

Je z tředa 26. dubna, poslucháte studio N, tady je výtek svoboda.
Dnes o tom, proč se z Prahy stává jedno velké parkoviště?
Praha prohrává soubor s automobily.
Hlavně město neumí efektivně trostat lidi, kteří porušují pravidla.
A jak pline ze statistik nezaplacených pokud, které přinesl deník N,
dopláci na to zbytek společnosti.
Proč se z Prahy stává jedno velké parkoviště?
O tom teď budou mluvit s redaktorem Deníkům,
který se návět návět návět návět návět návět návět návět návět.
Proč se z Prahy stává jedno velké parkoviště?
O tom teď budou mluvit s redaktorem Deníkům N,
pro kopem vodrážkou, pro kope Ahoj, vítěj.
Ahoj, vítku.
Ty s napsal velký tekst o parkování v Praze.
O dopravní situace v Praze.
Jak se s k tomu tématu dostal?
No, je to takový, jako vlastně až možná typický příkat.
Samozřejmě se pohybuju po městě
celý život přemázně, všěky, veřinodu prvou nebo takhle.
Ale vod podzimu prostě, že mám malý dítě
a čímná tím více pohybuju po městě s kočarkem.
A to je, samozřejmě, super, protože všichni máme rádět děti,
že je to fajn.
Ale hlavně v restauracích.
Je to tak.
Ale vlastně čímná tím více setkávám
s tím, že mi to prostě fakt stěžuje pohyb po městě.
A typický včíklad jdou a musím se protlačovat po chodníku,
protože tam prostě parkuje auto na chodníku.
A to mě vlastně dovedlo k ty myšlence,
a je to vlastně věce, kterou jsem setkávám deně.
A to mě dovedlo i ty myšlence,
jako jak je to možné,
jak je možné, že prostě lidi takhle kašlou na nějaký pravda,
který jsme se jako společnost nastavili.
A cíleně prostě parkou na chodnicích
nebo na přechodek a k tomu navazující problémy.
A říkal jsem se, jak je to možné
a proč k tomu vlastně dochází?
To se teď skusíme vysvětlit.
Dobře, pro kope.
Dneska, já nemám řidič,
přiznajeme si to, ale jdeme tomu, že ho mám.
Přijedu v Praze, zaparkuju tam, kde nemám.

Co se mi stane, když nezaplatím to pokutu,
kterou pak pravděpodobně dostanu?
No, to je právě otázka.
V Praze funguje systém, který nějaký kontrol.
Je tady samozřejmě, jezi je takové útička,
který znáš, který kontrolou,
to jestli máš zaplaceno,
plus chodí městské stráží,
tedy taky nějakým způsobem kontrolu.
A co se ti může stávat?
Prostě dostaneš,
nebo pozejci si je popošlou výzvu
k tomu, aby si zaplatil pokutu za to,
že si špatně parkoval.
A nebo samozřejmě je možnost toho,
že bys dostal, že tvoje auto otáhnou,
nebo že dostaneš botičku.
Znamená, že zabrání tomu,
aby se tam dál špatně byl.
To, že ti nějakým způsobem postihne
zvládne to město,
nebo ta policie postihnout,
se pořád snižuje.
To znamená, že je čím dávětí měšší pravděpodobnost,
že ty tomu postihu unikneš.
A k čemu tohle to vede?
K tomu, že si pak řekneš,
ale proč já bych to vlastně jako platil?
Proč bych si tady jako řešil to,
že proč bych tady muselo jako řešit,
jo, ešte mám půl hodiny, nebo ne,
prostě budu pospíchat, prostě tady i šoupnu
a každou na to.
To znamená, já dostanu pokutu,
přijde mi nějaký papírek do může,
že mám pokutu a já její nezaplatím.
Je to tak.
A co se stane?
No pak to začne řešit právě,
no bo v tu chvíli už to řešit jako městská část,
a ta pak má jaký proces,
kterým se to snaží vymáhat.
On je, jak poměrně složitý,
já jsem byl tady na dvou konzultacích,

na Praze 1, na Praze 6,
kde mi to vlastně ukazovali.
Je to, jako,
oni mi vysedlovali ten systém,
kteří vlastně mnohou lidí,
kteří to cílení chci porušovat,
kteří to cílení chci porušovat,
kteří využívá ho, nebudu jako rozebírat.
A vlastně pak se spouští taký mechanismus,
který, kde oni se vlastně stevet,
postupně snaží tu, pokud tu vymoct,
bude ti můžou postat nějaký příkaz
a další věci.
Ale vlastně vedete k tomu,
že tam je potřeba podle mě říct,
že velká část lidí,
prostě ty pravidla dodržuje,
stejně typu,
že nebo já je dodržuje,
a typu, že velká část stejně i naši posluchačů,
se je dodržuje pravidla,
bře si říká, že to tak fungovat má.
A vlastně se snažím poukátá na to,
že je jako část společnosti,
nejé tak velká,
která to právě cíleně porušuje
a která moc dobře ví,
jak se té pokutě vyhnout
a to je podle mě ten zásadný problém.
A jak se jíter a můžu,
jako to mi nedávají návot,
jako řidi česně, ale rozumíš,
jak to udělají,
jak to že nezaplatí,
tak pokud pravidelně každý den
parkuješ na Praze 1
v zónách Placénovstání,
tak si tě vlastně pokuty dávají do hromady.
To znamená, že ty prostě tam parkuješ
každý den by ti přišla pokuta
a pak se to sloučí do jedné,
která má už horní omezenou hranici
toho, kolik může vlastně zaplatit.
Takže když si řekneš,

hle já si tady máme tady statistiky,
jsou lidé, který mají 93 pokut.
Tak si prostě řeknu,
hle tak si nechám tady sloučit 90 pokut
a 5 krát 500 pokutů
tak vlastně zapadíš
nějakou maximální částku,
jestli vůbec, která je
nějakých dvou a půl až 3 tisících.
Takže ty v nějaký moment,
když uděláš dost těch přestupku,
tak už je ti to vlastně vyplatí.
Je to tak.
A to je vlastně,
to je vlastně důležité říct,
protože hodně lidí
tak jako řešíš prostě
já nevím co si koupíš, za co utratíš
tíž peníze a pokud si řekneš
hle jako protože bych to vlastně platil
když hodina stání tady stojí
jenom 80 korun, 60 korun
protože bych si to vlastně
vyplatí
a je to špatně, protože
čím víc tohle lidí tohle to bude
využívat, tím už bude
fungovat celý ten systém
a povede to samozřejmě
k nějakému dalšímu porušování
tak to má své oběti
A to jsou to takzvaná společná řízení
kdy v momentě kdy
uděláš ho hodně těch pokud
nebo nějaká městská část řeší
množství pokud
tak v nějaké prostě sloučí
a v ten moment se dostáváme
do situace, kdy já jako řidič
který jsem 50 krát stady zastavil
když jsem vůbec neměl
strašně moc lidem, jsem skomplikoval život
zaplatí měnom nějakou minimální částku
jasně

potřáz mi, že jsou lidé,
kteří to vlastně cíleně
protahují, cíleně blokují, cíleně
komplikují, protože celý tady ten proces
toho slučování a potom nějakého
toho správního řízení je vlastně
extremně jako personálně náročné
prostě je to věc
já jsem viděl ty šanonikry, který
který k tomu musí vés, to je prostě
hromada papíru, hromada papíru, která zatečuje lidi
který pak často musí vés, to je složitý
správní řízení
a ty měsky částí to vlastně
velmi těžko
nějakou tu moje manpower zvládají
ukážeme se to na příkladu
který ty uvádíš v tom textu
my tady sídíme v centru Prahy
kdybychom, která měli okna jiným
směrem, tak vidíme na spálenou
jak je to sparkováním
tady, tady je, předpokládám
jako hodně řidičů, kteří
si dělají co chtějí
tady je velký zájemvem, si jsme úplně
jako v centru, s nami lidi jsem chtějí jezdit
takže, že
hodně se ten problém týká míst
kde je prostě zájemo to parkování
kde tě lidi chtějí stát
a tady vím, že mi vycházalo
že prostě čtyři z deseti a út, který teď stoje
tak vlastně podle toho
kontrolního systému
jako nemaj zaplaceno
jak tady proží ty
autíčka, tak když to kontrolu, tak prostě
tady si jak je 9,5% obsatěných místo
zemá, že volný místo tady téměř
nenajdeš a
40 aut tady stát prostě nemaj
to je obrovský množství
obrovský množství těch autů, který tady narazí

mež vylezu, tak porušuje
nějakým způsobem předpisy
pravděpodobně, ano
liší se to v jednotlivých městských částech
je to právě jako dane toho atraktivitou
toho místa, nebo jsou nějaké
městské části, kde ten problém je menší
no, ja myslím, že
jako velký problém je to samozřejmě
v té Praze jedna
a jako není rozdíl
v tom, jako že je v té úspěšnosti
toho vymáhaň, jsme tak vyšlo tak
všichni mají kolem nějakých 60%
asi je to
rozdíl v tom
v tom počtu, že jako samozřejmě
nejvíc to bude se dýkat v těch
centrálních částích, mým
těch, jako těch, kde jim je to můvíc
periferních nebo okraových.
A my tady víme, jestli toho těchle lidé
když těch lidičky rozně zneužívají.
Já jsem byl právě tady
jsem to řešel tady z lidmi z Prahy jedna
zradním pro dopravu, jestli s člověkem
který se tím zabývá
a popisoval mi případy, že prostě vědí,
že tam mají lidi, kteří,
jako jsou to recidivistí, kteří prostě
právě delně to opakovaně zneužívají
ukázal mi statistiku, že jsou opravdu lidé,
kteří mají, jako, kteří mají
80 takových případů, prostě
popisovali mi, že
těch lukrativních ulicích
jsou lidé, kteří tam cíleně jezdí
nebo ne, jezdí tam, protože
nějakého důvodu potřebují, nebo chtějí
a jsou tam lidé, kteří na to cíleně kašlou.
Takže ano, jako, není to nějaká naše doměnka
je to vět se, kterou pracují i těch lidí
z těch miských částí.
A tam teda vzniká nějaké správní řízení,

které mám jít za cíl, který
vy moc tu pokutu.
Já jsem se v tom tvójim tekstu dočetli,
které dostují firmy, které nabízejí službu
protahování a komplikování tedy těch
řízení, co je tohle to jako za biznes.
A tak to si pamatoješ, ne?
Pamatoješ si na Maike Pán, to bylo takový
ten člověk, který já vlastně neměl
ve fináli dopadl, ne?
No myslím, že byl zamřížen.
Jak vlastně nevím, jak to s ním dopadl,
ale je to jako podobná myšlenka,
já jsem si to jako projížděl,
jsou to prostě jako,
jsou to společnosti, které ti prostě raději s tím,
tak on funguje, nebo ne.
A to byla vlastně ta myšlenka,
že ti vlastně jako pomůžou
uzdržovat, blokovat
nějakým způsobem, já nevím,
jak jsem nejlíp se mě napadl o to svovoho,
jako vysmrdět celý ten proces,
k tomu, že se dospravdu podobně
tý pokutě vyhneš.
Přesně kluje tomu, že
jako
ty nároky na to, aby to řešila tam něcká část,
jsou prostě jako obříti, prostě potřeš člověk,
jak tady tam by vyplnila všechny te papíry,
a když se to prostě děje ve větší množství,
tak to prostě nemají šanci zvládnout,
s tě nemají.
V město nebo policie,
městká má i další nástroje,
jak tady ty věci řešit,
botičky a od táhy, od zdahování.
A jestli jsem to správně pochopil,
tak tohle je jako ubývá.
A to město je hodnější na té řidiče,
ve smyslu dává míň botiček
a míň odvážitá.
Je to tak, je to tak. Vlastně bylo tam jako za poslních 10 let,
ta statisíka, za kterou to mám,

tak tam byl jako výrazný poklés.
A je to,
já si myslím, že to je,
jako ten důvod byl samozřejmě nějaký rozhodnutí
nebo nějaký politický pokyn,
který přišel městské polici.
Mím, že tenkrát to bylo,
jako tenkrát to bylo za vlády Bohuslava svobody,
který prostě jako chtěl,
a myslím, že to bylo jako, nemůžeme to
vyčítat tady, jako Bohuslava svobodu,
nebo samozřejmě část lidí muže,
ale deotože, myslím, že to bylo
výrazný lidí, že prostě řekali jako,
proč mi tady, proč tady prostě měšťáši
jako dávají botičky, my přece chceme,
aby městská policie jako chránila lidi,
a vlastně brali to tak,
že tohle je přece něco, jako co nechceme,
proč nás tady pořád vodtahují,
proč nám tady pořádávají botičky.
Bylo to jako nějaký vyslyšení volání ulicé,
který ale podle mě falešný,
protože prostě jako vede,
to vede k dalším problému prostě,
protože věpodom, že te lidi potrestaj,
ty, kteří jako cíleně porušují,
tak to samozřejmě vede k dalším problému.
Rlavně to by chází z toho,
že motorista rovná se člověk,
jak kdyby rozumíš,
kdo máme, kakou máme přihlí,
že ten člověk, který teda
je hlasitý, protože mu někdo
vodtahuje auto, protože porušuje
a pak tam jsou lehle další lidi.
My myslím, že tam je vlastně
hložitý říct.
Já jsem k tomu četl te výborná
teda vlastně popisuje
jako parkování, jako ekonový parkování.
Pro mňa, kdo je ten autor?
Je to americký ekonom,
je to urbanista

a právě jako
jeho zásadní práce,
se právě vynu tomu, jak města
v Nesamerikě,
takže tam je to samozřejmě
mnoha mi se mnohem horší,
jak vlastně to levný parkování
se promítá do tý podobým měst
a co to nesledá problémy.
Ten právě upozorňuje,
že
hodně lidi tedy vnímá
pokuty, odtahy a botičky
jako nějakou šikanu,
která je tady na tý
lidi, který špatně zaparkujou
když o mělem potřebec.
A to samozřejmě, to je špatně,
že ty tresty
nemáji fungovat, takže ty jdeš,
jednou za rok to o mělem zaplatit
a votáhnout ty auto.
Takhle ten system
a úplně bych chápal,
kdyby to tak, kdyby lidi byly našlony.
A to se tady v minulosti taky stávalo,
tak byla odtahová stužba,
která jako cíleně odtahová
z nejbližších ulic, který byly
u těch odtahových parkovyští,
protože jsem to prostě nejvíce vyplatil.
A takhle by ten system neměl fungovat,
ten system má fungovat tak,
že se snaží jako
trestat lidi, kteří cíleně
ty pravidla porušují
a tam je podlej potřáží,
a ty místa, kde se tohle to děje,
jako rád s ním prostě zatím nedokáže pracovat.
Taky jestli jen úplně mě pochopili
tak počet těch přestupků,
za který by se mohla dostat
botička, jako by neklesa,
ale počet těch botiček vlastně výrazně

klesa, mimo chodem botička,
myslí, že to je oficiální výraz,
teď tak říkám pořád okola.
Já jsem to tak dohledal, je to nějaký,
má to oficiální výraz,
který jsem samozřejmě,
který jsem samozřejmě zapomněl, ale...
Imobilizátor,
něco takový očitě.
Může to dohledat, ne?
Je to právě, jako z ní to rozumějí,
než Imobilizátor,
když se může je to zvířor.
Botička to dá do hezky.
Takže ano, je to tak.
Jak je možný,
že hlavní český město
nemá funkční systém
vybírání pokud?
Kdo tohle dopustil?
Tak ono to vychází
z nějakého právního
prostoru,
který je v Česku,
že my tady máme vždycky možnost
se odvolat, což se právě
promítá do toho zprávního řízení,
který z toho může být jako komplikovaný.
Ale jako já si
myslím, že to je
nebo já zatím vidím,
nějaký nedostatečný
politický tlak na řešení
toho do problému.
To je prostě věcky, který došlo
z nějakého
politického rozenutí.
Máme nastavený pravidat
systém té kontroly
toho parkování. Je tady myslím,
že poměrně úspěšné
a funkční.
Byl jsem tady v kanceláři čovek,
jak na magétátu, který se s ním řešila

dostal nějaký pochválný dopis
do nala šupa, jak tohle mají výborný
a jako ty statistiky mají.
Ale vlastně se tady
ním má jako problém. A to už je
odraz nějaké obecní debaty
o nějakém přístupu
k tomu vymáhání pravidel
a do držování
pro autovu byli vzpomenci na
komunální volby, kte se mělo poci,
že se vede debat
o tom, jako že jedna strana
vede nějaký pomyslný jihat
proti autům. A teď vůžite
měkdo vymezoval a říkal
přestaň menší kanovat řidiče.
Myslím, že to už je
jako politického přístupu
a se budem povídat,
ten čány taky včera vyšel
a nezaznamenal jsem nějaký
větší zájem
od preských komunálních politiků.
Je to prostě tém,
aby který se ní komu nechce
kousnout, nechce se řešit, protože
k čemu by to vedlo,
by to jako k vyšímu
počtu odtahu,
k vyšímu
rozdávání botíček
a je to věc, kterou by si
politik musel vzít a musel být
vysetlovat.
A jaký jsou ty problémy
nebo jaký jsou ty,
co je ta stránka těch obětí,
což je to věc, která se
po který se nemluví
a to si myslím, že je
ten problém a
to je to, co podává o toho ty politiky
často odrazujeme.

Jaký to má efekt na to město
na životně?
Jedno z doporučení
toho, který se říká,
aby fungovalo
parkování ve městech, nebo
nějakým území je to, že cílem
těch politiků by mělo být, aby
v každé ulici bylo věc, když
nějakých 15% volných míst.
Aby prostě ty když někam potřebeš,
tak aby se tam holdojet.
A k tomu, aby tam byl
nějaký ten určitý počet míst,
tak vlastně musí být nějaký férov
nacenený. To znamená, aby lidi, který tam jedou,
kterou si řeknou, hele tady to stojí víc,
ale když potřebujete prostě na
náměstí republiky, tak si ho musím
zaplatit víc, protože prostě je to
místo, kam chce jezdi hromad a lidí.
A
to je jako věc, který by se mělo
nějakým způsobem směřovat podle všechny doporučení.
Jenom, že to
placení těch
toho za to parkování nemůže fungovat ve chvíli,
když ti jako
částlí, ty pravidla cíleně
poruše. A na to místě
vlastně zdarma.
A to pak vede samozřejmě k dalším věcem.
To pak vede k tomu, že
já
vím vždy, kdež vedou s nikým takhle debatu,
tak mi prostě říká, a co mají dělat
kuríři, co mají dělat lidi,
který tam potřebnou dové z
babičku, co tam mají po lidi, co tam potřebnou
dové z pítile cementu.
Nic proti lidem, co tady vozej po
poměstě pítile cementu a úplně to chápu.
Ale to jsou ty lidi, který pak na tom právě
vlastně pokud někam potřebou dorazit,

tak potřebou, aby tam to místo bylo.
A to místo tam často není kultomu,
že
ho zabírá někdo, kdo tam stát nemá
a vlastně zneužívá
a já si myslím tam,
že ten termin čeká ten zbytek.
Protože si prostě zabírá
veřejně prostor na úkol ostatních
pro sebe.
A pokud se, pokud
těch lidí bude čím dál tím víc,
tak ten celý systém vlastně jako
vyskolabovat.
A těch bych by vypadl takový kolaps?
To se asi,
můžeme se historicky vrátit do toho,
jak vypadalo doprava v Praze.
Pár lidí tady nedával na modré zóny
a myslím, že kdyby se modré zóny
vypnuli na měsíc,
tak budu tedy všechny žadonit,
ať se ten systém vrátí.
Pojede to samozřejmě
na výšení
dopravy automoví v centrum městá,
horčtí průjezdnosti.
Lidě by už jako nemohli
vlastně lidi, který by by tam potřeji,
nezaparkovali, místní by nezaparkovali.
V cedí by to bylo vlastně mnohem složitější.
A ono to pak samozřejmě vede
i k tomu, že když se bavíme
mimo nějakých parkovacích místek,
ale jako vede to pak i k tomu
využívání míst, který
tím autům prostě, kde není teplotička
dohodil, že by to mělo patřit autům.
To jsou chodníky, to jsou prostě přechody,
to jsou pěší zóny,
to jsou jako náměstí
a to už pak nějak
ovlivňuje i podobu toho města
a nějakou třeba bezpečnost v něm.

Protože
přesně, po místě se nepohybou
jenom lidi v autech, který potřebu
zaparkovat, to co tady řešíme,
jaké to má bliv práve na lidi
třeba s omezenou mobilitou, na lidi
s postižením. Jaký je
prahá město pro ně?
No, to je otázka.
Já si pořád...
Já myslím, že prahá je super
a jenom je potřeba
že to není nějaký zlo.
Ale samozřejmě
já jsem se o tom bavil
s jednou paně, která právě
s pohyboj popraze na invalidním vozíku
a popěstal vám, že to prostě problém je,
že je problém, když jí lidi
zabírají prostě,
že v každé ulici jsou
lidi s nějakým omezením pohybu
jako parkovací stání. A říkáš, že to je problém,
když jí to zabírají, protože prostě
kdy kde chce. Stejně je problém, když se pohybe
po městě
a musí obízet nějaký překážky
prostě když člověk zaparkuje
např. tak další lidi to prostě omezi.
A jako já mám
to nějakou svojí zkušenost s kočárkem,
která je vlastně pořád
v tom hledu směšná, že ho dokážu
se pohybovat, jako já ho dokážu přenest.
Jsem mladý muž, který
s ním nemá problémy. A myslím, že to
dotyka často těch slapších, který má jako
menší hlas
můvi debatě, takže přesně senioři
lidi jsou nějakou omezenou mobilitou
a tak dále častěj ženy.
Jestně no.
Občas i tatinkové pro kopové
s kočárkem, nebo výtkové.

Obečně automobilová
doprava na město
nůví se o tom, nebo aspoň
v mojí bubleně se mluví o tom, že
může mít doznegativný vliv na život ve městek.
Ať už je toho kvalita ovzduší, nebo právě
ten problém, který my popisujeme.
Je něco, co automobilová doprava
v městu, kromě komfortu
při pohybu po něm.
Jo, ale tak, já si myslím, že te právě
to, jak se na tom musím nahlížet,
jako
automobilová doprava
je prostě doprava, jako každá
jako jiná
a já si myslím, že by se to na to právě
neměl nahlížet na nějaký souboj
proti autů. Takhle
takhle ten prostě svět nefunguje
a myslím, že to vlastně nikdo nechce.
Tady nikdo nechce, aby jako
zmizeli všechny auto.
Auto je vlastně super věc,
že kdo kdy kam
jel autem, tak je to vlastně
super pohodlná věc
prostě se dneš si do někam doedeš, zaparkuješ
pustí se hudbu, to mám rád bluetooth.
Nic neřešíš, ale vlastně
jako ty negativní
externality, který to má
se musí nějakým způsobem vyvažovat.
Pokud to město chce fungovat, tak musí
přeměřit nad těma
jako prostorovejma dopadama,
který to má, to znamená
jedno auto, který veze v Praze
v průměle 11 a 3 člověka
je prostě zeběrá ohromnej prostor
kolik veze
lidí nebo veze
jednoho člověka većinu.
A to jsou všechno věci,

který jsou vědecky
potvrzení, že
jako funguje nějaká
schoda na tom, jak by mělo
město fungovat, že veřejná hromada
pravá je dobrá, že je super.
Má se tady auta potřebuje
a bude je používat. A teď je tam
otázka, jak moc to dokáže
město regulovat, aby to fungovalo.
Já, protože si myslím, že je potřeba
o tom mluvit o nějaké regulaci
a ta už se v Praze, tak on je
regulace se děje v od začátku.
Je část lidí, která na auto nemá
peníze, tak s ním nejezdí.
Je část lidí, která
já nevím
špatně vidí, ale nemůž neřídí.
A pak je tam omyšlení regulace
jako problém je, když je ta
regulace nízká
a
ta automóla dopřeba potom přebujela.
To je podle mě problém, který
město si město samo vytyčilo
ve svých
strategických dokumentech.
Samo říká, že počet automólu
město by se jako měl
snížovat, že by se to mělo tlačit, měla by se
snížovat ta prostorová nárokovoz, kterou
tomá.
A otázka je, ale jestli bude, protože víme, že
kamarád, aut a řidičů
a řidiček a zároveň, která
aktuálně dopravu
v Praze má řešit
hřib, bývali primátor za piráty.
Takže myslí, že to,
co jste tedy popsal
celý problém, který je velmi komplexní
a učitě ho neopsáhnem celej,
jako je tam vůle ho řešit

jako v aktuální, myslím,
aktuální sestavě lidí, který vládnou
Praze.
Já si myslím, že
tam je
a si hlavně myslím, že
těm neha politikům vlastně nic jinou nezbývá,
že my si tady můžeme pořád říkat
jako počkáme, až se dostaví
okružích, až se postaví prostě
statisíce P plus R parkovy
za Prahou,
ale to se
jako to se v dohledný budou
statisíce P plus R parkovy
se nestanou nikdy, protože
by tomu nesmysl okružhy
se dostaví, jako by možná
děti budou mít děti
a já si myslím,
že jako těm politikům
dojde
že to nejde udržovat
že ten problém tady je
že se musí řešit
a
že pokud chtěj
jako opravdu bojovat za všechny
druhý doprav, jak se často říká
tak by třeba ten problém
s tím parkováním, který jsem popěstval, měli
řešit předně, protože tohle
je vlastně kromě jiného, že to omezovaj
tady mě jak chodím chodím s kočárkem
nebo lidi na invalidním vozíku
taky z velkých části omezovaj
prostě sítě, lidi, který někam potřeboj
tak prostě nedojí, protože to tam zabírá někdo
kdo na ty pravidla kašle
a to mě přijde
vlastně mnohem větší omezování, než
že se někdy rozčíří, rozčíří
a nevím tramvají ostrůvek
ale mě bys teda měl to na závěr

zhrnout, ty v tom textu přichází
mnými hlasy, které výjí
jak takového situace řešit
co by velmi jednoduše pomohlo
tu situace vyřešit, je to teda nějaké
dražší parkování respektive
nějaký progresivní postih
jsem tam četl, nemůžem řešit
Já jsem jako změňoval
progresivní tresy, to je právě
jedna z těch myšlenek, kterou
změnila chub
a ta vlastně říká, že aby lidi
věřili, že ten systém funguje
a že je spravedlivé
v obří pokutu, teby tam měla
by fungovat nějaká progresivní
nějaká možnost toho, že lidi, které
na to cíleně kašlou, budou potrestání
a to si myslím, že
ať už to bude, ať už bude
ten systém vypadat, jak chce
tak to je to, o co by se měli
politici snažit a o co by se měli snažit nastavit
ať už to bude znamenat to, že se
budou cíleně snažit
zaměřovat na
na sazování botiček, nebo
odstahy a udlidí, kteří to cíleně porušují
a to se bude zvyšovat
pokud ty podle toho kolikých
zárok dokážeš, jako nás býrat
to jsou pod nami všechno věci, který jsou
jako proveditelnými, tady v Česku máme systém, který
ti dokáže za nějakou recidivu
v oblasti, jakého
řízení, že máme tady ten
bodovej systém, který ti dokáže potom
až sebrat jako řidičák
to jsou věci, který v Česku fungou
a který by se na to měli zaměřit
a si myslím, že u nás je to pořád tak jako, že
když jde omlem špatně zaparkoval, to je pravda
když se to děje jako jednou, když se to děje pár krát

když to někdo cíleně porušuje
a má to pak dopady na fungování toho města
tak to prostě baketelní věc není
je to věc, která je problematická
a pak se o toho města promítá
Říká redaktor deníku N Prokop
Vodrážka Procopé
Řekuju ti ještě než tě propustím
komu bys tak řeklo, že by lidé měli
hodit hlas v novinářské ceně
ale to štím jsi
Nezdíše za mnou nestojí tak on z pistolí
a nevíří na mě, samozřejmě lidi
měli podpořit zdíšu, protože
zdíše je nejlepší
Jak jsem říkal už včera, bez její vytrvalé práce
bychom nevěděli toho strašně moc
například to, jak fungoval
hrad za miloše Zemana
klikněte prosím na hlasování
tedka novinářská cená tedka CZ
máte šanci ještě do 4. půlnoci
a já myslím, že by stejně byli využít
a Prokop se to taky myslí
Je to tak, a hlavně je potřeba říct,
že zdíše a vy ještě mnohem víc věcí,
který napíše, jsou to drby
a ty pak posíla nám dál, takže to tak potřeba
je potřeba ji podpořit, aby moha nám dál posílat drby
v Četech
Procopé, děkuju ti moc a povídání mi se
hezky, čau
hezky
Následuje krátká reklamní pauza
za 15 sekund jsme zpátky
Sponzorem pořaduje nakladatelství
Burdon, které vám přináš
knihu Putinové války
Jak se z Putina stal válečný zločeneč
a procemu nepodarřilo ovládnout Ukraine
Putinové války o Čečenská po Ukraine
právě v Prodej
A teď už jsou na řadě
zprávy, které by vás dneska

neměli minout
Výrok Českého prezidenta
Petra Pavla, který spochybnil
zájem Číny na míru na Ukraine
Podle ruského ministra
zahraníčí Sergije Lavrova
neodpovídá činnosti
normálního politického představitele
Lavrov tak reagoval na rozhovor,
který dal Pavel bruselskému webu
Zástupci pěti
u skupení dnes v Ostravě
podepsali koaliční dohodu
stalo se tak krátce před začátkem
zastupitelstva, které má o novém vedení
hlasovat. Město má ve Stano
spolu Ostravak
starostové pro Ostravu a Piráti
do savadního primátora Tomáše
Matsuru má ve funkci nahradit
Jan Dohnals ODS
Obvodní sout pro Prahu 3
v úterý pokračoval
v projednávání případu Dominika
obžalovaný exposlanec odmítl
vypovídat na otázky novinářů
vypovídali známkyně i bývalý partnery
poškozených žen.
O Bachmut a Marinka
v Donbasu na východě Ukrajiny
se dál tvrdě bojuje, ale ruské
útoky obránci odrazili
vedl to dnes ráno ukrajský generální
štáp v přehledu situace na bojišti.
A pokus o první komerční přistání
na měsíci podle Tokia zřejmě
Cellhal, Japonská společnost
iSpace stratila s modulem
Hakuto Air Kontakt
vplánované době do sednutí na měsíční
povrch.
A na závě ještě něco
co mě zaujalo a možná by
mohlo i vás.

Je samozřejmě důležité
aby podcast, který mám rád,
jsem nějak tematicky dotýkal,
něco mi dával obsahově, to je
samozřejmost, ale
měno je pro mě důležité
aby si sednul s moderátory
nebo aby oni sednuli mě.
A jestli je podcast, kde
mě opravdu sedí moderátoři
moderátora-moderátorka,
tak je to podcast ComPod.
Podcast s produkce rády a wave
o popu, popkultuře,
filmy, hudbě, seriále,
reality shows.
O tady těchle věcech, takže pokud
vás tohle to baví a zajímá
a chcete si občas oddechnout,
no a pak je jsou tam všimoholy
a Hana Trojanková Biricova
dva moderátory, moderátora-moderátorka
který mě třeba opravdu sedí
a hrozně rád je poslouchám
jsou uvolnění, zároveň informování,
umí být docela ostří
ale jsou velmi korektní
plně
takový whole package
a spojně pro mě, podcast ComPod
to je můj dnešní tip
naslišenou zítra.
Operní Superstar
21. století Joyce Di Donato
a projekt Songplay
oceněný grémy
exkluzivně na festivalu Lípa Muzyka
zažijte hraví diálog italských písní
a jazzu v podání nejvíraznější
operních vězdy současnosti
9. vřezna 2024
v Liberci
výcena Lípa Muzyka CZ