a mnohaúrovňovou koncepci a akční plán prosazování bytové politiky města, která bude obsahovat následující principy: město je také developer a pronajímatel, s developery je třeba vyjednávat o možnostech výstavby skutečně dostupného bydlení, rozvíjet agendu monitoringu prázdných budov a prázdných bytů, regulace sdílených forem bydlení a podpora progresivních forem sociálního bydlení (např. projekt Housing First v Brně).

Shrnutí postoje stran: Aktivní vyjednávání s developery, vyjednávání o nutnosti stavět část bytů jako dostupné bydlení a aktivní developerskou stavební politiku města, či regulaci Airbnb deklarují vyjma ODS všechny sledované volební subjekty. Přístupy se liší mírou konkrétnosti a ochotou přebírat příklady dobré praxe ze zahraničí. Progresivní metody politiky sociálního bydlení a ukončování bezdomovectví jako je například v Brně osvědčená taktika „Housing First“, nejsou v žádném z programů výslovně zmiňovány, což

nás vede k otázce, nakolik berou politické subjekty otázku bydlení skutečně důsledně vážně, neboť bez řešení situace pro všechny obyvatele, i nevoliče, nebudou opatření dostatečná. Není nakonec bytová otázka tématem jen proto, že se začala v posledních letech týkat i středostavovských obyvatel Prahy? Hnutí ANO výslovně zmiňuje velmi ambiciózní záměr do roku 2030 v Praze vybudovat 140 tisíc nových bytů. Vzhledem k tomu, jak jde toto hnutí v poslední době na ruku silným developerským subjektům, je otázkou za jakou cenu tohoto přírůstku bytového fondu Praha dosáhne.

Kultura a aktivita ve veřejném prostoru

Postoj Auto*Matu: V souladu se Strategickým plánem hl. m. je třeba vytvářet návazné a závazné lokální strategické plány, kulturní strategie a akční plány. Autentická městská kultura a komunity potřebují systematicky podporovat více, než kdy jindy, neboť pod vlivem turistifikace a gentrifikace města ztrácí některé čtvrti svůj dlouholetý charakter. Při rozvoji je třeba pamatovat i na ochranu toho, co už v lokalitách funguje. Z hlediska zkulturnění veřejných prostranství je důležité uvolňovat na hmotné umělecké artefakty ve veřejném prostoru alespoň 2 % z rozpočtu veřejných zakázek.

Shrnutí postoje stran: Na tomto tématu je vidět, jak moc kulturu ve veřejném prostoru chápou jednotlivé strany odlišně. ODS si pod rozvojem veřejných prostranství představuje zajištění podmínek pro ještě větší vytěžení města prostřednictvím komerčních záborů, pro podnikatele v pohostinství. Hnutí ANO směřuje většinu svých zásadních cílů do roviny rozvoje kulturní politiky a značky Prahy, jako města atraktivního v globálním slova smyslu (viz plány na přestavbu tzv. „Stalina“, podpora výstavby architektonicky zajímavých staveb atd.), což jde zcela proti logice autentického kulturního rozvoje města. Vzhledem k dosavadní „silové“ kulturní politice, kterou prosazovala zejména současná primátorka, je nasnadě předpokládat, že většina financí na kulturně rozvojové projekty bude pod taktovkou ANO směřovat spíše na podporu projektů řízených shora.

Koalice Spojené síly pro Prahu chce také pokračovat v budování „značky města“, přínosy těchto činností jsou z hlediska rozvoje kulturního a komunitního života pro rezidenty velmi sporné, spíše dochází k další turistifikaci města. Většina ostatních stran rozvoj veřejných prostranství i kultury chápe spíše komunitně a méně tržně, což je poměrně klíčové a sympatické.

Praha Sobě a Zelení evidentně směřují k podpoře autentického komunitního života města, u Prahy Sobě to však chvílemi vypadá, jako kdyby šlo o program Prahy 7 Sobě (i když okrajově zmiňují sídliště). Rozvoj komunitního života právě na periferiích, je zmiňován velmi vágně, i když nutnost polycentricity zmiňuje většina subjektů (vyjma ODS, SPD), což nás vybízí k otázkám po tom, jestli jednotlivé subjekty mají reálnou představu o každodennosti lidí v suburbii. Podporu drobných prvků umění ve veřejném prostoru zmiňují Zelení a Praha Sobě.

Místní centra a komunity

Postoj Auto*Matu: Městská politika komunitního rozvoje nesmí dělat rozdíl mezi rozvojem v centru a na periferii. Lokální komunitní život je základem zdravého a udržitelného města. Město má budovat rozmanitost činností, postojů, životních stylů. Komunitní infrastruktura schází zejména na sídlištích, kde prostory pro tuto činnost s privatizací občanské vybavenosti často zanikly.

Shrnutí postoje stran: Skutečně komplexní programovou náplň má v tomto ohledu pouze Praha sobě, ostatní subjekty, jako by v otázce komunit přenechávaly iniciativu na městských částech, funkčnost této strategie je ovšem sporná. Velmi zřídka je v programech zmiňována možnost implementace komunitní

správy veřejných prostranství a prvků veřejné vybavenosti. Rozvoj komunitního života přímo lokálními občany a spolky však podporují Piráti, Zelení, ČSSD i Spojené síly pro Prahu. Velice oceňujeme plán Zelených zřídit pozici koordinátora rozvoje pražských sídlišť, neboť zacílený, systematický a koncepční rozvoj těchto proměňujících se čtvrtí je důležitým úkolem příštích let. Hnutí ANO poměrně překvapivě slibuje – v podezřelém nesouladu s deklamacemi premiéra A. Babiše o nutnosti regulace dotací pro spolky – prosazování rozvoje podpory spolků a organizací, které jsou financovány z veřejných zdrojů a grantů.

Památková péče

Postoj Auto*Matu: Je třeba zlepšit ochranu modernějších cenných budov (Transgas a spol.). Je nežádoucí zastavovat veřejný prostor rampami do podzemních garáží.

Shrnutí postoje stran: Všechny strany (včetně např. ODS) deklarují zájem o ochranu budov a snahu spíše opravovat než bourat. Systém péče nicméně navrhnou realizovat různým způsobem a různými formami spolupráce mezi městem, odbornými organizacemi a Ministerstvem kultury České republiky. Pouze Zelení výslovně zmiňují význam zařazení Prahy do seznamu UNESCO a ochranu kulturního dědictví 20. století – například dělnické kolonie, zahrádkářské oblasti. Naproti tomu hnutí ANO a jeho představitelé v posledních měsících svými tvrzeními i činy poukazují na to, že památková péče a posudky komisí UNESCO jsou pro ně nedůležité a představují překážku neřízeného rozvoje a revitalizace města.

Vizuální smog a komercializace veřejného prostoru

Postoj Auto*Matu: Za správné považujeme zrušit billboardy a reklamu na lampách, zavést povinný manuál reklamy ve veřejném prostoru, omezit dlouhodobé komerční zábory. Nový vzhled městského mobiliáře pod větší kontrolou města.

Shrnutí postoje stran: Z programů vyčnívají vize ODS, které nahrávají neregulovanému byznysu a snahám o výdělečnou kolonizaci veřejných prostranství, to vše formou liberalizace pravidel pro komerční zábory. Ohledně vizuálního smogu a estetiky veřejných prostranství se ODS zmožila pouze na sjednocení designu odpadkových košů. U ostatních stran se rozvoj veřejných prostranství točí okolo témat údržby a potřeby zavedení tzv. chytrých opatření a regulace reklamy na billboardech, citylightech, lavičkách a sloupech osvětlení. Praha Sobě a ANO zmiňují potřebu rozvoje sítě veřejných toalet, kterých se praxe v současnosti tolik nedostává. Za povšimnutí zároveň stojí cíl hnutí ANO bojovat s vizuálním smogem ve městě i přesto, že snaha regulovat reklamu ve městě bylo jedním z problémů, kvůli kterým po volbách 2014 Adriana Krnáčová zablokovala původní verzi Pražských stavebních předpisů.

Sekce 3: Životní prostředí

Adaptace na klimatickou změnu, tepelný ostrov, emise CO2

Postoj Auto*Matu: Je třeba aktualizovat a rozšířit strategii adaptace Prahy na klimatickou změnu. Zároveň je nutné vytvořit akční plán, který nastaví parametry prosazování jednotlivých bodů tohoto dokumentu, zejména v otázce snižování emisí CO2, za účelem směřování k CO2 neutralitě.

Shrnutí postoje stran: Subtématu dominují cíle vedoucí k energetické soběstačnosti města i jednotlivých lokalit, od Zelených až po SPD. Každá strana se ovšem k implementaci staví v souladu s názory svého většinového elektorátu. Potřeba zvyšování kvality ovzduší je zmiňována velmi vágně a nejsou prezentována žádná opatření (vyjma smogových regulací), která by v krátkodobém horizontu mohla pražské ovzduší

zásadnějším způsobem změnit k lepšímu. Nikdo nepracuje s uplatňováním Strategie adaptace na klimatickou změnu a potřebu vytvoření akčního plánu implementace jednotlivých opatření. Pokud nebude jasný plán, nekoncepční řešení budou mít jen dílčí dopad. Termíny jako tepelný ostrov zůstávají snad vyjma Zelených, kteří jej medializují na svých FB stránkách a profilech mimo zájem veřejné diskuse i přes to, že letošní rok poukázal na to, že geografická poloha ve spojení s počasím v České republice v posledních letech vykazuje známky změny povahy klimatu směrem k dlouhým suchým obdobím a nárazovým přívalům deště. Podobně je tomu se snižováním emisí CO₂, jako by se snad strany tuto otázku bály zpředmětňovat.

Zeleň

Postoj Auto*Matu: Zeleň ve městě je třeba bezpodmínečně chránit a rozvíjet. Dostatečně ozeleněné město je jednou z cest jak bojovat s jevy spojenými s klimatickou změnou, jako jsou tepelné ostrovy apod.

Shrnutí postoje stran: Všechny strany se k otázce zeleně staví pozitivně. Při bližším pročtení je však vidět, kdo otázku staví mezi ty pro město prioritní. Cíle ODS a Hnutí ANO směřují především do oblasti údržby a ochrany stávající zeleně. Piráti, Zelení a Praha Sobě například podporují rozvoj zeleně přímo v ulicích. Praha Sobě a Zelení navíc prosazují lokální spravování parků, zejména těch menších a především pak vznik pozic oficiálních správců sídlištní zeleně. Jediní Zelení navíc hovoří výslovně o nutnosti „ochrany“ parků a městské zeleně. Z volebních témat naprosto vypadla problematika definice a ochrany zeleně v návrhu Metropolitního plánu, jehož kritici poukazují především na jeho vágnost a vymezení parků jako zastavitelných ploch (o což se napříč odbornou i aktivistickou veřejností vedou dlouhodobé spory).

Hluk

Postoj Auto*Matu: zvýznamňovat dopady hlukové zátěže na život ve městě. prosazovat redukční opatření tam kde jsou překračovány hlukové limity.

Shrnutí postoje stran: Hlukové znečištění není pro většinu stran důležité téma. Našli jsme je v programech pouze pěti stran – ODS, Pirátů, hnutí Praha sobě, Zelených a SPD. V případě ODS, jde však paradoxně o cíle zvyšující hlukovou zátěž, neboť strana deklaruje snahu prosadit možnost opravovat pražské komunikace i v nočních hodinách. Oproti tomu ostatní strany chtějí prosadit klasická protihluková opatření. I SPD či KSČM zná tichý asfalt, zato hnutí ANO zmiňuje jen do města zcela nevhodné protihlukové stěny, byť je alespoň navrhuje ozelenit.

Ovzduší

Postoj Auto*Matu: Vzhledem k posledním analýzám ohledně dopadu automobilové dopravy na ovzduší v Praze, ale třeba i na základě dat z posudku SEA k dopravě, zejména v oblasti letecké dopravy v leteckých koridorech nad městem, je třeba zahájit kroky k regulaci znečištění ovzduší – především na bázi oficiálních programů ochrany ovzduší.

Shrnutí postoje stran: Stav ovzduší v Praze by si zasloužilo radikální způsoby řešení, deklaraci takových snah nicméně v programech nenalezneme. V případě témat ochrany ovzduší dominuje problematika automobilového znečištění (to způsobuje zhruba 3/4 emisí v pražském ovzduší), tedy u stran, které téma vůbec zmiňují – Spojené síly pro Prahu, Piráti, Praha Sobě, Zelení a KSČM (např. ODS ČSSD téma přímo nepostihuje). Tomu má napomoci zejména postih aut s chybějícími filtry pevných částic. Strany, které ochranu ovzduší v programech neakcentují (ANO, ODS), navrhují dílčí opatření roztroušená v jiných kapitolách svých programů – to vše jsou ale návrhy dílčí a málo účinné (obnova vozového parku VHD,

rozvoj elektromobility či zelené protihlukové pásy), případně dlouhodobě kontraproduktivní (zvýšení plynulosti automobilové dopravy).

Vzhledem k vyhodnocení znečištění v rámci SEA k Metropolitnímu plánu je důležité upozornit na to, že z programů vypadlo znečištění vznikající z leteckého provozu nad Prahou, zejména pokud se přistává na dráhu 12/30 – směrem od Košíř a Bílé Hory,

Voda

Postoj Auto*Matu: Praha musí v předstihu řešit problémy vyplývající ze sucha posledních let a také z nehospodárného nakládání s dostupnými vodními zdroji a odpadními vodami. Je třeba se zaměřit především na progresivní způsoby jímání a recyklaci vody.

Shrnutí postoje stran: Voda představuje v politických diskusích současnosti jedno z nejdůležitějších témat, a to celorepublikově. Všechny strany přicházejí se specifickou vizí nakládání s vodou. Nad rámec tradičních slibů (dokončení čističky odpadních vod, stavba kanalizací v okrajových částech či zlepšení kvality vody pro koupání) vyčnívají návrhy na jímání vody a hospodaření s odpadovou vodou a její recyklaci. Ty najdeme u Pirátů, Prahy Sobě, Zelených a SPD. ODS se v oblasti nakládání s vodou spoléhá neurčitě jen na zavádění chytrých technologií.

Odpady

Postoj Auto*Matu: Praha by se měla připravovat na bezobalové hospodaření města. Na celostátní úrovni je třeba lobbovat za vznik vratné zálohy za nápojové obaly z plastu a kovu.

Shrnutí postoje stran: V otázce nakládání s odpady popustily politické strany uzdu své kreativitě. Často jsou zmiňovány tzv. chytré technologie, jako cesta jak pomoci optimalizaci vývozu odpadu a částečně i snížení jeho produkce. Konkrétně Hnutí ANO dokonce přichází s vizí budování „bezodpadového města“, není však úplně jasné, co tím tvůrci programu myslí, protože všechna opatření, která v tomto bodě program zmiňuje, odkazují pouze na úsporné způsoby svozu odpadů a použití „chytrých technologií“. Obecně je podpora separaci, recyklaci, kompostování atd. deklarována napříč politickým spektrem. Opatření se liší pouze v detailech, jako je například zavedení systému vratných kelímků na akcích ve veřejném prostoru (Praha Sobě a Zelení). Piráti pak přicházejí s „progresivním“ řešením „zaplat kolik vyhodíš“ - podle nich se třídění musí vyplatit, konkrétní podmínky tohoto programu však nejsou známy. Celkově je možno konstatovat, že racionální nakládání s odpady se stalo pevnou součástí politického mainstreamu, což hodnotíme – s jistou mírou ostražitosti – pozitivně.

Zapojení veřejnosti a nevládních organizací, vzdělávání

Postoj Auto*Matu: Osvěta je fundamentálním prostředkem jak zvyšovat povědomí o negativních dopadech neřízené činnosti člověka v období tzv. „Antropocénu“, tedy v období, kdy nejsilnějším působitelem na stav životního prostředí na Zemi je činnost člověka.

Shrnutí postoje stran: Ochrana životního prostředí se bez podpory osvěty a vzdělávání nemůže stát pevnou součástí politické agendy. Tomuto tématu se ovšem věnují pouze tři politické subjekty Praha Sobě, Spojené síly pro Prahu, a překvapivě (a dokonce v rozporu se svým nedávným jednáním v otázce přidělení grantů dvěma ekologickým nevládkám) i ANO. U Zelených se dá podpora tohoto přístupu předpokládat i

když v programu není zmínka k nalezení. V kostce se jedná o spolupráci s pedagogickými institucemi, neziskovým sektorem a zakládání středisek ekologické výchovy.