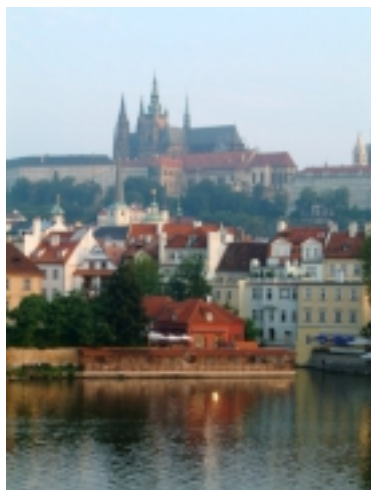


Proč Praha potřebuje vlastní stavební předpisy



Author: Pavel Hnilička | Published: 08.09.2015

Praha je se svými 1 272 690 obyvateli (podle sčítání z roku 2011) třikrát větší než druhé největší - co do populace - město v republice Brno a čtyřikrát větší než třetí město Ostrava. Taková populace vytváří specifické prostorové podmínky uspořádání a specifické nároky na regulaci výstavby zejména z urbanistického hlediska. Kritické a u nás nebývalé množství obyvatel vyžaduje jinou a specifickou organizaci sídla. Také metro, které ostatní města nemají, implikuje odlišné možnosti dopravní obsluhy a zcela jistě také jiné nároky na prostorové uspořádání metropole a na výstavbu parkovacích míst. Násobně vyšší počet obyvatel rovněž vytváří v území jiné vazby. A v neposlední řadě: vyšší hustota osídlení ve spojení s historickou zástavbou je na území našeho státu v takovéto rozloze skutečně výjimečná. Kompaktní město úzkých uliček je zároveň jediným širším centrem, protože Praha přese všechna přání není polycentrická a proto nutně vyžaduje jiný přístup k regulaci staveb. Hlavní město státu má z povahy své reprezentace a světového významu vyšší nároky na kvalitu veřejných prostranství a uspořádání území. V roce 2014 navštívilo Prahu více než šest milionů turistů. Počet návštěvníků tak výrazně převyšuje počet obyvatel a město staví svými nároky do výjimečné situace oproti dalším městům v republice. Praha se v posledních letech zařadila mezi desítku nejnavštěvovanějších měst světa a stojí tím na prahu nového globálního významu. Podle Evropské charty urbanismu, která je strategickým dokumentem EU v plánování měst, mají velká významná města Evropy pracovat na své autenticitě a specifičnosti. Města jsou z pohledu EU vnímána jako motor inovací pro trvale udržitelný rozvoj. Proto by bylo v protikladu k požadované podpoře budování vlastního charakteru odebírat Praze tradiční právo na své vlastní prostorové uspořádání.

PSP reagují na potřeby města

Násobně vyšší počet obyvatel v Praze vytváří násobně vyšší tlak na využití pozemků, a proto vyžaduje podrobnější a přesnější regulaci prostorových parametrů výstavby, úpravy veřejných prostranství a přesnější specifikaci požadavků na parkování.

Přesná definice uliční a stavební čáry a regulované výšky budovy vytváří v nových pražských stavebních předpisech (PSP) jasně a přesně definovaný rámec prostorového uspořádání. Standard veřejných prostranství definuje požadavky na chodníky, veřejné osvětlení, sdružování inženýrských sítí do společných tras, eliminaci překážek ve formě sloupů z veřejných prostranství, požadavky na stromořadí včetně přípravy výsadbových pásů, požadavky na křížení pěších a cyklistických tras s motorovou dopravou, přisvětlení přechodů pro chodce, upřesnění umístění svodidel a protihlukových stěn, vedení kolektorů,

umístování technické infrastruktury pod zem, požadavky na přípravu na obchodní parter budov. Tato pravidla obecně míří k vyšším nárokům na obytnou kvalitu prostoru města s vyšším počtem obyvatel. Některá ze zavedených ustanovení by bylo jistě možné převzít a aplikovat i jinde po republice, je třeba si však uvědomit, že nastavená pravidla ve svém součtu znamenají větší finanční nároky, které se v Praze rozloží na větší počet obyvatel a větší hospodářské možnosti metropole. Nebylo by důvodné po celé zemi vyžadovat například přípravu výsadbového pásu pro každou ulici, která je širší než 12 m. Urbanistické typy ulic budou v Praze rozměrově jiné než v menších městech. Užití celostátních předpisů je proto pro Prahu nevhodné, protože nedostatečně zohledňují konkrétní problémy města.

PSP určují přesná pravidla pro práci s uličními a stavebními čarami, určují přesah římsy, přesahy základů, soklů, obkladů fasád, stavebních prvků, které architektonicky člení průčelí, zařízení a prvků dodatečného zateplení budovy, arkýřů, balkónů, vstupních částí staveb apod. Výšková regulace má stanoveny výškové hladiny, podrobná pravidla pro měření regulované výšky budovy, včetně pravidel pro uspořádání tvaru, ustoupená podlaží, vikýře a další prvky. Pro vzdálenosti mezi jednotlivými stavbami, pokud mezi nimi vzniká volný prostor, jsou přesně specifikována pravidla pro odstupy včetně doplňkových staveb na pozemku. Z těchto pravidel by bylo jistě možné některá vybrat a využít je například v regulačních plánech vybraných částí jiných měst, jistě ale není možné je v takto přísné a přesné podobě aplikovat paušálně po celé republice. K tomu chybí důvod. Buď by celorepubliková pravidla byla v urbanistickém řešení měkčí, jak dnes ostatně jsou, a to by Prahu poškodilo, nebo by byla celkově náročnější, to by však bylo nedůvodné vůči menším městům natož malým obcím. Praha je v nárocích na své uspořádání specifická.

Doprava v metropoli

Do určité míry samostatným tématem je úprava požadavků na parkovací stání, která se realizují u novostaveb. S vyšším počtem obyvatel dochází k nesrovnatelně většímu přetížení komunikací, dopravním zácpám, problémům s parkováním, znečištění ovzduší a hlukové zátěži z osobní individuální dopravy. Praha musí proto přijímat jiná opatření než města, kde je zatížení nesrovnatelně nižší.

Obecně se velká města v Evropě snaží zmenšovat podíl individuální automobilové dopravy a podporovat veřejnou hromadnou dopravu ve spojení s pěší a cyklistickou dopravou. Důvodem je zvýšení obytné kvality ulic a náměstí, snížení hluku a exhalací v centrech měst. Investice do individuální dopravy se městům prodraží hned dvakrát, protože vedle vlastních nákladů na stavby navíc přicházejí o cestující v městské hromadné dopravě. Proto je logické ve městech od cca 1 miliónu obyvatel hledat nástroje pro omezení množství automobilů v centrech měst. Požadavky na parkování jsou většinou snižovány a často bývá stanovena horní hranice maximálního možného počtu stání, protože si města osobní automobily pro svou velikost, hluk a znečištění ve svých centrech nepřejí. Praha se svou specifickou topografií a morfologií podél říčního koryta Vltavy s mnoha navazujícími údolími vyžaduje své vlastní nastavení pravidel pro výpočet dopravy v klidu, které bude přesné a nebude jej možné obcházet. Norma ČSN, podle které je možné také vypočítat nároky na dopravu v klidu, není pro Prahu vhodná. Sice podobně jako pražské stavební předpisy uvažuje se snížením požadavků směrem do centra, ale již neřeší tak zásadní věc, kdo určí stupeň automobilizace a docházkovou vzdálenost k MHD. Tím je výpočet nejednotný a pro město nepřesný. Praha je navíc charakteristická srůstem s malými původními vesnicemi a vytváří tak velmi specifickou skladbu, ve které se do původně vesnického osídlení prolíná metropolitní charakter. Z praxe je obecně známé, že problém s garážemi není v menších městech tolik významný proto, že v nich není tak velký tlak na využití pozemků.

Praha a voda

Dalším samostatným tématem je systém protipovodňových zábran, které si hlavní město Praha vybudovalo po ničivých povodních v roce 2002. Podle vodního zákona se nesmí stavět, vyjma staveb vodních děl, v

aktivní zóně záplavových území. Aktivní zóna je většinou určena hladinou dvacetileté vody. Za touto čarou se však stavět smí, přestože je to záplavové území, které sahá přes stoletou vodu až k hranici záplav v roce 2002. Do těchto území spadá velká část Starého Města, Karlína, Smíchova, Holešovic, Troje a dalších částí města.

Je logické, že si Praha stanovila jiná pravidla pro výstavbu v záplavovém území, které je ochráněno zábranami, a těmi, které ochráněné nejsou. Když území není ochráněno, tak musí být podlaha obytné místnosti nejméně jeden metr nad hladinou nejvyšší zaznamenané povodně, stejně tak rozvaděče elektřiny, zařízení kotelen, strojovny výtahů, strojovny vzduchotechnických zařízení a další vybavení. Pokud je ochráněno, tak jsou tyto požadavky zbytečné. Jestliže by byl podobně účinný a výborný systém vybudován i jinde po republice, bylo by vhodné, aby tam platila podobná pravidla, opět je však nejde paušalizovat na celé území našeho státu a v Praze by zase chyběla.

Význam a charakter hlavního města má svá další specifika zakotvená ve stavebních předpisech, jako je např. omezení výstavby žump, limity pro chaty a zahrádky, oplocení a reklamu. Je přirozené, že Praha svou velikostí a významem omezuje žumpy, které jsou jinak v odlehlých místech po republice přirozenou součástí technického vybavení domu a není důvodné tyto požadavky sjednocovat. Stejně tak to platí pro omezení zahrádkářských chat na 25 m² zastavěné plochy včetně teras, verand a vstupů a omezení pro stavby pro rodinnou rekreaci do 80 m² hrubé podlažní plochy, maximálně dvou nadzemních podlaží a výšky do 6 m k římsě a celkovou výškou do osmi metrů. Bylo by nedůvodné a nevhodné aplikovat tato omezení po celé republice. A naopak by hrozila nedostatečná ochrana veřejného zájmu, pokud by se pro Prahu tato specifická ustanovení ztratila. Podle dosavadní úpravy vyhlášky z roku 1999 bylo omezení na zahrádkářské chaty již zavedeno a stavby pro rodinnou rekreaci byly dokonce omezeny úplně. Hlavní město Praha má v těchto ohledech jiné nároky než ostatní území státu.

Průmyslovou revoluci střídá revoluce městská

Podobně specifická pravidla platí i pro reklamu, která vyšším počtem obyvatel logicky generuje větší zájem o umístění. Praha má specificky nastavena pravidla pro reklamu umístěnou na samostatné konstrukci, nad rovinou střechy, na fasádách budov, na oplocení, opěrných zdech a zábradlí. Spolu s výjimečnou ochranou historického dědictví a nároky na veřejná prostranství je přesná a přísná regulace reklamy použitelná opět jen na vybraných místech v republice a nelze ji aplikovat paušálně. Stejně tak není možné, aby jednotně po celé republice platila pravidla pro oplocení pozemků. Opět je to specifický nástroj Prahy pro ovlivnění kvality veřejných prostranství, na které jsou z výše uvedených důvodů kladeny vysoké nároky a využívá je nesrovnatelně větší počet lidí než jinde v republice.

Definice městskosti se vždy dotýká vyššího počtu obyvatel na omezené velikosti území. V globálním měřítku dochází k významné proměně způsobu osídlení. Ještě před sto lety bydlelo ve městech zhruba 5 % světové populace. Na přelomu tisíciletí to bylo již přes 50 %. V Evropě žije ve městech přes 75 % obyvatel a odhaduje se, že to ve vyspělých zemích bude v nejbližších letech až 90 % populace. Filosof a sociolog Henri Lefebvre mluvil o současné společnosti jako o společnosti městské. Společnost lovců a sběračů byla překonána zemědělskou revolucí, ta následně revolucí průmyslovou. Současná revoluce je městská. Města hrají klíčovou roli v otázkách trvale udržitelného rozvoje a je naprosto jasné, že velkoměsta dnes stojí před velkými výzvami při tak dramatickém způsobu proměny osídlení. Je evidentní, že se na tuto proměnu musí připravit a reagovat na současné jevy a problémy. Praha jako metropole naší země a tolik obdivovaná matka měst je pochopitelně součástí širších globálních společenských změn a tudíž by měla mít zachované své téměř dvě stě let staré právo upravit si sama své vlastní stavební předpisy. Svým významem a počtem obyvatel generuje specifické nároky na prostorové uspořádání, kterým musí logicky odpovídat specifická pravidla.

Autor je architekt, byl hlavním protagonistou tvorby původních PSP (později sistovaných rozhodnutím

MMR). Podílel se i na procesu jejich přepracování podle konceptu prosazovaného náměstkem primátorky M. Stropnickým, jemuž ovšem rada města gesci nad novelou PSP nedávno odebrala. Současná podoba PSP, kterou představila a prosazuje primátorka Krnáčová, se od původní verze odchyluje jen v několika málo ustanoveních.

Foto: Otto Stundner

08.09.2015 07:50, Pavel Hnilička