*Společná tisková zpráva Arniky, AutoMatu, Pěšky městem, Zeleného kruhu k vybraným částem návrhu stavební vyhlášky. Praha, 7. 11. 2023*

**MMR dokončuje vyhlášku o stavbách, požadavky na udržitelnou mobilitu a zelenou infrastrukturu ale ignoruje**

**Ministerstvo pro místní rozvoj dokončuje v souvislosti s přijetím nového stavebního zákona text** [**nové vyhlášky**](https://odok.cz/portal/veklep/material/KORNCT3JM6I5/) **o požadavcích na výstavbu. Úkolem vyhlášky je definovat požadavky na stavby. Ty budou od 1. července 2024 závazné pro celou republiku, s výjimkou Prahy, Brna a Ostravy – pokud stačí schválit své vlastní městské předpisy. Zelený kruh, a skrze něj další ekologické organizace včetně AutoMatu, Arniky a Pěšky městem, podaly k návrhu vyhlášky řadu připomínek. Týkaly se především redukce počtu povinných stání pro auta, parkování jízdních kol a zlepšení zelené infrastruktury na veřejných prostranstvích. Do finální verze vyhlášky ale většina návrhů Zeleného kruhu a jeho členských organizací nebyla zapracována – úředníci MMR je odmítli.**

„*Nová vyhláška mohla a měla reagovat na nové poznatky ohledně přehřívání měst, sucha a dalších negativních dopadů změn klimatu a stanovit pravidla pro výstavbu v souladu s doporučeními adaptačních strategií.[[1]](#footnote-1) Tvůrci vyhlášky se ale k tématu postavili zády, nevyužili existující dobrou praxi a ponechali většinu rozhodnutí na vůli jednotlivých investorů. Jde jednoznačně o ztracenou příležitost,*“ lituje Petra Kolínská ze Zeleného kruhu.

Česko má dlouhodobý problém s mobilitou a jak ukázal i poslední [Světový Silniční Kongres](https://www.wrc2023prague.org/cs/), jízdní kola mají mít v ulicích všech obcí a měst své místo stejně jako motorová vozidla. Češi se ale díky absenci infrastruktury na kolo spíše [bojí](https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/vyzkum-cyklisticke-dopravy-v-roce-2021-narust-poctu-cyklistu-pokracuje-1869). Pro běžné účely ho také nepoužijí, pokud ho nemají kde bezpečně odložit. Přestože vláda ČR již v roce 2021 schválila [Koncepci aktivní a městské mobility](https://www.akademiemobility.cz/koncepce-560), tak k žádné implementaci potřeb parkování jízdních kol nedochází.

*„Jakákoliv doprava vzniká u každého – ať už dítěte, pracujícího či seniora – hned ráno rozhodnutím, jakým způsobem se bude ten den dopravovat. Logicky se rozhoduje podle toho, jaké má podmínky. Právě proto je nezbytné, aby se v rámci budov řešily povinně kolárny v odpovídajících kapacitách a nejednalo se pouze o doporučené části stavby, které budou v rámci škrtů při přípravě stavby často hned zrušeny,“* vysvětluje Květoslav Syrový, dopravní inženýr a spolupředkladatel návrhů na úpravu vyhlášky.

Parkovací stání pro jízdní kola by měla mít stejnou dostupnost jako parkování pro auta – s ohledem na možnost pravidelného dojíždění do školy, práce či jejich využití pro rekreaci. *„Navrhli jsme realistický výpočet pro parkování jízdních kol a připravili znění využitelné do vyhlášky, nicméně parkování kol bylo zahrnuto pouze u škol, a to ještě s nejasnou formulací,*“ upozorňuje Michal Kalina ze spolku AutoMat. Požadavky na parkování kol u bytových domů, kanceláří či obchodů nebyly do vyhlášky vůbec zapracovány. *„Proč mají být nadále v tomto zvýhodňována auta, která zabírají 10krát více místa než jízdní kola? Pro řadu nám* [*podobných zemí*](https://cyclingindustry.news/wp-content/uploads/2019/03/ExsummaryECFoffstreetparkingreport_bicyclesandcars.pdf)*, jako jsou Bulharsko, Slovinsko, Maďarsko či Litva, nebylo již dávno zapracování takové úpravy problém,“* dodává.

Zároveň se nyní bude v Evropském parlamentu projednávat nová směrnice Evropské komise o energetické náročnosti budov ([EPBD](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0033_EN.html#_section2)), která přímo obsahuje parkování pro jízdní kola v bytových i nebytových budovách a vyzývá k podpoře integrace politik bydlení s udržitelnou mobilitou a územním plánováním. Po schválení konečné podoby [směrnice](https://ecf.com/news-and-events/news/epbd-eu-member-states-affirm-two-bicycle-parking-spaces-every-new-residential) bude podle všeho muset Česko do legislativy parkování jízdních kol stejně nakonec začlenit.

„*Je určitě skvělé, že se podařilo MMR přesvědčit, aby vyhláška nenařizovala dvě parkovací stání na běžně velký byt.[[2]](#footnote-2) Ve smyslu udržitelné mobility ale mohla jít výrazně dál – např. umožnit redukovat parkování míst pro auta v případě realizace stání pro kola. Obcím také mohla dát třeba možnost slevit z požadavků na parkování pro auta v případech, kdy jde o centra s dobrou dostupností MHD či u specifických projektů bydlení, jako jsou projekty družstev nebo spolků se sdílenými auty či koly,*“ upozorňuje architektka Anna Vinklárková z organizace Arnika.

Vyhláška o požadavcích na výstavbu je prováděcí vyhláška k novému stavebnímu zákonu (č. 283/2021 Sb.), mezirezortní připomínkové řízení probíhalo do 18. července. Následně MMR vypořádávalo došlé připomínky, z nichž některé zapracovalo, a probíhala jednání s připomínkovacími místy. MMR rozeslalo v první polovině října 2023 připomínkovacím místům finální verzi vyhlášky, kterou bude v blízké době vydávat. Vyhláška nabude účinnosti dnem 1. července 2024.

**Kontakty pro média:**

Petra Kolínská, ředitelka Zeleného kruhu, 776 552 022, petra.kolinska@zelenykruh.cz

Michal Kalina, AutoMat/Laboratoř udržitelného urbanismu, 723 731 559, michal.kalina@auto-mat.cz

Anna Vinklárková, architektka, organizace Arnika, 720 122 358,anna.vinklarkova@arnika.org

Květoslav Syrový, dopravní inženýr, 731 701 027, slavasyrovy@gmail.com

Více o tématu rovněž na webu [Arniky»»»](https://arnika.org/tag/stavebn%C3%AD%20z%C3%A1kon) a [AutoMatu»»»](https://auto-mat.cz/31625/parkovani-misto-dostupneho-bydleni-podali-jsme-pripominky-k-nove-stavebni-vyhlasce).

1. Ačkoli je v novém stavebním zákoně nově definována modrozelená infrastruktura, ve vyhlášce, která by měla řešit prováděcí podmínky, je toto téma řešeno jen velmi okrajově. Ministerstvo návrhy na zlepšení podmínek mj. pro stromy v ulicích do vyhlášky až na jednu výjimku nezapracovalo. Například požadavek, aby zařízení technické infrastruktury, garáže a další podzemní stavby byly v ulicích umístěny tak, aby umožňovaly vysazení stromů, odmítlo s tím, že „*celostátně platným právním předpisem je třeba regulovat věci, které je nutné z hlediska veřejného zájmu jednotně upravit pro celé území. Takový požadavek ve smyslu uplatněné připomínky nebyl shledán potřebným*.“ [↑](#footnote-ref-1)
2. V původním návrhu znění vyhlášky byl požadavek na dvě parkovací stání na byt, který je větší než 70 m2. <https://odok.cz/portal/veklep/material/KORNCT3JM6I5/?fbclid=IwAR0Cy3dwLyaWwcN1SmDCy4EShYJz9BfL3oQ_xiuUEbuHowlLrCwmWdarKbM>

Podle Sčítání 2021 byly v Česku nejčetnější byty s rozlohou mezi 60 a 79 m2 a tvořily z celkového počtu více než jednu čtvrtinu. Přičemž rodinné byty o velikosti cca 60 a 70 m2 jsou výhradně v panelácích, zatímco v jiném druhu výstavby to je 70 až 80 m2, příp. i 90 m2. [↑](#footnote-ref-2)