

Piráti: Tři nové čtvrti, tři prodloužení linek metra, dostupné bydlení pro lidi. Máme plán, jak v Praze postavit 80 tisíc bytů

12.8.2025 - | Česká pirátská strana

Vizi Pirátů je budovat nové domovy s komfortním dopravním napojením na stávající města tak, aby se začala radikálně řešit bytová krize a lidé měli znovu přístup k dostupnému vlastnickému či nájemnímu bydlení. Řešením je výstavba nových živých čtvrtí na principu tzv. "města krátkých vzdáleností" formou "transit-oriented developmentu" se silnou rolí veřejné správy při jejich přípravě. Cílem je i vysoká energetická soběstačnost těchto nových čtvrtí díky využívání moderních technologií a obnovitelných zdrojů energie. Trendy odhadovaného přílivu lidí jen do hlavního města Prahy (podle Institutu plánování a rozvoje v řádu až 300 tisíc nových obyvatel) dokládají, že dosavadní plány rozvoje nebudou dostatečné. Pokud má dnes metropole kolem 1,38 milionů obyvatel, v roce 2050 jich podle nejpravděpodobnější varianty studie bude až 1,68 milionů. Některé predikce přitom počítají i s variantou 2 milionů obyvatel. Cestou je se na budoucnost a potřeby budoucích nových obyvatel připravit a řešit je právě teď.

„Praha i její obyvatelé a všeobecně lidé ve velkých městech po celé republice potřebují, abychom zajistili dostatečný rozvoj bydlení, který udělá rozdíl v jejich životech. Umožní jim žít v místě, kde se narodili, mít možnost založit rodinu a žít beze strachu o svou budoucnost. Jen do naší metropole podle dostupných dat Institutu plánování a rozvoje brzy dorazí dalších 300 tisíc nových obyvatel. Podobně jsou na tom i jiná velká města. My máme plán na to, jak tomu jít napřed. Pojďme budovat nové plnohodnotné čtvrti krátkých vzdáleností bez zbytečných kompromisů, s občanskou vybaveností, dopravní obslužností, službami (ordinacemi, školami, školkami, sportovišti) i novými pracovními lokalitami a inovačními centry, a to vše v docházkové vzdálenosti do 15 minut,“ říká Zdeněk Hřib, předseda Pirátů a pražský náměstek pro dopravu.

Například v Praze stávající plány města na výstavbu městského nájemního bydlení v Letňanech s kapacitou sedm až osm tisíc bytů, v Nových Dvorech se dvěma tisíci byty a na Palmovce s patnácti sty až dvěma tisíci byty rozhodně nebudou stačit.

„Přitom v minulosti jsme i za podstatně nižšího ekonomického výkonu naší země dokázali intenzivně stavět, tak proč by to tedy nešlo teď? Umožnit lidem získat dostupné vlastnické či nájemní bydlení v ekonomických centrech naší země, které představují zejména velká města, je naprosto klíčové pro další rozvoj naší republiky. Není už možné dále strkat hlavu do písku a tvářit se buď, že problém neexistuje, nebo že dostupnost bydlení vyřeší pouze trh s byty bez další podpory,“ doplňuje Hřib.

„Naši odborníci na územní rozvoj, dopravu i životní prostředí vytvořili pro snadnější představu vizi rozvoje pro tři modelové lokality v hlavním městě, u kterých je realistické plánovat novou výstavbu. Jedná se o nové pražské čtvrti s názvy Nové Kolovraty, Východní město a Západní město. Všechny tři záměry počítají s protažením tří stávajících linek metra A, B i C pro dobrou dostupnost do centra Prahy. Je to reálný plán na to, jak například v Praze zajistit bydlení pro 200 tisíc lidí a pracovní lokality pro dalších 70 tisíc pracujících. Donedávna jsme odmítali rozrůstání města za limity dané územním plánem, ale pro zajištění dostupnosti bydlení to už zjevně nestačí a je potřeba stavět víc. Máme proto plán, jak situaci řešit budováním tzv. "města krátkých vzdáleností" formou "transit-oriented development". Otevřelo by to dveře novému mixu výstavby v kombinaci nájemního i

vlastnického bydlení ve spolupráci se soukromým sektorem. Taková spolupráce by všem zúčastněným stranám byla prospěšná,” dodává Hříb.

Piráti se ve svém programu zaměřují na tzv. téma akceleračních zón, tj. zón s možnostmi zrychlené výstavby. Tento nový navrhovaný legislativní institut chtějí využít právě na budování těchto nových čtvrtí v českých městech. Takové akcelerační zóny by do budoucna mohly vzniknout ve všech větších městech. Akcelerační zóny pro výstavbu bydlení by měly umožňovat stavět byty s jednoduchým a rychlým povolením a se zaměřením na vznik čtvrtí krátkých vzdáleností a energetickou soběstačností. Takové čtvrti by měly klást důraz na vyvážený poměr bydlení a pracovních příležitostí. “Češi mají právem obavy kvůli nedostupnému bydlení, přepáleným cenám a nejistotě. Miliardy korun každý rok mizí v korupční stoe a jsou to obyčejné rodiny, kdo to nakonec zaplatí. Konkrétně v Praze bohužel v minulosti došlo k rozprodání cenných pozemků státu. Ztratili jsme tak kontrolu především nad zajištěním dostatečné infrastruktury škol, školek, zdravotnických center apod. Konkrétně v těchto třech nových čtvrtích by bylo potřeba, aby vyrostlo: 72 školek, 20 základních škol a 37 středních škol. Veškeré toto zázemí je nezbytné, aby se rodinám v nových čtvrtích dobře žilo. Proto je tolik potřebné nakopnout změnu a posunout naši zemi dopředu. Máme plán postavit 200 000 nových domovů pro lidi, ne spekulanty po celé zemi a toto je konkrétní vize pro rozvoj hlavního města,” říká Olga Richterová, pražská lídryně a odbornice na sociální a rodinnou politiku.

“Piráti dlouhodobě sledují zahraniční trendy. Plán na vybudování tří nových čtvrtí krátkých vzdáleností pomocí akceleračních zón je inspirovaný podobnými čtvrtěmi v Německu, Nizozemsku nebo Rakousku (třeba čtvrtěmi Seestadt Aspern ve Vídni, Freiham v Mnichově, Ijburg v Amsterdamu). Stát výstavbu dostupného bydlení velmi zkomplikoval často zbytečnými normami, zároveň se stále spoléháme pouze na soukromý sektor. Je nutné v tom najít zdravou míru vyváženosti a více zapojit veřejný sektor, protože se ukazuje, že výstavba v režii čistě soukromého sektoru cenu bydlení nesnižuje a bydlení je stále nedostupné.” říká autor ideového návrhu tří čtvrtí, architekt a odborník na územní rozvoj Matěj Čunát (Piráti).

V Praze se opakovaně potvrdilo, že vnitroměstský development na brownfieldech není všespásný, hlavně v případě možné rychlosti výstavby a ceny takových bytů. Čtvrti na brownfieldech se připravují už desítky let. Negativními faktory takové výstavby je rychlost, samotná cena bytů nebo náročnější byrokracie s ohledem na vyřízení povolení.

Z dopravního pohledu by prodloužením stávajících linek metra nad rámec aktuálního plánu byl umožněn vznik celkem 10 nových stanic metra. V Nových Kolovratech by došlo k prodloužení metra linky C a výstavbě nových stanic Nová Uhříněves, Nové Kolovraty a Terminál Nedvězí s kapacitním P+R a terminálem. Díky tomu by vznikla logická návaznost na Pražský okruh. Cestující by tam mohli z auta pohodlně nasednout na metro směrem do centra. Zároveň by obyvatelé nové čtvrti měli přestup i na rychlou železnici ve stanici Nádraží Uhříněves.

„Po divoké pražské privatizaci v devadesátých letech zbylo Praze a městským částem jen kolem 31 tisíc nájemních bytů. V minulém volebním období jsem proto prosadil ukončení privatizace alespoň těch bytů, které nám zbyly. Ty nyní využívají k bydlení především potřebné profese - od zdravotních sester, po policisty a hasiče, ale i senioři či lidé v sociální tísní. Kromě posílení tržní výstavby jsou nezbytná i další opatření. Nyní máme ve spolupráci s Pražskou developerskou společností rozjetou přípravu výstavby nových projektů městského nájemního bydlení, ale nebude to zdaleka stačit. Cestou k rychlé a udržitelné výstavbě jsou jednoznačně dřevostavby, které byly do české legislativy prosazeny Ivanem Bartošem, když byl ještě ministrem pro místní rozvoj. Ty je navíc možné stavět až do výšky 18 m a 6 pater) a až na 22,5 metrů u hybridních konstrukcí (8 pater), tudíž by měly splnit i potřebné nároky navrhovaných moderních čtvrtí,” dodává Adam Zábranský, radní pro majetek, legislativu a transparentnost.

Ve Východním městě by došlo k prodloužení metra linky A o stanice Průmyslová, Malý Háj, Slatina, Dubeč, s dalším budoucím možným prodloužením až na Nádraží Běchovice, kde by vznikla vazba na železniční trať na Kolín. Celá tato trasa by kopírovala budoucí trasu vysokorychlostní trati tzv. VRTky, kterou tady postaví stát a došlo by tak k synergii těchto projektů, zejména pokud by se oba stavěly současně. Na Západním městě by došlo k protažení linky trasy B ze stanice Stodůlky o dvě nové stanice - Nové Třebonice, Západní město. Pro obsluhu Západního města by vznikla i nová železniční zastávka "Nádraží Západní město" na trati ze Smíchova do Rudné.

Když se na celou problematiku podíváme z ekonomického pohledu, byt není jen zápis na katastru - je to především domov, jak říká Václav Vislous, ekonom se zaměřením na konkurenceschopnost, moderní energetiku a udržitelnou dopravu, zastupitel MČ P9.

„Proto je potřeba stavět plnohodnotné čtvrti, kde se dá žít i pracovat. Z krátkodobého ekonomického hlediska růst nových čtvrtí přinese potřebný investiční impuls do místních firem i dodavatelů, dlouhodobě to ale zvyšuje produktivitu díky aglomeračním efektům. Firmy i služby v blízkosti kapacitní kolejové dopravy, podporují spolupráci a inovace, zvyšují se také reálné mzdy tím, že klesá podíl bydlení a dojíždění na výdajích domácností. Také pro město znamená kompaktní zástavba nižší náklady na provoz i sítě. Bydlení u kolejí je tak nejlevnější prorůstová politika města,“ dodává Václav Vislous.

Další výhodou je možnost zapojení průmyslu a využití prefabrikace, BIM a standardizace řešení, abychom zkrátili přípravu i výstavbu o měsíce a snížili jednotkové náklady. Zapojíme české firmy napříč hodnotovým řetězcem. Díky úpravám stavebního zákona lze, kde to dává smysl, zvážit i stavby s částečným využitím křížem laminovaného dřeva a prefabrikace. Nejde o diktování materiálu - cílem je zkrátit přípravu a snížit jednotkové náklady. Tím zároveň vybudujeme lokální know-how a exportní potenciál, tedy dlouhodobě nová kvalitní pracovní místa a příjmy pro ekonomiku.

Transit-oriented development neboli "rozvoj orientovaný na tranzit" je typem městského rozvoje, který maximalizuje množství obytných, obchodních a rekreačních prostor v docházkové vzdálenosti od uzlů veřejné dopravy. Podporuje symbiotický vztah mezi hustou, kompaktní městskou formou a používáním veřejné dopravy. Primárně jde o rozvoj na pozemcích, kam je možné přivést kapacitní kolejovou dopravu.

Město krátkých vzdáleností nebo také kompaktní město je dopravně-urbanistický koncept založený na tom, že obyvatelé mají všechny denní potřeby v blízkém okolí svého bydliště. Většinu každodenních cest do práce, obchodů, za vzděláním či službami lze urazit v relativně krátkém čase (např. do 15 minut), a to pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou. To je zajištěno pomocí vyšší hustoty zástavby, která má pestrou škálu funkcí. Takové město je konkurenceschopnější, atraktivnější, má nižší spotřebu energií, čistší ovzduší i zdravější a šťastnější obyvatelstvo. Nevzniká noclehárna ale živá čtvrť, kde se dá žít i pracovat.

<https://www.pirati.cz/jak-pirati-pracuji/pirati-tri-nove-ctvrti-tri-prodlouzeni-linek-metra-dostupne-bydleni-pro-lidi-mame-plan-jak-v-praze-postavit-80-tisic-bytu>