

Jindřich Kulhavý: Co vlastně dělají Pražané?

- CZ24 News | 18. ledna 2024

ČESKO: Žít v Praze je snem mnoha Čechů. Stahuje se do ní stále více „náplav“, jak je zbytek rodilých Pražáků nazývá, takže se vztah k velkoměstu od jejich obyvatel mění. Ukázkou neúcty k cvrkotu v metropoli je chování Pirátů, přičemž za skutečného škůdce lze považovat rodáka ze Slavičína kdesi z Moravy a exprimátora Hříba. Bylo by zajímavé zjistit, kolik město za jeho působení na pražském magistrátu investovalo do plošného i lokálního zkomplikování a zpomalení dopravy a jak dlouhý úsek obchvatu, který tragicky chybí, by se postavil.

Hříb se rád chlubí svými „úspěchy“. Nedávno se fotil na nově vybudovaných zastávkách na Praze 3 u bývalého Nákladového nádraží Žižkov, kde byla opět doprava díky nim svedena vždy v jednom směru ze dvou pruhů do jednoho. Co se v těch místech denně děje, to si ani nedokážete představit, a to se tam staví nové sídliště pro dalších 30 000 lidí. Bezpečnost chodců se zhoršila a mezi řidiči padá tolik nadávek, že být zaprodaná houba po ruce, dostal by mnohokrát za den pár facek. O kousek dále na také zašputované Olšanské jsou zase roky propadlé uprostřed vozovky dva kanály (o 10 -15 cm) likvidující kola aut. To i přesto, že celá kdysi čtyřproudá komunikace byla též zredukována na dva průjezdné pruhy a nezbytné a nikým nepoužívané cyklopruhy, nechybí ani placená parkovací zóna, která je však využívána v celé své délce tak z poloviny kapacity. Kanály vyskytující se napříč vozovkou 1m od sebe byly měsíc ohraničeny zábranami, aby ty byly posléze odstraněny a pasti na řidiče zůstaly neopravené. Jde o běžnou ukázkou idiotského přístupu Pirátů k městské dopravě a Praha 3 je důkazem toho, že je pro ni prioritnější přejmenovat Koněvovu třídu na cokoliv jiného, než opravit dva blbě kanály.

Nejde o ojedinělý případ, o čemž svědčí snaha dostat na tramvaje do konfliktu s magistrálou a touha Hříba změnit Hlavní nádraží na klidovou zónu. Samotným Pražanům je nádraží většinou buřt, používají ho především chudší „náplavy“ mířící o víkendech na rodnou hroudu. To je trochu nadsázka, většina z nich má firemní auta a jezdí s nimi. Nějak se ucpaná D1 před Brnem vysvětlit musí. Praha by úpravami dle Hříba & spol. dostala další ránu. Přeplněná magistrála, Jižní spojka či Barrandovský most jsou výsledkem několika zásadních změn v Praze. Přemýšleli jste někdy, čím se Praha živí? Pojďme se na to podívat.

Hlavní město se výrazně za posledních 30 let rozrostlo. Přibyly satelity, kdysi samostatná městečka a obce jsou už často brány jako součást Prahy, byť papírově patří třeba do Středočeského kraje. Ranní a podvečerní provoz mezi centrem a kraji o tom svědčí. Kdysi byla metropole průmyslovým i úředním centrem republiky. To se změnilo. Bývalá světově známá firma s dlouhou historií ČKD zmizela a na bývalém jejím místě ve Vysočanech se staví sídliště. Hned vedle stála neméně proslulá Pragovka, místo ní opět vznikají bytové domy. Nedaleko se vyrábělo v Tesle, ale pozemky se staly opět kořistí developerů. Poté tu byl Motorlet (původně Waltrovka), ten na Praze 5. Velkou továrnu nahradily luxusní budovy s kanceláři a byty. Nákladové nádraží na Žižkově ztratilo význam, není co nakládat, takže jeho osud je zpečetěn a budou tam ... byty. Jeho bráchové v Bubnech či na Smíchově se postupně mění v ... obytné zóny. A dalo by se pokračovat dále. Pražští zemědělci byli vytlačeni a místo jejich polí a sadů jsou ... satelitní městečka a byty. Velkoměsto ztratilo desetitisíce pracovních dělnických míst a v podstatě se stalo rájem i pastí pro milion úředníků, studentů, seniorů a utrácějících spotřebitelů.

Praha už nic neprodukuje. Stala se městem závislým na dovozu úplně všeho. „Náplavy“ obsadily úřady a sídla firem preferujících blízkost k politickým elitám a profitujícím na vzájemně výhodných

vztazích. A kdo není kancelářská myš, pracuje ve službách a veřejné dopravě. Faktická produktivita oblasti nikde. A to skončily i velké podniky v okolí, například SONP Kladno. Tím pádem zmizelo i mnoho učňovských středisek a mládež navštěvuje naprosto zbytečné střední a vysoké školy, navíc se stahuje z celé republiky. Z města je tak jedna obrovská kancelář s příslušenstvím. Nebýt stavařů, mimochodem většinou Ukrajinců, a k nim navázaných posledních pár žijících řemeslníků, o dělnickou profesi už byste těžko zapomněli. Snad už jen v dopravě a autoservisech či v Pražských službách. Moc jiného už nezbyvá. Rodilým Pražákům je z toho smutno, řada z nich odešla na periferii a do centra, pokud možno, vůbec nejedí. Hřib se ze široka usmívá a s ním spříznění Piráti, Zelení či greendalová ideologií posedlí mění Prahu k horšímu. Jednou to nebude jen město úředníků, ale také bláznů a duchů.

AUTOR: Jindřich Kulhavý

[ZDROJ](#)