

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.