

Odmítám koncept 15minutového města: Praha si nezaslouží plánovací experiment

4.9.2026 - Martin Reinisch | Strana svobodných občanů

Zní to jako sen: bydliště, práce, škola, lékař i obchod v docházkové vzdálenosti, žádné ztracené hodiny v autě, čtvrť plná stromů a zeleně za rohem. Koncept „15minutového města“, který v roce 2016 představil pařížský urbanista Carlos Moreno a o čtyři roky později si ho jako vlajkovou loď své volební kampaně osvojila starostka Paříže Anne Hidalgo, se dnes v různých podobách objevuje i v plánech českých měst, včetně Prahy. Vypadá to jako nevinná vize lepší čtvrti. Jenže čím déle se do něj člověk noří, tím zřetelněji vidí, že jde o soubor vzájemně si odporujících požadavků, které v praxi vedou k dražšímu, méně svobodnému a hůře fungujícímu městu k městu, kde o tom, kam smíte jet autem, kolik stromů uvidíte z okna a jak velký byt bude sloužit jako sociální, rozhoduje úřad, a ne vy. A protože volby jsou příležitostí, kdy si voliči mohou vybrat, kdo bude rozhodovat o jejich každodenním životě, stojí za to si tento koncept rozebrat bod po bodu, argument po argumentu.

Hustota, nebo zeleň? Vyberte si jedno

Moreno svůj koncept postavil na čtyřech pilířích: blízkost, hustota, rozmanitost a digitalizace. Hustota tu není náhoda bez vysoké koncentrace lidí na malé ploše totiž nedává ekonomický smysl rozmisťovat na každém rohu školku, lékárnu, poštu i pekárnu. Zastánci konceptu proto typicky žádají hustou zástavbu, minimum rodinných domů a maximum bytových věžáků.

Stejní autoři a stejné plány ale současně slibují, že každá čtvrť bude mít alespoň třicetiprocentní pokryv korunami stromů a že do 300 metrů od každého bydliště bude dostupná větší zelená plocha. Jde o takzvané pravidlo 3-30-300, které formuloval urbanista Cecil Konijnendijk tři stromy viditelné z okna, 30 % korunového zápoje ve čtvrti a kvalitní zeleň do 300 metrů od domova. Znějí to jako dva samostatné, neškodné požadavky. Ve skutečnosti se ale vzájemně vylučují. Nizozemská případová studie, která pravidlo testovala na reálné zástavbě, došla k závěru, že kritérium 30 % korunového zápoje splňují jen 2 % budov a dosah zeleně do 300 metrů jen 25 % budov. Čím hustší a vyšší zástavba, tím méně místa zbývá na stromy, trávníky a parky a naopak. Nelze mít současně věžákovy Hongkong i zahradní Anglii. Kdo tvrdí opak, buď plán nepočítal, nebo voličům něco zamlčuje.

Realisticky vzato, alespoň 30 % nové výstavby by proto musely tvořit rodinné domy či vilové čtvrti s dostatkem zeleně kolem – přesně ten typ zástavby, který stejní plánovači na jiném místě téhož dokumentu kritizují jako „nízkou hustotu zalidnění“ neslučitelnou s konceptem patnáctiminutových vzdáleností. Je to spor sám se sebou, který nelze vyřešit grafem ani sloganem.

Ekonomika lokálních služeb nefunguje na přání

Druhý problém je čistě aritmetický. Aby se kamenný obchod, lékárna, pediatr nebo pošta v docházkové vzdálenosti uživily, potřebují dostatečně velkou spádovou oblast zákazníků. Ve čtvrti s vilami a rodinnými domy, kterou si přitom stejný plán sám vynucuje kvůli zeleni a nízké hustotě, taková spádová oblast nikdy nevznikne – prostě tam nebude dost lidí na to, aby uživil specializovanou ordinaci nebo lékárnu na každém rohu. Snaha „dostat vše na 15 minut“ tak nutně vede buď k umělému dotování služeb z veřejných peněz, tedy z kapes daňových poplatníků, nebo k

tomu, že provozovny brzy zaniknou pro nedostatek klientely a čtvrť zůstane se zavřenými výlohami a prázdným slibem. Ani jedna varianta není dlouhodobě udržitelná.

Chaty, chalupy a nákupy na týden - proč Češi potřebují auto

Koncept 15minutového města počítá s tím, že člověk většinu potřeb vyřeší pěšky nebo na kole a auto přestane potřebovat. V českých podmínkách je to představa odtržená od realit. Česko patří s téměř 450 tisíci chatami a chalupami k evropské a světové špičce v počtu rekreačních objektů na obyvatele - hned za Švédskem - a chatu či chalupu vlastní zhruba každý pátý až třetí Čech. To znamená pravidelné cesty s kufrem plným nářadí, zahradní techniky nebo zásob cesty, které se na kole ani v tramvaji nezvládnou. Ke chalupářství se navíc přidávají běžné rodinné povinnosti: velký nákup na týden, odvoz dětí na kroužky přes celé město, cesta za rodiči do jiné čtvrti nebo dovoz nemohoucího příbuzného k lékaři. Auto v takovém životě není luxusem ani zlovykem, který je třeba vymazat z mapy.

A tady je potřeba říct otevřeně to nejdůležitější: individuální doprava znamená svobodu. Je to svoboda rozhodovat si sám, kam, kdy a jak se přesunu, bez závislosti na jízdním řádu MHD, na počasí na kole nebo na tom, zda mi radnice ten den povolí vjezd do „mé“ dopravní zóny. V praxi to znamená, že se město štěpí na mozaiku takových zón s vlastními pravidly: nízkoemisní zóny, kam vjede jen auto se správnou emisní známkou, zpoplatněné zóny typu londýnské Congestion Charge nebo Ultra Low Emission Zone (ULEZ), kde řidič bez výjimky zaplatí poplatek za každý vjezd, nebo zóny s vjezdem povoleným jen v určených hodinách. Kdo mi vezme svobodu a nahradí ho takovou sítí zón, filtrů a povolení, ten mi nedává patnáct minut navíc. Ten mi bere kus rozhodování o vlastním životě a přenáší ho na úředníka s mapou a razítkem.

Polovina bytů jako sociální? Podívejme se do Paříže

Součástí řady verzí konceptu je požadavek na vysoký podíl sociálního a dostupného bydlení v každé čtvrti v extrémních návrzích až polovina nově vznikajících bytů. Paříž, kolébka celého konceptu, je tu odstrašujícím příkladem toho, kam taková politika vede. Francouzský zákon SRU ukládá obcím povinný podíl sociálního bydlení 25 % bytového fondu. Výsledek? Podle dat pařížské radnice a francouzského Národního shromáždění je sociální bydlení soustředěno nerovnoměrně - ve 13., 19. a 20. obvodu dosahuje 40 až 42 %, zatímco v bohatších obvodech, jako je 7., klesá na 2 až 4 %. Poslanci ve své interpelaci na vládu k tomu otevřeně uvádějí, že taková koncentrace vede k „znepokojujícímu jevu ghettoizace“, kumulaci chudoby, absenci sociální rovnováhy, odlivu z místních škol a růstu nejistoty. Pokud čtvrtinový podíl vytvořil ve francouzské metropoli tento efekt, těžko si představit, co by způsobila polovina.

Praha bez vyvlastnění? Nemožné

V Praze je navíc realizace podobných kvót prakticky nemyslitelná bez sáhnutí po soukromém majetku. Historické centrum i většina vnitřních čtvrtí jsou hustě zastavěné, volných pozemků pro masivní novou výstavbu je málo a cena i vlastnická struktura bytů jsou z drtivé většiny v soukromých rukou. Chce-li radnice v krátkém čase dosáhnout vysokého podílu sociálního bydlení v konkrétní lokalitě, nezbyvá jí než buď vykupovat, nebo se pokusit vyvlastňovat soukromé byty a domy. Tedy sahat lidem na jejich nejcennější majetek ve jménu urbanistické teorie. To je cena, kterou by za módní koncept měli platit obyvatelé Prahy ze svého vlastnictví. Považuji to za nepřijatelné.

Kde to nefunguje: Oxford jako varování

Nejde jen o teorii. Britský Oxford je nejkonkrétnějším příkladem toho, jak se ambiciózní plán na papíře rozpadl v praxi. Radnice zavedla dopravní filtry, britsky tzv. Low Traffic Neighbourhoods (LTN) – jde o vjezdy do vybraných ulic přehrazené květinovými truhlíky, sloupky nebo kamerami s automatickým rozpoznáváním registračních značek, které chodce a cyklisty pustí dál, ale auto buď fyzicky zastaví, nebo mu při průjezdu automaticky vystaví pokutu a v územním plánu explicitně počítala s prvky 15minutového města. Po masivních protestech – jen v únoru 2023 demonstrovalo v ulicích asi 2 000 lidí a pět jich bylo zatčeno – musela sama radnice frázi „15minutové město“ ze svého územního plánu vypustit jako „příliš toxickou a zápalnou“. Filtry v ulicích nakonec v roce 2023 zůstaly zachovány, ale spory o zvýšenou dopravní zátěž na okolních komunikacích i o dopad na místní podnikatele pokračují dodnes. Oxford nebyl jediný. Londýnská čtvrť Ealing po místním „referendu“ mezi obyvateli sedm podobných zón zcela zrušila. V Dulwich Village byl plán stažen poté, co dvě třetiny účastníků veřejné konzultace vyjádřily nesouhlas. V Lambeth soud dokonce rozhodl, že jedna z dopravních zón byla zavedena nezákonně, a radnice musela vrátit více než milion liber na pokutách. V newcastleské čtvrti Jesmond radnice zónu zrušila po tom, co se z 23 tisíc odpovědí 77 % vyjádřilo negativně. Příčina je pokaždé stejná: plán navržený od zeleného stolu bez reálného ohledu na to, jak lidé skutečně žijí, pracují a přesouvají se po městě – a důsledkem je citelné omezení svobody pohybu, které si obyvatelé nakonec nechtějí nechat diktovat.

Cyklodoprava? Praha není placka jako Amsterdam

Nedílnou součástí konceptu je i tlak na masivní rozšíření cyklodopravy jako náhrady za auto. Amsterdam se v této souvislosti uvádí jako vzor ne náhodou. Nizozemská metropole leží v průměru dvě metry pod úrovní moře, na naprosto rovinaté krajině bez jediného přírodního kopce, a právě tato rovina je hlavním důvodem, proč se v ní na kole tak snadno jezdí. Praha je pravý opak. Rozkládá se na sedmi až devíti pahorcích – Petřín (327 m), Vítkov (270 m), Vyšehrad, Bílá Hora (381 m) – s výškovým rozdílem mezi nejnižším bodem u Suchdola (177 m) a nejvyšším bodem Prahy (399 m) přes 220 metrů. Kopírovat amsterdamský model cyklistické infrastruktury v terénu, který připomíná spíše San Francisco, je zeměpisně naivní představa. Pro seniory, rodiny s dětmi nebo lidi po pracovním úrazu je jízda na kole do kopce reálnou bariérou, ne alternativou. Přesto se právě podle takového vzoru navrhuje omezovat prostor pro auta.

Vaše město, váš hlas

15minutové město je líbivý slogan, který v realitě naráží na aritmetiku, geografii i lidskou svobodu. Nelze mít současně vysokou hustotu zalidnění a rozsáhlou zeleň. Nelze v nízké hustotě ekonomicky udržet síť lokálních služeb. Nelze Čechům, kteří dojíždějí na chalupy a k rodinám po celé republice, vzít auto bez náhrady. Nelze v Praze naplnit kvóty sociálního bydlení bez sahání na soukromý majetek a víme z Paříže, kam nadměrná koncentrace sociálního bydlení vede. A nelze donutit obyvatele kopcovitého města, aby jezdili jako v rovinatém Amsterdamu.

Nic z toho neznamená, že bychom nechtěli víc stromů, lepší chodníky nebo kvalitní služby blízko domova, to chce každý. Rozdíl je v tom, kdo o tom rozhoduje a jakou cenu za to zaplatíte. Plánovací koncept, který slibuje všechno najednou a v praxi nefunguje ani v Oxfordu, ani v Paříži, není cesta k lepšímu městu. Je to recept na dražší bydlení, zavřené obchody, omezený pohyb a méně svobody v rozhodování o vlastním každodenním životě.

V těchto volbách máte jedinečnou a jasnou možnost tento koncept odmítnout. Přijďte k volbám a volte kandidáty, kteří vám nebudou diktovat, jak má vypadat váš každodenní život

ve vašem městě - volte svobodu volby, ne plánovací experiment navržený od zeleného stolu.

Mgr. Martin Reinisch – kandidát do zastupitelstva městské části Praha 11

Nejedná se o oficiální stanovisko strany Svobodných

Zdroje

Carlos Moreno, koncept 15minutového města a jeho čtyři pilíře: Wikipedia, česká Wikipedie, Guardian – kampaň Anne Hídalgové

Pravidlo 3-30-300 (Cecil Konijnendijk): nbsi.eu, Penn State Extension

Studie plnění pravidla 3-30-300 v nizozemské zástavbě: University of Groningen

Počet chat a chalup v ČR, srovnání v Evropě: Český rozhlas, ČSÚ – bydlení v chatách a chalupách 2021

Zákon SRU a rozložení sociálního bydlení v Paříži: Boursorama, interpelace Národního shromáždění, Challenges.fr

Oxford – vypuštění fráze „15minutové město“ z územního plánu a protesty: LocalGov, ITV News, road.cc

Zrušené dopravní zóny v Londýně (Ealing, Dulwich, Lambeth, Jesmond): Evening Standard – Ealing, Evening Standard – Dulwich, BBC – Lambeth, BBC – Jesmond

Nadmořská výška Prahy: Praha.eu – Základní informace, Wikipedia – Prague

Nadmořská výška a rovinatost Amsterdamu: elevation-check.com

Dopravní filtry / Low Traffic Neighbourhoods (LTN) – definice a princip: Wikipedia – Low traffic neighbourhood, Wikipedia – Modal filter, gov.uk – Implementing low traffic neighbourhoods

Sítě dopravních zón v Londýně (ULEZ, Congestion Charge): TfL – ULEZ and LEZ services, Institute for Government – ULEZ explainer, government.london – Congestion Charge

<https://svobodni.cz/nezarazene/odmitam-koncept-15minutoveho-mesta-praha-si-nezaslouzi-planovaci-experiment>