

Připomínky Zeleného kruhu k návrhu Vyhlášky o požadavcích na výstavbu (čj. MMR-45937/2023-31, PID: [KORNCT3JM6I5](#))

Zelený kruh jako připomínkové místo podává k návrhu vyhlášky připomínky obecné a a připomínky ke konkrétním ustanovením. Připomínky se vztahují k části věnované požadavkům na parkování, k tématu veřejná prostranství a zelené infrastruktury a k možnosti stavět byty s omezenými požadavky na proslunění a denní osvětlení.

Obecné připomínky k problematice parkování

V návrhu vyhlášky o požadavcích na výstavbu (dále jen Vyhláška) se v § 9 Parkovací stání uvádí: „Pro stavby nebo pro účel využití pozemku, s výjimkou staveb dočasných na dobu nejvýše 1 roku, je nutné zřídit parkovací stání v počtu podle přílohy č. 1 k této vyhlášce.“ V příloze č. 1 Parkovací stání návrhu Vyhlášky (dále jen Příloha) je pak v tabulce č. 1 počet účelových jednotek na 1 stání stanoven pro bytový/rodinný dům takto: byt o 1 obytné místnosti (2), byt do 70 m² celkové plochy (1) a byt nad 70 m² celkové plochy (0,5). Dle odůvodnění Přílohy byl „způsob výpočtu byl proti stávající ČSN 73 6110 optimalizován, aby více odpovídal stávajícímu stavu poznání i aktuální a výhledové situaci“.

Zásadní rozdíl oproti ČSN 73 6110¹ (Tabulka 34 – Doporučené základní ukazatele výhledového počtu odstavných a parkovacích stání) představují právě rozhodující rozlohy účelových jednotek, kdy ČSN 73 6110 dosud shodný koeficient uváděla do a nad 100 m². Domníváme se, že navrhovaná změna, tedy v praxi snížené rozhodné rozlohy a dvě parkovací stání na byt nově o rozloze nad 70 m², bude mít negativní dopady jednak na udržitelnost dopravy, jednak na konečnou cenu bytových jednotek, což je v rozporu se strategickými dokumenty státu i jednotlivých měst.

Více parkovacích stání v garážích obytných domů či na jejich parkovištích, zvláště, když za ně budou platit v rámci koncové ceny bytu, bude totiž jednak motivovat obyvatele k pořizování dalších automobilů, jednak bude majitele vozů motivovat k jejich častějšímu využívání, což lze doložit zahraničními výzkumy². Ve výsledku tedy bude více automobilů v provozu. To je jednoznačně v rozporu s dokumentem Strategický rámec Česká republika 2030³, v němž bod 444 uvádí: „Stát chce podporovat města v postupném odklonu od automobilové dopravy... Nové dopravní politiky ve městech se budou prostřednictvím plánů udržitelné městské mobility odklánět od jednostranné preference a zvýhodňování individuálního automobilismu. Místní správa by měla motivovat lidi ke změně dopravního chování směrem k udržitelnějším formám mobility...“.

Například v Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021–2030⁴, vytvořené Ministerstvem

¹ ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, dostupné z:

<https://www.unmz.cz/files/normalizace/%C4%8CSN%2073%206110/74506.pdf>.

² Například https://people.ucsc.edu/~jwest1/articles/MillardBall_West_Rezaei_Desai_SFBMR_UrbanStudies.pdf nebo <https://www.accessmagazine.org/spring-1997/the-high-cost-of-free-parking/>.

³ Strategický rámec Česká republika 2030, dostupné z: <https://www.cr2030.cz/wp-content/uploads/2023/01/Strategicky%CC%81-ra%CC%81mec-C%CC%8CR-2030.pdf>.

⁴ Koncepte městské a aktivní mobility (2021–2030), dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Uzitecne-odkazy/Udrzitelna-mobilita/Mestska-a-aktivni-mobilita/Koncepce>.

dopravy, je v části 2.1.2.1 vymezen Cíl: Snížení stupně automobilizace a snížení podílů cest IAD ve městech, kde se mj. uvádí: „*Postupné snižování počtu parkovacích míst v centru města, vymezení parkovacích míst pro rezidenty; výrazně dražší parkovné pro druhé a další auto na bytovou jednotku*“. A v navazujícím podbodu Opatření pro státní správu se pak výslovně konstatuje: „**V rámci příslušné technické normy snížit požadavek při bytové výstavbě na minimální počet parkovacích míst na bytovou jednotku.**“

Z výše uvedeného plyne, že návrh Ukazatele pro výpočet základního počtu parkovacích stání v Příloze jde jednoznačně proti těmto materiálům, byť ponechává samosprávám možnost korekce (této skutečnosti se věnujeme dále).

Návrh Přílohy je také v rozporu se strategickými cíli velkých českých měst. V Klimatickém plánu hl. m. Prahy do roku 2030⁵ je uvedena priorita 3 Snižovat intenzitu automobilové dopravy v Praze: „*Snižit intenzitu (výkony) automobilové dopravy po celém území města je pro plnění klimatického závazku v zásadě jednou z klíčových podmínek. Intenzita automobilové dopravy na území Prahy vykazuje setrvalý růst, a tak společně s tím rostou jak energetické nároky, tak i emise CO² z dopravy.*“ Obdobný cíl sleduje také Strategie Brno 2050⁶ v kapitole Město s efektivní a udržitelnou mobilitou: „*Zvýšit atraktivitu a využití udržitelných druhů dopravy (např. veřejné, pěší a cyklistické dopravy), a snížit tak negativní dopad dopravy na život ve městě v kontextu celé Brněnské metropolitní oblasti.*“ Dále například Místní adaptační strategie města České Budějovice na změnu klimatu⁷ konstatuje: „*Příkladem vhodných mitigačních opatření v dopravě je omezování individuální automobilové dopravy, např. nastavenými pravidly parkování, které demotivuje k používání automobilu...*“. A obdobné cíle lze najít ve strategiích řady dalších českých měst.

V odůvodnění Přílohy se dále tvrdí, že „*tato vyhláška umožňuje stanovit jednotlivým obcím procentuální korekce tohoto základního počtu stání, tj. nestanovuje pouze redukování, ale je možná i případné navýšení, přičemž lze stanovit jak minima, tak maxima tohoto základního počtu stání.*“

Konstatování navozuje dojem dobrovolnosti, nicméně v praxi nebude tato možnost nijak jednoduše realizovatelná, neboť jak se v návrhu Přílohy uvádí: „*Procentuální korekce musí být stanovena v územním plánu, v územním plánu s prvky regulačního plánu nebo v regulačním plánu. Procentuální korekce může definovat minimální požadovaný a maximální přípustný počet stání pro jednotlivé účely staveb. Pokud nejsou určeny procentuální korekce, rovná se celkový počet stání základnímu počtu stání.*“ V návrhu Vyhlášky a její Přílohy pak není explicitně uvedena skutečnost, že se až na výjimky nevztahují v případě Prahy, Brna a Ostravy na jejich vlastní stavební předpisy vydávané dle zákona č. 283/2021 Sb., což je pouze zmíněno v odůvodnění.

S ohledem na uvedené strategické dokumenty a možné negativní dopady na dopravní situaci ve městě proto požadujeme zachování koeficientů účelových jednotek u bytových/rodinných domů v Příloze dle

⁵ Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030, dostupné z:

https://klima.praha.eu/data/Dokumenty/Dokumenty%202023/klimaplan_cz_2301_09_online.pdf.

⁶ Strategie Brno 2050, dostupné z: https://brno2050.cz/wp-content/uploads/2020/10/Brno2050_re_Vize_2050_final_RMB_ZMB_9_2020.pdf.

⁷ Místní adaptační strategie města České Budějovice na změnu klimatu, dostupné z: <https://www.adaptuj-cbudejovice.cz/strategie/>.

ČSN 73 6110.

Možnost nastavit si maximální možný počet stání tak, „*aby nedocházelo k neúměrnému zatěžování dopravní sítě*“, je jistě žádoucí a správná, nicméně se domníváme, že snížení rozlohy účelových jednotek pro výpočet základního počtu parkovacích stání oproti platné ČSN 73 6110 bude mít obecně negativní důsledky, kdy **v praxi bude pro samosprávy komplikované, časově náročné a často těžko realizovatelné řešit korekce dle Vyhlášky**. V současně platných územně plánovacích dokumentacích zpravidla není korekce stanovena, pokud ano, tak ne vždy procentuálně. Vyhláškou tak vznikají nové nároky na změny územních plánů či vytváření nových dokumentací, což však přináší finanční a hlavně časové nároky (minimálně tři roky, obvykle i více než 10 let). Do té doby budou platné základní počty dle Vyhlášky nehledě na to, v jakých podmínkách stavební záměr vzniká. Proto, než budou městy zavedeny korekce, měl by být ve vyhlášce stanoven výpočet pro redukci základního počtu parkovacích stání dle konkrétního umístění záměru (analogicky k současnému výpočtu dle ČSN 73 6610 s vypuštěním vlivu stupně automobilizace, neboť jde o demotivační faktor).

Rovněž v odůvodnění Přílohy uváděné zdroje zahraniční inspirace nezohledňují v jejím návrhu **možnost snadnějšího zavedení nulového počtu parkovacích stání**, jako je tomu přitom např. ve zmiňované legislativě Hamburku, v Hamburgische Bauordnung, § 48, kde se uvádí: „*V případě bytů nebo obytných domů rozhodují o zajištění parkovacích míst v přiměřeném rozsahu vlastníci domů na vlastní odpovědnost s ohledem na požadavky obyvatel na parkovací místa, místní dopravní podmínky, spojení veřejnou dopravou... Výstavba parkovacích míst může být zcela nebo zčásti zakázána, pokud*

- 1. veřejné komunikace v okolí nemovitosti nebo nejbližší dopravní uzly jsou trvale nebo pravidelně v určitou dobu přetíženy provozem motorových vozidel nebo lze jejich přetížení očekávat nebo*
- 2. nemovitost je dobře obsluhována místní veřejnou dopravou.*“⁸ I takovou možnost by bylo relevantní pro obce zjednodušit.

Zásadní je také ekonomický vliv požadavku výstavby parkovacích stání. Již nyní jsou ceny nových bytů na historických maximech. Cena výstavby podzemního parkovacího stání v současnosti v centru města dosahuje ke 2 milionům korun. **Při zvýšení nároku na počet parkovacích míst v bytových a rodinných domech dojde logicky k dalšímu zvýšení cen dotčených bytových jednotek**, a to v době, kdy Česká republika řeší problémy spojené s nedostatkem bytů a Ministerstvo pro místní rozvoj vyjadřuje podporu dostupnému bydlení.

Tato podpora je navíc deklarována v aktuálním Programovém prohlášení vlády ČR⁹. Argument řešení dostupného bydlení a snížení koncových cen bytových jednotek použila rada hl. m. Prahy také při přípravě novely Nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy (Pražské stavební předpisy)¹⁰, kdy došlo ke snížení požadavků na budování parkovacích míst. „*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,*“ komentoval záměr tehdejší radní

⁸ Hamburgische Bauordnung, dostupné z: <https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/jlr-BauOHA2005pG3>

⁹ Programové prohlášení vlády, dostupné z: https://www.vlada.cz/cz/programove-prohlaseni-vlady-193547/#regionalni_a_mistni_rozvoj.

¹⁰ Aktuální novela Pražských stavebních předpisů, dostupné z: <https://ippraha.cz/stranka/4178>.

pro bydlení Adam Zábranský.¹¹ K obdobným závěrům ale v celorepublikovém měřítku pak dospěla také analýza OECD Dostupnost bydlení ve městech v ČR¹².

Vzhledem k vysoké ceně parkovacích stání v podzemí tak zároveň vzniká tlak na vytváření parkovacích stání nad úrovní rostlého terénu, což snižuje možnost výsadby vysoké zeleně, schopnost přirozeného vsaku dešťových vod a udržování vody v krajině, což je opět v rozporu se strategickými dokumenty ČR i jednotlivých měst, reagujících na probíhající klimatické změny.

Domníváme se, že tento argument lze vztáhnout na většinu měst v České republice, přičemž jen v případě Prahy, Brna a Ostravy je zřejmě stále možné tyto požadavky pokrýt ve vlastních předpisech. Snaha o přenastavení Ukazatele pro výpočet základního počtu parkovacích stání je **tedy protichůdná závazkům podpoře dostupného bydlení a snaze o zlevnění bytové výstavby**. Na okraj ještě dodáváme, že dle údajů Českého statistického úřadu byla v roce 2022 průměrná rozloha dokončených nových bytů v bytových/rodinných domech 71 m². Podle Sčítání 2021 byly v Česku nejčtenější byty s rozlohou mezi 60 a 79 m² a tvořily z celkového počtu více než jednu čtvrtinu. Vzhledem k výše zmíněnému proto požadujeme zjednodušení zavedení korekcí základního počtu stání i pro ostatní města, například formou nařízení, obecně závazné vyhlášky či zapsaných územních studií.

Co považujeme za absentující ve Vyhlášce i její Příloze, je **zohlednění potřeby zřízení parkovacích stání pro jízdní kola**, a to včetně nabíjecích stanic pro elektrokola. Podporu rozvoje aktivní a udržitelné mobility deklarují výše uvedené státní strategické dokumenty i strategie řady samospráv. Pohodlné a bezpečné parkování jízdních kol v místě bydliště i u dalších cílů má významný dopad na ochotu používat kolo jako běžný dopravní prostředek.

Dle našeho názoru by tedy Příloha měla kromě Ukazatele pro výpočet základního počtu parkovacích stání (osobních vozidel) **obsahovat rovněž Ukazatele pro výpočet základního počtu stání jízdních kol** s možností stání realizovat i v docházkové vzdálenosti od stavby a např. ve spolupráci s obcí. U všech skupin staveb doporučujeme stanovení koeficientu analogicky k současné ČSN 73 6110 ohledně parkovacích stání pro osobní vozidla. Pro nabíjení elektrokol pak analogicky využití § 68 Vybavení staveb dobíjecími stanicemi návrhu Vyhlášky. Dodáváme, že budování této infrastruktury je cenově řádově méně náročné, než představují náklady na parkovací stání pro osobní vozy. Pokud nebudou parkovací stání pro kola ve vyhlášce přímo požadována, **dáváme k úvaze zavedení možnosti redukovat základní počet parkovacích stání pro automobily parkovacími stáními v poměru 1 : 5**. Pět parkovacích stání pro jízdní kola by tak mohlo nahradit jedno stání pro automobily.

Oceňujeme naopak, že návrh Vyhlášky ve své Příloze upravil požadavky u výpočtu parkovacích stání v případě vzdělávacích zařízení. Počet účelových jednotek (dětí, žáků a studentů) se zde oproti ČSN 73 6110 výrazně zvyšuje. Nicméně v rámci řešení udržitelné dopravy do škol se domníváme, že **by tyto koeficienty mohly být ještě navýšeny** a kapacity by zároveň měly být převedeny ve větší míře na krátkodobá obrátková stání. Samosprávy by podle našeho názoru měly maximálně usilovat o co nejlepší spojení vzdělávacích zařízení prostředky aktivní mobility a veřejné dopravy.

¹¹ Praha umožní zlevnění bytů. Novela stavebních předpisů se věnuje požadavkům na parkování v novostavbách i v rekonstrukcích, dostupné z:

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/praha_uzozni_zlevneni_bytu_novela.htm

¹² Housing Affordability in Cities in the Czech Republic, dostupné z: <https://doi.org/10.1787/bcddcf4a-en>.

Připomínky

Připomínka č. 1

K Příloze č. 1, Tabulka č. 1

Ve skupině bydlení, bytový/rodinný dům navrhujeme počet účelových jednotek na 1 stání upravit na hodnoty dle platné ČSN 73 6110, tedy takto:

účelová jednotka	počet účelových jednotek na 1 stání
byt o 1 obytné místnosti	2
byt do 100 m ² celkové plochy	1
byt nad 100 m ² celkové plochy	0,5

Odůvodnění:

Navrhovaný koeficient pro výpočet základního počtu parkovacích stání v Příloze je v rozporu se záměry strategických dokumentů státu, jako jsou například Strategický rámec Česká republika 2030 a Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030, kde se výslovně píše: „V rámci příslušné technické normy snížit požadavek při bytové výstavbě na minimální počet parkovacích míst na bytovou jednotku.“

Dále je v rozporu se strategiemi velkých měst, např. Klimatickým plánem hl. m. Prahy do roku 2030 či Místní adaptační strategií města České Budějovice na změnu klimatu.

Možnost procentuální korekce přiznávaná obcím v návrhu Přílohy a Vyhlášky při nutném stanovení v územním nebo v regulačním plánu bude v praxi komplikovaná, časově a finančně náročná a často těžko realizovatelná.

Zde je také třeba dodat, že ve Vyhlášce není explicitně uvedena možnost procentuální korekci zahrnout do stavebních předpisů hl. m. Prahy, statutárního města Brna a statutárního města Ostravy, které k tomu zmocňuje § 333 novelizovaného zákona č. 283/2021 Sb., resp. že se na ně Vyhláška až na výjimky uvedené v odůvodnění nevztahuje.

Změna koeficientu pro výpočet základního počtu parkovacích stání pravděpodobně povede ke zvýšení cen bytů s rozlohou nad 70 m², což bude mít negativní dopady na rozvoj dostupného bydlení. To je přitom součástí aktuálního Programového prohlášení vlády i deklarací Ministerstva pro místní rozvoj, tedy návrh na výpočet základního počtu parkovacích stání pro bytový/rodinný dům je s nimi v přímém rozporu.

Do Vyhlášky by měla být zahrnuta jednodušší forma zavedení nulového počtu parkovacích stání v rámci bytové výstavby.

Tato připomínka je zásadní

Připomínka č. 2

K § 9 Parkovací stání Vyhlášky a k Příloze č. 1

Ve Vyhlášce, v § 9 Parkovací stání, požadujeme zohlednění potřeby zřízení parkovacích stání pro jízdní kola, a to včetně nabíjecích stanic pro elektrokola, a to v bodě 1 odkazem na novou tabulku Ukazatele pro výpočet základního počtu stání jízdních kol.

V Příloze č. 1 požadujeme doplnění tabulky č. 2 Ukazatele pro výpočet základního počtu stání jízdních kol.

Odůvodnění:

Podporu rozvoje aktivní a udržitelné mobility deklarují státní strategické dokumenty i strategie řady samospráv. Pohodlné a bezpečné parkování jízdních kol v místě bydliště i u dalších cílů má významný dopad na ochotu používat kolo jako běžný dopravní prostředek.

U všech skupin staveb doporučujeme stanovení koeficientu analogicky k současné ČSN 73 6110 ohledně parkovacích stání pro osobní vozidla. Pro nabíjení elektrokol pak analogicky využití § 68 Vybavení staveb dobíjecími stanicemi návrhu Vyhlášky.

Tato připomínka je zásadní

Připomínka č. 3

K Příloze č. 1, Část 1, Bod 1.1.

Požadujeme umožnění zjednodušení zavedení korekcí základního počtu stání i pro ostatní města, například formou nařízení, obecně závazné vyhlášky či zapsaných územních studií.

Odůvodnění:

Proces tvorby územních či regulačních plánů nebo jejich změn je vzhledem k rozsahu opatření časově i finančně náročný, zejména pro menší obce, které nejsou samy pořizovateli územně plánovacích dokumentací.

Tato připomínka je doporučující

Připomínka č. 4

K § 9 Parkovací stání Vyhlášky a k Příloze č. 1

Požadujeme doplnění výpočtu redukce počtu parkovacích stání obdobně jako je stanoven v ČSN 73 6110 – na základě velikosti sídla a dostupnosti MHD. Oproti ČSN doporučujeme vypustit součinitel vlivu stupně automobilizace, neboť nejde o motivaci směřující k lepším životním podmínkám ve městě.

Možnost procentuální korekce formou územně plánovací dokumentace či obecně závazné vyhlášky by pak měla mít stanovenou přednost před navrhovaným výpočtem ve vyhlášce.

Odůvodnění:

Domníváme se, že není možné pro zjednodušení výpočtový vzorec vypustit, protože stanovení procentuální korekce v územně plánovacích dokumentacích může trvat řadu let.

Poté, co vejde vyhláška v platnost, může nastat situace, kdy bude zastaven stavební rozvoj oblastí v dobré dostupnosti hromadné dopravy a tedy s velkým potenciálem pro využívání udržitelných způsobů dopravy. Druhým extrémem je pak zahlcování měst a zvláště jejich center automobilovou dopravou díky dobré dostupnosti parkovacích míst, která je v přímém rozporu se záměry strategických dokumentů státu, jako jsou například Strategický rámec Česká republika 2030 a Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030.

Tato připomínka je zásadní

Připomínka č. 5

K Příloze č. 1, Část 1, Bod 1.1.

Požadujeme jednoznačné vymezení pojmu „korekce“ jakožto procentuálního podílu ze základního počtu stání.

Stanovení maximálního požadovaného počtu parkovacích stání pro stavební záměry by mělo být v korekci povinné. Stanovení minima by mělo být pouze umožněno, přičemž by mělo být explicitně umožněno stanovení nulového počtu stání jakožto minima či maxima.

Korekce pro stanovení maxima by neměla přesáhnout 100 % základního počtu stání stanoveného vyhláškou (v případě zpracování připomínky č. 1 možno navýšit na 120%).

Odůvodnění:

Vyhláška motivuje města ke stanovení vlastních korekcí dle místních podmínek. Zároveň by však měla směřovat k plnění cílů, stanovených ve strategických dokumentech.

Pro snižování zátěže měst automobilovou dopravou, jak je stanoveno v Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021–2030 je proto nutné stanovit jednoznačně především maximální požadavky na počty parkovacích míst a umožnit výstavbu i bez nich (po vzoru Hamburku). Toto dále motivuje města řešit dopravní zátěž koncepční regulací celkových podmínek pro parkování ve městech (management parkování).

Tato připomínka je zásadní

Připomínka č. 6

K Příloze č. 1, Tabulka č. 1

Ve skupině školství navrhujeme počet účelových jednotek na 1 stání upravit na vyšší hodnoty takto:

účelová jednotka	počet účelových jednotek na 1 stání
mateřská škola, dětská skupina	40
základní a střední škola	60
vysoká škola	60

Odůvodnění:

V rámci udržitelné dopravy do škol by koeficienty měly být navýšeny a mělo by dojít k navýšení podílu krátkodobých stání na 50 %. Samosprávy by měly maximálně usilovat o co nejlepší spojení vzdělávacích zařízení prostředky veřejné hromadné dopravy v kombinaci s aktivními způsoby přepravy (pěší, cyklo). Individuální automobilová doprava u školských zařízení představuje především při začátku a konci vyučování dopravní i bezpečnostní rizika.

Tato připomínka je doporučující

Obecná připomínka k návrhu vyhlášky v oblasti veřejných prostranství a zelené infrastruktury

Adaptace sídel na změnu klimatu je prioritou obsažená v řadě celostátních i místních strategických dokumentů. Za všechny dokumenty uvedme [Zásady urbánní politiky\(2017\)](#); [Politika architektury a stavební kultury \(Aktualizace 2022\)](#); [Národní strategie regenerací brownfieldů 2019-2024](#); [Strategie přizpůsobení se změně klimatu \(2021\)](#) a [Národní akční plán adaptace na změnu klimatu \(2021\)](#)

a postupně se propisuje i do národní legislativy v oblasti výstavby (viz např. zařazení zelené infrastruktury do skupiny veřejných infrastruktur - § 10 v zákoně č. 283/2021, stavební zákon v platném znění).

Také vláda se v programovém prohlášení zavázala takto: „Zasadíme se o zlepšení klimatu ve městech a obcích jejich výrazným ozeleněním. Legislativně ukotvíme tzv. modro-zelenou infrastrukturu.“

Považujeme proto za důležité, aby byly tyto dokumenty při přípravě vyhlášky náležitě zohledněny a základní sada doporučení byla pro stavebníky závazná nejen v rovině obecných proklamací v zákoně, ale také v rovině kontrolovatelných technických požadavků.

Nová vyhláška by měla zúročit víceleté zkušenosti s experimentováním a dobrovolnými realizacemi adaptačních opatření a vybrané postupy učinit závaznými. Sílíci negativní dopady změn klimatu na kvalitu života jsou odborně doložené, a proto je nutné nové předpisy upravovat tak, aby budoucí rozvoj obcí negativní dopady aktivně zmírňoval.

Nepovažujeme za funkční, aby nová vyhláška řešila detailně řadu marginálií (za všechny uvedme výlevku pro úklid společných prostor obytných domů), a nevěnovala pozornost kvalitě veřejných prostranství s ohledem na problematiku změny klimatu. Pokud cíle uvedené např. v aktualizované Politice architektury a stavební kultury, kde je uvedeno, že „Je třeba zajistit taková řešení veřejných prostranství, která vycházejí z potřeb jejich uživatelů a která současně zohledňují demografický vývoj, společenské změny, technologický vývoj, přírodní podmínky a změnu klimatu. Veřejná prostranství mají sloužit též jako prostor pro zelenou infrastrukturu a umožňovat její rozvoj“ nemají zůstat obecnou proklamací, je nezbytné je zohlednit právě i ve Vyhlášce o požadavcích na výstavbu.

V té souvislosti musíme upozornit také na to, že v důvodové zprávě jsou uvedeny u vybraných požadavků informace o kontinuitě se současnou vyhláškou, chybí však informace, jak se návrh vyhlášky liší od platné vyhlášky, v jakých ohledech dochází ke změně přístupu a z jakých důvodů.

Zcela pak chybí informace, zda zpracovatelé zohlednili doporučení uvedené v takových dokumentech, jako je Studie hospodaření se srážkovými vodami v urbanizovaných územích (MŽP 2019), Standardech hospodaření se srážkovými vodami na území hlavního města Prahy a Standard pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí (oboje dostupné na <https://adaptacepraha.cz/manualy-hl-m-prahy/>). Řada opatření formulovaných v pražských standardech jsou dobře využitelná i pro mimopražská sídla.

Tato připomínka je zásadní.

Konkrétní návrhy na úpravu návrhu

Zelená infrastruktura, která je nově nedílnou součástí veřejné infrastruktury (§10, odst. 1, písm c) zákona č. 283/2021) potřebuje mít svoje minimální závazné parametry při realizaci. Požadujeme proto, aby vyhlášky konkretizovala požadavky uvedené ve stavebním zákoně, konkrétně v navrženém § 11 alespoň takto:

Připomínka č. 1) Vložit nový odstavec 1 „**Veřejná prostranství se vymezují tak, aby vytvářela prostorově a vizuálně spojitý systém. Uspořádání veřejných prostranství musí zajistit dostupnost a obsluhu území a jeho prostupnost pro pohyb chodců a cyklistů. Ulice a cesty se přednostně navzájem propojují.**“

Ostatní odstavce se přečíslojí.

Odůvodnění: je žádoucí eliminovat případy uzavřených bytových areálů, které vytvářejí bariéry v území, zvyšují dopravní zátěž v území a znesnadňují orientaci a přístupnost pro lidi s pohybovým

omezením. Jde také o konkretizaci požadavku uvedeného v § 141, odst. 1 stavebního zákona na vytváření prostupného spojitého systému.



Přípomínka č. 2) Doplnit původní § 11 odst. 1 (nově odstavec 2) takto „Umístění záměrů ve veřejném prostranství musí respektovat přirozený pohyb chodců a podle možností též cyklistů. (...)“

Odůvodnění: V § 141, odst. 2 stavebního zákona je uvedeno, že „Uspořádání veřejných prostranství musí zajistit dostupnost a obsluhu území a jeho prostupnost pro užití chodci a podle možností též bezmotorovou dopravou.“

Přípomínka č. 3) Upravit původní § 11 odst. 2 (nově odstavec 3) takto „Je-li v uličním prostranství vymezen výsadbový pás, musí mít šířku nejméně 1,5 m. Pokud je rozvoj kořenů stranově limitován podzemní bariérou či překážkou, je šíře výsadbového pásu upravena dle této skutečnosti. V místech, kde nemůže být výsadbový pás vymezen nebo u liniově nezapojených výsadb, je prostor pro výsadbu stromu vymezen obdélníkovou plochou o hraně 1,5 x 8 m orientovanou delší hranou v podélné ose ulice.“

Odůvodnění: V § 141, odst. 1 stavebního zákona je uvedeno, že veřejná prostranství mají omezovat dopady oteplování a sucha, zejména možností vsakování vody a výsadby stromů a další veřejné zeleně. Obdobně v § 142, odst. 3 je uvedeno „Je-li to technicky možné a není-li to v rozporu s charakterem území, vymezují se v nově zakládaných uličních prostranstvích a při celkových stavebních úpravách stávajících uličních prostranství pozemky tvořící výsadbový pás pro stromy nebo jinou veřejnou zeleň.“ Tento požadavek je proto nutné konkretizovat právě v prováděcím předpise. Výše navržené parametry vycházejí z aktuálních doporučení uvedených ve Standardu pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí v Praze. Kromě výsadbového pásu je třeba myslet i na výsadbu soliterních stromů.

Přípomínka č. 4) nahradit původní § 11, odst. 3 novým odstavcem 4 ve znění „Uspořádání sítí technické infrastruktury v uličním prostranství musí respektovat stávající stromořadí a umožnit jeho obnovu a doplnění. Při stavebních úpravách sítí technické infrastruktury se zachovávají stávající výsadbové prostory pro stromy. Pro strom musí být zajištěna dostatečná plocha pro vsak dešťové vody a provzdušňování. Minimální velikost této plochy je zpravidla pro stromy velké 10 m² a pro stromy střední a malé 6 m². Plocha pro vsak dešťové vody se řeší buď jako otevřená půda, nebo dlažbou v suchém loži se širokou spárou, případně jiným krytem, který propouští vodu a vzduch (např. písek, štěrk). Požadavek je možné alternativně splnit využitím adekvátních technických a vegetačně technických prvků zajišťujících dostatečné množství vody a provzdušňován.“

Odůvodnění: V § 141, odst. 1 stavebního zákona je uvedeno, že veřejná prostranství mají omezovat dopady oteplování a sucha, zejména možností vsakování vody a výsadby stromů a další veřejné zeleně.

Obdobně v § 142, odst. 3 je uvedeno „Je-li to technicky možné a není-li to v rozporu s charakterem území, vymezují se v nově zakládaných uličních prostranstvích a při celkových stavebních úpravách stávajících uličních prostranství pozemky tvořící výsadbový pás pro stromy nebo jinou veřejnou zeleň.“ Tento požadavek je proto nutné konkretizovat právě v prováděcím předpise. Výše uvedené parametry vycházejí z aktuálních doporučení uvedených ve Standardu pro plánování, výsadbu a péči o uliční stromořadí v Praze.

Přípomínka č. 5) doplnit do § 11 nový odstavec 5: **„Podzemní stavby (tunely, zařízení technické infrastruktury, garáže apod.) musí být v uličních prostranstvích umístěny tak, aby umožňovaly vysazení stromů.“**

Odůvodnění: V § 141, odst. 1 stavebního zákona je uvedeno, že veřejná prostranství mají omezovat dopady oteplování a sucha, zejména možností vsakování vody a výsadby stromů a další veřejné zeleně. Obdobně v § 142, odst. 3 je uvedeno „Je-li to technicky možné a není-li to v rozporu s charakterem území, vymezují se v nově zakládaných uličních prostranstvích a při celkových stavebních úpravách stávajících uličních prostranství pozemky tvořící výsadbový pás pro stromy nebo jinou veřejnou zeleň.“ Tento požadavek je proto nutné konkretizovat právě v prováděcím předpise. Výše uvedené parametry vycházejí z Pražských stavebních předpisů.

Přípomínka č. 6) doplnit do § 11 nový odstavec 6: **„Na veřejná prostranství se umísťují, je-li to technicky možné, vodní prvky – kašny, pumpy, pítko apod. Podél vodních toků se v zastavitelném území zpravidla zřizují nábřeží, parkově upravené plochy nebo jiná veřejná prostranství. Podél řek musí být zajištěn volný průchod pro účely rekreace.“**

Odůvodnění: Podoba veřejného prostoru by měla usnadňovat kontakt uživatelů s vodou. Vodní prvky zlepšují mikroklima, přispívají k psychosomatické pohodě uživatelů veřejných prostranství a zlepšují rekreační potenciál každého veřejně přístupného místa.

Všechny výše uvedené připomínky k veřejným prostranstvím a zelené infrastruktuře jsou zásadní.

Přípomínky k problematice osvětlení a proslunění

Přípomínka č. 1) Požadujeme v § 23 a § 24 vyjmout výjimky, na které by se nemusí vztahovat požadavky na proslunění a denní osvětlení. Tj. vyjmout z § 23 následující text:

...s výjimkou bytů

- a) o jedné obytné místnosti,
- b) v podzemním podlaží a
- c) v bytových domech, pokud se nachází v podzemním podlaží nebo v prvních dvou navazujících nadzemních podlažích.

a z § 24 následující text:

Požadavek neplatí pro byty o jedné obytné místnosti a pro byty v podzemním podlaží a prvních dvou navazujících nadzemních podlažích.

Odůvodnění: Minimální denní osvětlení bytů je stanoveno hodnotou, při které je možno vykonávat základní činnosti jako je např. vařit nebo čist (vykonávat středně přesné aktivity dle tříd zrakové činnosti). Pokud denní osvětlení bytu nesplní požadavky na tyto běžné činnosti, bude nutné při

jakkékoli této činnosti využívat umělé osvětlení, což je v rozporu se snahou o energetickou úspornost budov a především s dopady na lidské zdraví i psychiku. (Požadavky na denní osvětlení bytů nejsou navíc nijak přehnaně vysoké - např. i na kanceláře jsou kladeny vyšší požadavky.)

„Denní světlo je jedním z hlavních faktorů ovlivňujících lidské zdraví, a to nejen to psychické. Přístup k dennímu světlu je základním předpokladem kvality našeho života, což klade požadavky na stavební prostředí. Pobyt v kvalitně osvětlených prostorách má významný pozitivní vliv na biorytmy, výkonnost a celkovou duševní pohodu a rovnováhu,“ konstatuje **Prof. PharmDr. Alena Sumová, DrSc.** z Fyziologického ústavu Akademie věd ČR. Zdroj: <https://www.ckait.cz/chceme-kvalitni-bydleni-jako-v-zapadni-evrope-nebranme-se-evropskym-normam>

Rovněž požadavek na minimální dobu proslunění obytných místností má své zásadní důvody - Sluneční světlo se vyznačuje baktericidním účinkem. To znamená, že ve slunečním záření obsažené ultrafialové záření má schopnost ničit některé bakterie a viry. Ultrafialové záření je také nezbytné pro tvorbu vitamínu D v našem těle a pro metabolismus kalcia. Nedostatek slunečního záření může být u dětí příčinou vzniku nemoci kostí (rachitis, křivice). Naopak infračervené sluneční záření zbavuje interiér i konstrukce budovy vlhkosti a brání tak výskytu plísní. (Zdroj: <https://stavba.tzb-info.cz/denni-osvetleni-a-osluneni/21986-hodnoceni-prosluneni-budov-podle-csn-en-17037>)

Není tedy možné, aby se požadavky na denní osvětlení a proslunění týkaly jen některých bytů, neboť jde o základní hygienický standard. Pokud v nižších podlažích či některých částech domu nelze splnit základní hygienické standarty, je potřeba upravit návrh nebo do nižších podlaží umístit jiné funkce. Vzhledem k tomu, že se tento problém - nemožnost splnit požadavky na proslunění / osvětlení např. v přízemí bytového domu - týká především zástavby v center měst, nebude umístění jiné funkce rozhodně na škodu - naopak bude přispívat ke smíšenému využití území a tím k tvorbě města krátkých vzdáleností.

Tuto připomínku považujeme za zásadní.

V Praze dne 18. 7. 2023