

Co pro vás znamená Praha 1?

Vyhodnocení ankety

26. 3. – 26. 4. 2019



Ilustrace: Unsplash / Rod Long

Pro časopis Sociální teorie zpracoval Filip Lachmann

E-mail: filip@lachmann.cz

Obsah

Úvod	3
Sociální a jiné proměny pražského centra.....	3
Vybrané charakteristiky Prahy 1	4
Způsob sběru dat a jeho limity.....	6
Charakteristika účastníků ankety	7
Výsledky ankety.....	8
Obecná část – Praha 1: místo, kde je můj domov	8
Veřejný prostor v Praze 1: kultura, reklama, dostupnost a nepořádek.....	11
Bezpečnost v Praze 1: narušování veřejného pořádku a prodej drog.....	16
Turismus: chybějící regulace, důstojnost a koncepce	22
Obchody a služby: mizející místní život	29
Doprava a parkování: přehlčení auty, porušování pravidel a nedostatečná kontrola.....	32
Diskuse a možnosti dalšího výzkumu.....	37
Závěr a doporučení	38

Úvod

V termínu 26. 3. – 26. 4. 2019 proběhla prostřednictvím služby Google Docs anketa s názvem *Co pro vás znamená Praha 1?*, které se účastnilo 121 respondentů. Jejím cílem bylo zprostředkovat veřejnosti zkušenosti uživatelů pražského centra, zejména jeho stálých obyvatel, a přinést jednu z mála analýz vybraných problémů nejexponovanějšího městského prostoru v Česku.¹ Přestože jsou možnosti ankety jako nástroje pro sběr dat značně omezené oproti standardním postupům výzkumu veřejného mínění, věřím, že poskytne alespoň základní orientaci v problematice života na Praze 1.

Zároveň bych rád tuto anketu prezentoval (zejména jako člen *Výboru pro kultivaci a ochranu památkové rezervace* Zastupitelstva MČ Praha 1) jako první krok (pilotáž) k realizaci plnohodnotného výzkumu, který by navázal také na socioekonomické analýzy realizované pro Městskou část Praha 1 v minulosti. Analýzu dlouhodobých trendů nejen v oblasti vybydlování Prahy 1 považuji za zásadní krok k uskutečňování tzv. evidence-based policy, která průběžně monitoruje a vyhodnocuje různé oblasti sociálního či ekonomického života v daném území, prostřednictvím systematického zpracování informací generuje doporučení a navrhuje politickým představitelům optimální kroky ke zlepšení kvality života v daném území.

Následující text má charakter výzkumné zprávy, je však napsán s cílem představit výsledky laické veřejnosti, proto je značně omezený ve své metodologické části ani neklade nároky splňovat náročné aspekty vědecké práce.

Sociální a jiné proměny pražského centra²

Praha, stejně tak jako další postsocialistická města střední a východní Evropy, zaznamenala zejména v posledních třiceti letech mnoho změn ve vnitřní struktuře a organizaci městského prostoru. „*Společnost i území jsou dnes, v porovnání s obdobím socialismu, daleko výrazněji ovlivňovány fungováním tržních mechanismů, působením zahraničních aktérů i globálních procesů,*“ píše Ouředníček a Temelová v knize *Sociální proměny pražských čtvrtí* (s. 13). Ekonomické síly se stávají klíčovými činiteli rozvoje města, zatímco instituce stále častěji plní spíše roli koordinátorů urbánního rozvoje.

Praha a její městské prostředí se od 90. let začínají měnit pod vlivem zahraničních firem, turistů, ale také nových sousedů z různých koutů světa, s čímž zároveň vzniká řada nových restaurací a etnických obchodů. Podle dvojice editorů zmíněné publikace mají na městský prostor, zejména na oblast bydlení, vliv decentralizace role státu, omezení bytové výstavby a privatizace. „*Selektivní mobilita obyvatel s odlišnými rezidenčními preferencemi a rostoucí diferenciace nabídky bydlení dnes formují (vedle vertikální sociální mobility) nové sociálně prostorové uspořádání města. Výsledkem jsou rostoucí sociální nerovnosti v populaci i sociálně prostorová polarizace měst v postsocialistickém období.*“ (s. 13)

¹ V letech 2007 až 2009 byly realizovány 4 šetření, resp. ankety, které poskytly základní socioekonomické analýzy území MČ Praha 1. Pod heslem „vylidňování Prahy 1“ jsou k dispozici online: [etapa I](#), [etapa II](#), [etapa III](#), [etapa IV](#). V letošním roce také například proběhl průzkum spokojenosti obyvatel, který realizovala agentura IBRS, dostupný online: www.hypoindex.cz/tiskove-zpravy/obyvatelum-prahy-1-nejvice-vadi-nedostatek-parkovani-a-turiste/.

² Zdrojem této kapitoly je zejména publikace: Ouředníček, M., J. Temelová (eds.). 2012. *Sociální proměny pražských čtvrtí*. Praha: Academia.

Nový kontext po roce 1990 přináší klíčové změny, které vedly až k dnešnímu prostředí Prahy. Její jedinečnost má spočívat v mísení přežívajících znaků socialistického, industriálního i středověkého rozvoje, nová situace však znamená především nové výzvy a příležitosti. Stále se zvyšující intenzita dopravy, stárnoucí populace, proměna (či degradace) některých lokality nebo naopak rozvoj jiných, vyliďňování centra nebo neregulovaný suburbánní rozvoj, to jsou jen některé z problémů, se kterými se musí město potýkat i v 21. století.

„Tlak na ekonomické využití prostoru se po roce 1990 projevil především v atraktivním historickém jádru, kde se začaly rychle prosazovat komerční funkce schopné vytvářet zisky (kanceláře, obchody) především na úkor bydlení. Hlavní role centra Prahy se tak postupně posunula od poměrně významné obytné funkce ke koncentraci ekonomických aktivit (...), kontaktů, kontrolních a řídicích funkcí.“ (s. 14) Spolu s rostoucí popularitou zachovalého historického jádra dochází zároveň k další, zásadní proměně ve využití tohoto území – vznikají nové hotely, restaurace a služby orientované na turisty, a to za vytrvalého poklesu počtu trvale bydlících obyvatel.

V posledních letech přichází další vlna turistického zájmu o území pražského centra, přičemž je podpořena rozšířením krátkodobého ubytování přímo v bytových domech. To přináší nové sociální problémy a konflikty mezi návštěvníky a trvale bydlícími obyvateli.

Vybrané charakteristiky Prahy 1³

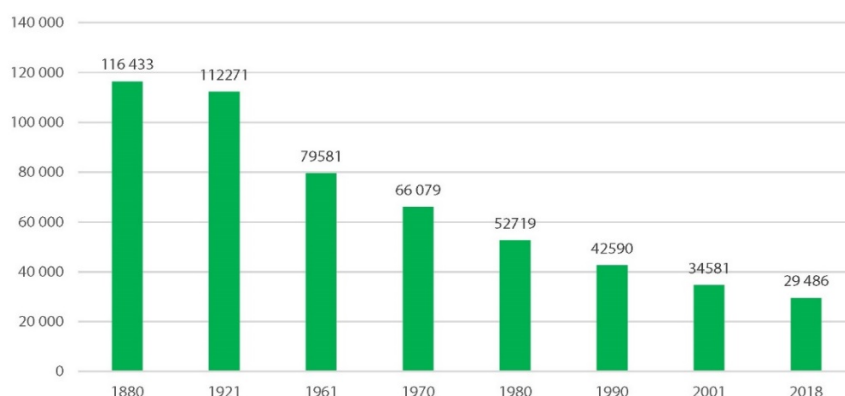
Praha 1 je specifickým územím, jehož obytná funkce dlouhodobě vytrvale klesá. K 1. 1. 2019 zde bylo evidováno 29 486 obyvatel s trvalým nebo dlouhodobým pobytem, což Prahu 1 řadí spíše k menším městským částem. Úbytek obyvatel je v současnosti na základě dostupných statistických údajů mírný. V roce 2018 byla MČ Praha 1 spolu s MČ Praha 2 jediným pražským správním obvodem, který zaznamenal záporný přírůstek obyvatel stěhováním (ubylo 39 stálých obyvatel) a jako jediný pražský správní obvod měla záporný celkový přírůstek obyvatel, tzn. úbytek, způsobený stěhováním nevyrovnali živě narození, přestože jich bylo více než zemřelých (v roce 2018 Praha 1 eviduje 280 živě narozených a 254 zemřelých). Při relativním srovnání jednotlivých pražských správních obvodů je v Praze 1 nejnižší počet živě narozených, počet zemřelých byl průměrné hodnoty. Jinými slovy, celá Praha roste, zatímco Praha 1 velice mírně stagnuje.

Můžeme předpokládat, že úbytek obyvatel v současné době dosáhl svého kulminačního bodu. Je pravděpodobné, že se další změny v počtu obyvatel dějí na pozadí dostupných statistik, např. ponecháním si trvalého pobytu a pronájmu nemovitosti. Odhady rozdílu mezi trvale hlášeným a skutečně bydlícím obyvatelstvem v městské části existují – např. *Socioekonomická analýza území MČ P1* z roku 2009⁴ nabízí údaj o rozdílu mezi těmito populacemi přibližně 10 % (či více), nacházíme se však nyní v odlišné situaci, definované novými fenomény, zejména zásadním nárůstem turismu či služeb krátkodobého ubytování.

³ Údaje v této kapitole, vč. dat v grafech, vycházejí ze *Statistické ročenky hl. m. Prahy 2018* (dostupné online: www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-hl-m-prahy-2018) a *Statistického bulletinu pro hl. m Prahu, 1. čtvrtletí 2019* (dostupné online: www.czso.cz/csu/czso/statisticky-bulletin-hl-m-praha-1-ctvrtleti-2019).

⁴ Dostupná online: www.socialniteorie.cz/wp-content/uploads/2020/03/Socioekonomicka_analyza_uzemi_MC_Praha_1_-_Etapu_IV.pdf

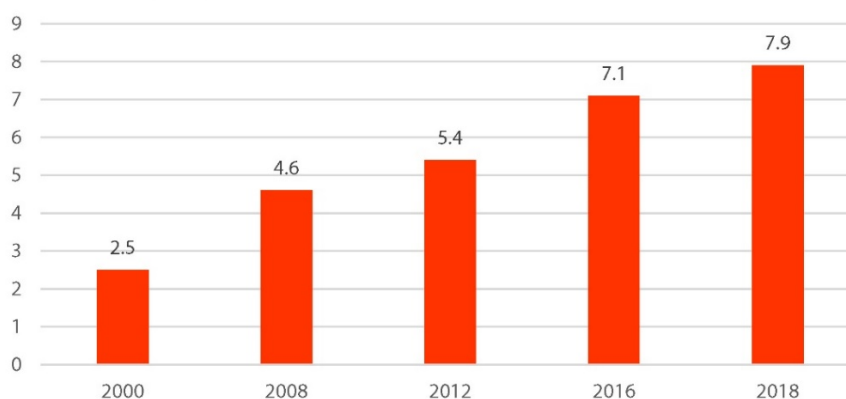
Vývoj počtu obyvatel Prahy 1 (1880–2018)



Klesající počet obyvatel však zaznamenává centrum Prahy již déle než sto let. Graf, který výše zobrazuje postupné ubývání obyvatel v Praze 1, ilustruje dlouhodobý trend, který není závislý pouze na fenoménech, jež byly popsány výše. Ačkoliv se tedy konkrétní vlivy mohou v jednotlivých historických obdobích zásadně lišit, trend ukazuje širší proměnu města a značí dlouhodobé urbánní procesy a vlivy, jako je rozrůstání města, jeho decentralizace, suburbanizace, gentrifikace aj.

Následující graf zobrazuje bezprecedentní nárůst počtu turistů, kteří se ubytovávají v Praze – ten se jen od počátku tohoto tisíciletí více než ztrojnásobil. Lze tak hovořit o 7,9 milionech turistů, kteří zde přenocovali, některé odhady však hovoří až o 11 milionech návštěvníků, pokud jsou započítáni jednodenní návštěvníci a hosté ubytovaní v rámci krátkodobých bytových pronájmů. Pražské centrum je přitom hlavní destinací, kam turisté míří, dopady masového tedy nese na svých bedrech v rámci metropole zdaleka nejvíce. Praha podle některých definic dokonce splňuje znaky tzv. *overtourismu*⁵.

Vývoj počtu turistů v Praze (2000–2018)



Praha 1 je domovem řady **státních institucí**, což do značné míry ovlivňuje její podobu a vnitřní život. Specifické prostředí vytváří rovněž **vzdělávací instituce**. Největší vysokou školou na území městské části je Univerzita Karlova a ve srovnání s ostatními správními celky se zde také nachází nejvíce gymnázií (8),

⁵ *Overtourism*, česky *nadměrný turismus*, ukazuje situaci, při které nadměrný počet návštěvníků města zapříčiňuje přeplněnost v oblastech, jejichž obyvatelé potom trpí důsledky dočasných a sezónních špiček cestovního ruchu, což si vynucuje trvalé změny jejich životních stylů, přístupu k občanské vybavenosti a obecnému blahobytu. Více viz Lachmann, F. 2019. *Nadměrný turismus jako globální rostoucí problém*. Sociální teorie, 1. 7. 2019. Dostupné online: www.socialniteorie.cz/nadmerny-turismus-jako-globalni-rostouci-problem/

středních odborných škol (15), vyšších odborných škol (8) a konzervatoří (3). Praha 1 je také místem s nejvyšší koncentrací **výstavních prostor, muzeí a historických památek**, objektivně je tedy centrem kulturního života metropole.

Podle statistik ČSÚ žilo k 31. 12. 2017 v městské části 3 364 obyvatel ve věku 0–14 let, dále 21 160 obyvatel ve věku 15–64 let a 4 975 obyvatel starých nebo starších 65 let, což Prahu 1 řadí na 4. místo podle indexu stáří (65+ / 0–14), který činí 147,9. **Průměrný věk obyvatel** je 43,3 let (43,3 let ženy; 44,1 let muži). V Praze 1 je celkem hlášeno 5 715 cizinců (Ukrajina: 418; Slovensko: 522; Rusko: 494; Vietnam: 391; USA: 495; Čína: 87; Bulharsko: 81). Praha 1 je specifická z hlediska **podnikání** – ačkoliv v počtu fyzických osob příliš nevyniká (13 179), v počtu právnických osob má v rámci metropole prvenství – je zde zapsáno 40 572 firem (30 444 společností s ručením omezeným; 3 638 akciových společností; 574 společenství vlastníků jednotek; 2 977 spolků a pobočných spolků), což z Prahy 1 dělá nejkoncentrovanější území z hlediska ekonomické aktivity v Česku. Z hlediska **počtu zaměstnanců** těchto subjektů jich je 7 551 bez zaměstnanců, 10 378 s 1–49 zaměstnanci, 494 s 50–249 zaměstnanci, 68 s 250–499 zaměstnanci, 20 s 500–999 zaměstnanci a 30 s více než 1000 zaměstnanci (35 210 subjektů počet zaměstnanců neuvádí). Je však třeba brát v potaz, že podstatná část těchto subjektů je v Praze 1 pouze „zapsaná“, a to například z důvodů malé pravděpodobnosti daňové kontroly, prestiže, obchodu s tzv. ready-made firmami apod.

Způsob sběru dat a jeho limity

Anketa je formou dotazníkového šetření, jehož nejvýraznějším rysem je způsob výběru respondentů *samovýběrem*, účast v něm tedy závisí čistě na rozhodnutí respondenta. Zpravidla tato forma sběru dat vede k intenzivnějšímu zapojení zainteresovaných osob, které mají potřebu komunikovat své názory a postoje.

V případě elektronického sběru dat je navíc takový sběr dat zatížen nejistotou, zda nebyla anketa vyplněna respondentem vícekrát či zda vyplňuje některé údaje – zejména sociodemografické – pravdivě. Vzhledem k délce ankety a možnosti porovnat poměrně značné množství otevřených otázek však považuji ovlivňování výsledků vícenásobným vyplněním za málo pravděpodobné.

Protože výběr nebyl uskutečněn způsobem, který by umožňoval reprezentativitu sebraných dat, není z možné z výsledků vyvozovat skutečnosti, které by bylo možné vztáhnout na celou populaci Prahy 1.

O účast ankety byli potenciální respondenti požádáni zejména prostřednictvím sociální sítě Facebook, konkrétně pak nejvíce v rámci skupiny „Praha číslo 1“, což vzhledem ke kritickému naladění této platformy může vést k ovlivnění výsledků. Zároveň způsob oslovení respondentů může vyčleňovat některé specifické skupiny obyvatel, v tomto případě ty, kteří nevyužívají internet, potažmo sociální sítě.

Tyto a některé další limity⁶ je třeba brát v potaz při čtení výsledků. Tento způsob sběru dat byl zvolen z důvodu značné náročnosti získání reprezentativního vzorku (např. prostřednictvím pravděpodobnostního výběru) v tak specifické lokalitě, jakou je Praha 1. Jedná se tedy o orientační

⁶ Více o problematice sběru dat prostřednictvím ankety v Sociologické encyklopedii, které je dostupná online: encyklopedie.soc.cas.cz/w/Anketa.

zjišťování postojů rezidentů i ostatních uživatelů pražského centra, které může plnit také roli sběru individuálních nápadů a podnětů. Touto explorativní optikou je tedy třeba číst celý tento dokument.

Protože anketa neaspiruje na reprezentativnost pro jakýkoliv větší soubor osob, z hlediska zpracování dat, která anketa, se jedná o zejména o jednoduchou interpretaci odpovědí bez využití složitějších statistických postupů. Otevřené otázky, které respondentům umožnily vyjádřit se k dílčím problematikám širěji, byly zpracovávány v duchu tzv. *zakotvené teorie*⁷, vytváření kategorií odpovědí tedy probíhalo induktivně. Jednotlivé kategorie vznikaly na základě postupného čtení odpovědí a jejich následného rozřazování. Některé z nich se mohly v průběhu „plnění“ jednotlivými výroky proměňovat, dále dělit nebo naopak zanikat při slučování s jinými. Tím bylo dosaženo potřebné přehlednosti výsledků a data bylo možné smyslně interpretovat.

Například u otázky ohledně změn v oblasti bezpečnosti byly na základě několika prvních odpovědí stanoveny tyto kategorie: *Aktivita policie*, *Pravomoci policie*, *Počet strážníků či policistů*, *Systémová opatření*. Během čtení těchto odpovědí totiž bylo patrné, že jsou často spojeny s fungováním městské (či státní) policie a zároveň problematiku otevírají z více stran, takže je vhodné vytvořit kategorie, které by činnost policie popisovaly podrobněji. Následně byla doplněna kategorie *Konkrétní opatření*. Brzy se však ukázalo, že se tato kategorie překrývá s kategorií *Systémová opatření* a není snadné mezi nimi rozlišit, resp. že hranice, stanovovaná u každého zařazení (kódování) dané odpovědi, je značně arbitrární a interpretačně neobhajitelná. Obě kategorie tudíž byly přehodnoceny a nadále zůstaly kategorie *Systémová opatření* a *Dílčí podněty*, aby vynikl kontrast mezi potřebou dlouhodobých koncepcí, které pravděpodobně vyžadují širší přehodnocení zavedených postupů při zajišťování bezpečnosti a při kterých jsou nutné legislativní změny, a mezi dílčími aktivitami, které lze uskutečnit v rámci stávajícího systému. Po ukončení kódování byla vytvořena kategorie *Drogy*, jelikož se problém s nabízením drog na ulicích v rámci tohoto zjišťování ukázal jako relativně důležitý. Zároveň byla zrušena kategorie *Pravomoci policie*, která obsahovala jen málo odpovědí, které byly sloučeny pod kategorii *Systémová opatření*. Nakonec tedy zůstaly kategorie *Aktivita policie*, *Počet strážníků či policistů*, *Systémová opatření*, *Dílčí podněty* a *Drogy*, které sdružují 116 výroků. Ty se však neobejdou bez patřičné interpretace, zejména kategorie *Systémová opatření* a *Dílčí podněty* jsou totiž zdrojem mnoha různých podnětů, které je vhodné prezentovat v úplném výčtu.

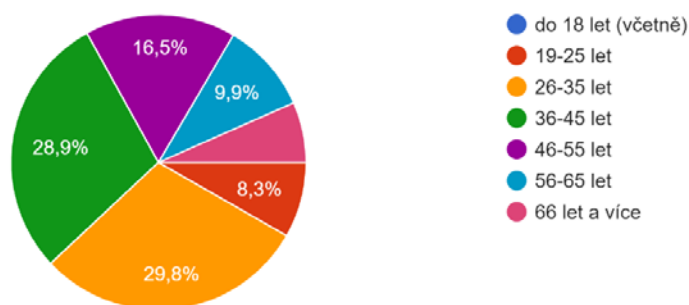
Charakteristika respondentů

Anketu vyplnilo 121 respondentů, z nichž 52,9 % tvořili muži, 44,6 % ženy a 2,5 % pohlaví neuvedlo. Z hlediska jejich věkového rozložení byly nejpočetnějšími skupinami respondenti ve věku 26–35 let a 36–45 let. Nejmladší věková skupina do 18 let (včetně) nebyla zastoupena vůbec. Nejstarší věková skupina 66 let a více je zastoupena pouze 6,6 %, ačkoliv podle statistik ČSÚ žije v Praze 1 přibližně 17 % osob starších 64 let.

⁷ Obecné shrnutí základních předpokladů zakotvené teorie naleznete online: https://cs.wikipedia.org/wiki/Zakotven%C3%A1_teorie

Věk

121 odpovědí



Přibližně 54 % respondentů uvedlo, že jsou pracujícími zaměstnanci / zaměstnankyněmi, 41 % podniká, 10 % studuje, 9 % je ve starobním či invalidním důchodu, 6 % pečuje o dítě či jinou osobu blízkou. Téměř 77 % z respondentů bydlí v Praze 1, 21 % na jiném místě v Praze, 2,5 % žijí mimo Prahu. Z těch, kteří uvedli bydliště na Praze 1, jich byla třetina z Nového Města, třetina ze Starého Města, pětina z Malé Strany a zbývající malá část z Hradčan a Josefova.

V jedné z otázek respondenti ankety odpovídali, **proč tráví na Praze 1 svůj čas**. Téměř 78 % z nich **v městské části bydlí**, 47 % jich **zde pracuje**, 34 % se **účastní kulturních akcí**, 32 % je zde kvůli **památkám**, 31 % shodně pro **restaurace, bary a zábavu**, 22 % navštěvuje úřady, 17 % shodně **nakupuje a navštěvuje rodinu či přátele**, dále se 8 % účastní sportovních akcí. V jednotlivých případech ale respondenti uvedli také důvody jako **vlastnictví nemovitosti a členství v SVJ** či **odstraňování bariér**.

Výsledky ankety

Anketa byla rozdělena na několik částí: *obecnou, veřejný prostor, bezpečnost, turismus, vybavenost a služby, dopravu a parkování*. V následujících kapitolách jsou tyto části prezentovány taktéž odděleně.

Obecná část – Praha 1: místo, kde je můj domov

V první otázce (N=108) měli respondenti za úkol napsat, **co je jako první napadne, když se řekne Praha 1**. Z odpovědí vyplývá, že pro více než čtvrtinu (28 %) z nich Praha 1 znamená v první řadě **domov** (tato odpověď se ale objevila i v některých dalších reakcích, které zároveň zmiňovaly více hesel), pětina (20 %) jmenovala **centrum** (či centrum Prahy nebo země a různé ekvivalenty, jako např. srdce), desetina (10 %) **turisti** (či přeplněnost turisty, skanzen apod.), někteří zmínili hesla jako **historie, památky, kultura** nebo **krása**. Ojedinelé odpovědi odkazovaly ke **konkrétním místům** (Malá Strana, Václavské náměstí či Orloj), někteří využili prostor ke **stížnostem** na hluk, stěžující si občané či regulace (jednotky případů).

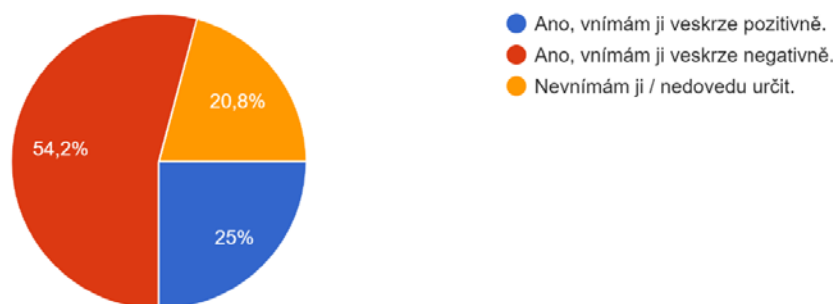
Druhá otázka (N=103) omezila **charakteristiku Prahy 1** na tři slova. Odpovědi byly pro přehlednost rozděleny do několika kategorií. Nejčastěji se v odpovědích objevovala hesla odkazující na **turismus**

(např. také *turisté, cizinci, davy, skanzen*), dále na **historii** (ve smyslu *dějin*, ale také *památek, architektury, umění* či *genia loci*) a **centrum a živo(s)t v něm** (*střed, zábava, restaurace, „živá“*). Velmi významnou byla kategorie **negativních emocí a jevů** (jsou to např. *nepořádek, hluk, „bordel“, „smrad“, chaos, „blázinec“, řev, boj, nebo bezdomovci, obchody s kýčem, komerce, předraženost, vylidňování či korupce*), v značné míře se však objevily také **pozitivní emoce** (zejména *domov a krása*, ale také *srdce a láska*). Za zvláštní, méně významnou kategorii lze považovat oblast **dopravy** (*kolona, parkování, provoz*). Významná část respondentů si Prahu 1 potom spojuje s **konkrétními místy a stavbami**, jako jsou *Staromák, Václavák, Hrad, Most* či *Malá Strana*, své místo má také *Vltava*. Variabilita odpovědí na tuto otázku byla značná, o čemž svědčí některé ojedinělé odpovědi, jako *Pivnice u Jelínků, privilegium, asanace, Lomecký* či *změna*.

U dotazu, zdali respondenti vnímají **v posledních přibližně 10 letech „nějakou obecnou proměnu Prahy 1“** (N=120), **54,2 %** z nich uvedlo, že **vnímají veskrze negativní změnu**, čtvrtina (**25 %**) ji vnímá **veskrze pozitivně** a **20,8 % žádnou změnu nevnímá**, případně to nedovede určit.

Vnímáte nějakou obecnou proměnu Prahy 1 přibližně v posledních 10 letech?

120 odpovědí



V další (nepovinné) části ankety měli respondenti za úkol vyjádřit svůj souhlas s jednotlivými výroky. Jeho účelem bylo získat alespoň hrubou představu o vnímání centra města jednotlivými jeho uživateli a naznačit trendy, případně nasměrovat pozornost na konkrétní fenomény.

Pro lepší orientaci byly výroky rozděleny do tabulky, a to na ty, se kterými respondenti **veskrze souhlasí**, na ty, se kterými **veskrze nesouhlasí**, a ty, které jsou **spíše nejednoznačné**. Zařazení do sloupce má pouze ilustrativní charakter. Vždy jsou také uvedeny počty jednotlivých odpovědí (*určitě + spíše souhlasím / ani souhlas, ani nesouhlas / určitě + spíše nesouhlasím*). Pokud bylo souhlasných reakcí na výrok přinejmenším o 10 více než nesouhlasných, byl výrok zařazen do levého sloupce, a naopak. Pokud tato podmínka nebyla splněna, nebo byl nejčtenější odpovědí „ani souhlas, ani nesouhlas“, byl výrok zařazen do prostředního sloupce. Pořadí v jednotlivých sloupcích je dáno četností souhlasu či nesouhlasu, resp. nevyhraněných odpovědí.

Tabulka 1. Otázka: „Souhlasíte s následujícími výroky?“

Veskrze souhlasné výroky	Nejednoznačné výroky	Veskrze nesouhlasné výroky
Praha 1 nabízí dostatek kulturního vyžití. 112/6/1	Praha 1 má zřejmě dobře fungující radnici. 28/53/36	Praha 1 není místo, kde mám důvod být. 14/16/86
Praha 1 je dobře dostupná městskou hromadnou dopravou. 109/3/7	Praha 1 je konzervativní. 48/53/16	Praha se obejde bez Prahy 1. 17/16/82
Jako občan(ka) mám spoluzodpovědnost za fungování Prahy 1. 102/13/3	Parlament prospívá Malé Straně. 33/52/32	V centru Prahy se nedá žít bez auta. 21/15/82
Praha 1 je bohatá. 102/10/5	Praha 1 má propracovaný orientační systém. 36/48/33	Praha 1 se obejde bez zbytku Prahy. 15/20/80
Přivítal(a) bych víc informací o možnosti ovlivnění budoucnosti Prahy 1. 94/19/2	Prahou 1 lze dobře projet na kole. 42/42/31	V centru Prahy se nedají vychovávat děti. 21/22/74
Praha 1 potřebuje více městských policistů. 92/22/5	Praha 1 má dobře upravená veřejná prostranství. 39/32/46	Praze 1 má vhodnou skladbu obchodů a služeb. 34/17/67
Vltava a to, co se na ní děje, jsou důležité součásti centra Prahy. 91/20/6	Praha 1 je vhodné místo pro rodiny s dětmi. 39/29/49	Praha 1 má v pořádku veřejná prostranství. 31/21/64
Praha 1 je přeplněná reklamou. 91/18/9	Praha 1 je zelená. 48/27/43	Praha 1 patří starousedlíkům. 25/28/62
Praha 1 je přeplněná automobily. 89/14/16	Praha 1 je místo pro spokojený život. 49/26/42	Praha 1 se v posledních 10 letech mění k lepšímu. 31/26/59
Praha 1 je hlučné místo. 88/20/11	Praha 1 je vhodné místo pro seniory. 40/25/50	Prezidentská kancelář prospívá Praze 1. 23/38/56
Praha 1 má problém s turisty. 87/14/16	Praha 1 je čistá. 47/19/51	Praha 1 je zdravá. 24/42/52
Praha 1 nezvládá nárůst turismu. 86/10/21		Praha 1 je dostupná pro člověka s handicapem. 28/38/52
Praha 1 je nedostupná k bydlení. 81/17/20		
Praha 1 má příliš divoký noční život. 81/16/22		
Praha 1 je bezpečná. 75/17/25		
Praha 1 je příjemné místo. 73/26/19		
Praha 1 je místo, kde se dá také relaxovat. 71/20/26		
Praha je to nejlepší, co v Česku máme. 68/31/19		

Praha 1 je pro člověka, jako jsem já.

65/23/30

Praha 1 je příjemná pro chůzi.

65/18/33

Na Praze 1 je kam jít sportovat.

64/30/24

Praha 1 je chaotická.

62/30/25

Praha 1 patří všem.

58/35/24

Praha 1 je jenom pro bohaté lidi.

58/24/35

Na Praze 1 je příliš mnoho bezdomovců.

56/41/21

Praha 1 je stresující.

55/30/33

Mám nápad na veřejně prospěšnou
aktivitu na Praze 1.

52/44/21

Aktivně se podílím na správě a rozvoji

Prahy 1.

51/39/26

Praha 1 je dobře přístupná automobilem.

48/33/36

Veřejný prostor v Praze 1: kultura, reklama, dostupnost a nepořádek

V první otázce (N=121) této části měli respondenti za úkol vybrat **slova, která dobře vystihují veřejný prostor Prahy 1**. Vedle toho měli možnost doplnit vlastní slova. Z odpovědí vyplývá, že **pro 62 % respondentů ankety je pro veřejný prostor Prahy 1 typická kultura**, následuje **reklama (59,5 %)**, **dostupnost (50 %)** a **nepořádek (49 %)**. S menším odstupem respondenti jako výstižnou vnímali **multikulturnost (38 %)**, **poškození (35 %)**, následují **zápach (33 %)**, **neuspořádanost (32 %)** a **bariéry (31 %)**. Pouze přibližně pětina vnímala **zeleň (19,8 %)** jako něco typického pro Prahu 1, což bylo dokonce přibližně o procento méně, než v případě **prostituce (20,7 %)**. Jen nemnoho respondentů si místní veřejný prostor spojovalo s **čistotou (10 %)**, na druhé straně ale také se **zločinem (12 %)** či **nebezpečím (10 %)**. V otevřené odpovědi se nicméně objevovaly také marginálně zastoupené odpovědi jako **hluk, davy, provoz, přeplněnost auty, koloběžky, turisté, naháněči, matřičky či špatní zastupitelé a vedení**. Je tedy patrné, že „veřejný prostor“ je složitý pojem, který může zahrnovat i jevy, které si s ním většina lidí v první chvíli nespojí. Z hlediska jeho budování a péče o něj se však jeví jako vhodnější právě tato širší definice.

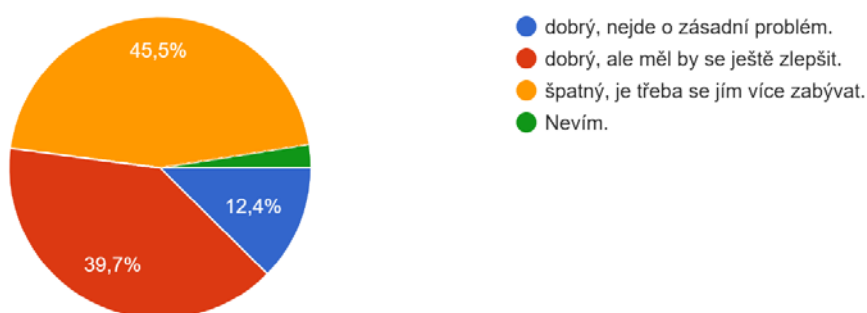
V následující otázce (N=121) byli respondenti dotázáni na **prvky vizuálního smogu**, na které by bylo vhodné se podle nich více zaměřit. Zde v odpovědích dominovala **reklama (74 %)**, dále **parkující automobily (61 %)**, **výlohy obchodů (51 %)**, **koloběžky a kola odstavené v ulicích (49 %)**, **dopravní a jiné značky, sloupy apod. (43 %)**, **zanedbanost budov (41 %)** a **stav městského mobiliáře (31 %)**. Podle 3 % respondentů není třeba se zaměřit na nic z výše uvedeného. Z dalších odpovědí se po jednom

výskytu objevily následující prvky (pokud nebyly zahrnuty výše): *markýzy restauračních zahrádek, graffiti, zneužívání vyhrazených parkovacích míst, hudba z obchodů, zvířecí kostýmy, turistické stánky a další infrastruktura, důsledky a průvodní známky „pivního turismu“, výstrče provozoven, „naháněči“ do restaurací a přemíra nápisů v cizích jazycích.*

Stav životního prostředí městské části (N=121) byl největší částí respondentů vnímán jako „špatný, je třeba se jím více zabývat“, tvrdilo to 45,5 % z nich. Téměř 40 % z nich ho považovalo za „dobrý, ale měl by se ještě zlepšit“. Pouze 12 % **nepovažovalo** stav životního prostředí na Praze 1 za **zásadní problém**.

Stav životního prostředí na Praze 1 je...

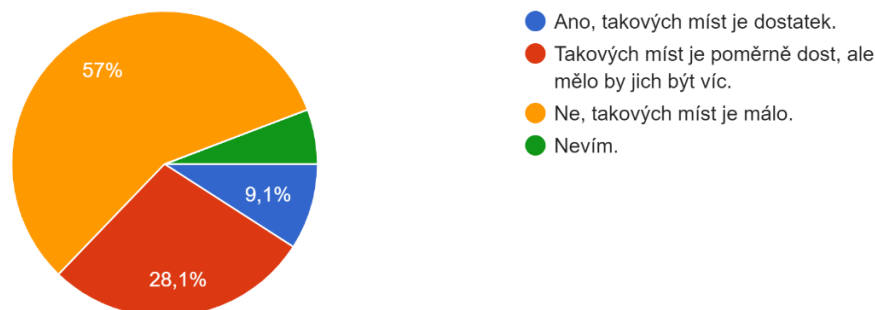
121 odpovědí



Když měli respondenti posoudit, zdali je v centru Prahy **dostatek veřejných míst, kam se schovat před sluncem či se svažit v parných dnech** (N=121), 57 % z nich odpovědělo, že **takových míst je málo**. Pro 28 % respondentů **bylo takových míst poměrně dost, ale mělo by jich být ještě víc**. Pouze 9 % odpovědí deklarovalo **dostatek takových míst**, 6 % uvedlo, že **neví**.

V letních měsících je Praha 1 velmi horkým a parným místem, tak jako řada velkých měst. Je zde dostatek veřejný...e schovat před sluncem či se svažit?

121 odpovědí



Následovala otevřená otázka (N=121), v níž měli respondenti uvést **návrhy na změny ve veřejném prostoru Prahy 1**. Z celkového počtu více než 270 různých námětů byla nejhojněji zastoupena **doprava**

(35x), dále **parkování** (27x), dále **obchody a služby** (26x), **životní prostředí, zeleň, voda** (25x), **turistické atrakce** (22x), **vizuální smog a reklama** (18x), **úklid a čistota** (18x), **infrastruktura** (14x), **policie** (13x), **kultura a obecné soužití** (10x), **mobiliář** (9x), **sport a oddech** (8x), **bezbariérovost** (7x), **zástavba a bydlení** (7x), **hluk** (6x) a **bezdomovectví** (5x). Někteří respondenti zmínili konkrétní problematická místa, vzhledem však k tomu, že toto bylo předmětem následující otázky, byly pod ni tyto odpovědi přesunuty. Poslední kategorií byly **ostatní** náměty (13x). Jak bylo řečeno, položky jednotlivých kategorií se mohly částečně prolínat, případně spolu úzce souviset, následující tabulka tak představuje nezbytně zjednodušený přehled odpovědí.

Tabulka 2. *Otázka: „Co byste ve veřejném prostoru na Praze 1 změnil/a? Budte prosím co nejvíc konkrétní, i kdyby mělo jít o zdánlivě banální nebo bezvýznamnou věc. Můžete uvést i více příkladů.“*

doprava	redukce množství / omezení vjezd/průjezd automobilů (20x); zákaz koloběžek (3x); dodržování pěších zón (bez automobilů, kol, koloběžek) (3x); průjezdnost na kole (3x); plošné omezení rychlosti a vymáhání pravidel (3x); návrat tramvajových tratí (1x)
parkování	změna koncepce parkování – změna systému, pravidel povolování, revalidace počtu a typu stání (8x); parkování obecně je problém (7x); důslednější kontrola oprávnění a přísnější postihy (6x); snížení počtu parkovacích míst (3x); více možností parkování rezidentů, např. přechodová parkovací zóna z P5 (2x); podpora podzemních garáží a zakladačů (1x)
obchody a služby	změna a regulace sortimentu a skladba obchodů a služeb – více pro místní, méně pro turisty (13x); zlepšení, kontrola a pravidla pro výlohy obchodů, vývěsní štíty (5x); omezení prodeje alkoholu, zejm. v nočních hodinách (4x); méně restauračních předzahrádek (2x); zrušení „minitrhů“ mezi velkými trhy (1x); rozšiřování možností pro malé restaurační předzahrádky (1x)
životní prostředí, zeleň, voda	více zeleně, stromů a vodních prvků (pítka, fontány, vodotrysk) (23x); lepší péče o zeleň (1x); parky bez psů bez košíku (1x)
turistické atrakce	zákaz konkrétních atrakcí a atrakcí spojených s alkoholem (falešná historická vozidla, autobusy, zvířecí převleky, pивní kola, koloběžky, trdelník) (11x); regulace nabídky či zvýšení tlaku na provozovatele turistických atrakcí (4x); obecný přístup k turismu a jeho regulace – méně ústupků, kýčovitě podbízivosti, negativních projevů (4x); méně turistů (2x); méně opilých turistů (1x)
vizuální smog a reklama	regulace a snížení množství reklamy ve veřejném prostoru a dopravních značek (11x); zbavení se vizuálního smogu (4x); regulace prezentace prodejen (2x); vyčištění vstupních vestibulů stanic metra (1x)
úklid a čistota	lepší/častější čištění/úklid ulic, chodníků, košů a zákoutí (11x); častější odvoz odpadků, zvýšení kapacit, změna doby vývozu (4x); řešení graffiti (2x); participace barů a restaurací na úklidu (1x)
infrastruktura	lepší plánování a systém záborů a oprav komunikací (4x); lepší informační navigační systém (např. bilingvní) (3x); více veřejných toalet (2x); více prostoru volného prostoru (odstranění bariér) (2x)
policie	více policistů/strážníků obecně či v ulicích (6x); důslednější a kvalitnější kontrola veřejného pořádku (6x); méně policistů se samopaly (1x)

kultura a obecné soužití	omezení/ohlídání nočního života (3x); více důrazu na bydlení a jejich zastávání se (2x); přesunutí života více do ulic (1x); větší zapojení místních komunit (1x); chybí umělecké instalace (1x)
mobiliář	více laviček (5x); sjednocení/zlepšení mobiliáře (2x); méně telefonních budek jako nosičů reklamy (1x); více odpadkových košů (1x)
sport a oddech	více míst a prostoru pro děti a rodiny (5x); více míst, restaurací, sportovišť pro obyvatele (1x); venkovní tiché lázně uprostřed zeleně (1x); vrácení venkovního sportoviště u Tyršova domu (1x)
bezbariérovost	bezbariérovost povrchů a chodníků (6x); dodržování zákona zákon 398/2009 Sb. (1x)
zástavba a bydlení	lepší využití prázdných bytů městské části (2x); regulace Airbnb (2x); oprava chátrajících budov (1x); dodržování uliční čáry a výšky budov (1x); lepší dostupnost bydlení (1x)
hluk	snížení hluku – obecně, v nočních hodinách, hudby, křiku opilých lidí (5x); kvalitní busking na vymezených místech (1x);
bezdomovectví	méně lidí bez domova či regulace jejich pobytu (5x)
ostatní	organizované žebrání (3x), prodej a konzumace drog (3x), podvodní provozovatelé taxi, noční naháněči, konzumace alkoholu, zrušení zákazu kouření v nočních podnicích, zlepšení kvality škol a školek – alternativní přístupy

Z odpovědí je zřejmé, že respondenti ankety vnímali nejčastěji **dopravu** – a jevy s ní související – jako největší problém veřejného prostoru Prahy 1, spočívající zejména v množství automobilů, které se zde nacházejí, případně tudy jen projíždějí. Jako problematický se také ukázal stávající systém **parkování** a jeho kontrola⁸. Z vyhodnocení odpovědí je rovněž patrné, že nejčastěji byla s veřejným prostorem spojována **zeleně**, jejíž nedostatek byl zmiňován relativně často. Nejčastěji se to dělo v souvislosti s nedostatkem **vodních prvků**, jako jsou např. veřejná pítka. Do veřejného prostoru rovněž vstupují zásadním způsobem různé **turistické atrakce** (*falešná historická vozidla, autobusy, zvířecí převleky, pivní kola, koloběžky, trdelník aj.*), které mohou dlouhodobě měnit jeho charakter a autenticitu. Podobným způsobem představa o veřejném prostoru mohou utvářet **výlohy obchodů** a s nimi související **nabídka zboží a služeb**, potažmo nadměrné **množství reklamy**. Vizualní smog však mohou dotvářet i **jiné prvky**, se kterými se respondenti ve veřejném prostoru setkávali – *dopravní značky, nesourodý mobiliář, povrchy komunikací nebo čistota*. Právě **čistota** byla společně s **úklidem a čištěním** zmiňována v řadě odpovědí a týkala se zpravidla *městského mobiliáře (košů), chodníků, různých zákoutí či častějšího vývozu odpadků*. Zdálo by se, že ve veřejném prostoru pražského centra věci spíše přebývají, **něco však také může chybět**, např. *propracovaný informační (navigační) systém*, který by byl přívětivý pro turisty (bilingvní), množství *laviček, strážníků městské policie v ulicích, bezbariérovost či místa pro oddech, sport či setkávání místních komunit*, zejména rodin s dětmi.

Respondenti zmiňovali nejen **dlouhodobé jevy a prvky**, které se ve veřejném prostředí vyskytují fyzicky a stále, někteří z nich však veřejný prostor svázali s **proměnlivými skutečnostmi**, např. se *způsobem plánování a systémem záborů a oprav komunikací, nadměrným hlukem*, který může zasahovat do jejich

⁸ V současnosti je systém tzv. zón placeného stání (ZPS) postaven na kontrole prostřednictvím monitorovacích vozů, které snímají značky vozidel. Tato kontrola se však dlouhodobě ukazuje jako neefektivní a neúčinná ve vztahu k dodržování těchto zón. Více o systému online: www.parkujvklidu.cz.

obydlí, případně *pobyt lidí bez domova* v prostoru městské části. Jen okrajově byly zmíněny další konkrétní sociálně patologické jevy, jako je *graffiti*, *organizované žebrání* a *konzumace drog*. To však nemusí vypovídat příliš o problémech, které jsou s těmito jevy obvykle spojeny, respondenti spíše tyto jevy nepovažují v případě veřejného prostoru v centru Prahy za průvodní.

Zmíněné jevy a nedostatky bychom patrně našli na větším počtu míst v Praze 1. Následující otázka zjišťovala, zda existují místa, která by si zasloužila více pozornosti, jak jsou např. opravy nebo revitalizace. Odpovědi jsou uvedeny v Tabulce 3, která je rozdělena podle šesti kategorií.

Tabulka 3. *Otázka: „Jsou na Praze 1 místa, která by si zasloužila více pozornosti, oprav či revitalizaci? Pokud ano, která to jsou?“*

náměstí	Václavské nám. (a okolí) (24x); Staroměstské nám. (a okolí) (4x); nám. Jana Palacha (4x); Malostranské nám. (3x); nám. Miloše Formana (2x); Klárov; Senovážné nám.; Havelský trh, Haštalské nám., Kozí plácek
parky	Vrchlického sady / okolí hl. nádraží / Sherwood (11x); Kampa (4x); Těšnov (4x); Střelecký ostrov (2x) a Žofín (1x); park Cihelná (1x)
ulice	Národní třída (6x); Revoluční (a okolí) (6x); chátřející domy v Rytířské (4x); fasády domů ve Vítězné (2x); Provaznická (2x); Krakovská (2x); Ve Smečkách (2x); Dlouhá (2x); Žitná, plácek ve Pštrossově; chodník před kostelem ve Spálené; Na Poříčí; Hybernská u magistrály; Karlova; Charvátova; Letenská; Karmelitská; chátřející barokní dům v Bartolomějské; chátřející domy v Soukenické
větší oblasti	Vltava a její nábřeží a náplavky (9x); magistrála a okolí (7x); Královská cesta a okolí Karlova mostu (3x); Florenc (2x); býv. hřiště Sokola u Tyršova domu (2x); Smetanovo nábř. (2x); poliklinika Klimentská/Lannova (2x); okolí Jindřišské věže; „město duchů“ od městského úřadu po Žitnou; oblast kolem Karlových lázní; Masarykovo nádraží; volný pozemek u nemocnice na Františku; revitalizace malostranských dvorů; okolí kostela sv. Martina ve zdi
průchody, průchodnost	průchodnost Jeleního příkopu a Pražského hradu; průchod u Karlových lázní; otevření zahrady Strakovy akademie; průchod z Národní třídy (AV ČR); podchod pod operou; průchod ze Smetanova nábř. na Křižovnické náměstí
jiné a obecné	Mariánský sloup; chybějící východní křídlo radnice na Staroměstském nám.; některá místa mohou být zanedbaná záměrně; chátřející objekty v soukromém vlastnictví; každé místo potřebuje různou péči dle potřeb okolí; tramvaje Na Příkopě a možná i Staroměstské náměstí; tramvajová linka Národní-Můstek-Na Příkopě či na Na Příkopě; oprava ulic a dláždění / lavičky ne na úkor parkovacích míst; řešení dopr. režimu v souvislostech; prioritizace frekventovaných míst a rekonstrukce povrchů, kde doprava dělá největší hluk; prázdné budovy, zejm. ty v majetku státu a/nebo města; špinavé ulice s nepořádkem a odpadky; oprava chodníků a zamezení vjezdu aut na chodníky; více pozornosti si zaslouží každé místo; zbytečně zaplotované proluky (např. ve Stínadlech); parky, chodníky a náběhy na chodníky z přechodů; odstranění děr na přechodech; Praha 1 není bezbariérová; WC pro handicapované; mizení potřebných oddělení v OD Bílá labuť; Smíchovská náplavka; chybějící lavičky za Májem; stavba domů na školních hřištích (Klimentská) nebo na zahrádce školičky na Petřském nám.; náměstí a parky; okolí HN; Nové Město; Hradčany – provoz aut a chybějící obchod; lanovka a WC pro handicapované

Z uvedených odpovědí je zřejmé, že největší dluh v současnosti představuje stav **Václavského náměstí** a jeho okolí. Václavské náměstí bylo zmiňováno zpravidla bez dalšího komentáře, ale také v souvislosti s prodejem drog či prostitucí. Zmíněna ale byla také **další významná náměstí**, jako jsou **Staroměstské, Palachovo, Malostranské** či **Karlovo**. Je vcelku uspokojivé, že v případě těchto náměstí, společně s **Klárovem**, který byl respondenty zmíněn okrajově, se jedná o místa, která jsou v současnosti v různých stádiích procesu rekonstrukce či revitalizace,⁹ přesto je třeba, aby veřejnost věnovala těmto procesům dostatečnou pozornost a pokusila se do nich promítnout v pražském prostředí notoricky chybějící či nedostačující prvky (viz odpovědi na předchozí otázky). Přestože v odpovědích zazněly také názvy dalších náměstí, četnost zmínek u vyjmenovaných náměstí naznačuje, že centrum Prahy postrádá zejména dobře koncipovaný veřejný prostor většího rozsahu – nebo se se o něj doposud neumělo starat.

Václavské náměstí je tedy možné vnímat symbol stavu veřejného prostoru. S trochou nadsázky by se dalo říci, že *kdo opraví Václavák, získá si Prahu 1*. V případě **parků** by situace mohla být podobná v případě **Vrchlického sadů** (a okolí Hlavního nádraží), pozornosti některých respondentů ale neunikl také např. park **Kampa, Těšnov** a jeho okolí, které je spjaté zejména s (taktéž zmiňovaným) prostorem **Florence**.

Podle respondentů také existuje řada ulic, které si zaslouží zvýšenou pozornost. Jsou to zejména dvě z hlavních městských tříd, **Národní** a **Revoluční**. Z ostatních ulic se mohou zdát jako problematické např. **Rytířská** (resp. zde chátrající komplex domů), **Vítězná, Provaznická** či oblast v blízkosti magistrály. Každé území má své vlastní problémy. **Magistrála** byla v anketě zmiňována v souvislosti s nadměrným objemem automobilové dopravy, zatímco tzv. **Královská cesta a okolí Karlova mostu** spíše z hlediska zátěže turismem. Zároveň je patrné, že oblast bezprostředně navázaná na **Vltavu**, v současnosti neplní dostatečně svoji rekreační funkci – alespoň ne pro místní.

V odpovědích se objevilo také **téma průchodů a otevírání veřejného prostoru**. Je třeba připomenout, že centrum Prahy je typické pro své průchody přes dvory, pasáže a zapadlá zákoutí, proto je třeba s nimi i nadále počítat, pokud přemýšlíme o veřejném prostoru jako takovém.

Téma veřejného prostoru tímto nebylo vyčerpáno. Odpovědi ukázaly, že se vždy jedná o složitou matici vztahů, jevů a prvků, které spolu musí fungovat v určitém souladu. Veřejný prostor zároveň může být vnímán různými způsoby – nikdy ho nelze redukovat jen na problematiku dopravy, parkování, nebo architektury. Naopak, je vnímán doslova všemi smysly jako místo (v) pohybu, které lze vidět, cítit, dotýkat se ho, slyšet, ochutnat, ale také prožívat z hlediska estetického prožitku, bezpečnosti nebo blízkosti druhých.

Bezpečnost v Praze 1: narušování veřejného pořádku a prodej drog

Téma bezpečnosti rezonuje ve veřejných diskurzech zejména v posledních letech. Zejména prostřednictvím médií jsme denně informováni o celosvětovém dění a o zhoršování bezpečnostní situace, naše hlavní město je však zpravidla nadále prezentováno jako bezpečné místo pro život. Centrum Prahy skutečně není místem, které by bylo podle policejních statistik¹⁰ místem těžkých zločinů,

⁹ Více o některých ze zmíněných prostorů online na webu Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy: www.iprpraha.cz.

¹⁰ Viz Mapa kriminality: www.mapakriminality.cz.

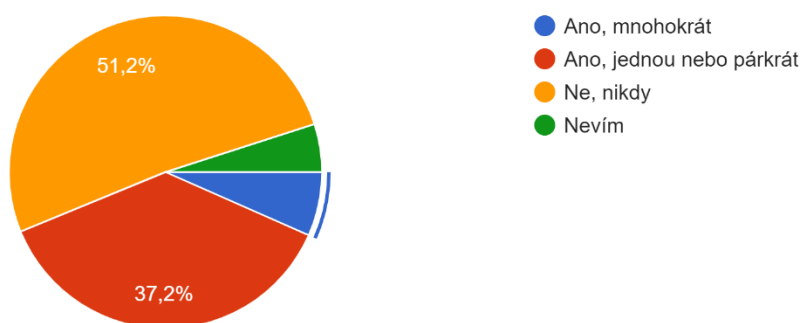
jako je vražda, k fyzickým napadením či krádežím zde však dochází. Zejména je však místem drobnější kriminality, přestupků a narušování veřejného pořádku.

Podle „Analýzy pocitu bezpečí“¹¹, kterou si naposledy v roce 2018 nechala zpracovat Městská policie hl. m. Prahy, je Praha 1 oblastí s vůbec nejnižším vnímaným pocitem bezpečí v oblasti bydliště (74 % respondentů volilo odpověď *určitě ano* nebo *spíše ano*, oproti 71 % v roce 2015). Zajímavější je ale bližší pohled na to, jakých typů trestné činnosti se obyvatelé podle této studie nejvíce obávají: jsou to stejně jako o tři roky dříve zejména kapesní krádeže, vloupání do bytu/sklepa a loupežné přepadení. V tomto výzkumu byl však osloven pouze vzorek o velikosti 50 respondentů z Prahy 1 (v roce 2015 to bylo dokonce jen 35 respondentů), což s sebou nese významné riziko zkreslení výsledků.

Vnímáním bezpečí se zabývala i tato anketa. Na otázku ohledně pocitu bezprostředního nebezpečí v posledních letech (N=121) 51 % respondentů odpovědělo, že se v posledních letech **nikdy necítili v bezprostředním nebezpečí**, 37 % z nich se cítilo **v bezprostředním nebezpečí jednou nebo párkrát**, 7 % **mnohokrát** a 5 % nevědělo. Na Praze 1 se tedy pravděpodobně s bezprostředním nebezpečím můžeme setkat a nejedná se o výjimky.

Cítil/a jste se na Praze 1 někdy v posledních letech v bezprostředním nebezpečí?

121 odpovědí



Prostřednictvím následující otevřené otázky, ve které měli respondenti následně označit hlavní zdroje nebezpečí na Praze 1, získáváme plastičtější obraz o podobě pražského centra. Jednotlivé kategorie byly zastoupeny následujícím způsobem: **drogy** (32x), **doprava** (31x), **turismus** (25x), **alkohol** (19x), **krádeže** (18x), **lidé bez domova** (6x), **prostitute** (5x) a **řidiči taxi** (3x). Ostatní zdroje nebezpečí byly zahrnuty do kategorie **různé** (34x).

V kategorii **drog** se jednalo **zejména o jejich prodej a distribuci**, v menší míře potom o jejich samotné uživatele. Respondenti tedy častěji vnímají jako problematickou stranu nabídky, která je v ulicích také více na očích. Kategorie **dopravy** v sobě zahrnuje **větší množství fenoménů** – *automobilovou dopravu* s občasným odkazem na její *objem* či *nedodržování pravidel*, v menší míře potom *cyklisty*

¹¹ Analýzy pocitu bezpečí z let 2018, 2015, 2010 a 2004 jsou dostupné online:

http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/odbor_socialnich_veci/prevence_kriminality/analyzy_pocitu_bezpecii/index.html

(např. na pěších zónách), *uživatelé elektrických koloběžek* nebo řidiče tzv. *pseudohistorických aut*. Jako značně provázané se ukázaly kategorie **turismu** a **alkoholu**. *Turisté* byli zmiňováni často jako *opilí turisté*, resp. *turismus* jako *alkoturistika*, proto je třeba tyto kategorie nepovažovat za více než dočasný analytický nástroj a uvažovat o nich společně. **Krádeže** respondenti nejčastěji spojovali s *kapsáři*. V mnohem menší míře byly zastoupeny kategorie **lidí bez domova** a **prostitute**, což naznačuje lokálnost a situovanost problémů, které s sebou tyto jevy přináší. Do kategorie **různé** byly zařazeny ojedinělé a obecné odpovědi: *násilníci, agresivní jedinci, anonymní prostředí, vybydlenost, „jedničkoví kmotři“ a nečestní podnikatelé, vandalismus, hluk, Airbnb, booking.com, kriminalita, velká koncentrace lidí, Vláda ČR, Kancelář prezidenta republiky, Poslanecká sněmovna parlamentu ČR, barmani, „pitomci“, zkorumpovaní úředníci, památkáři a kolaudační komise, nepřítomnost a nečinnost MP, díry v dlažbě, komerční lobby, developři, bláznivá zelená ideologie, nerozhlednutí se při přecházení ulice mimo přechod, vandalismus, pronajímání bytů bez dozoru, „koncentrace gaunerů, co je pro ně centrum Prahy zlatý důl nebo prestiž“, „mafiašské praktiky“ provozovatelů zaniklého klubu z Kaprovy ulice, provozovatel lodní dopravy, který „prostě jen tak odpálí megaohňostroj ve 22:45 uprostřed roku“*. Několik respondentů rovněž uvedlo, že se cítí *bezpečně* (4x).

Účelem další otázky (N=121) bylo zjistit, jaké jevy je v městské části běžné zaznamenat, aniž by byla hodnocena jakákoliv jejich míra nebezpečnosti. Z odpovědí vyplývá, že v **poslední době**

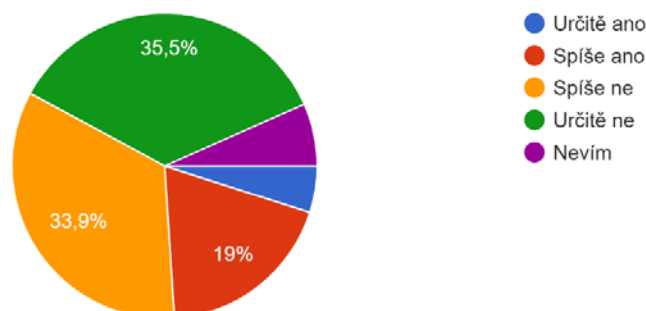
- 78 % respondentů zaznamenalo v ulicích Prahy 1 **opilé lidi**,
- 69 % řidiče chovající se **agresivně nebo nerespektující dopravní předpisy**,
- 67 % **osoby prodávající drogy**,
- 62 % **osoby pod vlivem drog**,
- 57 % **ohrožující jízdu na koloběžkách**,
- 34 % **ohrožující jízdu na kole**,
- 33 % **ohrožující jízdu na elektrickém skútru**,
- 30 % **kapsáře**,
- 29 % **arogantní představitele veřejné správy**,
- 23 % **pouliční podvodníky (např. tzv. skořápkáře, ruličkáře aj.)**,
- 12 % **překračování pravomocí veřejného činitele od státních či městských činitelů**.

Nikdo z respondentů neoznačil možnost, že by se s některým z uvedených jevů nesetkal. Někteří ovšem mimo uvedené kategorie uvedli, že se setkali s určitou formou „**neakčnosti**“ **městské policie** (5x – konkrétně *liknavost, neplnění povinností, nereagování, nedovolené parkování osobních vozidel strážníků*), dále s tzv. **naháněči do hodinových hotelů** (4x), různými **turistickými atrakcemi** (3x – konkrétně *zvyšující se počet autobusů hop-on hop-off, pивní kola, pěší „free“ tour*), **opilými lidmi bez domova se psem (bez vodítka)** (2x) a **podvodnými směnárny** (1x).

Opakovaně se ukázalo, že respondenti vnímali mezery v činnosti městské policie. To je patrné také z odpovědí na následující otázku, která zjišťovala, zda respondenti vnímají **přítomnost městské policie v ulicích Prahy 1 jako dostatečnou** (N=121): téměř **70 %** respondentů uvedlo, že **ne**, pouze **24 %** uvedlo, že **ano**, 7 % nevědělo.

Pocítujete dostatečnou přítomnost státní či městské policie v ulicích Prahy 1?

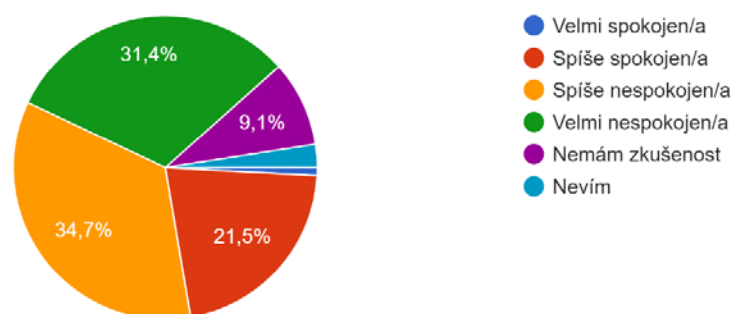
121 odpovědí



Navazující otázka se zaměřila na to, jak respondenti vnímají **fungování městské policie**. Z odpovědí vyplývá, že **66 %** z nich je s fungováním městské policie **nespokojených**, **22 %** naopak **spokojených**, **9 % nemá zkušenost** pro takové posouzení a zbývajících necelá 3 % odpověděla, že neví.

S fungováním městské policie, jste...

121 odpovědí



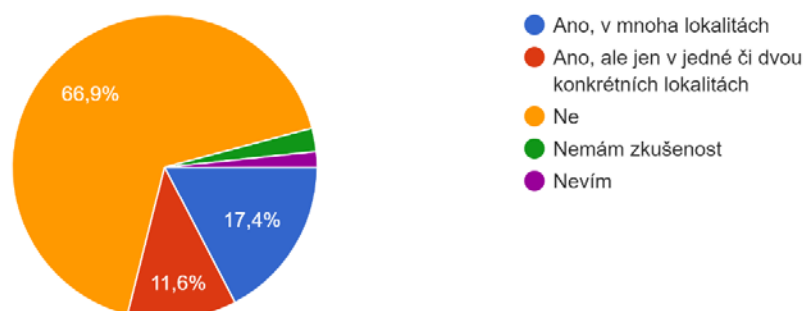
Z uvedeného tedy vyplývá, že **pro více než dvě třetiny respondentů je přítomnost městské policie v centru nedostatečná**, a **dvě třetiny respondentů nejsou zároveň spokojeny s jejím fungováním**.

Další otázka měla za úkol prověřit, zda potenciální nebezpečí, se kterým se respondenti mohou setkat na území městské části, zasahuje negativním způsobem do jejich života, a to tím způsobem, že by pro ně představovalo problém, kdyby se museli po Praze 1 pohybovat pěšky či prostřednictvím MHD (N=121). Odpovědi ukázaly, že přibližně **dvoutřetinový podíl (67 %)** respondentů s tímto **problémem nemělo**.

Přibližně 17 % respondentů však tento **problém pociťovalo v mnoha lokalitách** a 12 % **pouze v jedné či dvou konkrétních lokalitách**. 4 % respondentů nevěděla, nebo neměla zkušenost.

Představuje pro vás problém, když se musíte pohybovat po Praze 1 v noci pěšky či prostřednictvím MHD?

121 odpovědí



V řadě otázek této ankety rezonovalo téma pořádkových složek, resp. městské policie, kterou zřizuje hl. m. Praha a která je v současnosti základní organizací zajišťující veřejný pořádek ve městě. Její fungování se tedy stalo dominantním motivem odpovědí na otázku, která měla od respondentů zjistit příklady změn, které by bylo možné učinit na poli bezpečnosti. Z výsledných 116 podnětů se více než polovina týkala městské či státní policie. Byly vytvořeny následující kategorie: **aktivita policie** (43x), **systémová opatření** (28x), **počet strážníků či policistů** (20x), **dílčí podněty** (17x) a **drogy** (8x). Bližší pohled nabízí *Tabulka 4*, je však třeba brát v potaz, že rovněž v tomto případě se některé kategorie mohly prolínat. Zejména v případě *systémových opatření* a *dílčích podnětů* je otázkou, jak náročná může být realizace některých zmíněných opatření ve složitém městském ekosystému.¹²

Tabulka 4. Otázka: „Co byste na Praze 1 změnil/a v oblasti bezpečnosti? Můžete uvést co nejvíce příkladů.“

aktivita policie	přítomnost policie/strážníků v ulicích (20x); aktivnější, přísnější, důslednější a lépe fungující (městská či státní) policie (14x); přítomnost policie/strážníků v nočních hodinách (6x); kontrola podnapilých osob; větší ochota hájit práva občanů; tlak na dodržování platných vyhlášek a zákonů
systémová opatření	omezení automobilové dopravy (7x); více pravomocí strážcům zákona / policii či převedení MP pod Prahu 1 (3x); změny v parkovacím systému (2x); zákaz koloběžek či kol, kde dochází ke kolizi s chodci (2x); regulace nočního provozu barů (2x); regulace (obecně); omezení veřejných domů; bezpečí na silnicích a chodnících; lepší cyklo-infrastruktura; omezení pivní turistiky; zákaz taxi v noci; prevence / netolerování prodeje drog, prostituce, volného nočního prodeje alkoholu; obnovení instituce zákazu pobytu; důslednější postihy při porušování zákona; zákaz pronajímání bytů; více prostoru ve prospěch chodců, cyklistů nebo zeleně

¹² Více o tvorbě těchto kategorií lze nalézt v pojednání v kapitole *Způsob sběru dat a jeho limity*.

počet strážníků či policistů	více strážníků (obecně, zejména MP) (20x); více spokojených, důstojně ohodnocených či kvalifikovaných strážníků (2x);
dílčí podněty	vytlačení podvodníků a dalších negativních jevů parazitujících na turismu; povolení konzumace alkoholu na Petříně; zákaz cyklistů na pěších zónách; více dohledu nad bezohlednými řidiči a opilými lidmi; méně tmavých koutů; propagaci Prahy jako kulturní a historické destinace, aby ztratila pověst destinace pro alkoturistiku; pokuty za rušení nočního klidu; více kamer; zpomalení automobilové dopravy plynulými retardéry, které nezvyšují hlukové emise; více přechodů; zrušení kontrol na Pražském hradě; intenzivnější kontrolu parkování; bezbariérové přechody a noční tramvaje; fyzické zamezení parkování u přechodů a křižovatek; potírání lidí na ulici (silnici); méně obtěžujících lidí a rozbitých lahví; Praha je bezpečná
drogy	vytlačení prodejců drog (5x); omezení drog (1x); vyhnání uživatelů drog (2x)

Z odpovědí je patrné, že respondenti vnímali bezpečnostní situaci zejména ve vazbě s fungující (městskou) policií. Nejvíce doporučení zmiňovalo **důležitost fyzické přítomnosti policie v ulicích** (často ve spojitosti s večerními a nočními časy) a **počet strážníků**, který je dlouhodobě i podle různých vyjádření vedení města a městské policie nedostatečný. Respondenti jako problematické zmiňovali také **fungování stávajícího sboru (zejména městské) policie**, někteří však zmínili rovněž potřebu **posílení kompetencí strážců zákona**. Změny ve fungování a stavu současné (městské) policie by se tak měly odehrávat na čtyřech úrovních: **rekrutace, rozvoje lidských zdrojů, legislativy a strategie**.

Některé z navrhovaných opatření, která by mohla vést ke zvýšení bezpečnosti v městské části, byla **dlouhodobého, systémového charakteru**. Např. **změny v oblasti automobilové a jiné dopravy a parkování** vyžadují širokou spolupráci více institucí, zejména Magistrátu hl. m. Prahy. Podobně je tomu v případě omezování **nočního provozu barů** či **prodeje alkoholu**. **Regulace a úprava fungování městského života či změna různých prvků ve veřejném prostoru** (přechody, bezbariérovost aj.) byla jednoznačně zmiňována častěji, je však vhodné zmínit i **pozitivní přístup**, jako **propagace Prahy jako kulturní a historické destinace**, přestože byl zastoupen ojediněle. Ukazuje se, že bezpečnost a různé, zdánlivě nesouvisějící aspekty života ve městě, jsou spojenými nádobami, resp. tak mohou být vnímány.

Seznam **dílčích podnětů**, tedy veskrze rychle uskutečnitelných úprav a změn, je k dispozici v nezměněné podobě a může sloužit také jako zpětná vazba jednotlivým zodpovědným orgánům. Stejně mohou posloužit odpovědi na další otázku, která se zaměřila na **zvláště problémové lokality na území Prahy 1**. Nejčastěji bylo v tomto ohledu zmiňováno **Václavské náměstí** (zejména jeho **horní část**, ale také **Můstek**) (43x), dále ulice **Dlouhá** (a její okolí) (25x), **oblast kolem hlavního nádraží**, tj. **Vrchlického sady** (25x), **Staroměstské náměstí** (10x), **okolí Karlových lázní** (6x), **okolí Masarykova nádraží a náměstí Republiky** (5x), ulice **Ve Smečkách** (4x), **Kozí / V Kolkovně / Rybná** (2x), část ulice **Národní** (2x). Z dalších lokalit byly zmíněny: *Vítězná, Revoluční, část Karmelitské, Újezd, Karlovo nám., podchod za muzeem, Letenská, Mostecká, Michalská, Karlova, Husova, Karlův most (přes den), Uhelný trh, Florenc, Těšnov, Biskupský dvůr*. Respondenti ale zmiňovali také širší oblasti či lokality definované přítomností nějakého jevu: *Staré Město* (2x), *magistrála* (2x), *Královská cesta* (2x), *nedostupnost Pražského hradu* (2x), *okolí Karlova mostu, magistrála, Malá Strana (dopravně, ale také její*

„starousedlický konzervatismus“, podobně Kampa), radnice MČ P1, pravý břeh, okolí nočních podniků, tmavá zákoutí a parky v noci, vstupy do podchodů metra a uživatelé drog v nich, dopravně mnoho ulic a křižovatek, uzavírání centra pro vozidla taxi, jízda na kole po nábřeží.

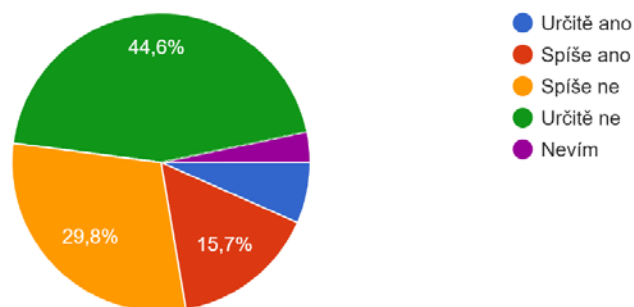
Výčet problematických lokalit nás opět vrací zejména k některým dlouhodobě zanedbávaným místům, jako je Václavské náměstí, ulice Dlouhá či okolí Hlavního nádraží. Jedná se o místa s nevyřešeným veřejným prostorem, kde se spojují a mísí různé jevy, vnímané respondenty veskrze jako negativní: prodej drog, turistická zátěž, neutěšená dopravní situace, všeobecná bariérovitost prostoru, drobná pouliční kriminalita, nabízení sexuálních služeb či přemíra excesů souvisejících s alkoholem. Je tedy zřejmé, že úspěšné řešení bezpečnostní situace není dosažitelné jen prostřednictvím zvýšené policejní kontroly. Ačkoliv ta je vnímána jako stěžejní, je třeba myslet na rozvoj veřejného prostoru, který různé problematické jevy může umocňovat či je přímo způsobovat.

Turismus: chybějící regulace, důstojnost a koncepce

Turismus je dnes společným jmenovatelem všech oblastí života v pražském centru. Jak se totiž ukázalo, respondenti si fenomén cestovního ruchu spojují se všemi oblastmi, které ovlivňují jejich vnímání městské části. Souvisí s veřejným prostorem, bydlením, bezpečností a pořádkem, obchody a službami nebo dopravou. Nedostává přitom zrovna lichotivé vysvědčení. Respondenti na obecnou otázku, **zda na ně působí turistický průmysl v centru Prahy příjemně** (N=121), odpověděli ze **45 %**, že **určitě nepůsobí**, na **30 %** z nich příjemně **spíše nepůsobí**. Pouze **necelých 23 %** respondentů vnímá **turistický průmysl v centru Prahy jako příjemný** (**16 %** spíše ano, **7 %** určitě ano).

Na Praze 1 je mnoho turistických lákadel. Působí na vás turistický průmysl obecně v centru Prahy příjemně?

121 odpovědí



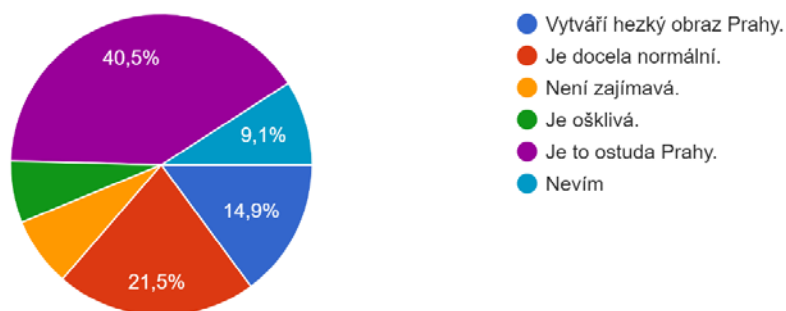
V další anketní otázce měli respondenti zvolit, kdo je podle nich typickým turistou, který míří do centra Prahy. Nejvíce byla zastoupena kategorie **účastník organizovaného zájezdu** (78,5 %), dále to byly kategorie **mladý člověk** (75 %), **návštěvník přijíždějící za kulturou** (36 %), **zamilovaný pár** (31 %), **rodina s dětmi** (21,5 %) a **senior** (20 %). Pouze 4 % respondentů uvedla **sportovce**. Poměrně zajímavý vývoj se však odehrál v otevřené části otázky, kam respondenti mohli napsat kategorii, jež v uvedeném výčtu nenašli. 20 % respondentů (tj. 25 odpovědí) uvádělo **různé obdoby návštěvníka přijíždějícího za alkoholem** (případně ojedinele za drogami a sexuálními službami), ať už v organizované skupině

(např. „rozlučka se svobodou“), nebo sám o sobě. Z dalších zmínek bylo možné zaznamenat kategorie „blbec“, Rusové a všichni.

Následovaly otázky ke konkrétním místům či fenoménům související s turismem. Ačkoliv se tyto fenomény objevily v anketě poprvé přímo až v této, pozdější části, všechny byly zmiňované již v dřívějších částech, věnované veřejnému prostoru či bezpečnosti. První z otázek zjišťovala (N=121) **postoje respondentů k tzv. Královské cestě** (tj. trase mezi Staroměstským nám. a Pražským hradem), resp. k tomu, jak reprezentuje Prahu. **Podle 40,5 % respondentů je Královská cesta ostudou Prahy, 21,5 % si myslelo, že je docela normální, 15 % uvedlo, že vytváří hezký obraz Prahy, 9 % nevědělo, pro přibližně 7 % není zajímavá a pro téměř 7 % je ošklivá.**

Jak Královská cesta (Karlova ulice, Karlův most, Mostecká, Nerudova) reprezentuje Prahu?

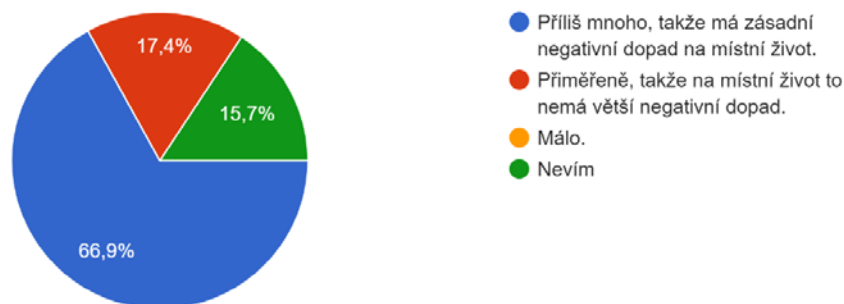
121 odpovědí



U otázky na **tzv. sdílené ubytování** (N=121) byly odpovědi poměrně jednoznačné. O něco málo **více než dvě třetiny (67 %) respondentů si myslely, že takzvaného sdíleného ubytování** (např. Airbnb) je v centru Prahy **příliš mnoho, takže má negativní dopad na místní život**, dále podle 17 % respondentů ho bylo **přiměřeně, takže na místní život to nemá větší negativní dopad**. Zbýlých 16 % uvedlo, že **neví**.

Takzvaného sdíleného ubytování (např. Airbnb) je v centru Prahy...

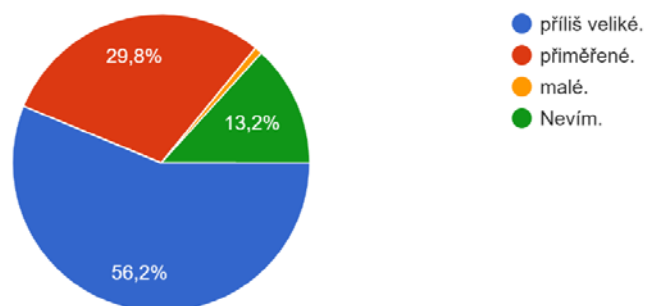
121 odpovědí



Množství turistických autobusů (tzv. hop-on hop-off) je podle **56 %** respondentů **příliš velké**, podle **30 %** respondentů **přiměřené**, **13 %** **nevědělo** a jen **1 osoba** (necelé 1 %) odpověděla, že je množství **malé**.

Množství turistických autobusů, tzv. hop-on hop-off, je na Praze 1...

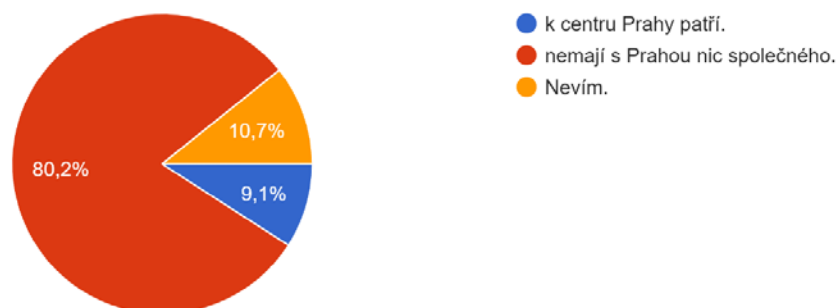
121 odpovědí



Trdelník, který se stal v posledních letech turistickým fenoménem, propagovaný v mnoha případech jako „staročeská pochoutka“, podle **80 %** respondentů **nemá s Prahou nic společného**, **11 %** **nevědělo** a pro **9 %** respondentů **k centru Prahy patří**.

Obchody s trdelníkem prezentovaným jako "staročeská pochoutka"...

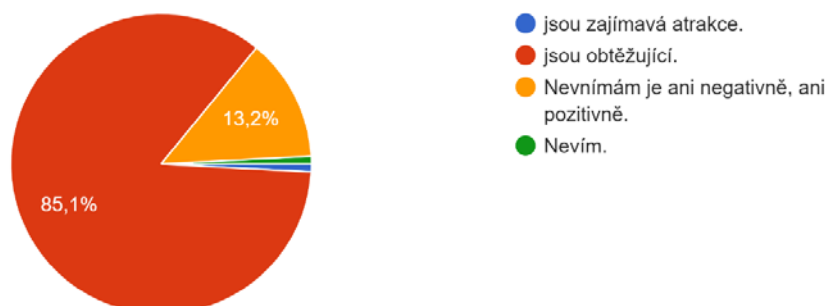
121 odpovědí



Ještě vyhraněnější byl většinový postoj respondentů k tzv. **pivním vozítkům** (anglicky beer bike). **Pro 85 %** oslovených **jsou obtěžující**, **13 %** je **nevnímá ani negativně ani pozitivně**. Pouze **1 osoba** je považovala za **zajímavou atrakci** a **1 osoba** **nevěděla**.

"Pivní vozítka" v centru Prahy...

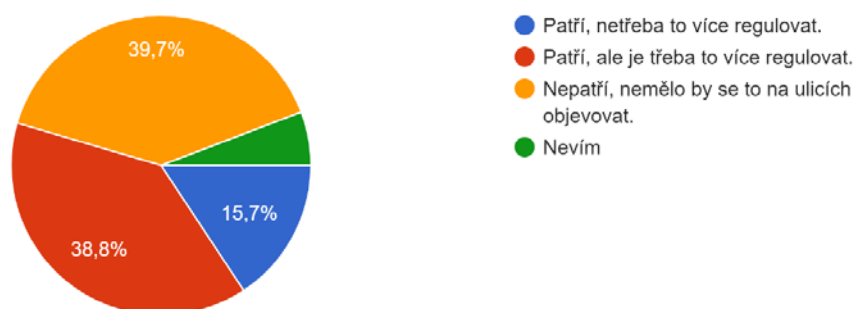
121 odpovědí



Pokud jde o tzv. **umělecké buskery**, tedy lidi, kteří to o sobě tvrdí a na ulicích a náměstích se pohybují v **obřích zvířecích kostýmech** nebo jako **živé sochy**, **mimové**, „**levitující kouzelníci**“ či **bublináři**, ti podle **40 %** respondentů **ke koloritu centra Prahy nepatří**, podle **39 % patří, ale je třeba je více regulovat**, podle **16 % patří a není třeba je regulovat** a zbylých **6 %** **nevědělo**.

Na ulicích často potkáváme tzv. "umělecké buskery" – někoho v kostýmu obří pandy, živé sochy, mimy, "levitující...apod. Patří to ke koloritu centra Prahy?

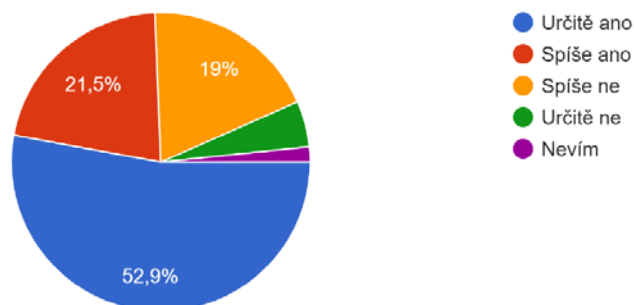
121 odpovědí



74 % respondentů vnímalo hluk spojený s nočními podniky na Praze 1 jako problém (53 % určitě ano, 21,5 % spíše ano), zatímco 24 % ho jako problém nevnímalo.

Vnímáte hluk spojený s nočními podniky na Praze 1 jako problém?

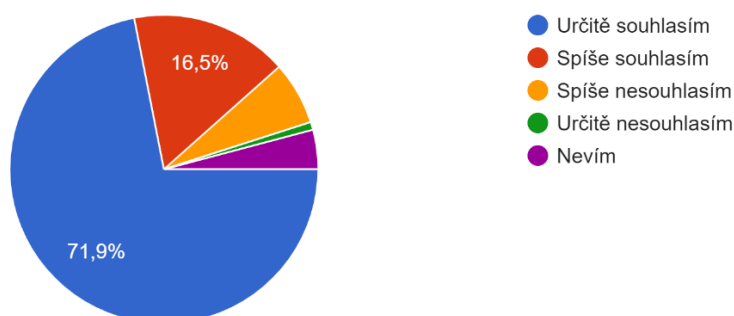
121 odpovědí



S výrokem, že je příliš mnoho replik historických vozidel, souhlasilo 88 % dotázaných (72 % určitě, 16 % spíše), zatímco nesouhlasně se vyjádřilo jen 7 % respondentů.

V centru Prahy v posledních letech došlo k nárůstu počtu replik historických vozidel. Je jich příliš mnoho.

121 odpovědí



Následovala otevřená otázka zaměřená na **problémy související s turismem v centru Prahy**, jejíž odpovědi se ukázaly jako nejkomplexnější z celé ankety – zasahovaly do nejvíce oblastí veřejného života a bylo jich v absolutním počtu nejvíce. Přestože bylo zodpovězení této otázky dobrovolné, přilákala nejvíce respondentů (N=106). Z odpovědí byly vytvořeny následující nejmenší společní jmenovatelé, tedy kategorie, které podrobněji rozvádí *Tabulka 5*: **nabídka obchodů a služeb** (35x), **alkohol a drogy** (35x), **doprava** (33x), **hluk** (23x), **obecné a širší problémy** (19x), **podnikání pochybné či necitlivé k místu** (19x), **bydlení a krátkodobé ubytování** (18x), **turistické atrakce** (15x), **přehlnutost** (14x), **nepořádek** (11x), **kultura, autenticita a vkus** (7x), **veřejná správa a policie** (7x), **turismus k centru patří** (7x), **infrastruktura** (8x), **okrádání lidí** (5x), **noční život a podniky** (5x), **vizuální smog** (4x), **sexuální služby** (4x), **vandalismus** (4x), „**naháněči**“ (3x), **žebrající lidé** (2x).

Tabulka 5. Otázka: „Co považujete za největší problémy spojené s turismem v centru Prahy? Neostýchejte se napsat toho co nejvíce.“

nabídka obchodů a služeb	špatná skladba turistických obchodů a jednotvárnost a nautentičnost nabídky zboží (matrižošky, trdelníky, ruské čepice aj.) (17x); malé množství obchodů a služeb s nabídkou pro místní (11x); příliš vysoké ceny (4x); řetězcové stravování namísto místních restaurací; absence regulace hustoty turistických obchodů; málo vstřícný přístup personálu a managementu ve službách
alkohol a drogy	opilí lidé / turisté (8x); „alkoturismus“ (6x); drogy či jejich prodej (6x); organizované pití alkoholu (pub crawl apod.) (6x); alkohol či kouření (obecně) (4x); prodej alkoholu (non-stop, dostupnost) (3x)
doprava	repliky historických vozidel (pseudohistorická vozidla, „sračkodrožky“) (10x); koloběžky (zejména Lime, organizované skupinové jízdy) a jiná vozítka (zejména na chodníku) (10x); podvádějící řidiči taxi (4x); autobusy (zejména hop-on hop-off) (3x); příliš mnoho dopravy (2x); koňské kočáry (2x); skupiny turistů, kteří nejsou zvyklí na pražskou veřejnou dopravu; zapáchající lodě na Vltavě
hluk	hluk (obecně) (12x); křik (zejména opilých lidí) (6x); noční hluk, nedodržování nočního klidu (5x);
obecné a širší problémy	vylidňování centra, které přestává být vhodné pro normální život (6x); porušování pravidel ze strany turistů, nevázaná zábava (5x); je třeba lepší navigace a informování o místním životě, o místech mimo centrum (3x); výlučně turistických atrakcí je příliš mnoho; většina problémů je spojena s turismem; privatizace veřejného prostoru
podnikání pochybné či necitlivé k místu	zisk na úkor místních obyvatel, bezohlednost k místnímu životu (9x); pochybní podnikatelé (8x); kýčovitá lákadla na turisty (2x)
bydlení a krátkodobé ubytování	krátkodobé ubytování (např. Airbnb) (15x); růst cen bydlení (2x); nedostatek bytů k bydlení
turistické atrakce	pivní kola (beer bike) (6x); lidé v obřích zvířecích převlecích (pandy, medvědi aj.) (5x); průvodci (nekompetentní/free tours/mystery tours) (3x); bezohlednost či kýčovitost turistických „lákaadel“ (2x)
přeplněnost	přeplněnost lidmi a turisty (8x); přeplněnost konkrétních lokalit (např. tzv. Královská cesta) (4x); velké skupiny lidí (2x)
nepořádek	nepořádek a znečištění (7x); močení a zvracení (3x); plné koše
infrastruktura	zhoršování infrastruktury (obecně) (2x); málo toalet (2x); zábory restaurací (2x); úzké chodníky
kultura, autenticita a vkus	nevkus a kýč (3x); mizení autenticity a výjimečnosti centra Prahy (3x); nekulturní návštěvníci; zábor parkovacích míst replikami historických vozidel a taxi
veřejná správa a policie	špatné vymáhání pravidel, chybějící regulace (4x); chybějící či neaktivní městská policie (2x); chybějící turistická daň
„turismus k centru patří“	turismus k centru patří / potřebuje ho (5x); problémy nejsou; sociální fobie Čechů k turistům či jinakosti
okrádání lidí	podvodné směnárny (3x); okrádání lidí (obecně); podvodní mniši

noční život a podniky	koncentrace nočního života do jednoho místa (2x); noční neklid; neusměrňované noční skupiny; noční kluby
vizuální smog	přemíra reklamy (3x); nejednotnost
sexuální služby	prostituce a sexturismus (4x)
vandalismus	ničení veřejného majetku a památek (4x)
„naháněči“	„naháněči“ turistů (3x)
žebrající lidé	„profesionální“ či jiní žebrající lidé (2x)

Je patrné, že zátěž pražského centra turismem představuje mnohohrstevnatou problematiku. **Za nejpalčivější problém** respondenti uváděli **špatnou skladbu turistických obchodů a jednotvárnost a neautentičnost nabídky zboží a turistických atrakcí**, tedy to, jak se pražské centrum před svými návštěvníky prezentuje. Jednotlivé kategorie je však i v tomto případě třeba číst napříč a vnímat **nespokojenost** většiny respondentů **s obrazem centra Prahy jako takovým**. Jeden respondent vystihl současný stav pražského centra těmito slovy: „...že je všeho moc – ‚historických‘ aut, picích part, ať už na kolech nebo bloumajících v ulicích pěšky, reklam na služby a dotyčné služby, které využívají právě jen turisti a prakticky nikdy místní (třeba masáže, obskurní rybičkové pedikúry, trdelníky...)“. Turistické atrakce zároveň představují značný **vizuální smog**, který může zejména v kombinaci s rostoucí přeplněností pražského centra přerůst do **fyzického bránění v pohybu** – například prostřednictvím různých typů záborů, přemírou reklamy, ale také například prostřednictvím elektrokoloběžek, které turisté hojně využívají.

Někteří respondenti pociťovali **zhoršování infrastruktury**, a to nejen z hlediska veřejného prostoru, ale také z hlediska **zužující se skladby obchodů a služeb a růstu cen**. Pro některé respondenty je realita turistického průmyslu zároveň spojena s **pochybným podnikáním** (slovy jednoho respondenta „těžářské povahy“), které nebere ohled na místní život. Velkým tématem byly ale pro respondenty také **konkrétní problémy** ovlivňující jejich každodenní život – především turismus, který je spojený s **alkoholem, hlukem, křikem na ulici a nerespektováním různých pravidel, a služby krátkodobého ubytování** (někdy označované jako „sdílené“), které přivádí některé popisované fenomény přímo do bytových domů místních obyvatel.

Na základě odpovědí respondentů lze říct, že **stav turistického průmyslu v centru Prahy není v dobrém stavu – nepřináší pozitivní, autentický a kulturní obraz pražského centra**, naopak se s ním pojí **řada problémů**, které znepríjemňují život místním obyvatelům, a to **nejen na každodenní bázi**, ale také **v dlouhodobém měřítku**, kdy dochází ke **zhoršování infrastruktury** v nejširším slova smyslu.

Respondenti měli rovněž označit místa, která považují za problémová z hlediska zátěže turismem. Nejčastěji byla zmiňována **Královská cesta**, případně její okolí – jako **celek** (28x), **Staroměstské náměstí** a okolí (27x), **Karlův most** a bezprostřední okolí (např. pasáž vedoucí Karlovými lázněmi) (15x), **Mostecká** a **Karlova** (obě 7x), **Pražský hrad** (5x) a **Nerudova** (3x). Mimo tzv. Královskou cestu byla zmiňována nejčastěji ulice **Dlouhá** (21x) a **Václavské náměstí** a jeho okolí (17x). V menším počtu zmínek se objevila následující místa: **Můstek** (4x), **Na Příkopě** (3x), **Melantrichova** (3x), **Náměstí Republiky** (3x), **Karlovy lázně** a okolí (3x), **Pařížská** (3x), **Národní třída** (2x), **Kampa** (2x), **Ve Smečkách**, **Michalská**, **Uhlý trh** a okolí, **Smetanovo nábřeží**, **Revoluční**, **Lenonova zeď**, **Újezd**

(lanovka a obchod se zmrzlinou), okolo **Fleků**, **Celetná** či **trasa Václavské nám. – Můstek – Melantrichova – Staroměstské nám.**

Někteří respondenti považovali za problémové větší oblasti: **celou Prahu 1** (5x), **Malou Stranu** (5x), **Staré Město** (4x), **Nové Město** a **Hradčany**. Našli bychom ale také odpovědi jako *levý břeh*, *Petřín*, *tramvaj č. 22*, *všechny ulice a náměstí*, *všechna místa nočního života*, *místa navázaná na alkoturismus*, *okolí Obecního domu*, *okolí jakékoliv turisty oblíbené hospody*, *Vltava s parníky*, *hlavní tahy*, *okolí nádraží*, *okolí hostelů a levných apartmánů*, *díky Airbnb každý dům*.

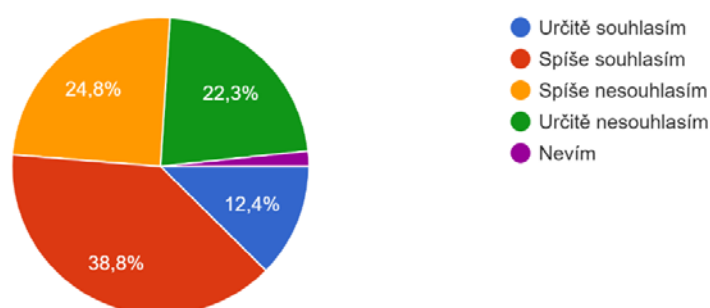
Obchody a služby: mizející místní život

Obchod a služby jsou ze zřejmých důvodů důležitou součástí každodenního života každého obyvatele. Na více místech ankety se ukázalo, že tento segment respondenti vnímají jako problematický zejména v širších souvislostech, což potvrzují také následující odpovědi.

Na otázku (N=121), zda respondenti souhlasí s výrokem, že **na Praze 1 je dostatek obchodů se základními potravinami**, o něco málo více než **polovina** z nich (**51 %**) odpověděla, že **ano** (12 % určitě ano – 39 % spíše ano). Na druhé straně **47 %** respondentů **s výrokem nesouhlasilo** (25 % spíše ne, 12 % určitě ne). Tento výsledek svědčí o tom, že se nejspíše bude jednat o problém menších lokalit než městské části jako celek.

Na Praze 1 je dostatek obchodů se základními potravinami.

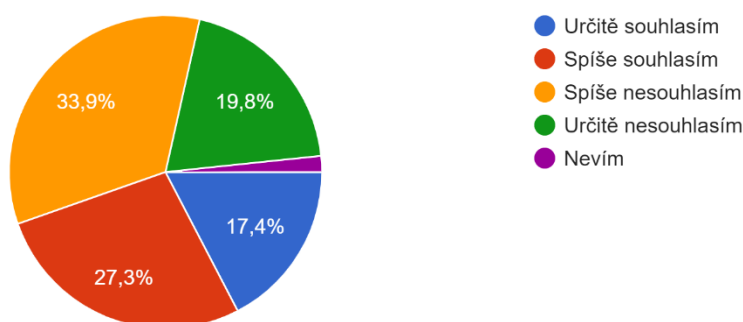
121 odpovědí



Podobnou strukturu odpovědí nabídla i následující otázka (N=121), která se zaměřila na **skladbu obchodů v souvislosti s dostupností běžného zboží**. S výrokem, že pro běžné potraviny a věci není třeba téměř nikdy jezdit daleko, **souhlasilo** přibližně 45 % respondentů, zatímco **nesouhlas** projevilo 54 % respondentů.

Skladba obchodů na Praze 1 je pro běžné životní potřeby dostačující. Pro běžné potraviny a věci nemusím téměř nikdy jezdit daleko.

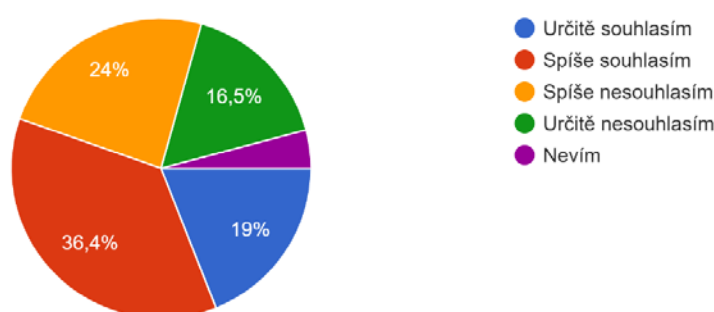
121 odpovědí



Z hlediska nabídky **dostupnosti služeb**, jako jsou různé opravy, finanční instituce či pošta je na tom Praha 1 podle názoru respondentů (N=121) o něco lépe. 55 % z nich souhlasilo, že je **nabídka a dostupnost služeb dostačující**, opačný **názor** mělo 40,5 % respondentů.

Nabídka a dostupnost služeb na Praze 1 je pro běžné životní potřeby dostačující (např. různé opravy, finanční instituce, pošta,...).

121 odpovědí



Z následující otevřené otázky přesto vyplynulo, že **řada běžných obchodů či služeb v Praze 1 chybí**. Nejčastěji byly zmiňovány kategorie „běžných, normálních obchodů“ se **základním zbožím**, které by nebylo za turistické ceny – typicky **prodejny potravin, řeznictví, pekárna**. Byly však zmiňovány také **drogerie, papírnictví, galanterie, obchod s látkami, železářství, barvy laky, truhlářské a zahradnické potřeby a domácí potřeby**. Ze **služeb** se objevily zmínky o chybějící **čistírně, ševci, prádelně,**

sklenářství, broušení nožů, opravnách (nejčastěji obuvi), hodinářství, výrobě klíčů, (dostupném) holičství či instalatérství.

Z dalších, většinou méně tradičních obchodů či služeb, respondenti zmínili chybějící **bezobalové obchody**, **sběrný dvůr** (např. pro elektrospotřebiče), **rybárnu**, **chráněné kavárny** nebo **spořitelnu s prodlouženou či víkendovou otevírací dobou**. V několika případech byly zmíněny **restaurace**, resp. **hospody**, které by byly **obyčejné, pro místní**, případně **běžné jídelny**. Někteří respondenti pociťovali také **nedostatek trhů s potravinami**.

Někteří respondenti se k této otázce vyjádřili také v širším smyslu: například na **ubývání obchodů ve prospěch vzniku „jakýchsi kvazi-monopolů“**, **zvyšování nájmů a následné nahrazování obchodů obchody se suvenýry** nebo **chybějící podporu lokálních obchodů a služeb**. Problematika tak byla některými vnímána dvěma způsoby – fakt, že něco chybí, znamená, že něčeho jiného je zase moc (např. *bank* či *non-stop večerek*).

Následující otevřená otázka měla za úkol zjistit, co konkrétní lokality postrádají:

- **Kampa a okolí (např. Vítězná)** – normální prodejna potravin, řeznictví, lékárna, pekárna (vhodná pro každodenní nákupy), prodejna zeleniny, drogerie, opravna, sportovní haly (badminton atp.)
- **okolí Staroměstského náměstí** – pekárna, masna, elektro
- **okolí Betlémského náměstí** – sklenářství
- **okolí Uhelného trhu** – řezník, pekař, mlékárna
- **okolí Pařížské** – drogerie, mizí také lékárny
- **Dlouhá** – drogerie
- **Havelský trh** – trh se zeleninou
- **Malá Strana** – dobré řeznictví, lahůdky, papírnictví, větší obchod s potravinami / většina obchodů a služeb pro každodenní život
- **Hradčany** – většina obchodů a služeb, zejm. základních a dostupných potravin, drogerie, zelenářství, trafiky, lékárny
- **Staré Město** – sklenářství a rámařství / řeznictví, trhy se zeleninou, zejména okolí Staroměstské
- **levý břeh** – drogerie
- **celá Praha 1** – truhlářské potřeby, zahradnictví

Část ankety, která se věnovala obchodu a službám v Praze 1, ukázala zejména **dílčí nedostatky v občanské vybavenosti**. Nedostatek obchodů a služeb v celé městské části není katastrofální, přestože se najdou konkrétní lokality, které trpí např. nedostatkem obchodů se základními potravinami. Ukazuje se však, že občanská vybavenost, konkrétně **obchody a služby, jsou tématem, které zasahuje Pražany z centrální městské části ve více směrech než po stránce fyzické přítomnosti daného sortimentu či nabídky služeb**: vnější podoba provozoven a vystavovaný sortiment ovlivňují podobu veřejného prostoru a rovněž vysílají zprávu o tom, kdo je jejich klientem a komu město primárně slouží. Kromě praktických podnětů, jako je značná **bariérovost obchodů**, respondenti ankety často dávali najevo, že z Prahy 1 **mizí zejména „normální“, „běžné“, „dostupné“ obchody a služby**. Přesto, že v jedné z předchozích otázek ankety většina respondentů odpověděla, že „*Praha 1 je pro člověka, jako jsem já*“

(65 jich s výrokem souhlasilo, 23 vyjádřilo neutrální postoj, 30 osob s výrokem nesouhlasilo), stále existuje významné množství těch, kteří městskou část mohou vnímat jako odcizenou.

Doprava a parkování: Přehlcení auty, porušování pravidel a nedostatečná kontrola

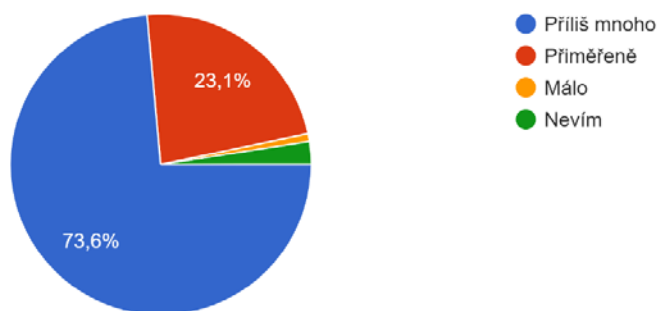
Téma dopravy a parkování se pravidelně objevuje mezi předními problémy, které údajně trápí obyvatele Prahy, a je stálíci předvolebních kampaní. Městská doprava je však natolik složitou záležitostí, že ji nelze popsat pouze z hlediska jednoho druhu dopravy – zahrnuje totiž nejen problematiku individuální automobilové dopravy, ale také městské hromadné dopravy¹³, zásobování, cyklistiky, vyhlídkových jízd, taxi, různých druhů vozítek, ale také chůze. Následující odpovědi je tak třeba vnímat v kontextu celkové koncepce města, jeho logistiky a skladby veřejného prostoru.

V první otázce (N=121) této části byli respondenti dotázáni, **jaký druh dopravy doporučují** (zejm. návštěvníkům) pro pohyb po Praze 1. **96 % respondentů doporučilo chůzi**, dále **73 % uvedlo veřejnou hromadnou dopravu**, **26 % kolo, elektrické kolo apod.** a **7 % automobil**. **1 osoba** doplnila **jízdu na koni** a **1 osoba** uvedla **taxi**, tyto kategorie však nebyly uvedeny ve výběru, proto by se dalo očekávat, že např. jízdu taxi by doporučil podstatně větší počet respondentů, pokud by tento druh dopravy byl přímo uveden.

Následující otázka (N=121) se respondentů dotazovala na množství automobilové dopravy v Praze 1. **Podle téměř 74 % respondentů je zde automobilové dopravy příliš mnoho**, dále **23 % respondentů** volilo odpověď **přiměřeně**. Necelá **3 %** odpověděla, že **neví**, a pouze **1 osoba** uvedla, že je automobilové dopravy **málo**.

Automobilové dopravy je na Praze 1...

121 odpovědí

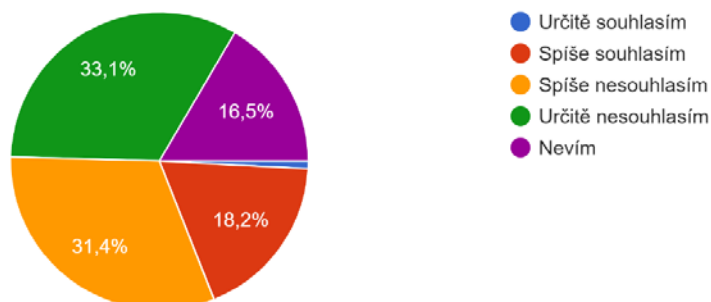


¹³ Podle údajů pražského dopravního podniku bylo pražskou hromadnou dopravou v roce 2017 přepraveno téměř 1,2 miliardy osob. Více online na webu DPP: www.dpp.cz/dpp-v-datech/

Stran **parkování** (N=121) pouze **19 % respondentů uvedlo, že současný celopražský systém parkovacích zón funguje v Praze 1 dobře**, na druhé straně **s tímto výrokem nesouhlasilo 64,5 % respondentů** a **16,5 % uvedlo, že neví**.

Současný celopražský systém parkovacích zón funguje na Praze 1 dobře.

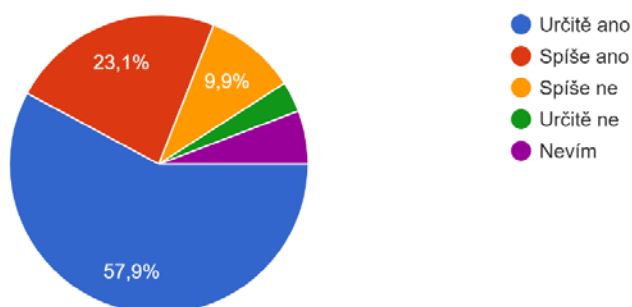
121 odpovědí



V další otázce (N=121) byl položen dotaz, zda respondenti vnímají **parkování na zákazu zastavení nebo delší neoprávněné stání na zásobování, případně na chodníku**, jako problém, který je třeba začít více řešit. **81 % respondentů uvedlo, že zmíněné přestupky jako takový problém vnímají**, pro **13 % respondentů se o takový problém nejedná**.

Vnímáte parkování na zákazu zastavení nebo delší neoprávněné stání na zásobování na Praze 1, případně na chod...blém, který je třeba začít více řešit?

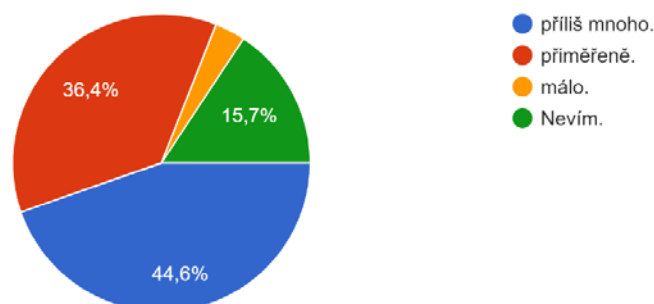
121 odpovědí



U otázky (N=121) ohledně **množství lodní dopravy téměř 45 % respondentů uvedlo**, že je jí **příliš mnoho**. Podle **36 %** respondentů je jí **přiměřeně** a podle **3 %** je jí **málo**. Zbývajících **16 %** respondentů uvedlo, že **neví**.

Když budeme mluvit o lodní dopravě, tak té je na Vltavě v oblasti Prahy 1...

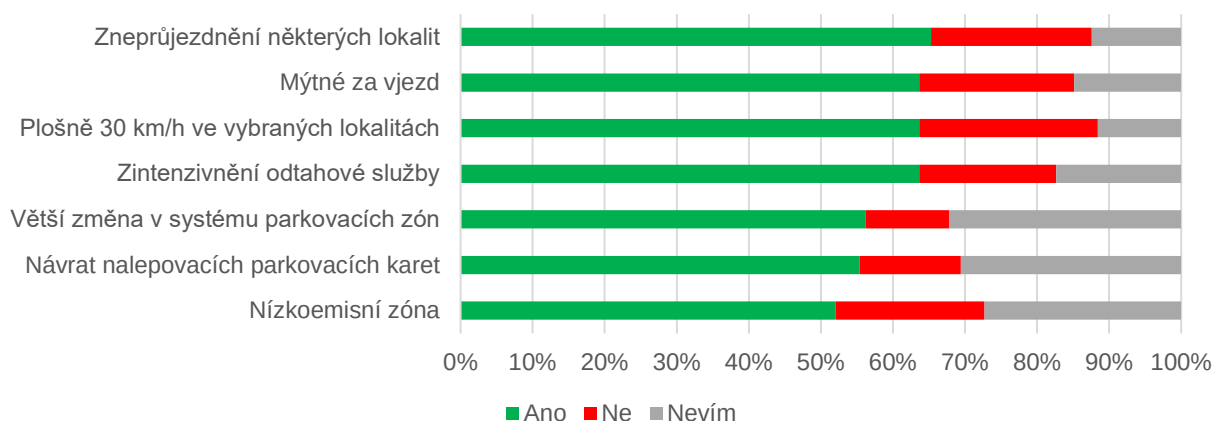
121 odpovědí



Následující baterie otázek měla za úkol zjistit, zda jsou respondenti nakloněni některým **opatřením, která by regulovala automobilovou dopravu** (vždy však po projednání patřičných parametrů těchto regulací). Z výsledků se dá usuzovat, že po těchto opatřeních existuje poptávka, ačkoliv je třeba právě v tomto momentu připomenout limity ankety pro zobecnění na jakoukoliv širší populaci.

Nejsilnější souhlas panoval mezi respondenty v případě **zneprůjezdnění některých lokalit**, dále **zintenzivnění odtahové služby**, **plošné zavedení nejvyšší povolené rychlosti 30 km/h ve vybraných lokalitách** a **mýtné za vjezd**. Významnou, nicméně o něco slabší podporu by měla **větší změna v systému parkovacích zón** a **návrat nalepovacích parkovacích karet**. Patrně nejnižší, přesto nadpoloviční podporu respondentů by mělo **zavedení nízkoemisní zóny**. Nejméně podporovaná opatření se zároveň vyznačovala největším počtem odpovědí „nevím“. Rozložení odpovědí zobrazuje následující graf.

Souhlasil/a byste se zavedením následujících opatření regulujících automobilovou dopravu? (každé opatření samozřejmě po projednání parametrů)



Poslední otázka (N=121), která nabízela možnost standardizované odpovědi, byla tipovací. Zjišťovala názor respondentů na **počet parkovacích míst v garážích a parkovacích domech** na území Prahy 1. Největší podíl odpovědí (31 %) byl pro možnost „více než 2500 míst“, dále 26 % respondentů odpovědělo, že je takových míst **mezi 500 a 1500**, 25 % respondentů odpovědělo, že **mezi 1500 a 2500** místy, podle 4 % respondentů je těchto míst **méně než 500** a 13 % **nevědělo**. Skutečnost je taková, že podle údajů městské části je **kapacita podzemních parkovacích ploch v Praze 1 zhruba 6000 míst**.¹⁴ Otázka tedy ukázala, že méně než třetina respondentů tuší, jaká je skutečná kapacita – ta je navíc oproti zvolené hranici 2500 míst více než dvojnásobná.

Následující otevřená otázka se zaměřila na konkrétní problémy, se kterými se respondenti mohou setkávat. Po přečtení odpovědí byly vytvořeny tyto kategorie, které rozvádí následující tabulka: **nerespektování pravidel a bezohlednost** (28x), **příliš mnoho automobilů** (20x), **parkovací zóny** (20x), **uspořádání prostoru a dopravní režim** (19x), **kontrola** (15x), **dopravní stavby a infrastruktura** (5x), **MHD** (4x), **životní prostředí** (4x), **turistické atrakce** (4x) a **cyklisté** (4x).

Tabulka 7. *Otázka: Jaké problémy v dopravě a parkování jsou nejpálčivější?*

nerespektování pravidel a bezohlednost	neoprávněné stání (nerespektování zón, zákazů, vyhrazených stání, stání na chodníku) (25x); bezohlednost vůči cyklistům; nedodržování nejvyšší povolené rychlosti v obytných zónách; parkování zásobovačů
příliš mnoho automobilů	příliš mnoho automobilů (obecně) (10x); příliš mnoho projíždějících a přijíždějících nerezidentů (8x); příliš mnoho parkujících; kolony
uspořádání prostoru a dopravní režim	příliš velká / neomezená průjezdnost centra (5x); příliš malý důraz na pěší / příliš velký na auta (4x); parkování v ulicích (např. místo v garážích) (3x); nedostatek místa kvůli autům (2x); úzké uličky; nesmyslná regulace (pěší zóny na úkor ulic); nekoncepční plánování uzavírek; omezování rezidentů; omezování míst pro invalidy
kontrola	nedostatečnost kontroly / vymáhání dodržování pravidel (9x); nedostatečná činnost (městské) policie (3x); zrušení parkovacích karet znamenalo zhoršení kontroly (2x); více botiček
parkovací zóny	nedostatek či rušení parkovacích míst pro rezidenty (6x); příliš nerezidentního parkování (6x); příliš mnoho oprávnění k parkování (2x); (levné) parkování na ulici, místo podzemního parkování pro rezidenty (2x); lidé nejsou ochotni platit za parkování v garážích (2x); špatné parkování pro návštěvy a řemeslníky (2x)
dopravní stavby a infrastruktura	chybějící městský okruh (2x); chybějící či nedostupné parkovací domy (2x); nedořešené výjezdy/vjezdy u tunelů
MHD	chybějící spojení (např. Kaprova – Masarykovo nádraží, Václavské nám. či tzv. Zlatý kříž) (2x); nedostatečná bezbariérovost
životní prostředí	smog, prašnost či hluk (2x); staré lodní motory na Vltavě; stojící auta se zapnutým motorem
turistické atrakce	turistické autobusy a vozidla (2x); pивní kola a repliky historických vozidel brzdící provoz (2x);
cyklisté	chybějící cykloinfrastruktura (3x); cyklisté jezdící pěšími zónami

¹⁴ Více například v online deníku ČTK: www.ceskenoviny.cz/zpravy/praha-1-chce-omezit-prujezd-i-parkovani-aut-v-centru/1779950

Z výsledků je patrné, že **za hlavní dopravní problém považují respondenti zejména nedodržování existujících pravidel**, jako je **stání automobilů v parkovacích zónách bez oprávnění**, ale také **nerespektování dalších vyhrazených stání, případně zákazů**, vč. stání na chodníku. Problém může být spojen zejména s celkovou **přeplněností** pražského centra – s jeho **přílišnou průjezdností** a se stáním vozidel všude, kde jim to není fyzicky znemožněno. Zkušenosti některých respondentů ukazují, že **selhává nejen dopravní režim**, který umožňuje **vjezd do mnoha míst nejužšího centra**, ale **zejména systém kontroly**, který je v současnosti provozován v první řadě prostřednictvím strojového čtení poznávacích značek v případě parkovacích zón. To je zajišťováno společností Eltodo, resp. vozidly vybavenými kamerami a příslušným lokalizačním systémem. Ojedinele respondenti zmínili zhoršení situace po zrušení nalepovacích parkovacích karet, ačkoliv městská policie v omezené míře stále disponuje prostředky kontroly a v její gesci zůstává kontrola neoprávněného stání na různých zákazech či na chodnících.

Nerespektování pravidel, přílišná benevolence dopravního režimu a nedostatečná kontrola potom může ústit v nedostatek parkovacích míst, který někteří rezidenti pociťovali. **Velké množství parkovacích oprávnění** i pro tzv. abonenty může mít potom za následek také **špatnou dostupnost parkování pro řemeslníky či návštěvy**. Z některých odpovědí však vyplývá, že se může jednat o širší problém, **nedostatečnost současné dopravní infrastruktury**, jako je např. chybějící městský okruh.

S dopravou si někteří respondenti spojují **zhoršené životní prostředí**, případně **zátěž z dopravy vznikající spolu s turistickými atrakcemi**, zmiňovanými již v předchozích částech ankety, jako jsou turistické autobusy, repliky historických vozidel či staré lodní motory. Méně často pak byly odpovědi spojené s **městskou hromadnou dopravou**, která v některých oblastech může chybět, případně **chybějící cykloinfrastrukturou**. Ojedinelou odpovědí byl problém projíždění cyklistů pěšími zónami, dá se však předpokládat, že celkové naladění této části ankety mohlo respondenty směřovat ke vnímání dopravní situace zejména ve spojitosti s automobilovou dopravou, přestože se bezesporu jedná o její nejviditelnější složku.

U otázky, u níž měli respondenti možnost uvést konkrétní lokality, které považují za problémové a dlouhodobě neřešené, řada z nich uvedla **celou Prahu 1 jako dopravně problémovou**, případně že je takových míst velmi mnoho (12x). Dále uvedli následující oblasti: **Malá Strana** (a průjezd skrz ni) (8x), **nábřeží (zejm. pravobřežní)** (3x), **oblast Vítězná – Újezd – Karmelitská** (5x), **magistrála** (4x), **Staré Město** (4x), **oblast Žitná / Ječná / Karlovo náměstí** (4x) a smogová a hluková zátěž **Vltavy** (2x), **okolí škol (např. Vojtěšská čtvrť)** (2x). Jednou pak byly zmíněny tyto oblasti: **průjezd Perlová – Skořepka – Perštýn, tranzitní průjezd Na Poříčí – Hybernská – Revoluční – Dlouhá, Nové Město, Josefov, okolí Kampy a pěší zóny**.

Z jednotlivých ulic či náměstí, popř. menších oblastí, byla z hlediska dopravních problémů nejčastěji zmíněna ulice **Dlouhá** (8x), dále **Václavské náměstí** (a okolí) (7x), **Revoluční** (a okolí) (6x), **Národní** (4x), **Staroměstské náměstí** (2x), **Muzeum** (a okolí s magistrálou) (2x), **Nerudova** (jako tranzitní ulice) (2x), **Rytířská** (2x), **most Legií** (2x) a poté **Haštalské náměstí** (a okolí), **Benediktská, Michalská** (a okolí), **Navrátilova, Školská, Karlovo náměstí / U Nemocnice, Náměstí republiky, Karlovy lázně** (a okolí), **Na Perštýně, U Lužického semináře, hrdlo Křižovnického náměstí, Rybná a okolí Petrského náměstí**.

Bylo také možné rozeznat samostatnou kategorii **parkování**, kde se objevily následující podněty: *problematičnost (nejen rezidentního) parkování po celém území Prahy 1 (4x), blokování cyklostezky, parkování okolo obchodního centra Quadrium, parkování ve Vodičkově ulici a prázdné garáže na nám. Jana Palacha a možnost zřízení veřejného parkoviště na ploše sportoviště u Tyršova domu.*

Při pohledu na mapu pražského centra bychom ji nejspíš našli poměrně hustě posetou zmíněnými podněty, nicméně znovu se ukazuje propojenost různých problémů a jevů, které se objevují na území městské části, jako jsou např. nedostatky ve veřejném prostranství. Problémy z hlediska dopravy jsou z pohledu respondentů i v tomto případě spíše lokalizované do několika hlavních oblastí, kde dochází k jejich kombinaci s jinými druhy problémů. Jedná se o: 1) **oblast kolem Václavského náměstí**, spojenou zejména s vysokou intenzitou dopravy přes magistrálu; 2) **oblast kolem Revoluční ulice** a navazující tranzitní trasy skrze ryze rezidenční oblasti, zejm. do ulice Dlouhá a druhým směrem do Petřské čtvrti; 3) **Malou Stranu**, zejm. tranzitní trasu vedoucí po celé její délce.

Zdá se, že jako v případě jiných jevů, které respondenti vnímali jako negativní, jde i v tomto případě o otázku míry: automobilové dopravy je jednoduše příliš mnoho, což je v přímém rozporu s množstvím dlouhodobých obyvatel městské části a s kvalitou jejich života.¹⁵ Z veřejného prostoru činí nehostinné místo plné hluku a smogových částic a spolu s parkováním zabírá zásadní množství fyzického prostoru.

Diskuse a možnosti dalšího výzkumu

V závěru ankety měli respondenti možnost uvést, co mohlo být v anketě opomenuto, a zhodnotit její případné nedostatky. Jsem si vědom zejména nedostatků použitého nástroje, o čemž pojednává jedna z úvodních částí tohoto textu. Snažil jsem se však v průběhu analýzy zahrnout a vypořádat se se třemi konkrétními, z mého pohledu důležitými připomínkami: značnou délkou dotazníku, údajnou manipulativností některých otázek a údajnou tendenčností otázek v oblasti dopravy. 1) Přestože byl dotazník poměrně dlouhý, nezaznamenal jsem v odpovědích žádnou „únavu“ respondentů, která by se projevila např. v klesajícím zájmu o odpovědi na otevřené otázky. Příčinou může být samovýběr respondentů a jejich zainteresovanost v nabídnutých tématech, proto bych v případě dalšího, reprezentativního šetření doporučoval zkrácení dotazníku, a to i s ohledem na srovnatelnost výsledků s dřívějšími socioekonomickými analýzami, o kterých se zmiňuji v úvodu tohoto textu. 2) Odmítám, že by otázky byly záměrně manipulativní či tendenční a sledovaly určitý, doposud nevyslovený cíl.

Výsledky v části o dopravě však nabízejí otázku: bylo to skladbou otázek, která téma implicitně vymezila, nebo vnímají respondenti dopravu zejména jako automobilovou dopravu? Měl by jim výzkumník v takovém případě explicitně připomínat i ostatní druhy dopravy, např. prostřednictvím výčtů, nebo by se naopak jednalo o nepřiměřený a návodný počín? Na tuto otázku nyní nedokážu odpovědět, vnímám však toto vychýlení samo o sobě jako informaci, jak může být problematika dopravy ve veřejném diskursu směřována na otázku automobilové dopravy, přestože zahrnuje mnohem širší pole prostředků k přepravě osob nebo věcí. Při těchto úvahách se rychle dostaneme k dalším zásadním

¹⁵ K závěru, že vysoká intenzita automobilové dopravy je v přímé souvislosti s klesající kvalitou života v dané lokalitě, dospěli již v 70. letech vědci Donald Appleyard a Mark Lintell, kteří výsledky svého výzkumu publikovali ve článku *The Environmental Quality of City Streets: The Residents' Viewpoint*, dostupném online: www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944367208977410

otázkám. Například – pokud říkáme, že Pražany pálí doprava, upíráme automaticky pozornost na dostavbu městského okruhu, nebo jde o zástupný problém a ve skutečnosti je důležitější rozvoj veřejné a vlakové dopravy? Tyto úvahy je třeba vést v patrnosti v případě dalšího výzkumu, ale také při městském plánování.

Ostatní připomínky k anketě se zpravidla překrývaly s jednotlivými jejími částmi, je však třeba dodat, že jejím cílem nebylo obsáhnout všechny myslitelná témata. Věřím tedy, že jsem se s nimi dostatečně vypořádal v rámci dílčích pasáží tohoto textu.

Záměrem ankety nebylo zjišťovat obecná hodnocení kvality života, snad s výjimkou některých hodnotících tvrzení obsažených v první tabulce, a to z důvodu rizika, že dojde k jejich zobecňování na populaci Prahy 1. Místo toho jsem se zaměřil spíše na dílčí témata a problémy jako takové. Jsem navíc přesvědčen, že příliš obecná zjištění ob stojí jen v přímém srovnání mezi více celky, a mnohem spolehlivěji tyto skutečnosti odvodíme z jiných, mnohem „tvrdších“ indikátorů – například z informace o úbytku obyvatel.

Je rovněž třeba brát v potaz rozdílnost zkušeností a odlišné výchozí situace respondentů, zejména diametrální odlišnost lokalit, ve kterých žijí. Problémy s turistickým průmyslem, s přehlcením automobily nebo s nevzhledným veřejným prostorem jsou sice podle některých z nich rozprostřeny po celém území Prahy 1, přesto je třeba vnímat nesouměřitelnost zkušenosti každodenního života v Dlouhé ulici, na Staroměstském náměstí či na Kampě.

Důležitým aspektem zkoumání toho, jak lidé vnímají město kolem sebe, je také údaj o tom, kdy byla pořízena data, která analyzujeme. Pokud by výzkum probíhal v době letní sezóny, je pravděpodobné, že by se v něm vyskytlo více kritických výpovědí směrem k rostoucí turistické zátěži. Z tohoto důvodu nemusí být nutně kvantitativní (reprezentativní) přístup při zkoumání života v centrální pražské městské části o mnoho objektivnější, než tato anketa. Její přínosnost se totiž ukázala hlavně v její kvalitativní rovině, v jejím bližším pohledu na dílčí problémy a v zachycení situace v různých místech. Věřím, že by bližší pohled na strukturu odpovědí respondentů nejspíš ukázal značnou odlišnost jejich zkušeností a naznačil by nutnost rozdílného přístupu k jednotlivým mikrolokality.

V případě dalšího zkoumání názorů rezidentů Prahy 1 doporučuji zásadní zjednodušení a zkrácení dotazníku a větší koncentraci na problémová témata, která není možné popsat prostřednictvím již existujících dat. Třeba parkování je problém, který není těžké popsat prostřednictvím statistik, jež má městská část k dispozici, nebo jen prostým laickým pozorováním. Jevy, které by si zasloužily větší pozornost, by nicméně bylo vhodnější zkoumat metodami terénního výzkumu, lokálními etnografiemi a případovými studiemi dílčích lokalit. Zároveň by bylo vhodné realizovat výzkum mezi řadovými strážníky městské policie a zjistit, zda existují strukturální a institucionální bariéry, které brání efektivnímu vymáhání veřejného pořádku.

Závěr a doporučení

Praha 1 má problém. A ne jeden. Podobná slova dnes slyšíme ze všech stran a ani tento text se nemusí zdát v tomto ohledu jiný. Výsledky ankety však nutně neznamenají, že respondenti nemohou žít spokojené životy. Pouze poukazují na konkrétní problémy, jež je třeba řešit, pokud bychom chtěli

hovořit o městské části, která systematicky dbá o kvalitní, zdravý a spokojený život svých obyvatel. Dílčí shrnutí a interpretaci výsledků nabízí každá z tematických částí kapitoly *Výsledky ankety*. Z těchto výstupů pak můžeme sestavit následující **celkové doporučující shrnutí**:

- Místní obyvatelé se v současnosti potýkají s **dopady nadměrného turismu** (tzv. *overtourism*), je třeba výrazně **snížit turistickou zátěž na únosnou mez**, aby mohl cestovní ruch koexistovat životem místních obyvatel.
- Jednotlivé **problémy se koncentrují do dílčích lokalit, kde se řetězí s dalšími problémy**, takže vznikají místa, ze kterých rychle mizí „obyčejný“, „normální“ a „běžný“ život. Nejde přitom jen o zhoršování kvality života pro místní obyvatele, ale také o nepřívětivost města pro významný podíl návštěvníků a vytváření jeho špatného obrazu.
- Zejména **je třeba se zaměřit na turismus, který je spojen s alkoholem** (popř. drogami a prostitucí) a **degradací veřejného prostoru** prostřednictvím hluku, vandalismu, znečišťování a exhalací. K tomu je třeba začít v první řadě **efektivně vymáhat existující pravidla**.
- Rozšíření služeb **krátkodobého ubytování** do bytových domů má za následek proniknutí negativních projevů nadměrného turismu do soukromí místních obyvatel. Jejich kontrola a řešení je obtížnější než ve veřejném prostoru, obojí v současnosti selhává, je tedy třeba nalézt **vhodnější přístupy a opatření**.
- O **rozvoji města a veřejného prostoru** nelze uvažovat bez současného **utlumování** (především tranzitní) **automobilové dopravy** a přesouvání parkujících vozidel (zejména nerezidentů) do existujících garáží a parkovacích domů. Podle odhadů v některých ulicích dnes stojí více než polovina automobilů neoprávněně, což by znamenalo, že existuje potenciál pro rozsáhlé rušení parkovacích míst v ulicích, **rozvoj ostatních druhů dopravy** či **zefektivňování městské hromadné dopravy**.
- **Současná přeplněnost** (automobily, turistickými atrakcemi, lidmi, loděmi atd.) **naráží na limity městského prostoru**, takže vede ke vzniku konfliktů. Mísení jednotlivých druhů dopravy představuje zvýšené nároky na budování městské infrastruktury, proto je třeba **zahrnout řešení všech druhů dopravy do jeho plánování**.
- **Veřejný prostor** má mnoho, nejen prostorových aspektů, při jeho plánování a rekonstrukcích **je třeba nacházet komplexnější řešení**, než tomu bylo doposud, a **v participaci s jeho uživateli**.
- Místní obyvatelé mohou pociťovat **zhoršování infrastruktury** i ve smyslu dostupnosti obchodů a služeb. Přestože může jít o součást širšího společensko-ekonomického procesu (ubývání řemesel, vznik nákupních center a hobbymarketů apod.), mělo by se jednat o jednu z priorit městské části. **Obchody a služby spoluutváří obraz místa a mají vliv na jeho identitu**. Spolu s vizuální podobou výloh, poutačů, výstrčí a reklam se podílí na jeho autentičnosti.
- **Špatné životní prostředí** je výsledkem řady vlivů, podílí se na něm nadměrná automobilová doprava, lodní doprava na Vltavě, nedostatek zeleně, nedostačující úklid i nedostatečná péče o veřejný prostor.
- Lokalitami, které můžeme považovat za **jednoznačně nezdravé**, jsou **Václavské náměstí, magistrála, tzv. Královská cesta, Dlouhá ulice, Vrchlického sady a jejich bezprostřední okolí**. Problémových lokalit je však více a vždy je třeba přistupovat k jejich řešení **v kontextu s celým územím**, na kterém se nachází.

Co pro vás znamená Praha 1?

Vyhodnocení ankety

26. 3. – 26. 4. 2019

Autor: Filip Lachmann

E-mail: filip@lachmann.cz

Praha 2019