

Praha umožní zlevnění bytů. Novela stavebních předpisů se věnuje požadavkům na parkování v novostavbách i v rekonstrukcích

17.10.2022 - | Magistrát hlavního města Prahy

Výpočet počtu parkovacích míst v nových budovách a při zásadních rekonstrukcích byl proveden při vzniku Pražských stavebních předpisů (PSP) v roce 2014-2015 a od té doby neprošel žádnou zásadní revizí. Nyní, po více než sedmi letech, je nezbytné některé parametry upravit, a to na základě zpětné vazby od odborníků, investorů a v souvislosti s vývojem trendů ve společnosti.

Nástroj pro zlevnění bytů a hezčí ulice

„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. Snížení minima počtu parkovacích míst se pak zásadně promítne do cen nemovitostí, které díky tomu mohou citelně poklesnout,“ komentuje novelu Petr Hlaváček, první náměstek primátora hl. m. Prahy, a dodává: *„Chceme, aby měla nová rada připravený nástroj, jak zlevnit byty. Zda jej přijme, bude na jejím uvážení.“*

Cílem novely je otevřít možnosti, aby v některých lokalitách, které mají například dobré napojení na městskou hromadnou dopravu či kde by výstavba parkovacích míst byla ekonomicky náročná, nebylo nutné zachovat minimum parkovacích míst. Snížení minimálního počtu stání tak může ovlivnit cenu nemovitostí. V centru města totiž cena na vybudování jednoho podzemního parkovacího místa šplhá až ke 2 milionům korun. Zároveň nejsou stanoveny maxima.

Problémem jsou také návštěvnická stání, která mají odlišný koeficient ve výpočtu. Ty investoři obvykle zřizují v přízemí budov, což výrazně ničí vzhled ulic. Návštěvnická stání jsou navíc rozpočítávána do ceny všech prodaných jednotek a často tak výrazně zvedají cenu nemovitostí. Zvlášť pokud jsou v podzemí. Novela proto navrhuje zredukovat minimum i pro tento typ parkování. Maxima už ve většině případů obsahuje původní znění novely a je nutné ho dále uvažovat z důvodu vysoké obrátkovosti tohoto typu stání a omezených možností města na budování infrastruktury.

Minima podle zón

Revize přepočtů všech typů stání zajistí také vyšší volnost při rozvoji města. PSP dělí Prahu do několika zón, které se odlišují podle dostupnosti veřejné dopravy i struktury města. Novela tyto zóny aktualizuje a zohledňuje lépe vedení současných i budoucích linek městské hromadné dopravy a rozvoje města a využívá při tom přesnější algoritmus výpočtu docházkové vzdálenosti.

„Minimalizací minim pro parkování odstraňujeme zbytečnou regulaci trhu. Developer si bude moci svobodně vybrat, zda postaví dům s podzemními garážemi, nebo dá přednost bytovému domu bez parkovacích míst, pokud se bude nacházet například v rozvojových územích podél nově stavěných tramvajových tratí nebo metra D. Například v zóně 4 jsou tramvajové tratě nyní již po celkových rekonstrukcích a poskytují tak spolehlivý a rychlý dopravní prostředek s krátkými dojezdovými časy

do centra či ke stanicím metra a železnice. Veškeré stanice metra mimo tzv. vnitřní město jsou nově v zóně 5, jelikož se nepotvrdily původní obavy z tlaku na výstavbu parkovacích domů mimo koncových stanic metra,” komentuje zóny Adam Scheinherr, náměstek primátora pro dopravu.

Udržitelné město

Významným benefitem umožnění výstavby nižšího počtu stání je větší prostor pro rozvoj udržitelného města, kde by se mohly snížit zbytečné jízdy automobilem, od nichž se odvíjejí další problémy, větší diverzitu obyvatel díky nižším cenám nemovitostí v centru a rozvoj tzv. města krátkých vzdáleností, kde je vše potřebné na dosah a je v souladu se Strategickým plánem, Plánem udržitelné mobility i Klimatickým plánem Prahy. Cíl revize PSP je zahrnut i v roce 2020 přijaté strategii Zóny placeného stání hl. m. Prahy – Strategie rozvoje parkování 2020–2025. Zkušenosti ze zahraničí navíc ukazují, že mnohá města parkovací minima zrušila úplně a zřizování parkovacích míst ponechávají požadavkům trhu. Cílem novely je účelně snížit cenu novostaveb a podpořit udržitelný rozvoj města.

„Od redukce parkovacích minim si kromě pozitivních dopadů na podobu a fungování města slibují hlavně zlevnění bytové výstavby a umožnění realizace menších bytových projektů, které dnes kvůli požadavkům na parkování ekonomicky nevycházejí. Zlevní se tím i výstavba městského nájemního bydlení, kterou Praha připravuje,” doplňuje pražský radní pro bydlení a transparentnost Adam Zábranský.

„Po celkové revizi se dá říct, že jsme v průměru zredukovali povinnost parkovacích stání o 25 procent. Dáváme tak možnost investorům a stavebním úřadům více se svobodně rozhodnout, kolik míst postaví neboli pro koho je jejich záměr určen. V historickém centru města může vyjít jedno podzemní parkovací místo až na 2 miliony korun a investoři tak z důvodu tohoto požadavku nemusí mít dostatek financí na rekonstrukci budov. Díky tomuto kroku se jim mohou snížit náklady, což se pozitivně odrazí na ceně nemovitostí a více domů například v památkové rezervaci by se mohlo stát obydlenými běžnými rezidenty,” dodává Ondřej Boháč, ředitel Institutu plánování a rozvoje, který PSP zpracovává.

Návrh změny PSP nyní projde připomínkovým řízením na úrovni městských částí a začátkem roku 2023 bude pražská rada moci změnu schválit.

Jak probíhá výpočet počtu parkovacích míst?

V PSP existuje vzorec pro každý typ parkovacích stání (vázané, návštěvnické, návštěvnické ostatního účelu – např. administrativní). Z celkového počtu hrubé podlažní plochy se vypočítá, kolik má být na pozemku parkovacích stání. To je pak ještě závislé na zónách, které jsou rozděleny dle dostupnosti MHD a struktury města, právě úpravy v těchto zónách jsou předmětem novely.

Co vyčteme z mapy?

Podle toho, kde v Praze se nacházíme, mapa s tabulkou ukazují, zda to vypočtené číslo máme zvýšit či snížit. Místa s dobrou dostupností MHD vyžadují méně parkovacích stání. Mapa je určena podle struktury města (hustoty a vybavenosti) a dostupnosti MHD. U novostaveb a rekonstrukcí – pokud velká rekonstrukce s velkým stavebním povolením – najednou jsou potřeba parkovací stání, která kdysi nebyla (z 0 se to může navýšit třeba na 10), často se pak stane, že se nerekonstruuje nebo se dělají velmi drahá podzemní parkoviště (v centru výtahy, ale extrémně nákladné – zakladač s výtahem ve více patrech – stání vyjde pak třeba i na 2 miliony Kč). Například jedno obyčejné stání v prvním podzemním patře v novostavbě na sídlišti stojí kolem 400 tisíc. V druhém podzemním podlaží kolem 600 tisíc. Pokud je potřeba zřídit zakladač a výtah, cena se výrazně zvyšuje, zvláště při nižších počtech stání. Cena pozemku je v centru často i několikanásobně vyšší než na sídlišti daleko od

centra.

Co jsou Pražské stavební předpisy?

Donedávna v Česku platily stejné požadavky na vznik staveb pro všechny. Města a obce jsou přitom odlišné a mají různé potřeby při výstavbě. Proto vznikly Pražské stavební předpisy, které po desetiletích opět umožňují v Praze stavět blokovou zástavbu, kterou známe z Dejvic nebo Holešovic. Do té doby tomu bránila řada dílčích jednostranně zaměřených předpisů. Pražské stavební předpisy nově vnímají město jako celistvý organismus a kladou důraz na kvalitu vystavěného prostředí, nejen na technické požadavky na jednotlivé budovy. Tím přibližují standard stavební regulace v Praze vyspělým evropským městům. Těžiště nového předpisu se tak přesunulo k řešení aktuálních problémů města jako celku změnou požadavků, které dříve vedly k rozpadu městské struktury, a s tím souvisejícím ekonomickým, environmentálním a sociálním dopadům.

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/praha_umozni_zlevneni_bytu_novela.html