



PRAHA  
město  
pro život

# Bořiči mýtů o rozvoji města

20 nejčastějších mýtů  
a polopravd o rozvoji Prahy,  
které by se měly přestat  
opakovat.

**FAUL**

Rozkrýváme mediálně  
a politicky šířené mýty,  
polopravdy a argumentační  
fauly o výstavbě, dostupném  
bydlení, udržitelném rozvoji  
a dopravě.

**MÝTUS**

Některé z nich politici, média  
i veřejnost opakují nezáměrně.

Jiné ale šíří záměrně  
developeři a média, která  
vlastní či sponzorují.



Celé znění se zdroji najdete na  
našem webu.

# Mýty o výstavbě

## 1. „Jsme 157. na světě v povolování staveb. Získat stavební povolení trvá v průměru 246 dní.“

**MÝTUS**

Toto tvrzení roky ovládalo média i politické debaty. 157. místo jsme měli v žebříčku Světové banky Doing Business, ale 246 dní neznamenalou délku stavebního povolení – šlo o celkový čas všech správních úkonů od zahájení projektu až po kolaudaci stavby.

Hodnocení navíc vycházelo z povolování modelového skladu, nikoli z reálných bytových staveb. Celkové pořadí určovaly čtyři různé kategorie a délka povolování byla jen jednou z nich.

Po odhalení skandálu, že autoři nadřžovali zemím jako Čína či Saudská Arábie, byl celý žebříček nakonec zrušen.

## 2. „Ekologické spolky blokují výstavbu a zdražují bydlení.“

**MÝTUS**

Spolky výstavbu neblokují – a ani nemohou. Naprosté většiny povolovacích řízení se totiž vůbec neúčastní.

Podle nového stavebního zákona se ekologické spolky mohou zapojit jen do řízení, která se týkají staveb podléhajících posuzování EIA, kácení stromů nebo výjimek ze zvláště chráněných druhů.

V letech 2018–2024 se mohly účastnit pouze povolování staveb podléhajících EIA – tedy velkých projektů s významnými dopady na životní prostředí. Těch je ročně zhruba 50 z průměrných 83 000 stavebních povolení ročně, tedy 0,5 promile. Navíc stavby pro bydlení EIA téměř nikdy nepodléhají.

I tam, kde se spolky účastnit mohou, řízení ve většině případů nezdržují – vyjadřují se ve stejných lhůtách jako ostatní účastníci (obce, městské části, sousedé).

## 3. „Se svým pozemkem si může vlastník dělat, co chce.“

**MÝTUS**

Tento mýtus vychází z představy, že co je moje, do toho nikomu nic není. Takové absolutní vlastnictví ale patří do éry feudalismu a v moderním právním státě neexistuje.

Každý vlastník musí respektovat zákony, územní plán, stavební předpisy i práva ostatních. Pozemek totiž není izolovaný kus půdy – jeho využití ovlivňuje dopravu, podobu čtvrti, životní prostředí a kvalitu života sousedů.

Proto o využití území nerozhoduje jen vlastník, ale také předem stanovená pravidla. Jak říká Listina základních práv a svobod: „Vlastnictví zavazuje.“ Vlastnictví přináší nejen práva, ale i odpovědnost vůči okolí a veřejným zájmům.

# Mýty o bydlení

## 4. „Airbnb je jen sdílená ekonomika.“

**MÝTUS**

Airbnb je často prezentováno jako součást sdílené ekonomiky, ve skutečnosti však funguje jako alternativní hotelový byznys. O příležitostné přivýdělky tu nejde: téměř 80 % nabídek tvoří celé byty, nikoli pokoje, a profesionální hostitelé – tedy podnikatelé – provozují 77 % všech jednotek.

V historickém centru Prahy (Starém a Novém Městě a na Malé Straně) už Airbnb zabírá desetinu bytového fondu. Ve čtvrtích, jako jsou Karlín, Holešovice, Smíchov, Vinohrady nebo Žižkov, jde o 1–3 %. Průměrné nájemné v Praze bylo v roce 2020 kolem 300 Kč/m<sup>2</sup>, a během covidu, kdy se část Airbnb bytů přesunula na nájemní trh, kleslo až na 250 Kč/m<sup>2</sup>.

Podle platné legislativy navíc není legální poskytovat krátkodobé ubytování v bytech zkolaudovaných k bydlení. A stát kvůli nelegálnímu byznysu ročně přichází na daních asi o 800 milionů Kč (odhad MMR).

## 5. „Krizi bydlení vyřeší trh – stačí více stavět.“

**MÝTUS**

Samotné zvyšování výstavby krizi bydlení nevyřeší. Byty totiž nekupují jen lidé pro vlastní bydlení, ale také investoři, banky a fondy, které je využívají jako investiční aktivum. V Praze se dnes staví podobné množství bytů jako před deseti lety, jejich ceny jsou ale více než dvojnásobné.

Ceny bytů i nájmu rostly v posledních letech výrazně rychleji než příjmy. Výsledkem je, že domácnosti s nízkými a středními příjmy vydávají stále větší část svých příjmů na bydlení.

Bez nástrojů, jako je obecní a družstevní výstavba, kvóty na dostupné bydlení či regulace spekulací, trh nevytváří dostatek bytů v dostupných cenových úrovních, protože nejde o segment atraktivní pro kapitál.

## 6. „Za drahé bydlení může pomalé povolování staveb a územní plánování.“

**MÝTUS**

Často se tvrdí, že příčinou drahého bydlení je zdlouhavé stavební řízení. Data to ale nepotvrzují. Podle analýzy ČKAIT trvá společné územní a stavební řízení v průměru přibližně půl roku, mediánově jen kolem 3 měsíců. To není extrémně dlouhá doba. Pro srovnání ve Vídni trvá povolení stavby v průměru asi 9 měsíců.

Územní plánování může být pomalé, ale jeho délka nevysvětluje vysoké ceny bydlení. Klíčový moment totiž nastává při změně územního plánu – když se pozemek změní z nezastavitelného na zastavitelný nebo se zvýší jeho kapacita. Jeho hodnota tím může skokově vzrůst o řád nebo i o dva.

Developer tak získá výrazně cennější pozemek, na čemž vydělá, a teoreticky by mohl tento zisk promítnout do snížení cen bytů. Ceny ale určuje především to, za kolik se byty prodávají na trhu.

## 7. „Nové byty uvolní staré byty pro chudší.“

**MÝTUS**

Tento argument vychází z teorie prokapávání, podle které se bohatší domácnosti stěhují do nových bytů a jejich původní byty se uvolní za dostupnější cenu.

V praxi to ale často nefunguje. Nové byty totiž nekupují jen lidé pro vlastní bydlení, ale i investoři. Část bytů zůstává prázdná nebo slouží ke krátkodobému ubytování typu Airbnb.

Ani starší byty se často neuvolňují – vlastníci si je ponechávají jako investici nebo je pronajímají za co nejvyšší cenu. Situaci umocňuje vysoká majetková nerovnost v Česku: 1 % nejbohatších vlastní 36 % majetku, zatímco spodní polovina obyvatel jen 5 %.

Nové developerské projekty navíc často zvyšují prestiž lokality a spolu s ní i ceny bytů a nájmu. Výsledkem tak bývá spíše gentrifikace a další zdražování bydlení, nikoli jeho větší dostupnost.

## 8. „Vyšší kontribuce developerů zdraží bydlení.“

**MÝTUS**

Častým argumentem je, že příspěvky developerů na školy, parky nebo dostupné bydlení zdraží byty. Ve skutečnosti ale kontribuce tvoří jen velmi malou část nákladové ceny a prodejní ceny bytů se určují především podle toho, za kolik je developer schopen byty na trhu prodat, nikoli podle nákladů.

Kontribuce jsou často sjednávány spolu se změnami územního plánu, které schvalují zastupitelé, a vlastníkově – bez jeho přičinění – řádově zvyšují hodnotu pozemků. Je proto spravedlivé, aby se část tohoto zisku vracela městu na infrastrukturu pro nové obyvatele.

Pražské kontribuce jsou ve srovnání se zahraničím velmi nízké a pokud by se jejich navýšení někde promítlo, pak spíše do zisků developerů než do konečné ceny bytů.

## 9. „Dostupné bydlení v Praze je nereálné kvůli cenám pozemků a stavebních prací.“

**MÝTUS**

Drahé pozemky a stavební práce skutečně zvyšují náklady na výstavbu. Ceny bydlení ale výrazně ovlivňují také vysoké marže developerů. V posledních letech rostly ceny bytů výrazně rychleji než ceny stavebních prací či materiálů.

Zkušenosti evropských měst ukazují, že dostupné bydlení lze stavět i v drahých metropolích, včetně jejich center, pokud město aktivně využívá vhodné nástroje bytové politiky.

Ve vídeňské čtvrti Sonnwendviertel vzniklo na bývalém železničním brownfieldu asi 5 500 bytů pro více než 13 000 obyvatel, z toho více než 2 000 dotovaných či cenově regulovaných bytů. Projekt kombinuje družstevní, sociální i soukromé bydlení a zahrnuje také školy, služby a velký park.

## 10. „Vídeň nedoženeme – dostupné bydlení buduje už 100 let.“

**FAUL**

Argument, že Vídeň nikdy nedoženeme, často brání debatě o konkrétních řešeních. Přitom některá důležitá opatření přijala Vídeň velmi rychle – a lze se jimi inspirovat.

V reakci na financionalizaci bydlení zavedla Vídeň v roce 2018 pravidlo, že u nových projektů bydlení nad 5 000 m<sup>2</sup> musí dvě třetiny bytů tvořit dostupné bydlení s pevně stanoveným maximálním nájemným.

Už od roku 1994 ve Vídni fungují neziskové bytové společnosti, které dnes spravují přibližně 200 000 bytů, v nichž bydlí asi 18 % obyvatel města. Veškeré zisky přitom musí reinvestovat zpět do bydlení.

# Mýty o rozvoji města

## 11. „Praha je jedním z nejzelenějších měst na světě.“

**FAUL**

Tvrzení vychází z mezinárodních žebříčků, které ale porovnávaly jen omezený počet měst (např. 50–150) a pracují s administrativními hranicemi. Praha v nich vychází dobře často i proto, že má rozsáhlé administrativní území.

Jiný pohled nabízí index HUGSI, který nehodnotí města v administrativních hranicích, ale skutečnou souvislost městskou zástavbu. Sleduje podíl a kvalitu zeleně, její dostupnost i prostorové rozložení. V tomto srovnání se Praha umístila na 118. místě z 516 měst.

Slabinou Prahy je zejména nerovnoměrné rozložení zeleně – velké plochy jsou na okrajích, ale v širším centru jí je nedostatek. Index navíc ukazuje pokles podílu zeleně v posledních letech.

## 12. „Praha má příliš nízkou hustotu a musí se zahušťovat.“

**FAUL**

Tvrzení, že je Praha příliš řídká a potřebuje zahušťovat, vychází z chybného srovnávání průměrné hustoty v administrativních hranicích, nikoli skutečné městské struktury.

Správné hranice měst se výrazně liší a výsledky zkreslují. Praha má mimořádně rozsáhlé území zahrnující parky, lesy a další plochy, které snižují její průměrnou hustotu, aniž by vypovídaly o hustotě zástavby.

Mnichov – nejhustší město Německa – má oficiální hustotu asi 5 200 obyv./km<sup>2</sup>, Praha přibližně 2 800 obyv./km<sup>2</sup>. Pokud by ale měl Mnichov stejně široké hranice jako Praha, jeho hustota by klesla zhruba na 3 700 obyv./km<sup>2</sup>.

Praha nepotřebuje vyšší hustotu za každou cenu, ale promyšlený rozvoj. Samozřejmě se má stavět především na brownfieldech, ale zahušťování bez nových parků a potřebné infrastruktury kvalitu života zhoršuje.

### 13. „Udržitelné 15minutové město vyžaduje hlavně vysokou hustotu.“

**FAUL**

Pojem 15minutového města (či „města krátkých vzdáleností“) se často zjednodušuje na požadavek vysoké hustoty zástavby. Ve skutečnosti ale nejde primárně o hustotu, nýbrž o dostupnost. Klíčové je, aby lidé měli v docházkové vzdálenosti většinu služeb každodenní potřeby a kvalitní veřejnou dopravu.

Dobře fungující 15minutové město stojí především na mixu funkcí, dostupnosti služeb, kvalitním veřejném prostoru a dobrém napojení na veřejnou dopravu – nikoli jen na vysoké hustotě zástavby.

### 14. „Výstavba ve městě zabrání rozrůstání města do krajiny.“

**MÝTUS**

Na první pohled to zní logicky, ale v praxi to tak jednoduše nefunguje. Nová městská výstavba často vzniká jako drahé bydlení, které si řada domácností nemůže dovolit. Ty pak hledají dostupnější bydlení v obcích za hranicemi města, kde se dál staví na zelené louce.

Suburbanizace proto může pokračovat i v době intenzivní výstavby ve městě. Rozhodující roli hraje množství zastavitelných ploch vymezených v územních plánech okolních obcí.

Samotná městská výstavba automaticky nechrání krajinu ani nezajišťuje dostupné bydlení. Nové projekty mohou naopak zvyšovat ceny v okolí a vytlačovat část obyvatel mimo město.

### 15. „Výškové budovy uvolní místo pro zeleň a veřejný prostor.“

**FAUL**

Údajně výškové budovy šetří místo a díky menší zastavěné ploše umožňují vytvořit více zeleně a veřejného prostoru.

Jenže plochy kolem výškových domů bývají často střechami podzemních garáží. Tyto prostory zůstávají v soukromém vlastnictví. Zároveň na takových konstrukcích obvykle nevzniká plnohodnotná zeleň s hlubokou půdou a vzrostlými stromy, ale spíše omezené vegetační úpravy.

Výškové stavby navíc znamenají i vyšší kapacitu zástavby – tedy více bytů či kanceláří na stejném pozemku. To obvykle vede k větším nárokům na parkování, tedy větším podzemním garážím.

## Mýty o dopravě

### 16. „Když ve městě postavíme více silnic nebo přidáme jízdní pruhy, uleví se dopravě.“

**MÝTUS**

Nové silnice či jízdní pruhy uleví dopravě jen dočasně. Zpočátku se provoz zlepší, ale brzy novou kapacitu zaplní další auta a zácpy se vracejí – často ještě horší. Čím více prostoru pro auta vytvoříme a čím pohodlnější je jízda autem, tím více lidí autem jezdí. Tomu se říká zákon dopravní indukce.

Řešení zácp není ve stavbě další infrastruktury pro auta za miliardy (od zprovoznění tunelu Blanka za 43 miliard narostla automobilová doprava v Praze o více než 11 %), ale ve zlepšování podmínek pro MHD, pěší a cyklisty.

### 17. „Parkování je právo.“

**MÝTUS**

Představa, že každý má nárok na parkovací místo před domem i prací, vede k tomu, že auta zabírají veřejný prostor na úkor chodníků, zeleně, stromů, zasakování vody, laviček, cyklopruhů, restauračních předzahrádek i bezpečnosti.

Problém není jen prostorový, ale i ekonomický a hodnotový. Při ceně pražské rezidentní parkovací karty 1 200 Kč ročně vychází parkování na

100 Kč měsíčně za přibližně 14 m<sup>2</sup> veřejného prostoru, tedy zhruba 7 Kč za 1 m<sup>2</sup> měsíčně.

Je to opravdu částka, za kterou jsme ochotni obětovat stromy v ulicích a bezpečné cesty do školy pro naše děti? Množství veřejného prostoru je omezené a měl by sloužit všem – nejen levnému odkládání soukromého majetku na úkor kvality života.

## 18. „MHD je drahá a neefektivní, lepší je, když lidé jezdí vlastním autem.“

**MÝTUS**

Veřejná doprava má sice vysoké provozní náklady, ale přepraví násobně více lidí na menší ploše a s nižšími dopady na město i životní prostředí. Auta zabírají většinu veřejného prostoru a údržba a budování jejich infrastruktury stojí miliardy. Kdyby po Praze jezdili všichni autem, město by se ucpalo a přestalo fungovat.

MHD je obzvláště efektivní ve větších městech – a když započítáme externality, jako jsou dopady na veřejný prostor, zdraví, kvalitu života a klima, vychází ve výsledku i levněji.

## 19. „Praha není Amsterdam, tady se na kole jezdit nedá.“

**FAUL**

Univerzální klišé používané proti jakékoli cyklistické infrastruktuře – s tvrzením, že v kopcovité Praze lidé na kole stejně jezdit nebudou. Ve skutečnosti ale nejsou hlavní překážkou kopce, nýbrž nedostatek bezpečné a souvislé infrastruktury a strach z jízdy v provozu.

Pocit nebezpečí uvádí jako hlavní bariéru 70 % potenciálních cyklistů, zatímco kopcovitý terén jen 29 %. Ano – Praha není Amsterdam, ale ne kvůli kopcům, nýbrž kvůli absenci bezpečné cykloinfrastruktury.

## 20. „Většina lidí jezdí po Praze autem, pěší jsou jen křičící menšina.“

**MÝTUS**

Tento mýtus vede k podfinancování a k dlouhodobému opomíjení pohodlí a dokonce i bezpečnosti chodců. Chůze se často nebere jako plnohodnotný způsob dopravy – přestože téměř každá cesta začíná a končí pěšky a vysoký podíl cest po Praze se odehrává právě pěšky.

Ve skutečnosti cesty autem tvoří jen 25 % všech cest (Pražané + Středočeši), zatímco pěší doprava 35 % a veřejná doprava 37 %. U vnitroměstských cest je podíl cest autem jen 19 %, zatímco pěší doprava tvoří 41 %.

Pěší a cyklistická doprava jsou přitom ideální – mají nejnižší provozní i investiční náklady, téměř nulové dopady na klima i životní prostředí a výrazně prospívají zdraví. Každá hodina denně strávená v autě zvyšuje za rok riziko obezity o 5 %, zatímco každý kilometr chůze denně ho snižuje o 6 % (podobně i jízda na kole).

# Další informace a zdroje



# Leták vznikl s podporou



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR

arnika.org/praha

IG @prahamestoprozivot

