

Záznam z komisie parkovania konanej dňa 20.10.2016

Program:

1. Otvorenie
2. Predstavenie členov komisie
3. Predstavenie zámeru a koncepcie komisie
4. Aktuálne problémy na sídlisku v oblasti parkovania
5. Rôzne
6. Záver

1. Otvorenie

Privítanie

p. Takáč: Chcel by som Vás privítať na komisii parkovania. Som veľmi rád že sme sa tu stretli v takom hojnom počte. Chcel by som Vás oboznámiť s dvoma dôležitými vecami na tejto komisii. Prvá je, že táto komisia bude nahrávaná z dôvodu skvalitnia zápisnice. Nahrávka nebude zverejnená ani použitá na komerčné účely. Súhlasíte s tým, aby sa nahrávalo toto stretnutie?

Hlasovanie – jednohlasné áno (8 hlasov)

Druhá dôležitá vec je tá, že ste obdržali pozvánky na túto komisiu s programom, ak chce niekto vložiť nejaký bod do programu alebo program nejako upraviť?

Hlasovanie – jednohlasné nie (8 hlasov)

2. Predstavenie členov komisie

p. Takáč: Prechádzame k druhému bodu tejto komisie, čo je predstavenie členov komisie.

Celá komisia bola zameraná na občanov, ktorí majú záujem riešiť túto problematiku a ktorí majú aj čo povedať k tejto problematike. Zahnutí do nej sú aj odborníci z odboru dopravy, stavebníctva, z každého obvodu po dvaja občania, pri tom máme na Sídlisku 4 obvody. Plánujeme pozvať do tejto komisie aj policajného príslušníka z KRPZ KE KDI. Zvyšok komisie bol doplnený poslancami kvôli zákonnému minimu. Občania majú drvivú prevahu v tejto komisii.

p. Takáč: Som poslancom za obvod IV, vysokoškolský pedagóg. Chcel by som dodať, že na môj popud bola komisia parkovania vyčlenená z komisie výstavby.

p. Lörinc: Som poslancom za obvod II, projektový manažér.

p. Titl: Profesionálne sa venujem celý život statickej doprave, bol som vedúci referátu dopravy, špecialista dopravy na UHA a 20 rokov sa venujem súkromnej činnosti v oblasti projektovania dopravných stavieb a dopravného inžinierstva. Sledujem čo sa deje v mestskej časti a v meste so statickou dopravou.

p. Lepeňová: Som autorizovaný stavebný inžinier, pôsobím v súkromnom sektore. Mám oprávnenie na komplexné architektonické služby a zabezpečujem aj dopravné stavby. Som tu hlavne ako občan.

p. Korim: Som vysokoškolský pedagóg.

p. Ocelak: Som konzultant v súkromnej firme, mojou hlavnou úlohou je vytvoriť správnu dohodu medzi nami a zákazníkom, čiže predpokladám, že to budem vedieť aplikovať aj tu medzi nás ako komisiu, občanov a miestny úrad ako taký. Tiež som tu ako občan.

p. Varga: Pracujem na mestskej polícii už 24-ty rok, dá sa povedať, že som jedným so zakladateľov. Pracoval som na vedúcich pozíciách, no s príchodom štátnej polície som sa stiahol, robil som aj vedúceho parkovacej služby a tiež nesúhlasím s EEI-čkom.

p. Koszoru: Som z obvodu III a o parkovanie sa zaujímam ako občan, od kedy som sa aktívne zapájal do košického politického diania. Venoval som sa aj riešeniam v zahraničí ale aj v iných mestách a chcel by som v tejto komisii pracovať a priniesť do nej svoje vedomosti a znalosti.

p. Takáč: Ďakujem Vám všetkým za Vaše predstavenie, sami vidíte, že výber prešiel riadnym sitom.

3. Predstavenie zámeru a koncepcie komisie

p. Takáč: Predchádzame teraz k tretiemu bodu a tým je predstavenie koncepcie a zámeru tejto komisie. Chcel by som Vás všetkých požiadať, vieme aká je teraz situácia v meste, v okolí a mestských častiach, máme tu nejakú firmu, ale chcem aby sme zabudli že je nejaké EEI a apoliticky neriešiť nejakú firmu ale riešiť to, čo sa týka KVP-čka. Preto že je jedno, či je to firma EEI alebo AAA. Ja osobne si myslím, že takéto služby má robiť hlavne mestská časť alebo mesto a to z toho dôvodu, že firma je založená za účelom tvorby zisku, kdežto mesto môže tolerovať to, ak niekto parkuje v rozpore so zákonom, čo pri súkromnej firme takto nie je. Vieme že v súčasnosti nám chýba nejakých 1000 parkovacích miest na sídlisku s tým, že aj keby sme tu mali nejakú súkromnú firmu, v tom momente, stále by chýbali tieto miesta. Je jedno či by to bola firma EEI alebo niekto iný. Zatiaľ je konštalácia tejto koncepcie taká, že my odmietneme túto firmu na mestskej časti, aj keď ak mesto bude chcieť, stále vie presadiť svoj názor nad naše vyjadrenie. Ale bližšie informácie Vám povie pán Lörinc a okrem toho aj to, že ani firma EEI nemá o našu mestskú časť záujem.

p. Lörinc: Aby sme sa mohli baviť o riešeníach, musíme vedieť aký je momentálny stav. Momentálny stav je taký, že my síce máme právnu subjektivitu ako obec podľa zákona číslo 369/1990 o obecnom zriadení ale nemáme úplnú subjektivitu, keďže sme mestská časť a patríme pod Mesto Košice, to upravuje zákon číslo 401/1990 o meste Košice. Boli sme postavený pred to, že mesto podpísalo výhradnú a lukratívnu zmluvu s EEI, ktorej sa prenajímajú konkrétne pozemky. To poznáte ako centrálnu mestskú zónu, ktorá bola odjakživa spoplatnená, a potom zóny, ktoré pribudli ako rezidentské lokality 1 až 10, ktoré siahajú aj na mestskú časť Sever, aj na mestskú časť Juh. Dôležité je, že EEI, nakoľko je to súkromná firma, aj my by sme sa tak chovali byť na jej mieste, sa plánuje rozširovať. Nakoľko už táto firma robí rozhovory so všetkými mestskými časťami, dokonca boli už aj u nás na mestskej časti KVP. Na KVP-čku sme my poslanci vyvolali stretnutie s občanmi, aby sme poznali ich názor. Prvého stretnutia s občanmi sa zúčastnilo viac ako 70 občanov približne. Druhé stretnutie malo viac ako 40 ľudí. Jednoznačné závery z tohto stretnutia sú, že ľudia trápí veľmi parkovanie, je to problém jeden z top 3 problémov hneď popri psíčkarochoch a bezpečnosti a iných veciach. Samozrejme ľudia chcú hľadať také riešenia, kde by sa vyhli plateniu a ak sme sa bavili o platení, tak sú ochotní aj to, ak dostanú nejakú službu, resp. ak peniaze budú viazané systémom napríklad 1 byt = 1 auto a bude garantované parkovacie miesto. Čo je však dôležité, ľudia sú ochotní

platiť mestskej časti, nie súkromnej firme. Fakt, že mesto prenajalo pozemky súkromnej firme má svoj komfort pre mesto, že sa zbavilo zodpovednosti, nemusí sa o nič starať, aj keď o takejto realite môžeme pochybovať. Výhoda toho, že to má mestská časť je to, že mestská časť má z toho peniaze, ktoré idú buď na transparentný účet alebo do mestskej časti a mestská časť podlieha info zákonu číslo 211, čiže pri ideálnej konštalácii by mali byť toky transparentné. Zákony umožňujú obciam zriaďovať či už súkromné firmy alebo dotačné firmy, čo znamená sú dotované priamo z rozpočtu, a tie môžu vykonávať podnikateľskú činnosť čiže mestská časť, sama o sebe, ako taká nepodniká. Ak sa pozrieme na realitu nie len v zahraničí ale i na Slovensku zistíme, že existujú 3 typy možností a tá prvá je, že mesto si to robí samo, druhá je že to prenajme súkromnej firme a tretia je nejaký zmiešaný podnik alebo joint venture. Všetky tieto modely majú svoje výhody a nevýhody. Táto komisia bola vytvorená na to, aby sme ľudí stiahli do diania, aby sme my vedeli aké sú reálne požiadavky a ako povedal pán Takáč, našou snahou nie je zbaviť sa zodpovednosti a spolplatniť to a tváriť sa, že problém je vyriešený. Našou snahou je ale je vyskúšať všetky možnosti ktoré máme, bez toho aby sme to nespolutňovali. Spolutnenie a zavedenie systému nesúvisí len s rezidentskými kartami, ale dá sa to robiť aj motivačne, čo znamená zriadenie nejakého zázemia alebo záchytného parkoviska, kde sa oplatí parkovať, dá sa to spraviť aj značkami a rôznymi inými spôsobmi ako je vytlačenie áut, ktoré sú nechcené, zbaviť sa autovrakov, ktoré sú problémom a potom reálne zhodnotiť koľko miest nám ešte chýba. Ako spomínal pán Takáč, v súčasnosti nám chýba 1000 až 1500 parkovacích miest na sídlisku. V súčasnosti máme približne 7500 parkovacích miest.

p. Titl: Ak máme okolo 7500 parkovacích miest stále sme na tom dobre. Zo štatistiky viem, že na sídlisku je 8100 bytov, aj keď je stará 4 roky, ale ešte tu máme aj 400 garáží.

p. Takáč: Aj keby každý požiadaval o rezidenčnú kartu, tak ten rezidenčný systém danej firmy padá.

p. Titl: Priemerný počet motorových vozidiel na byt je 0,95, to sa blíži k 1 motorovému vozidlu na jeden byt v Košiciach. To znamená, že ak tu máme 8100 bytov, potrebujeme 8100 parkovacích miest. Potrebujeme 7700 státí a máme 7500. Nutne potrebujeme aspoň 6500 parkovacích miest aby sme mohli začať predávať rezidentské karty a až potom začali budovať nové parkovacie miesta. Lebo mesto urobilo takú vec, že najprv začali predávať rezidentské karty a až potom začalo budovať parkoviská, pritom to má byť naopak. Nemali tak dostatok parkovacích miest a preto jedna karta stojí 35 eur, pritom rezidentské karty stoja vo Zvolene a v Banskej Bystrici 5 eur.

p. Lörinc: Ale EEI tvrdí že tam sa firmy nestarajú o zimnú údržbu parkovísk.

p. Titl: Chcem poukázať na ten nepomer. V Košiciach je to 35 eur, v Banskej Bystrici 5 eur a v Martine je to 15 eur. Inak ma prekvapil ten fakt, že tá cena 35 eur bola v materiáloch uvádzaná už pred tromi rokmi a bola to len nastrelená cena.

p. Lörinc: Ale EEI tvrdí že je to minimálna cena aby to bolo výhodné, tých 35 eur. Viem, že na Ťahanovciach bolo rokovanie s pánom Betušom a vtedy mu EEI povedalo, že pod 35 eur sa im to neoplatí.

p. Titl: Aby sme sa vrátili k tomu, čo som začal, 8100 bytov a 400 garáží znamená, že 1 garáž vychádza na každý 20-ty byt. Ostáva nám stále požiadavka na tých 6500 parkovacích miest.

Keď si vezmeme Ťahanovce tak tam je absurdná situácia, je na tom horšie ako my. My tu máme veľké parkovisko (pri miestnom úrade), rádové garáže, čo na Ťahanovciach sa garáže nestavali.

p. Lörinc: EEI nemá prenajaté žiadne pozemky na KVP-čku. Potenciálne ak by poslanci schválili EEI na KVP-čku, tak oni prídu. My sme zisťovali na meste, či môžeme vyvíjať vlastnú koncepciu parkovania na KVP-čku bez EEI, lebo na tých stretnutiach s občanmi starosta to tak prezentoval, že môžeme

prijat' riešenia a to, že môžeme prijať koncepciu EEI alebo môžeme prijať koncepciu EEI s úpravami, alebo môžeme prijať hocičo iné, ale čo bude môcť realizovať firma EEI a štvrtá možnosť bola zachovať súčasný stav, ktorý vieme všetci že je zlý.

Magistrát a pán Lazúr, riaditeľ magistrátu odpovedal, že môžeme si spraviť vlastnú koncepciu, ale nebolo by to dobré, keďže mesto má zmluvného partnera.

Tento utorok sme mali stretnutie, kde pán starosta prezentoval nový materiál, v ktorom mesto hovorí to, že môžeme si robiť koncepciu sami, ale môže sa stať aj to, že nám bude vyňatá táto kompetencia a mesto si ju vezme naspäť. To znamená, že my ako KVP-čko máme kompetenciu v rámci miestnych komunikácií, a to na tých, kde nechodí MHD, o tie sa staráme my, ale nakoľko to upravuje štatút mesta, ak bude mesto chcieť tu EEI, tak nám vyjme túto kompetenciu a pozve tu EEI.

p. Takáč: Preto nechceme najprv vyberať peniaze od ľudí ale riešiť to zatiaľ miernejšie tak, aby sme nezaťažili rozpočet obyvateľov.

p. Lörinc: Projekt sa dá realizovať tak, aby bol ziskový, to vidíme na firme EEI a na meste Košice, alebo sa dá urobiť taký, ktorý užívi sám seba. Mesto Prievidza má taký istý systém ako má mesto Košice s tým, že u nich karta stojí 10 eur a nemajú tam žiadne automaty na parkovacie lístky, ale je to vybudované celé na platobnej disciplíne, na čo dohliadajú mestskí policajti. Ak sa primátor rozhodnem, že KVP-čko išlo vlastným smerom a nebude nám posilať mestskú políciu, tak bude len veľmi ťažké ustriechnuť taký systém. Oni majú systém založený na využití sms parkingu, takže sa vyhli nákladom na parkomaty. Musíme sa hlavne my rozhodnúť, či spravíme jeden veľký dopravný projekt pre celé KVP, alebo si povieme čo vieme čiastkovo vybudovať a pôjdeme na to postupne. Druhá vec je, akým štýlom a kde budeme vytláčať tie autá, lebo to, že my vytlačíme autá neznamená, že ľudia svoje autá teraz predajú. Tie autá sa presunú niekde inde. Najprv musíme vytvoriť podmienky aby sme dodávky, ktoré teraz parkujú pred blokmi, na čo sa ľudia veľmi sťažujú, a dali na záchytné strážené parkovisko, aby sme tých vodičov motivovali, aby išli na to záchytné parkovisko zriadením rampy a kamery. Potom vieme niekde spraviť jednosmerky, osadiť dopravné značky a podobne.

p. Takáč: Existuje ešte jedna dôležitá vec, právny názor, a tou je, že občan nemá právo na parkovacie miesto pred blokom. Je to diskriminačné voči tým, ktorí si kupujú byty v novostavbách a tí musia platiť za parkovisko a rovnako je to diskriminačné voči tým, ktorí bývajú na dedinách a parkujú vo svojom dvore. V Čechách to došlo do takého štádia, že ak chceli občania zaparkovať pred vlastným dvorom, museli si zaplatiť za toto miesto. My sa samozrejme takého právneho názoru nechceme držať, preto urobíme všetko, aby každý občan si mohol zaparkovať jedno auto či už pred blokom alebo na parkovisku neďaleko. V prvom rade vieme urobiť niečo také, ako je vyhradiť parkovacie miesta pre autá nad 5 metrov a poslať ich na záchytné parkoviská. My máme 3 takéto – na Dénešovej ulici, na Klimkovičovej ulici pri autoumyvárke a pri kostole. Na parkovisku pod kostolom permanentne stoja neustále kamióny a niekoľko dodávok. Samozrejme tam nie sú nakreslené ani čiary. V prvom rade by sme mali žiadať mestskú časť aby vyznačili dopravné značenie. Parkujú tam s EČV aj KE aj z iného miesta, dokonca ani nie slovenskou.

p. Koszoru: Väčšinou tam parkujú vodiči, ktorí bývajú tu na KVP, lebo poznám jedného kamionistu, ktorý tam parkuje.

p. Takáč: – Otázka je, či také autá tu chceme podporiť alebo zrušiť. Ak má kamión 30 m dĺžku tak zaberie 10 parkovacích miest.

p. Titl: Vezmime si to takto, parkovisko pri kostole historicky nikdy nebolo určené ako záchytné parkovisko pre nákladné vozy. Pre nákladné vozy bolo parkovisko na Moskovskej triede. Ja osobne si

myslím, že na parkovisku pri kostole treba vyriešiť chýbajúci chodník pre chodov, ktorí idú z polikliniky, pošty a kostola sa motajú pomedzi kamióny. V každom prípade tam treba dorobiť 3 metrový chodník a vyznačiť to parkovisko iba pre osobné vozy. Nákladné vozy a TIR treba riešiť aby neparkovali na sídlisku, veď sú veľké areály, kde za poplatok môžu parkovať, tak nech parkujú tam. Nech tu parkujú nejaké ľahké ávie, maximálne 3,5 tonové vozy ale nie kamióny. Navrhujem aby mestská časť prejedнала na dopravnom dispečingu zákaz vjazdu pre kamióny na toto parkovisko alebo s obmedzením nad 3,5 tony.

p. Koszoru: Súhlasím s tým. Už sa neraz stalo to, že keď kamióny vychádzali z parkoviska, tak štátna polícia im tam asistovala, lebo zablokovali celú cestu.

p. Lörinc: Ešte jeden dôležitý fakt, ktorý je nutné aby ste vedeli a to, že v súčasnosti ak sa stavajú nové parkovacie miesta musí mestská časť urobiť verejné obstarávanie. V priemere za minulé roky jedno parkovacie miesto stálo okolo 930 až 960 eur. Ak o tom, že ideme vybudovať 100 parkovacích miest, tak sa bavíme o tom, že musíme investovať 90 až 100 000 eur.

p. Titl: Novela normy určuje šírku 2,40 m pre parkovacie miesto, doteraz bola možnosť vyznačovať miesta v šírke 2,25 metra. Ďalej pri novostavbách s výmerou bytu do 60 m² je nutné vytvoriť 1 parkovacie miesto, pri výmere od 60 do 90 m² 1,5 parkovacieho miesta a nad 90 m² 2 parkovacie miesta.

Ešte sa vrátim na začiatok, kedy vznikol problém s parkovaním v meste a vlastne EEI využilo túto situáciu. Otvorením nezmysleného T-COMU na Kuzmányho ulici, lebo dovtedy problémy so statickou dopravou v meste neboli. Je tam vraj 4000 zamestnancov, je tam supermarket, je tam veľa bytov, je tam veľa obchodných prevádzok. Ak by ste spočítali parkovacie miesta, zistíte že je to totálne podvyživené. Kto to dovolil? Dovolil to architekt Murko, ktorý si to vlastne všetko zmenežoval a dnes robí správcu objektu. A toto sa robí a deje ďalej a na UHA dovoľujú takéto stavby. Mesto povolilo výstavbu 80 bytov, ktoré chcel pán Kességi postaviť miesto plavárne, kde ja som vypočítal, že bude potrebných 46 parkovacích miest ale mesto povedalo, že oni prepočítali okolité parkovacie miesta a tie sú dostačujúce. Stavebný úrad vôbec nezobrali do úvahy požiadavku mestskej časti a na stavbu vydal stavebné povolenie. Chcem tým povedať to, že my sa tu môžeme trápiť a robiť všetko čo chceme, ale mesto si urobí podľa seba.

p. Lörinc: Otázka na pána Titla, má zmysel čiastkovo dobudovávať parkovacie miesta?

p. Titl: Určite to má zmysel, ale nie to čo sa stalo v meste. EEI sa chválilo koľko parkovacích miest postavilo ale koľko tým zničilo, na to sa už nepozera. Parkovisko navrhnuté pre 30 áut, ale ruší sa detské ihrisko, rušíme 14 parkovacích miest, rušíme kontajnerovisko, rúbeme 4 stromy, prekladáme 2 stožiare verejného osvetlenia. Keď to spočítate, zisk je asi 15 parkovacích miest a treba niekde riešiť kontajnerovisko atď.. Asi takýmto systémom sú pripravované projekty EEI. Jediná možnosť je ukrajsť zo zelene. Mesto má koncepciu na KVP-čku, ešte ja som sedel na UHA, sa vytypovalo asi 8 lokalít takých drobných podzemných parkovísk. Sú to školské areály, škôlky väčšinou, kde pod terénom dole pod areálom škôlky bolo parkovisko a hore ihrisko.

Ak si vezmeme, že Billa zavrie o ôsmej večer a má prázdne parkovisko, a na Hemerkovej ulici je toľko áut, že neprejdú tamadiaľ ani požiarnici. K bytom neboli vybudované v rovnakom počte parkovacie miesta. Myslím si že nie je problém parkovať aj 50 m od bytu, len to chce zlepšiť verejné osvetlenie, zlepšiť činnosť mestskej polície a nie na parkovisko pred Billu dokážu za deň prísť aj 6 krát za deň, aby pokutovali ľudí, ktorí stoja na vyhradenom parkovacom mieste pre imobilných, pritom to nie je označené v súlade s normami.

p. Lörinc: Vieme že mestská časť má projekty na parkovacie domy. Jeden viem, že bol projektovaný pod ihriskom na Čordákovej a Janigovej s tým, že hore by mohlo ostať ihriská.

p. Titl: To som robil aj viac ako 10 rokov dozadu.

p. Lörinc: A druhý parkovací dom je na Wuppertálskej ulici. Vieme že Wuppertálska, Hemerkova a Janigova majú najväčší problém s parkovaním. Sú tieto projekty realizovateľné a koľko to stojí, či je to na naše pomery realizovateľné.

p. Titl: Áno, ale projekt, ktorý leží viac ako 2 roky potrebuje obnoviť všetky stanoviská a nakoľko podľa rozsahu je potrebné urobiť dopravno-technickú štúdiu, že čo to urobí s okolím. Len treba nájsť investora.

p. Lörinc: Ale je to zaujímavé pre investora tu prísť a postaviť garáž alebo niečo také? Aká by bola výsledná cena?

p. Titl: Pre investora je to zaujímavé, ak urobí zmluvu s mestom a dostane sa lacno k pozemku od mesta, ktorý potom predáva budúcim majiteľom parkovacích miest. Ak si zazmluvní budúcich majiteľov parkovacích miest tak sa vie dostať k peniazom.

p. Takáč: Len aby sa nestalo to čo s týmto garážovým domom 2 poschodovým na Zombovej ulici, že ho skoro nikto nevyužíva, lebo sú tam vraj tak drahé parkovacie miesta.

p. Titl: Ja tu zhodou okolností mám 2 garáže a elektrárne nám vypli elektriku, lebo sa zistilo, že rozvody elektriky neboli skolaudované, pritom sú tam hodiny a roky za elektriku platíme. Do garáže tečie a bolo tu veľa problémov s nimi, ale na druhej strane budme radi že tu sú, lebo veľmi pomohli tie garáže. Pomohlo by na území SAVky keby sa tam urobilo Tesco, ja som tam maľoval parkovisko s 1000 parkovacími miestami k dispozícii. Vezmite si, že výhoda obchodných centier je to, že parkoviská sú pod kamerou a sú vysvietené. Dá sa dohodnúť aj s DPMK, že na vodičský preukaz môžu mať vodiči 2 zastávky zadarmo aby sa dostali domov (ak si auto odparkujú na veľkom parkovisku).

p. Lepeňová: Takýto systém funguje v Slovinsku, že odstavíte niekde auto na odstavnom parkovisku a na vodičský preukaz máte lístok zadarmo.

p. Koszoru: Ja by som sa rád vrátil k tým garážam. Nerád by som podporoval garáže na sídlisku, lebo garáže na tomto sídlisku slúžia ako sklad. To je vidieť aj pri tomto garážovom dome (na Zombovej ulici), kde priparkujú dodávky a vykladajú a nakladajú veci. Nešiel by som do garážových domov ale do parkovacích domov s otvoreným parkoviskom.

p. Titl: K tomu by som len dodal, že je to vecou legislatívy. Garáž bola postavená za účelom riešenia garážovania, za účelom statickej dopravy. Za garáž sa platí daň, chcelo by to ošetriť legislatívu tak, aby sa garáž vyhradila len na parkovanie pre vozidlá a ak by sa využívala inak, tak by som dal zvýšiť daň za ňu.

p. Koszoru: Do tejto koncepcie, čo tu odznela, by som nešiel. Reálne riešenie na parkovanie si vyžaduje parkovacie domy a na to treba peniaze a pokiaľ nám mesto môže pozemky zobrať kedykoľvek zo správy, je veľmi rizikové sa do toho púšťať. Je reálne za motivačné spoplatnenie parkovacích plôch získať prostriedky na financovanie jedného, možno dvoch parkovacích domov a mohlo by to vyriešiť v mestských častiach problém s parkovaním. No nie všade je rovnaký problém, napríklad na Wuppertálskej stačí vytlačiť dodávky. Jeden pán si tam parkuje 8 Chryslerov, má tam osobnú zbierku. To sa dá vyriešiť rezidentským parkovaním a na to stačia značky, ako sa už v úvode spomínali. Čiastkové riešenie parkovania podporujem. Riešiť to tak, že tam kde sú aktuálne možnosti

tak ísť do toho, vysáčkovať dodávky a podobne. Rovnako na Starozagorskej ulici po skelete kúpaliska máme priestor, kde sa ľudia dopytujú po parkovacích miestach.

p. Takáč: Ja poznám ľudí, ktorí tam chcú zeleň.

p. Lörinc: Najlepšie je urobiť parkovacie domy, ale problém je, že kým parkovacie miesto na povrchu stojí 1000 eur, tak podzemné stojí okolo 10 000 eur, mestská časť na to nemá peniaze. Ale bavme sa o tom, že máme fond 300 000 eur, zo zákona musíme nechať rezervu, takže berme to tak, že máme 200 000 eur k dispozícii, ktoré mestská časť našetrila za tie roky. Za 200 000 eur môžeme zobrať úver a postaviť veľké parkovacie domy napríklad na Wuppertálskej ulici pre 400 áut, tam môžeme predávať rezidentské karty pre občanov KVP len za manipulačný poplatok napríklad 5 eur a tie záchytné parkoviská, ktoré sa vytipujú napríklad ako je kostol, Lidl, Dénešova, Klimkovičova by boli zadarmo. Jednak pre dodávky, ktoré by tam museli parkovať a jednak aj pre všetky návštevy a pre všetkých, ktorí nespĺňajú podmienky na získanie karty.

p. Takáč: Vráťme sa k podstate tohto bodu, čo bolo určiť parkovanie áut nad 5 metrov. Takže pán Titl, vy si viete reálne predstaviť, že parkovisko pred kostolom by sa tam mohol zriadiť chodník, osadiť zákaz vjazdu TIR a autám nad 5 metrov a vyznačilo by sa vodorovné dopravné značenie a dalo by sa využívať pre dodávky z celého obvodu číslo IV?

p. Titl: Namiesto chodníka sa to dá vyznačiť aj klenfixami alebo sa tam dá urobiť vyvýšený obrubník ale nech tam sú tie 3 metre a nechali by sme tam len menšie vozy a tým pádom sa to tam zmesí, lebo je to dosť široké aby sa stálo aj na tej strane pod kostolom aj na strane od Triedy KVP.

p. Takáč: Čiže by ste nám vedeli aj niečo načrtnúť, ako by sme to mohli riešiť?

p. Titl: Áno.

p. Ocelak: Je nutný ten 3 metrový chodník?

p. Titl: Zberné chodníky pozdĺž KVP majú 4 metre popri hlavných cestách. Nie je nutné mať 3 metrový chodník ale norma hovorí o základnom chodníkovom páse 1,5 metra. V prípade väčšieho počtu chodcov, by to mali byť pásy 2, čiže to vychádza na 3 metre. Vzhľadom na kostol, obchodné centrum a polikliniku, by mal byť chodník 3 metrový.

p. Takáč: Druhé možné riešenie je odstránenie vrakov z ulíc. Preto by som vás chcel poprosiť ako občanov, aby ste si ich všímali, treba ich nafotiť aby bola vidieť hlavne ŠPZ. A hlavne aj také, ako sú karavany.

p. Lörinc: Dôležité je, aby auto malo nálepku STK EK, v prípade, že ich auto nemá, nemá tam čo auto robiť, je to vrak. Je ideálne ak auto má ŠPZ, lebo potom polícia vie zistiť jeho majiteľa. Ak auto ŠPZ nemá, horšie sa pátra po jeho majiteľovi. Aj keď tam stojí karavan dlhodobo, ktorý má STK EK, dočítal som sa že mestská časť môže vyrúbiť nájom, za dlhodobé zabratie miesta a vie sa k tomu pristúpiť tak, akoby to bolo vyhradené miesto. Stále sa dá vyzvať majiteľ aby auto odstránil alebo odišiel. Problém je že údaje o majiteľovi má len polícia a tieto údaje nesmie poskytovať tretím osobám ani nijako zverejňovať. V prípade známeho vlastníka vraku sa vlastník vyzve, aby vrak odstránil alebo spojzadnil do 60 dní na vlastné náklady a ak nie potom sa môže auto odtiahnuť na náklady mestskej polície čo je o dosť drahšie. To auto môže stáť jeden rok na záchytnom parkovisku. Problém však je, že mesto nemá takéto vrakovisko. Po roku ho potom môžu dať zošrotovať.

p. Ocelák: Kam mám teda odoslať tú fotku?

p. Takáč: V rámci našej komisie, či už na mail, alebo niekomu z nás.

p. Titl: Ja mám ešte jeden návrh s tým, že mestská časť má dané do správy parkovacie miesta a mala by tam dať papierik, že takého dňa bolo zistené odstavené vozidlo a upozornenie na neoprávnený záber parkovacieho miesta, aby ho majiteľ odstránil, inak bude riešené odtiahnutím na vlastné náklady. S tým, že by sa robila evidencia a toto by sa posielalo na mestskú políciu.

p. Varga: To sa tak robí na mestskej polícii, bola by to iba duplicitná práca.

p. Ocelák: Ja som volal na mestskú políciu a mne povedali, že to má riešiť Okresný úrad.

p. Titl: Inak, ak toto rieši mestská polícia, tak toto by mala dať vedieť mestskej časti o takých vrakoch.

p. Lepeňová: Ja mám taký návrh, bývam na Húskovej ulici a ona je dosť široká tam sa dobre parkuje aj v prostriedku, ale aj keď sú voľné normálne parkovacie miesta tak každý parkuje v strede.

p. Titl: Je tu 4 krát porušenie vyhlášky. Ja tvrdím, že je nutné, ak sa mestská časť stará o tieto ulice, aby dala vyznačiť stredovú deliacu čiaru.

p. Ocelák: Na Janigovej je šikmé parkovanie a je to super vyriešené.

p. Lepeňová: My máme na ulici dosť široký chodník, tak by sa dal kľudne 1 meter ubrať a urobiť šikmé parkovanie.

p. Ocelák: EEI robila koncepcie parkovania a jedna z týchto bola takto spracovaná a pribudlo by tým dosť parkovacích miest.

p. Titl: Je tu jedno riešenie, ja som núkal výstavbu mestskej časti za režijné náklady, že spracujem štúdiu, ale nie že zo zelene ale chodník 2,5 metra, tam skosíme obrubník a dostaneme 6 parkovacích miest a plus zjednosmerniť ulicu a šikmým státím dostávate ďalšie parkovacie miesta, len treba mať podklady. Nehovorím, že mám čas, ale ak mi niekto ten čas zaplatí, nie je problém niečo také spracovať. Aby som ešte doplnil, určite dôjde na to, že polícia dostane príkaz a všetci čo stoja v strede si nájdú papuču alebo papierik za stieračom.

p. Ocelák: Koľko by stálo posunutie chodníka o pol metra, nie maľovanie čiar, ale systém ako na Janigovej?

p. Takáč: Čo je tretí bod, jednosmerné ulice a šikmé parkovanie. Je mnoho ulíc, ktoré sa takto dajú urobiť. Celá Wuppertálska sa takto dá urobiť, že bude jednosmerná, urobí sa šikmé parkovanie.

p. Titl: Na šikmé parkovanie potrebujete prejazdny pás 2,9 metra, v strede urobíte šikmé 4,5 metra a ešte viete po bokoch stáť, veď ulica je dosť široká.

p. Takáč: To isté Hemerková, Dénešova. Dénešova mala byť pôvodne vyústená pri Amigose.

p. Titl: To som ja navrhoval už dávno, treba sa k tomu vrátiť. Stačí tam urobiť iba páru metrov cesty a odľahčí sa Dénešova ulica aj čo sa premávky a exhalátov týka a pritom Moskovská trieda je stavaná tak, aby zvládla takúto premávku.

p. Takáč: Chcem Vás poprosiť, popozerajte sa, ktorá ulica sa dá zjednosmerniť. Ja viem, že ľudia nebudú chcieť zjednosmerniť tieto ulice kvôli tomu, že budú musieť celé sídlisko obchádzať, ale treba sa na to pozeráť tak, že prídeme domov a budeme mať kde zaparkovať. To isté sa dá urobiť na Hemerkovej alebo na Starozagorskej sa to dá urobiť.

p. Titl: Na Janigou som robil projekt a tam bolo potrebné ísť až ku školskému plotu asi pol metra, čo sa cesty týka.

p. Takáč: To je jedno z riešení. Ďalším riešením je vybudovať nové parkovacie miesta tam, kde sa už dnes aj tak parkuje, len nie v súlade so zákonom. To sú presne miesta, kde sú ostrovčeky zelene a podobne, kde zeleň už ani nerastie.

p. Titl: Alebo aj tie vyvýšené časti chodníka, kde mali byť odpadkové koše.

p. Takáč: Kolega povedal, že máme v kapitálovom fonde 200 000 eur. Áno máme ich, ale ak by sme ich použili na parkovacie miesta, tak za 15 rokov neurobíme žiadne detské ihrisko, neurobíme nič pre psíčkarov, neosadíme lavičky, neurobíme nič na sídlisku. Tu ani nie je vôľa použiť tieto kapitálové peniaze. Najideálnejšie je vybudovať veľké parkoviská ale reálne je budovať čiastkové parkovacie miesta. Tu musím povedať že pochybila aj mestská časť, že toto si v zmlúvach nežiadala od investorov. Napríklad príde tu Fresh hore na Wuppertálsku, pôvodne mal vybudovať 60 parkovacích miest, dnes to skrátil na nejakých 36, lebo nemá priestor. Ale mestská časť ho mohla žiadať o vybudovanie čiastkových parkovacích miest po jednotlivých častiach sídliska.

p. Titl: Ak by mestská časť povedala, že tu je pozemok, na ktorom môžete postaviť parkovacie miesta, urobíme zmluvu a je to.

p. Takáč: To je jedno riešenie. Ďalšie riešenie resp. možnosť je vybudovať parkovisko pod mostom ako má pozemky SAV-ka, časť z toho pozemku je náš pozemok. Na ňom sú teraz umiestnené panely, pozbierané z celej mestskej časti kvôli tomu, že sa použijú ako podložie pre nové parkovacie miesta. Spolu s kolegom tu teraz riešime parkovisko na Janigovej, že plot by sa posunul smerom ku Janigovej škole a urobili by sa tam nové parkovacie miesta a tak by sa riešila tá kritická ulica. Potom je tu možnosť umiestniť dopravné značenie s časovým obmedzením (napríklad pri pošte po ľavej strane) od 10-tej do 5-tej rána. Potom je tu tá možnosť, nechcem ísť proti podnikateľom, ale bojovať treba proti tým ľuďom, ktorým sa darí v podnikaní a majú zaparkovaných 6 – 8 áut pred blokom. Z mojich informácií živnostníci musia nahlasovať miesto, kde parkujú svoje úžitkové autá. Potom tu bola taká otázka, či je možné pri jednosmerných uliciach osadiť značku „Parkovanie len pre rezidentov“, aby tam nikto neparkoval z Bardejova a podobne.

p. Titl: No len ako si to ošetríte a ako sa to bude kontrolovať.

p. Takáč: Musel by byť nejaký zoznam.

p. Titl: Lebo môže mať BA značku a býva tam. Potom treba vydávať kartičky a už sa dostávame do takého štádia, že to nevieme dotiahnuť do konečného štádia. Jedine môžeme ísť na šírku, dĺžku, váhu vozidiel ale nie na rezidentov a nie rezidentov.

p. Takáč: Prechádzame k bodu 4. – čiže aktuálne problémy na Sídlisku v oblasti parkovania. Otváram ku tomuto bodu diskusiu.

p. Varga: Ja mám kolegu a ten mi vravel, že ľudia sa sťažujú na to, že do telocvične prídu chlapci večer o ôsmej hrať futbal do desiatej tam príde 60 áut, presne v tom čase ako je telocvičňa zaplnená.

p. Takáč: Tam by trebalo vyhradiť nejaké parkovisko, lebo to isté sa stáva aj na Cottbuskej pred poliklinikou, kde je tam kaderníctvo, posilka, číňan.

p. Titl: No ak by prešli cez cestu, tak pri Lidli v tom čase už je prázdne parkovisko.

p. Koszoru: Sú na KVP také situácie, kedy autá nevhodne stoja v zákrute alebo blokujú výjazd prejazd, či by sme vedeli požiadať mestskú políciu a mohli tých vodičov riešiť nie hneď pokutou, ale aspoň napomenutím a pri opakovaní sa až pokutou. Napríklad na Zombovej, ako sa vchádza do slepej uličky,

tak stále tam stoja v zákrute autá, už aj síce na chodníku, a potom nevidno vozidlá čo prichádzajú zo slepej uličky.

p. Takáč: Ja som to riešil, lebo podobne je taký problém aj na Cottbuskej pred poliklinikou, tak som chcel požiadať o nakreslenie žltých čiar, aby sa tam neparkovalo, tak starosta to úplne zrušil, že čo tam budeme kresliť, nech si polícia robí radšej svoju robotu. Potom som jednal s mestským policajtom aj s Klebaškom a vrazil že toto by mali riešiť policajti.

p. Titl: Tak sa porušujú zákony, lebo ak v zákrute (pri zelenom ostrovčeku) zaparkujú autá, tak tam už neostane 6 metrový prejazd podľa zákona.

p. Koszoru: Je zbytočné maľovať žlté čiary v zákrutách, veď zákon hovorí o tom, že je zakázané stáť v zákrute.

p. Ocelák: Hemerková má tiež problém, že autá musia parkovať v strede a potom je Kosit bez šance na prechod, musí tam potom cúvať a vytáčať sa rôzne. Ako je to vlastne s dopravným značením, keď sa vyšrafuje nejaká časť, že sa tam nesmie parkovať? Alebo že potiaľ sa dá parkovať. Či vieme určiť právne miesto, že odtiaľ sa už nesmie parkovať.

p. Koszoru: Nie, lebo nesmie sa parkovať v strede na takej vozovke, ktorá je II. triedy. Akákoľvek zákazova značka, ktorá by obmedzovala takéto parkovanie v strede by bola nezmyselná.

p. Ocelák: Ďalej, na Hemerkovej sa ťahali iba tie T-čka. Veď musí byť normálne natihnutá čiara, lebo po prvé, nikto nevie parkovať správne, ani ja sa neviem trafiť a potrebujem vidieť tú čiaru. Ďalšia vec je, že čiary nevidieť a tak ľudia parkujú zle a uberajú parkovacie miesto. Preto by mali policajti pokutovať ľudí, ktorí parkujú krížom cez parkovacie miesto.

p. Lepeňová: To značenie parkovacích čiar zabezpečuje mestská časť?

p. Takáč: Mestská časť si to objednáva a starosta chcel ušetriť, ale to je taký nezmysel. Ja som sa ho aj minule pýtal, kedy prefrézujú tie čiary, lebo niekde presvitajú aj staré čiary a vidieť aj T-čka.

p. Titl: Ale vyznačenie T-čka nie je v súlade so zákonom, čiže to ľudia nemusia rešpektovať, keď už sme pri tom. Parkovacie miesto musí byť vyznačené čiarou v dĺžke 5 metrov alebo už podľa toho aké je parkovacie miesto.

p. Koszoru: Neviem či to značenie T-čiek nevyšlo z Magistrátu ako úsporné riešenie. Ja som uvažoval o tom, či by nebolo dobré na tých miestach dostrieť čiary na T-čkách ak s odstupom (šírkou miesta) sedia. Všimol som si, že ľudia sa naučili parkovať, že parkujú medzi čiarami a nie na čiarach a je viac miesta na vystupovanie potom v porovnaní s obdobím, keď čiary nebolo dobre vidieť.

p. Takáč: To súvisí aj s tým, že treba nakresliť parkovacie čiary na tom veľkom parkovisku pred kostolom. Stačí tam vyznačiť chodník iba čiarou? Aby sa nemusela realizovať výstavba chodníka.

p. Titl: No je potrebné použiť aspoň nejaké klenfixi, aby to vodiči rešpektovali. Alebo sú už aj umelohmotné obrubníky, ktoré sa dajú jednoducho osadiť.

p. Korim: Ja si myslím, že tu pán Titl je ochotný, za nejakú rozumnú čiastku, spracovať nejaký projekt, ako sám povedal. Nejaké šikmé parkovanie a celkovo komplexnú koncepciu sídliska a do toho samozrejme zahrnúť tie čiastkové nápady, ktoré tu boli odprezentované. Ja si myslím, že veľké autá tu nemajú čo robiť, a ani úžitkové v konečnom dôsledku.

p. Takáč: Pán Titl, je možné urobiť čiastkové nápady a parkovacie miesta a riešiť to potom ako líniovú stavbu?

p. Titl: Dá sa to. Dá sa dohodnúť aj so Správou mestskej zelene, že niečo sa bude dať robiť v rámci údržby zelene, aby sa išlo do toho nápadu s tými vegetačnými tvárniciami, čo sa zopár miest týka. Ale ak niekde bude možné urobiť 12 parkovacích miest musí to už ísť cez špeciálny stavebný úrad ako dopravné stavby. Tam je potrebný súlad z územným plánom, musí to odobriť životné prostredie, odobriť to musí ÚHA, referát dopravy, polícia. Akože papierovačkám sa nevyhneme. Tam už musíte mať vzťah k pozemku, čiže je potrebná nájomná zmluva s mestom.

p. Takáč: Chcem týmto všetkých upozorniť, že my spravujeme len vnútro -sídlskové komunikácie. Všetky komunikácie, kde chodí MHD spravuje mesto. Taký problém teraz nastal aj s parkovacími miestami na Klimkovičovej ulici, kde sa postavil Titus II, developer zabral 12 parkovacích miest a ľudia sa mi sťažujú, že nemajú kde parkovať. Developer im argumentoval tým, že postaví tam parkovacie miesta a občania budú môcť parkovať a využívať tie parkovacie miesta. Lenže mal byť jednoizbové a dvojizbové, ktoré nikto nechcel. Urobil z nich trojizbové byty a potom sám zistil, že mu nie je potrebné toľko parkovacích miest, tak ich nevystavil. Dokola ani KDI na to nemal námietky (nie je to veľmi podložená informácia), lebo parkoviská ktoré boli zabraté boli de facto čierna stavba, lebo neboli na mape zakreslené. Čiže aj takáto situácia sa môže stať.

p. Koszoru: Do budúcnosti pri takýchto investoroch a dohodách bude za potreby dať to na papier, ako mestská časť. Ak nám niečo prisľúbi.

p. Takáč: – Lenže tu zlyháva mestská časť, lebo ja, keď som žiadal, aby sme ako poslanecký zbor dal zmluvu s investorom, tak mestská časť nám povedala, že nie je potrebné takúto zmluvu dávať, lebo že oni nie sú právnici.

p. Titl: Ja sa chcem spýtať, že prečo si nedávate zmluvy cez Miestne zastupiteľstvo?

p. Takáč: Lebo niektorí poslanci sa k tomu postavili tak, že oni nie sú právnici a nechcú si za to brať právnu zodpovednosť.

p. Titl: Nechcem do toho veľmi hovoriť, ale väčšie hlúposti odhlasúvate. Kdežto takáto zmluva je dosť dôležitá a mala by prejsť cez Miestne zastupiteľstvo, hneď to bude mať inú váhu.

p. Takáč: My dáme len nejakú požiadavku investorovi. To isté bolo či už s Gastromilou, Povrazmi alebo Freshom, tam síce neviem ako to skončilo. Ale dali sme požiadavku a starosta toto nedal do zmluvy, lebo nejaký úradník povedal, že to asi nebude dobré, tak to tam nedal.

p. Koszoru: Je nutné aj vo VZN zaviazat miestny úrad k tomu, aby vypracoval takéto zmluvy a podmienky, lebo potom prichádzame o benefity, ktoré sú vyrokované s investormi a to je veľká škoda.

p. Takáč: Čo sa týka tejto komisii, môžem sľúbiť, že na všetkom čo sa tu dohodneme tak 99 % bude o tom zahlasované na Miestnom zastupiteľstve. Tak isto majú aj ostatní poslanci záujem riešiť túto problematiku. Tým že táto komisia bola vytrhnutá z komisie výstavby tak je tu politická sila na riešenie tejto situácie. My máme len odporúčací charakter pre Miestne zastupiteľstvo, ale ak sa na niečom tu dohodneme, tak to bude prejednané a schválené na Miestnom zastupiteľstve.

p. Lepeňová: Ešte by som chcela dodať, neviem či máte nejakú informáciu, ale tam ako je poliklinika, tak tam sa budú stavať ešte nejaké byty.

p. Takáč: To sú tie Povrazy.

p. Titl: Tam je neskutočná zahusťovanie už len pacientmi a ešte bude aj s výstavbou. Teraz sa kreslí nejaká akcia na Popradskej, ako je bývalá športová škola, pri Jazdiarni má ísť ďalšia aktivita a všetko sa navaľuje na túto nešťastnú ulicu a pomaly praská.

p. Takáč: A to to ešte naša ulica Jána Pavla II má byť prepojená do Myslavy, kvôli tým novým domčekom. Mestská časť to určite nechce, lebo by sa musela minimálne rozšíriť na štvorprúdovú komunikáciu. Každý deň tam mestská polícia stojí na prechode a hovoria mi, že často krát sa stalo, že policajta zrazilo auto a nie to že malé dieťa.

p. Titl: Takže už len Vám dám dve informácie, keď už riešime dopravu. V pondelok ráno sa začína stavať protismerný pruh na Štúrovej pri Auparku a 30.10. Eurovia preberá stavenisko MET a začína sa Boženy Nemcovej-Zimná plus nejaká rozkopávka na VSS križovatke.

p. Ocelák: Môžem sa teda spýtať, na čom sme sa teda dohodli?

p. Takáč: Dohodli sme sa na tom, že sa treba pozrieť na to, kde sú vraky, kde by sa dalo vybudovať čiastkové parkovacie miesta, pána Titla by som poprosil aby sa pozrel na to veľkokapacitné parkovisko, pani Lepeňovú aby zistila to parkovanie úžitkových vozidiel na živnosť. Chcem, aby sme sa stretávali aspoň raz mesačne a v nejaký pravidelný čas. Tento čas vyhovuje Vám všetkým? Máme teraz také pravidlo, že každá komisia sa musí stretnúť pred MieZ, preto si prejdeme aj ten kalendár MieZ, kedy sa majú organizovať.

p. Ocelák: Chcem sa ešte spýtať na dotiahnutie tých parkovacích čiar z T-čiek.

p. Takáč: To treba riešiť s výstavbou, ale neviem či budeme doťahovať teraz tie T-čka, či je na to taký rozpočet. Ide o to, že ak zistíme, že je tam výhodnejšie šikmé státie, tak potom urobíme šikmé čiary.

p. Takáč: Ďakujem Vám za Vašu účasť.

Vyhotovila: Ing. Monika Šalatová