

Návrh odůvodnění předkládaných změn

K § 32

SYSTÉM PŘEPOČTU V ÚZEMÍ

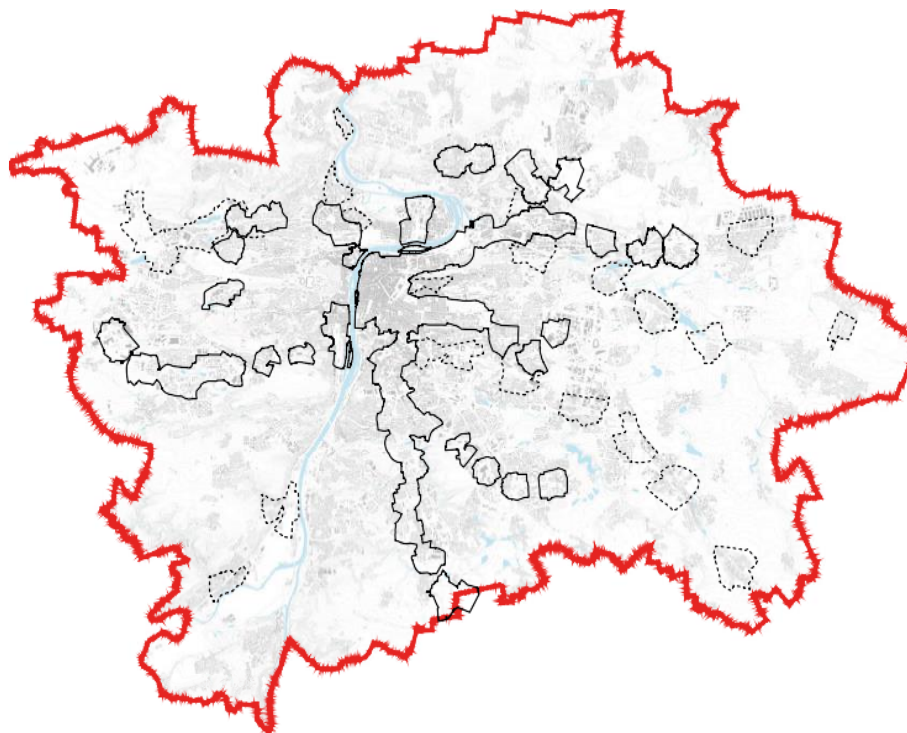
→ PŘÍLOHA Č. 3

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 přepočet 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.