

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo 2747
ze dne 17.10.2022

k novelizaci pražských stavebních předpisů - novelizace přílohy 2022

Rada hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

s návrhem nařízení, kterým se mění Nařízení č. 10/2016 Sb. hl.m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (Pražské stavební předpisy), ve znění pozdějších předpisů, dle přílohy č. 1 tohoto usnesení

II. s c h v a l u j e

1. v souladu s čl. 4 Pravidel pro přípravu návrhů obecně závazných vyhlášek a nařízení hlavního města Prahy spojené projednávání návrhu nařízení hlavního města Prahy s odbory MHMP a Městskou policií, s jeho projednáváním s městskými částmi hlavního města Prahy a Ministerstvem pro místní rozvoj
2. rozeslání návrhu nařízení do připomínkového řízení dle bodu II.1. tohoto usnesení

III. d o p o r u č u j e

stanovit délku lhůty pro zaslání připomínek v rámci spojeného připomínkového řízení dle bodu II.1. tohoto usnesení na 45 dnů ode dne doručení návrhu nařízení hlavního města Prahy dle bodu I. tohoto usnesení v souladu s bodem II.2. tohoto usnesení

IV. b e r e n a v ě d o m í

návrh odůvodnění předkládaných změn dle přílohy č. 2 tohoto usnesení

V. u k l á d á

1. I. náměstkovi primátora doc. Ing. arch. Petrovi Hlaváčkovi

1. zajistit rozeslání návrhu nařízení hlavního města Prahy dle bodu I. tohoto usnesení do připomínkového řízení

Termín: 17.10.2022

2. po ukončeném připomínkovém řízení předložit Radě HMP ke schválení návrh nařízení hlavního města Prahy dle bodu I. tohoto usnesení

Kontrolní termín: 31.12.2023

2. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

1. poskytnout I. náměstkovi primátora doc. Ing. arch. Petrovi Hlaváčkovi veškerou potřebnou součinnost při projednání a vypořádání připomínek k návrhu nařízení hlavního města Prahy dle bodu I. tohoto usnesení

Termín: průběžně

MUDr. Zdeněk Hřib v. r.
primátor hl.m. Prahy

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček v. r.
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: I. náměstek primátora doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

Tisk: R-45977

Provede: I. náměstek primátora doc. Ing. arch. Petr Hlaváček, ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Na vědomí: odborům MHMP

Nařízení hlavního města Prahy,

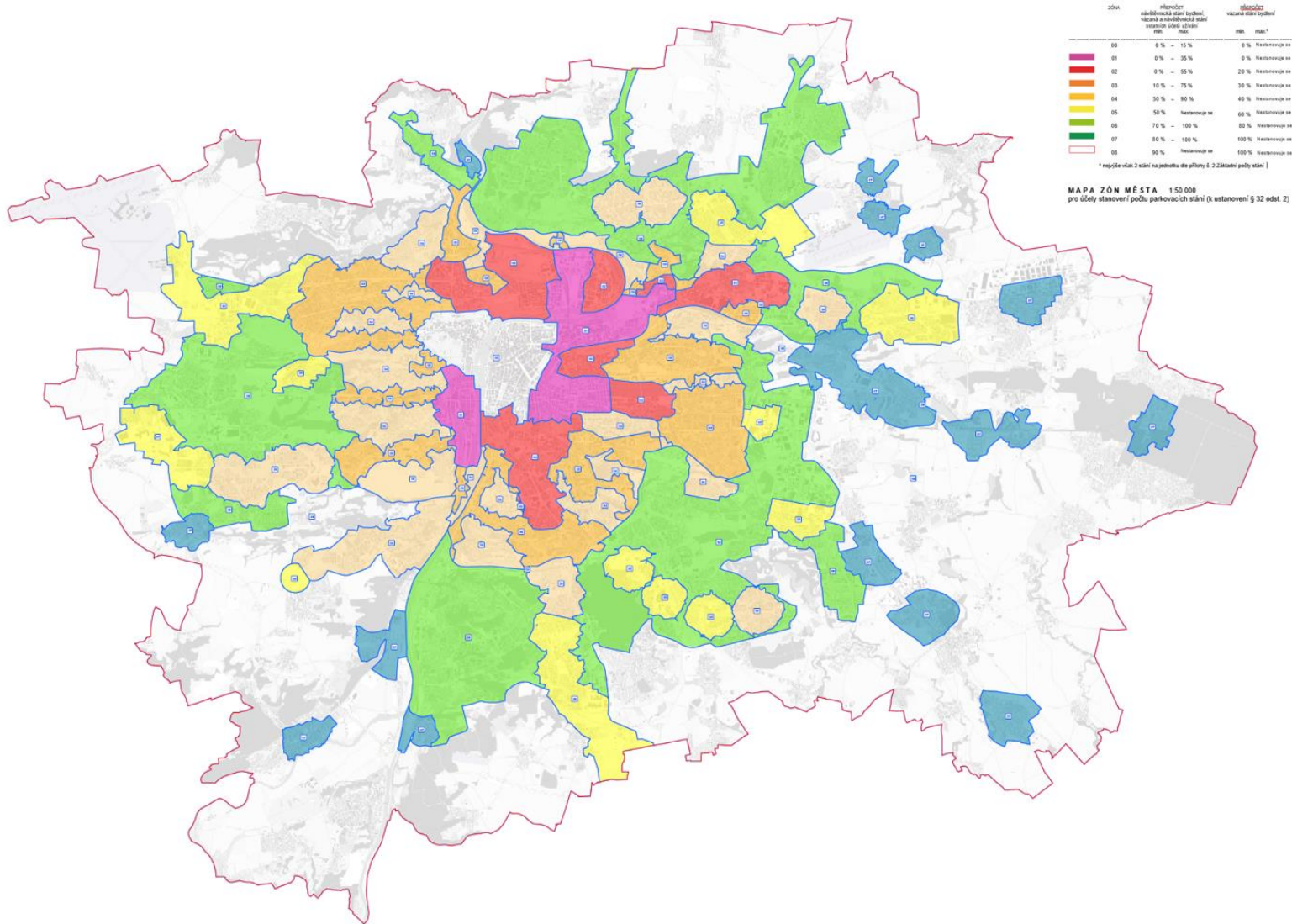
kterým se mění nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy), ve znění pozdějších předpisů

Rada hlavního města Prahy se dne 2022 usnesla vydat podle § 44 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění zákona č. 320/2002 Sb., a § 194 písm. e) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 350/2012 Sb., toto nařízení:

Čl. I

Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy, kterým se stanovují obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze (pražské stavební předpisy), ve znění pozdějších předpisů, se mění takto:

Příloha č. 3 k nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy zní:



Čl. II

Účinnost

Toto nařízení nabývá účinnosti patnáctým dnem po jeho vyhlášení.

Návrh odůvodnění předkládaných změn

K § 32

SYSTÉM PŘEPOČTU V ÚZEMÍ

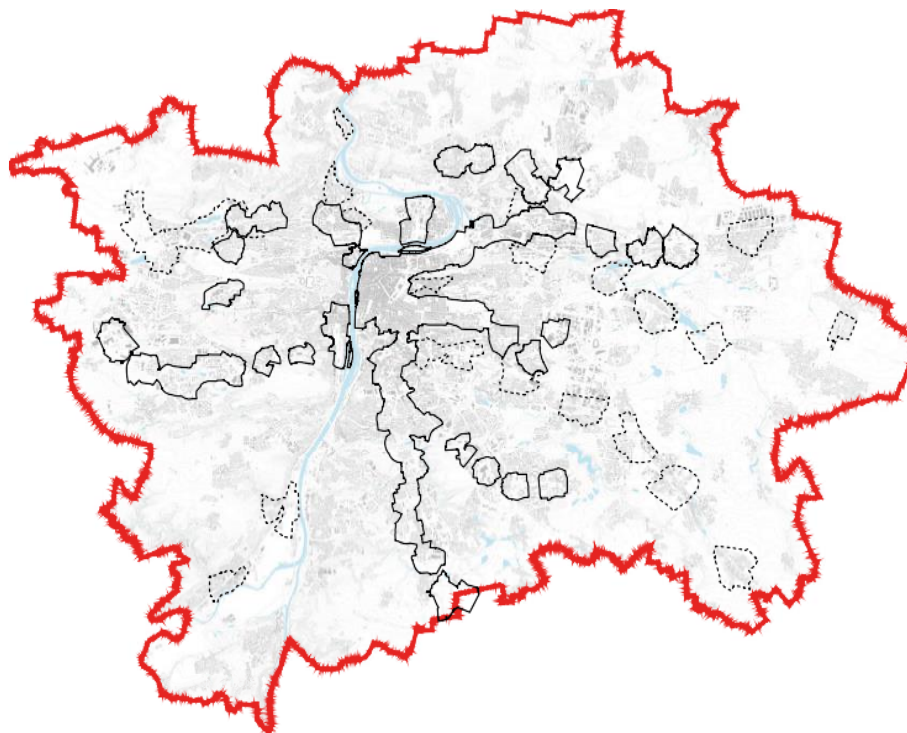
→ PŘÍLOHA Č. 3

Systém přepočtu základních hodnot na výsledné požadavky pro konkrétní místo v území navazuje na princip vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, která pracovala s koeficientem vlivu území a s koeficientem vlivu stanic metra. Nařízení zjednodušuje výsledné zobrazení, člení území do devíti zón s jedinou hodnotou, která v sobě již zahrnuje oba zmíněné vlivy. Vzhledem k zavedení samostatných hodnot pro maxima a minima a pro bydlení byla tato forma zvolena jako uživatelsky přívětivější pro jednotlivé výpočty konkrétních projektů, protože není třeba kombinovat řadu různých koeficientů.

Stanovení vlivu území vychází z vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy a územně analytických podkladů a bylo připraveno v hierarchii: historické centrum, centrální část města, vnitřní město, vnější město a příměstská oblast v rámci administrativních hranic Prahy. Významnější změnou je především doplnění rozhraní mezi vnějším městem a příměstskou oblastí, které tvoří z hlediska dopravní obsluhy a závislosti na automobilové dopravě jiný typ území, především s ohledem na zavedený přepočet pro bydlení.

Vliv stanic metra byl pro potřeby předpisu připraven formou skutečných docházkových vzdáleností spočítaných pro jednotlivé stanice a zohledňuje uspořádání území, terénní morfologii apod. Systém byl doplněn o zastávky těch železničních tratí, které svou kapacitou a úlohou v systému plní funkci městské železnice. V zóně 4 byly také zohledněny zastávky tramvajové dopravy, jejichž okolí bylo zařazeno do zóny 3. Tramvajové tratě v této zóně jsou segregované a poskytují tak spolehlivý a rychlý dopravní prostředek s krátkými dojezdovými časy do centra či ke stanicím metra a železnice. Jsou zohledněny jak zastávky a stanice existující, tak navrhované v územně plánovací dokumentaci. Výsledné zóny reprezentují průnik vlivu území a vlivu stanic a zastávek hromadné dopravy.

[OBR. 40] Skutečné docházkové vzdálenosti stanic metra a městské železnice



USPOŘÁDÁNÍ ZÓN

- Zóna 0 byla vymezena proto, aby stanovila specifická pravidla pro historickou část města. Pro všechny účely užívání kromě bydlení umožňuje nerealizovat stání, stanovuje striktní maxima a zároveň i u bydlení zavádí výrazné redukce tak, aby se nejužší centrum města realizací nových stání nezatěžovalo narůstající dopravou. Zároveň reflektuje situaci, kdy je z technických důvodů realizace stání v tomto území velmi složitá. Zóna zahrnuje historické jádro města, především Malou Stranu, Hradčany, Staré Město a část Nového Města, principiálně odpovídá hranicím Pražské památkové rezervace (kromě hůře dostupné oblasti Vyšehradu a drobných korekcí vzhledem k vedení ostatních hranic jednotlivých zón).*
- Zóna 1 zahrnuje oblasti v docházkové vzdálenosti stanic metra v centrální části města či oblasti širšího centra města s polyfunkční zástavbou a výbornou dostupností několika kolejovými dopravními módy.*
- Zóna 2 zahrnuje centrální části města kromě zóny 1 a oblasti v docházkové vzdálenosti vybraných stanic metra ve vnitřním městě.*
- Zóna 3 zahrnuje oblasti v docházkové vzdálenosti ostatních stanic metra a stanic městské železnice ve vnitřním městě a okolí zastávek tramvaje v kompaktním městě (zóně 4).*
- Zóna 4 pokrývá oblast vnitřního města nad rámeček předchozích zón.*
- Zóna 5 zahrnuje oblasti v docházkové vzdálenosti stanic metra a stanic městské železnice ve vnějším městě.*
- Zóna 6 pokrývá oblast vnějšího města nad rámeček zóny 5 a oblasti s dojezdovými časy do centra města po 30 minut s využitím linek metra v kombinaci s jiným dopravním prostředkem, typicky autobusem jezdícím v krátkých špičkových intervalech.*
- Zóna 7 zahrnuje oblasti v docházkové vzdálenosti stanic městské železnice mimo vnější město*
- Zóna 8 pokrývá oblast mimo vnější město nad rámeček zóny 7.*

Minima pro nebytové účely užívání tvoří v jednotlivých zónách plynulý přechod, přičemž osmá (nejvyšší) zóna reprezentuje 90 %. Minima pro bydlení tvoří podobný rozptyl, výraznější redukce (0 %) je nastavena v zóně 0 a 1, a v dalších zónách hodnoty plynule rostou tak, jak se zhoršuje obslužnost veřejnou dopravou, prodlužují cesty vlivem struktury města a snižuje polyfunkčnost. Základnímu počtu stání (100 %) odpovídají zóny 7 a 8. Vyšší minima než 100 % prokazatelně prodražují veškeré stavební záměry a nemají reálné opodstatnění, protože se jedná pouze o minima, která lze v případě potřeby překročit.

Maxima jsou zavedena pouze pro nebytové účely užívání, neboť bydlení vzhledem ke způsobu používání automobilů rezidenty představuje výrazně menší zátěž pro okolí než ostatní účely užívání. Maximu 100 % odpovídá zóna 6 a 7. V zóně 8 maximum stanoveno není.

Mapa v příloze nařízení je vydána v měřítku 1 : 50 000, tedy v takové podrobnosti, aby bylo možné v území lokalizovat konkrétní stavební záměry. V digitální podobě s možností podrobnějšího přiblížení je mapa zón dostupná na Geoportálu Prahy.

→ 4)

Dokončení výstavby předepsaného počtu stání je podmínkou pro podání oznámení o užívání stavby či vydání kolaudačního souhlasu.

o/20.....

Předpis v tomto případě doplňuje v některých směrech ne příliš efektivní regulaci pomocí zpoplatnění parkování ve veřejném prostoru. Ve všech analyzovaných evropských městech tvoří zpoplatnění veřejného prostranství pro parkování (na většině území města) základ regulace dopravy v klidu. Stavební předpisy jsou pak pouze doplňujícím nástrojem, předepisujícím standardně pouze maxima přípustných stání (např. Kodaň). Minima v těchto městech není potřeba regulovat, neboť volba mezi realizací stání na vlastním pozemku nebo využíváním veřejných prostranství s sebou nese jednostranné ekonomické benefity. Zároveň lze v takovém systému snadno realizovat car-free projekty, jejichž uživatelé automobil používat nechtějí (nebo využívají např. car-sharingových systémů). Bez zavedení zpoplatnění parkování ve veřejných prostranstvích v adekvátní cenové výši a jeho efektivním vymáháním pro celé město v rámci jednotného koordinovaného systému nelze pražské stavební předpisy posunout výrazně blíže evropskému standardu. Předpis proto pokračuje v regulaci minimálního počtu požadovaných stání, systém ale optimalizuje, a kromě rozšíření regulace maximálního přípustného počtu stání zavádí řadu důležitých dílčích kroků jako např. zastupitelnost stání nebo rozšíření přepočtu stání v území i na vnější město a příměstskou oblast a jeho zavedení i pro rezidenční stavby.

o/21.....

Konkrétní základní počty stání vycházejí z vyhlášky č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, prošly revizí podle normy ČSN 73 6110 a srovnáním s předpisy v okolních zemích (Rakousko, Německo). Hodnoty pro běžné účely užívání (bydlení, administrativa) byly navíc ověřeny studiem konkrétních záměrů v Praze z poslední doby a hodnoty pro specifické účely užívání byly konfrontovány s dlouhodobými daty Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Pražské developerské společnosti a projektanty soukromých developerských záměrů.

o/22.....

Hlavním důvodem pro přepočítání hodnot na hrubé podlažní plochy je fakt, že výpočet stání přichází na řadu již v raných fázích projektu, kdy je hrubá podlažní plocha adekvátní veličinou v rámci míry znalostí investora i projektanta o výsledném projektu. Počítání s přesnými čistými plochami v době, kdy je nelze ještě s jistotou znát, systém naopak zatěžuje. Relativně nižší přesnost stanovení základního počtu stání vzhledem k finálnímu řešení je zcela adekvátní míře detailu celkového systému výpočtu a nastaveným rozptylům. Zároveň je hrubá podlažní plocha veličinou, se kterou běžně pracuje územně plánovací dokumentace, systém výpočtu parkování tak bude těsněji svázán s územně plánovací dokumentací a počty stání se stanou v území předvídatelnějšími. Celkový objem zástavby vyjádřený hrubou podlažní plochou je navíc relativně jednoznačný a obtížněji manipulovatelný.

Důvodová zpráva

Radě hl. m. Prahy je předkládán návrh novely Pražských stavebních předpisů (nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy ve znění pozdějších předpisů) obsahující úpravu systému přepočtu požadavků na parkovací stání (příloha č. 3 k ustanovení § 32 odst. 2 PSP). Návrh novely je předkládán samostatně s cílem umožnit samostatnou debatu o tématu. Návrh nařízení k projednání je uveden v příloze č. 1 tohoto usnesení. Současně s návrhem novely je předkládán návrh odůvodnění novelizovaného ustanovení (přílohy č. 3 PSP) – je uveden v příloze č. 2 tohoto usnesení.

Výpočet dopravy v klidu včetně nastavení všech parametrů byl proveden společně se vznikem PSP v roce 2014–2015 a od té doby neprošel žádnou zásadní revizí. Nyní po více než sedmi letech je nezbytné některé parametry na základě zpětné vazby od odborníků či developerů a v souvislosti s vývojem různých trendů ve společnosti upravit. Výpočet jako takový se osvědčil a ambicí této novely je ho neměnit. Cílem je však přesněji definovat zóny v mapě na základě přesnějších algoritmů dostupnosti veřejné dopravy i dokončení zásadní modernizace prakticky celé tramvajové sítě od centra dále. Druhým cílem je revize přepočtů všech typů stání pro zajištění vyšší flexibility při rozvoji města či v rámci přestaveb.

V kontextu rozvoje veřejné dopravy, zohlednění rozvoje města a především zkušeností z inženýrské činnosti při výstavbě různých typů zástaveb se navrhuje zpřesnění mapy zón města, která nově zohledňuje lépe vedení současných i budoucích linek městské hromadné dopravy a rozvoje města a využívá při tom přesnější algoritmus výpočtu docházkové vzdálenosti a rovněž zohledňuje zastávky tramvaje v zóně 4. Tramvajové tratě v této zóně jsou nyní již po celkových rekonstrukcích, jsou segregované a poskytují tak spolehlivý a rychlý dopravní prostředek s krátkými dojezdovými časy do centra či ke stanicím metra a železnice. Veškeré stanice metra mimo vnitřní město jsou nově v zóně 5, neboť se nepotvrdily původní obavy z tlaku na výstavbu parkovacích domů mimo silněji regulovanou oblast kolem koncových stanic metra. Začlenění do zóny 5 je tak nyní systematické z hlediska pozice v rámci ostatních zón.

Vzhledem k extrémnímu růstu cen nemovitostí pro koncového zákazníka, především tedy pro běžného obyvatele města a snaze o pokračující rozvoj města tam, kde už je infrastruktura vybudována, se navrhuje umožnit snížení počtu návštěvnických i vázaných stání. V kompaktním městě, tj. v dostupném polyfunkčním městě, kde jsou externality automobilové dopravy nejvíce patrné, je umožněno nebudovat žádná parkovací stání, maxima se nemění, tj. v případě bydlení neomezená se stávajícím limitem 2 stání na jednotku. Ze zkušeností z dosavadní inženýrské činnosti při výstavbě a růstu cen nemovitostí jsou redukována maxima návštěvnického stání v zóně 6 a 7 na 100 %, tedy příslušné vypočtené hodnoty dle výpočtu PSP. Návštěvnická stání navíc investoři obvykle zřizují v parteru, což značně degraduje cenný parter veřejných prostranství (ulic). Návštěvnická stání jsou rozpočítávána do ceny všech prodaných jednotek, v případě jejich zřizování v objektech tak zvedají výrazně cenu nemovitosti. Ze zkušeností mnoha projektantů a z projednávání projektů také plyne zcela neopodstatněný nadbytek vyžadovaných minimálních počtů vázaných parkovacích stání pro bydlení zejména v rozvolněnější zástavbě, které mj. komplikují místní dopravu (vyšší počet jízd automobily), případně jsou často následně konvertována na zcela jiné prostory či indukují nákup dalšího automobilu do domácnosti. Snížení je navrhováno pro minimální požadované počty, které mohou být v případě potřeby investora navýšeny. Významným benefitem umožnění výstavby nižšího počtu stání je také rozšíření prostoru pro rozvoj udržitelného města, které nebude indukovat zbytečné jízdy automobilem, jehož externality musí následně řešit město, větší diverzitu obyvatel vlivem rozdílných cen nemovitostí a polyfunkčnost. Rozvoj tzv. města krátkých vzdáleností je v souladu se strategickými dokumenty města schválenými ZHMP, jedná se především o Strategický plán, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí a Klimatický plán. Zkušenosti ze zahraničí navíc ukazují, že mnohá města parkovací minima zrušila úplně a zřizování parkovacích míst ponechávají požadavkům trhu, tento přístup je však prozatím v Praze třeba považovat za předčasný. Cílem novely je účelně snížit cenu novostaveb a podpořit udržitelný rozvoj města. Návrh novely je v souladu s tzv. Faktory úspěšné implementace strategie dokumentu Zóny placeného stání hl.m. Prahy - Strategie rozvoje, strategie byla přijata Usnesením č. 1311 RHMP ze dne 22. 6. 2020.

parkování 2020 - 2025

Finanční dopady do rozpočtu hlavního města Prahy ani do rozpočtů městských částí se nepředpokládají, a to vzhledem k tomu, že se navrhuje rozvolnění požadavků.

Z povahy navrhované změny není třeba o návrhu nařízení vést samostatné vnitřní a samostatné vnější připomínkové řízení, z tohoto důvodu se navrhuje spojené připomínkové řízení. S ohledem na probíhající povolební vyjednávání o složení nových vedení radnic se doporučuje prodloužit lhůtu pro podávání připomínek na 45 dnů.

Platné znění PSP s vyznačením navrhovaných změn a doplnění je uvedeno v příloze č. 1 k důvodové zprávě.