



SDRUŽENÍ  
PRO ARCHITEKTURU  
A ROZVOJ

# 8 doporučení pro nové vedení Prahy

Jak podpořit stavební rozvoj  
a řešit problémy metropole





# 1 Strategie rozvoje Prahy a Metropolitní plán

Prahu je nutné plánovat jako metropoli pro minimálně 2 miliony lidí. Již nyní v hlavním městě reálně žije kolem 1,6 milionu obyvatel a jejich počet stále narůstá. Tomu musí odpovídat dlouhodobý Strategický plán s výhledem minimálně do roku 2050 a nový proročkový územní plán. Jinak metropole bude kolabovat a kvalita života se zde bude zhoršovat. Nutnou podmínkou rozvoje a další prosperity Prahy je dostatek ploch pro novou výstavbu a veřejné investice do infrastruktury

Nový územní plán musí být ambiciózní a prosazovat zejména v místech s dobrou dostupností veřejnou dopravou hustší zástavbu a ve vhodných místech i vyšší stavby umožňující „město krátkých vzdáleností“. Až do doby definitivního schválení Metropolitního plánu by měly být pružně zpracovávány změny stávajícího územního plánu, kdy prioritou by měly být dopravní a bytové stavby a výstavba na brownfieldech. Stále více lidí chce žít ve městech a urbanizace je celosvětovým trendem. Praha má oficiálně zhruba 1,3 milionu obyvatel a jejich počet se každoročně zvyšuje v průměru o 14 tisíc. Ale data mobilních operátorů i oficiální průzkumy ukazují, že ve skutečnosti v metropoli žije kolem 1,6 milionu lidí (a to bez započítání uprchlíků z Ukrajiny). Navíc do metropole pravidelně dojíždí dalších zhruba 200 tisíc lidí ze širokého okolí za prací. Aby byla metropole připravena na svůj růst, musí mít především dlouhodobou strategii.

Stávající platný Strategický plán má horizont jen do roku 2030, což je extrémně krátká doba. Je potřeba jeho revize a měl by být koncipován minimálně do roku 2050. Pro plánování rozvoje metropole je třeba co nejdříve vyřešit přetrvávající nesoulad Metropolitního plánu a Pražských stavebních předpisů s novým stavebním zákonem. Pokud by se tento nesoulad nepodařilo odstranit, mohlo by to dlouhodobě podstatně zbrzdít další rozvoj metropole, a tak zásadně zpomalit tento motor celé české ekonomiky, který z podstatné části financuje fungování celého státu. Stejně zájmy jako Praha mají i další velká města ČR, kdy je určitě vhodné dále rozvíjet jejich spolupráci a společný postup vůči státu v rámci iniciativy CityDeal. Deset největších měst ČR vytváří téměř 80 % výkonu české ekonomiky a jejich oprávněné připomínky by stát měl určitě respektovat, protože se nejedná jen o pražské specifikum.

# 2 Nový stavební zákon a jeho dopady na metropoli

Pro rozvoj Prahy i celé České republiky je klíčový proročkový stavební zákon, a to co nejdříve. Další zdražování a další nejistota ohledně této zásadní nové legislativy celou zemi velmi poškozují a stát přichází o miliardy na daních. Praha je motorem fungování celé země a vytváří celou čtvrtinu českého HDP. Proto by se měla do jednání o novém zákoně intenzivně zapojovat a prosazovat zejména posílení pravomocí v územním plánování a městských stavebních předpisech

Stát se k Praze, která je pro celou republiku „slepící snášející zlatá vejce“, chová značně macešsky a často ignoruje její oprávněné zájmy. To platilo za předcházející vlády a platí to bohužel i za vlády současné. Přitom metropole jasně deklaruje, co jí v návrhu nového stavebního zákona vadí a představuje překážku k tomu, aby se mohla dále rozvíjet a prosperovat. K poslednímu návrhu novely nového stavebního zákona z dílny Ministerstva pro místní rozvoj (MMR) zaslala Praha přes 70 připomínek, a z toho řadu z nich zásadních. Mnoho z nich však MMR i přes pádné argumenty hlavního města neakceptovalo. Hlavní neshody se týkají pravomocí metropole při územním plánování a Pražských stavebních předpisů (PSP). Návrhy MMR ohledně územního plánování by z důvodu nevhodně navrhované celostátní standardizace znamenaly pro Prahu začít pořizovat místo již finalizovaného Metropolitního plánu zcela nový územní plán. A významně by zkomplikovaly a prodloužily i běžící změny stávajícího zastaralého územního plánu, které jsou pro rozvoj města zcela nutné. MMR také ve svém

návrhu ruší stávající platné a v praxi osvědčené Pražské stavební předpisy (PSP). Praha by je musela znovu vydat ve zúženém pojetí a ve značné míře převzít nevyhovující celostátní předpis, který neumožňuje stavět normální a kompaktní městské čtvrti, jako jsou třeba tak oblíbené a žádané Vinohrady. Obdobně problematický, jako je projednávaná novela nového stavebního zákona, je i návrh zákona o jednotném environmentálním stanovisku. Oba jsou významným krokem zpět v tolik potřebné rekodifikaci stavebního práva, o které se jedná už tolik let. Nový stavební zákon musí být hlavně proročkový a musí být rychle uveden do praxe. Pro podporu nové výstavby a zlepšení dostupnosti bydlení ale ani ten sebelepší stavební zákon nebude stačit, pokud města a obce nebudou od státu získávat výrazně více peněz na potřebnou veřejnou infrastrukturu. Města a obce by měly díky nové výstavbě ve svých příjmech vidět příležitost ke svému rozkvětu, nikoliv jen zátěž a problémy. Jen tak budou novou výstavbu podporovat, a ne ji v mnoha případech pod různými argumenty blokovat.

# 3 Financování nové výstavby a nutnost změny daní

Stát na nové výstavbě vydělává stovky miliard korun na daních. Města a obce musí ale od státu získávat výrazně více peněz na potřebnou veřejnou infrastrukturu. Jinak je logické, že se nové výstavbě často brání. Vhodným řešením by mohlo být snížení DPH u bytů z 15 na 10 %, kdy zbývajících 5 % by získávaly přímo města a obce, kde se staví (tzv. PRINCIP 10+5). Vyžadování „dobrovolných“ příspěvků od soukromých investorů není systémovým řešením a jen zvyšuje ceny bytů

Ke snížení DPH u bytů se vláda zavázala ve svém programovém prohlášení. Úprava systému daní na Principu 10+5 by toto splňovala, zároveň by veřejné finance nepřišly ani o korunu. Pět procent ceny nových staveb by města a obce mohly získávat formou místního poplatku nebo na základě plánovací smlouvy s investorem. Tak by mohly odpadnout současné nesystémové a nespravedlivé požadavky měst a obcí na „dobrovolné“ příspěvky od investorů na veřejnou infrastrukturu (kontribuce), které jen dále zvyšují už tak vysoké ceny tolik potřebných nových bytů. Podle nově přijatých požadavků na kontribuce chce nyní Praha inkasovat v průměru kolem čtvrt milionu korun za každý nový byt, který se postaví na brownfieldech. Místo toho, aby byla výstavba na brownfieldech podporována a zvýhodňována, tak toto je v praxi forma dodatečné „sektorové daně“. Přitom úkolem soukromých investorů je uspokojovat poptávku ve svém byznysu a platit státu daně, ze kterých se má financovat veřejná infrastruktura. Nikoliv platit daně, a ještě financovat veřejnou infrastrukturu. Přijetí úpravy daní na Principu 10+5 by tento problém vyřešilo. Alternativou k tomu je změna rozpočtového určení daní (RUD), což je však velmi politicky citlivá a obtížně řešitelná záležitost. Proti tomu změna na Principu 10+5 je snazší i logičtější cestou. V současnosti je samozřejmě ekonomická a rozpočtová situace složitá, ale do konce volebního období současné Poslanecké sněmovny by bylo vhodné tuto systémovou změnu provést. Stát z nové výstavby na daních velmi profituje. Jen pro příklad, z každého nového bytu v Praze státní jen na DPH inkasuje průměrně kolem 1,5 milionu korun. V metropoli se nyní podle analýz reálně připravuje přes 134 tisíc nových bytů, které by jen na DPH mohly státu přinést do rozpočtu přes 180 miliard korun. Kromě systémové úpravy rozdělování daní ve prospěch samospráv by měl stát finančně podpořit stavby celostátního významu, které se v Praze připravují. A to zejména dostavbu pražských okruhů, výstavbu metra, rychlodráhy na letiště a novou stavbu unikátní Vltavské filharmonie.

## 4 Řešení bytové krize a nedostatku škol

**Pro řešení bytové krize je nutná masivní bytová výstavba. Žádné jiné řešení není. K tomu je potřeba urychlit a zjednodušit povolování a vyčlenit dostatek ploch pro novou výstavbu. Pokud se bude rychleji povolovat a více stavět, mohou být ceny nových bytů nižší až o 15 %. Praha musí mít jasnou strategii výstavby a financování nových škol. Bez zajištění školství a další potřebné infrastruktury, což je nutným úkolem veřejné správy, se masivní bytová výstavba nemůže rozběhnout**

V Praze by mělo ročně vznikat 10.000–15.000 nových bytů, ale dlouhodobě se jich povoluje jen zhruba třetina. Deficit stále narůstá a jen masivní nová výstavba to může zlepšit. Je správné, že nový stavební zákon převádí povolování výstavby významných dopravních a infrastrukturních staveb pod Specializovaný stavební úřad. To výrazně urychlí jejich realizaci. Stejně tak by pod tento Specializovaný stavební úřad mělo být převedeno povolování i velkých bytových staveb (např. stavby nad 100 bytů nebo nad 10.000 m<sup>2</sup> HPP). To by mohlo zásadně pomoci řešit bytovou krizi. Je klíčové, aby nové byty ve velkém vznikaly, a je jedno, jestli soukromé, veřejné, vlastnické nebo nájemní. Bez toho, že se byty začnou masivně stavět, se bytovou krizi



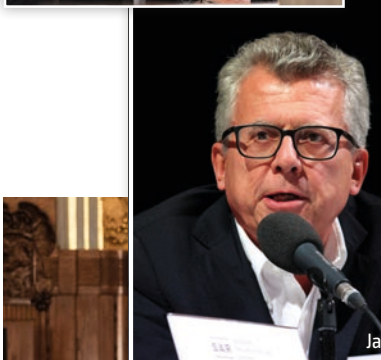
Zdeněk Hřib



Ivan Bartoš



Ondřej Boháč



Martin Kolovratník



Petr Hlaváček



Jan Kasl







Martin Kupka

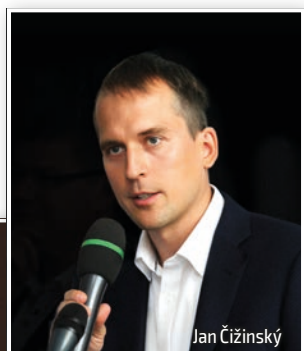


Klára Dostálová

Klára Dostálová



Josef Pleskot a Ladislav Lábus



Jan Čížinský



Jiří Pospíšil



Tomáš Portlík



Eva Jiříčná

TRADIČNÍCH POLOLETNÍCH SUMMITŮ SDRUŽENÍ  
PRO ARCHITEKTURU A ROZVOJ SE ÚČASTNÍ KLÍČOVÍ  
PŘEDSTAVITELÉ VEŘEJNÉ I SOUKROMÉ SFÉRY



nemůže podařit vyřešit. Různé formy regulace mohou být politicky krátkodobě populární, ale nepomohou. A to proto, že neřeší jádro problému, kterým je dlouhodobý nedostatek bytů. Pro řešení bytové krize je klíčový dostatek ploch vyčleněných pro novou výstavbu (tj. ambiciózní Metropolitní plán a pružné změny stávajícího zastaralého územního plánu) a rychlejší a jednodušší povolování (tj. prorozvojový nový stavební zákon). Pokud se bude rychleji povolovat a více stavět, mohou být ceny nových bytů nižší až o 15 %. Důvodů je několik. Hlavním je ten, že pokud povolování nového bytového domu v Praze nyní často trvá 10 i více let, toto neproduktivní dlouhodobé umrtvení velkých financí v koupených pozemcích musí investoři samozřejmě promítnout v ceně bytů. Dalším důležitým důvodem pro příznivější ceny bytů je to, že pokud se staví ve velkém a s možností navazující proudové výstavby, je možné dosáhnout velké úspory z objemu výstavby. A nezanedbatelným důvodem při větší výstavbě je větší nabídka na trhu, a tedy větší konkurenční prostředí, které nutí developery k maximální produktivitě a konkurenceschopným cenám. Bez jasné strategie Prahy ohledně výstavby a financování zejména důležitých dopravních a školských staveb se ale masivní bytová výstavba nemůže rozběhnout, a to ani soukromá, ani veřejná. Více peněz na potřebnou infrastrukturu musí metropole získávat od státu. Požadavky na příspěvky na veřejnou infrastrukturu (kontribuce) od soukromých investorů jsou nesystémové a na hranici legálnosti. Podle údajů Českého statistického úřadu (ČSÚ) se může zdát, že v Praze je zdánlivě velký počet bytů neužívaných, což však neodpovídá realitě. Tento rozpor vyplývá z problematické metodiky ČSÚ, který zveřejňuje počet neobydlených bytů. Za takový je považován každý byt, kde někdo není oficiálně přihlášen k trvalému pobytu. Do neobydlených bytů jsou tak zařazeny i byty, které jsou využívány dlouhodobě, například k přechodnému pobytu, nebo v nich majitelé bydlí a oficiální změnu trvalého pobytu neřeší.

## 5 Řešení problémů dopravy a „město krátkých vzdáleností“

Zajištění dopravních staveb, technické infrastruktury a školství je jednoznačně úkolem Prahy a státu. To soukromý sektor nemůže zajistit. Akcent a veřejné dotace by měly být zaměřeny na rozšiřování kvalitní a cenově dostupné veřejné dopravy jako preferované alternativy k individuální automobilové dopravě. Větší hustota výstavby a ve vhodných místech i vyšší stavby mohou vytvářet udržitelné, funkční a příjemné „město krátkých vzdáleností“

Pro Prahu je klíčové dohodnout se státem spolufinancování a určení výstavby celostátně významných dopravních staveb v metropoli (zejména okruhy, metro a rychlodráhu na letiště). Veřejná správa má v oblasti nové výstavby plnit své klíčové funkce, které za ni soukromý sektor nemůže vyřešit – dopravní a infrastrukturní stavby a velké školské, sociální, zdravotnické a kulturní stavby. A pak samozřejmě další stavby související s bezpečností a fungováním státu. To je úloha veřejné správy a k tomu od občanů a firem také vybírá tak



vysoké daně. Prostředky vybrané na daních by měly jít především na ty veřejné stavby (zejména doprava, technická infrastruktura a školství), které jsou v ČR dlouhodobě podinvestované. Pro řešení dopravní zátěže je pro Prahu klíčové udržet a dále rozvíjet kvalitní, ekologickou a cenově dostupnou veřejnou dopravu a doplňovat pěší propojení a cyklistické trasy. Praha musí podporovat alternativy k individuální automobilové dopravě. Pro odlehčení centra města od nepřiměřené automobilové dopravy je možné do budoucna po vzoru Londýna zavést pro nerezidenty myto za vjezd do centra a z jeho výnosů ještě výrazněji dotovat veřejnou dopravu. Klíčové je také zřízení spádových P+R parkovišť v okrajových částech Prahy, která jsou dobře dostupná veřejnou dopravou. Praha by na dopravním řešení měla úzce spolupracovat se Středočeským krajem, odkud podle analýz do

metropole dojíždí pravidelně za prací téměř 200 tisíc lidí. Metropole tak musí financovat infrastrukturu a další služby pro mnohem více lidí, než na kolik dostává peníze. Do budoucna je třeba z hlediska dopravy koncepčně pojímat Prahu a Středočeský kraj jako provázaný „metropolitní region“. Z hlediska udržitelnosti a funkčnosti je třeba plánovat metropoli jako multicentrické „město krátkých vzdáleností“ s akcentem na veřejný prostor a zeleň. V nově vznikajících čtvrtích v metropoli je vhodné plánovat vyšší hustotu zástavby. Taková místa budou ekologicky udržitelnější i příjemnější pro život. Lidé tam budou mít vše blíže, více budou chodit pěšky nebo využívat veřejnou dopravu. Při vyšší hustotě výstavby také mohou prosperovat drobné komerční prostory v přízemí budov (drobné služby, obchody, restaurace, kavárny atd.), které vytvářejí atraktivní místa pro život.

## 6 Spolupráce Prahy, státu a soukromého sektoru

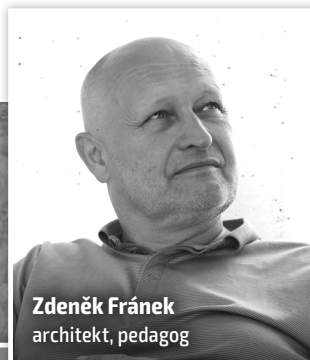
**Praha a stát musí úzce spolupracovat v oblasti legislativy, spravedlivého rozdělování daní a při financování celostátně významných staveb. Pro Prahu je výhodné rozpracovat různé modely spolupráce se soukromým sektorem (PPP projekty). Praha má jiné, důležitější úkoly než stavět vlastní byty. Svůj fond nájemních bytů si ale může snadno a rychle vytvořit transparentní směnou nevyužívaných veřejných pozemků a brownfieldů za byty, které postaví soukromí investoři**

Praha je motorem ekonomiky celé země a plní mnoho celorepublikových funkcí. Když bude prosperovat metropole, bude prosperovat celá země. Proto by stát měl respektovat připomínky Prahy ohledně důležité legislativy (nyní zejména ohledně nového stavebního zákona) a změnit svůj daňový systém ve prospěch měst a obcí, aby měly od státu dostatek peněz na potřebnou veřejnou infrastrukturu (PRINCIP 10+5). Stát by měl také pomoci metropoli s financováním klíčových staveb celostátního významu (zejm. pražské okruhy, metro, rychlodráha na letiště, Vltavská filharmonie). Stát a samosprávy mají jiné důležité úkoly než zajišťovat vlastní výstavbu bytů. V tom bude soukromý sektor ze své podstaty fungování v naprosté většině případů výrazně efek-

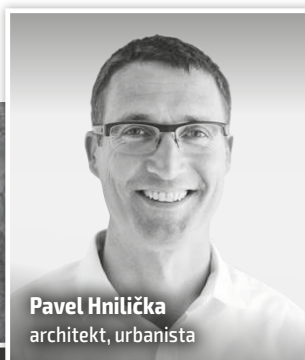
tivnější než veřejný sektor. Svůj fond nájemních bytů si ale Praha může snadno a rychle vytvořit transparentní směnou nevyužívaných veřejných pozemků a brownfieldů za byty, které postaví soukromí investoři. Je možný například takový model, kdy město zajistí podle svých požadavků zpracování podrobné studie využití území a případně i návrhy staveb s jasným vymezením požadovaných funkcí a provozů. A případně i vyřídí pro projekt územní rozhodnutí nebo i stavební povolení. Poté by měla veřejná správa uspořádat velké a transparentní výběrové řízení mezi developery s jasnými výchozími podmínkami, co by za směnu měla veřejná správa získat – tedy zejména byty a nebytové prostory a zajištění kvalitního veřejného prostoru. Developeri by pak měli soutě-



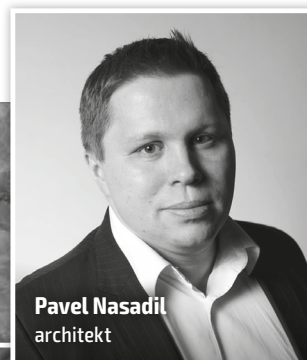
**Josef Pleskot**  
architekt



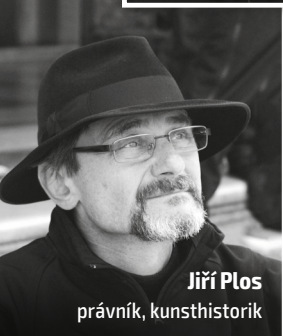
**Zdeněk Fránek**  
architekt, pedagog



**Pavel Hnilička**  
architekt, urbanista



**Pavel Nasadil**  
architekt



**Jiří Plos**  
právník, kunsthistorik



**Pavel Štěpán**  
projektant



**Pavel Kliment**  
ekonom



**Dušan Kunovský**  
rezidenční stavitel, investor



**Tomáš Ctibor**  
odborník na městské plánování

**Sdružení pro architekturu a rozvoj (SAR)** je nezávislou iniciativou odborníků z oborů architektury, stavebnictví, ekonomiky a práva. Cílem tohoto think-tanku je podporovat pozitivní stavební rozvoj a zájem o moderní architekturu. Více na [arch-rozvoj.cz](http://arch-rozvoj.cz)

žit a veřejná správa by tak získala ty nejuvhodnější podmínky. Pokud se veřejný sektor pro vytvoření vlastního bytového fondu rozhodne, mělo by se jednat o nájemní byty, které zůstanou ve veřejném vlastnictví.

A vhodné by bylo začít využívat různé formy spolupráce soukromého a veřejného sektoru (PPP – Public Private Partnership projekty), a to jak pro oblast dopravních staveb, tak i pro řešení současné bytové krize.

## 7 Klimatický plán, ochrana životního prostředí a památek

**Klimatický plán Prahy míří správným směrem, ale byl schválen za zcela jiných ekonomických a energetických podmínek. Proto by měl být s ohledem na aktuální situaci a problémy revidován. Životní prostředí a památky musí být důsledně chráněny, metropole se však zároveň musí rozvíjet, aby mohla prosperovat. Společenská kontrola nad povolováním staveb je potřebná, ale rozvoj metropole nemůže být rukojmím různých aktivistických skupin a „NIMBY“ přístupu**

Probíhající klimatická změna je nesporným faktem. A určitě je potřeba podnikat všechny možné racionální kroky, jak s ní bojovat. Jedná se o globální problém, proto by se řešení a vhodné kroky měly hledat a koordinovat zejména na globální úrovni. Samotná Evropská unie tvoří jen okolo 10 % světového znečištění a sama problém v žádném případě nevyřeší, jen se sama v případě neadekvátních kroků z hlediska ekonomiky a konkurenceschopnosti zásadně poškodí. Navíc na ni nyní doléhá bezprecedentní energetická krize a přicházející velká recese ekonomiky s nastupujícími sociálními problémy. Striktní lpění na dobře míněných ekologických opatřeních přijatých ještě ve zcela jiné ekonomické a energetické situaci by mohlo v blízké době vést k zásadnímu poškození evropské i české ekonomiky. Extrémně drahé energie spolu s inflací blížící se 20 % a sociálními dopady na lidi souvisejícími s nástupem velké ekonomické krize by mohly vést k hlubokým společenským otřesům a velkým politickým změnám s možným

nástupem různých populistických a autokratických uskupení. A to by mohl být ohrožen nejen celý demokratický politický systém v zemi, ale i existence samotné Evropské unie jako záruky ekonomické prosperity a politické svobody. Ochrana životního prostředí a památková péče je v České republice dlouhodobě na velmi vysoké úrovni. Plány Ministerstva životního prostředí na možné rozšíření pravomocí různých ekologických iniciativ ve stavebních řízeních však hrozí dalším zpomalením a obstrukcemi pro nyní již nepřiměřeně dlouhá a komplikovaná stavební řízení. Pro povolování nové výstavby, a to nejen soukromých, ale i veřejných staveb v obecném zájmu, je zásadním problémem tzv. „NIMBY“ efekt (z anglického „Not In My Back Yard“). Problémem je, že lidé ze sousedství jsou téměř vždy z principu proti jakékoliv nové výstavbě v jejich okolí. To je celosvětový fenomén a je zde potřeba jasný postoj politiků i úřadů, že tyto iniciativy nemohou i přes svou „hlasitost“ bránit nové výstavbě a přirozenému rozvoji města.

## 8 Rozvoj brownfieldů a kvalita nové výstavby

**Prioritou by měla být nová výstavba na brownfieldech. Stát by měl finančně podpořit dekontaminaci a revitalizaci brownfieldů, a to nejen těch veřejných, ale i soukromých. Kvalita územního plánování a kvalita nové výstavby s akcentem na veřejný prostor a zeleň jsou pro stavební rozvoj klíčové. Připravovaná stavba unikátní Vltavské filharmonie v Praze může být velkým impulsem pro zájem veřejnosti a investorů o kvalitní moderní architekturu v celé zemi**

Při dalším rozvoji Prahy by se hlavně měly co nejefektivněji využívat stávající plochy uvnitř města, naopak by se měl omezovat růst metropole dále do okolní krajiny. Takto je správně koncipován připravovaný Metropolitní plán a v souladu s tím nyní probíhá i řada změn stávajícího zastaralého územního plánu. Výstavba na brownfieldech je však pro investory výrazně dražší, než je výstavba na dříve nezastavěných pozemcích. Některé brownfielddy jsou z důvodu nutných demolí a dekontaminací od škodlivých látek v půdě dokonce pro investory ekonomicky neřešitelné, a to i kdyby tyto pozemky byly zcela zdarma. Hlavně z ekologických důvodů by měl stát dekontaminaci a revitalizaci veřejných i soukromých brownfieldů finančně podpořit. Rozvoj brownfieldů je díky již existujícím napojení území na infrastrukturu oproti nezastavěným plochám pro veřejné rozpočty výhodnější. Kvalita územního plánování

a kvalita nové výstavby s akcentem na veřejný prostor a zeleň jsou pro stavební rozvoj klíčové. Velmi důležitý je také zájem odborné i laické veřejnosti o kvalitní moderní architekturu. Česká republika dlouhodobě trpí tím, že zde vzniká jen velmi málo architektonicky unikátních moderních staveb, za což může i velmi rigidní stavební legislativa. Velkým impulsem by proto mohla být plánovaná stavba Vltavské filharmonie v Praze. Výsledky velké mezinárodní architektonické soutěže již byly nedávno vyhlášeny a vítězný návrh se setkal s velkým uznáním a podporou. Bylo by skvělé, kdyby slavnostní otevření této unikátní stavby mohlo proběhnout k výročí 150 let od otevření / znovuootevření Národního divadla, tedy v letech 2031-2033. Pro reálnost tohoto záměru je klíčové urychlení schvalovacích procesů a spolufinancování této důležité celonárodní stavby ze strany Prahy i státu.

**Sdružení pro architekturu a rozvoj (SAR)**

**www.arch-rozvoj.cz | e-mail: sar@arch-rozvoj.cz | tel.: +420 605 227 221**

Uzávěrka prospektu 7. 9. 2022. Uvedené údaje a vyobrazení mají pouze informativní charakter, právo na změny vyhrazeno.