

VMČ – centrum 21. apríl 2022

Prezenčná listina:
Marcel Krajčo (poslanec)

Cca 30 občanov prevažne obyvateľov časti Spiegelsaal.

VMČ bolo vedené formou diskusie, z ktorej vyplynuli podnety a otázky od občanov. Stretnutie sa prioritne venovalo Rezidenčnému parkovaniu (prezentované informácie vychádzali z VZN 566:

https://www.trnava.sk/userfiles/file/Ordinance/vzn_parkovanie_po_schvaleni_mz.pdf

a VZN 575

https://www.trnava.sk/userfiles/file/Ordinance/vzn_575.pdf a

<https://www.trnava.sk/sk/aktualita/mesto-zverejnilo-navrh-vzn-o-docasnom-parkovani-rezidenti-spoplatnenych-zon-zaplatia-za-rocnu-parkovaci-u-kartu-iba-euro> . Prehľadne

prezentované aj formou webstránky: <https://doprava.trnava.sk> , kde je prehľadne opísaná forma regulácie a zároveň, kto je oprávneným žiadateľom.

Z diskusie vyplynula otázka:

1. Podnet – Čo ak sa vo viac - generačnom rodinnom dome nachádza viacero rodín s trvalým pobytom (pani uviedla, že podľa zákona je definovaná, že môže mať „najviac 3 byty“) ale nemá ich zapísané na LV, či takto môže získať rezidenčnú kartu na každý z bytov .
2. Podnet – navýšenie počtu parkovacích hodín pre návštevy – karta návštevníka

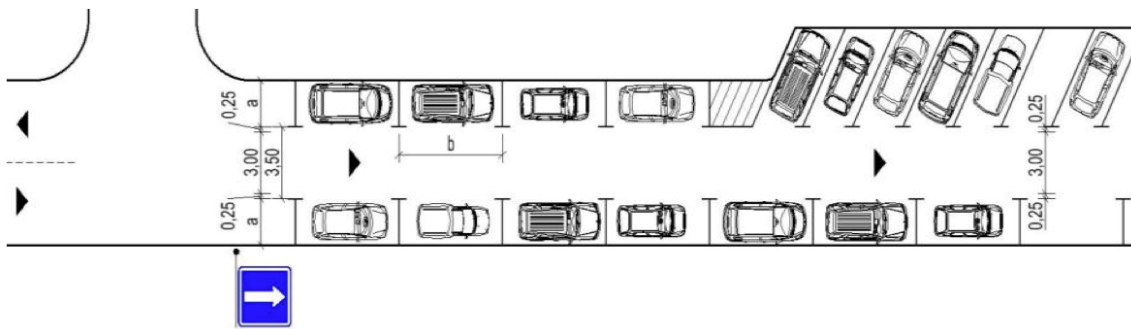
Následne boli občania informovaní o dopravných zmenách, zjednosmernení ulíc, vyznačenia legálneho státiť podľa štátom stanovených noriem a aj rovnomernému využitiu verejného priestoru pre všetky možnosti dopravy – peších, autá a cyklo prepravu. Medzi väčšinou z prítomných vzplanuli emócie a prezentovaný zámer mesta odsudzovali. Padali aj vulgarizmy, našťastie sa diskusia postupne ukludnila a záverom zostala asi tretina prítomných, ktorá vyjadrila aj opačný názor, teda podporu návrhu. Z diskusie, ktorá trvala bez mála 3 hodiny vyplynulo viacero návrhov, ku ktorým k mojím odpovediam za VMČ poprosím doplniť aj odpovede úradu.

Obyvatelia vyjadrili obavu z legalizovania parkovacích miest (pozn. aktuálny stav je dlhodobo tolerovaný / ignorovaný nelegálny stav), kde po parkovaní áut po oboch stranách nie je možné dosiahnuť štátom stanovenú normu.

Prezentovaný zámer vytvorenia jednosmerných ulíc a legalizovanie parkovacieho pásu, nezmenšovania chodníkov a samozrejme tam, kde to šírka cesty dovoľuje umiestnenie jednosmerného cyklopásu sa nestretlo s pochopením.

Časť prítomných požadovala aby boli parkovacie pásy na oboch stranách, pričom vôbec nereflekovali na argumenty, ktoré vychádzajú zo štátom stanovených noriem. Odpoveď som zhrnul takto:

V praxi je často vidieť prípady jednosmerných ulíc, na ktorých je povolené parkovanie po oboch stranách komunikácie. Existujú prípady, kedy voľná šírka prejazdného priestoru pomedzi stojíská nespĺňa požiadavku protipožiarnej bezpečnosti podľa [63], § 82, odsek 4, kde sa hovorí, že aspoň jeden prístup musí mať šírku najmenej 3,5 m a odsek 5, kde sa hovorí, že: „každá neprejazdná jednopruhovú prístupová komunikácia dlhšia ako 50 m musí mať na konci slučkový objazd alebo plochu umožňujúcu otáčanie vozidla“. Ak nie je možné predmetné ustanovenie dodržať, je nutné za každých okolností zabezpečiť prejazdnosť takýchto parkovacích plôch. Zabezpečenie predpísanej šírky je dôležité aj kvôli vozidlám komunálnych služieb a zimnej údržby. Navrhujeme, aby do nového znenia normy bola zakomponovaná požiadavka na dodržanie minimálnych širok jazdných pruhov stanovených vyššie, ktoré musia byť zväčšené o hodnotu bezpečnostného odstupu min. 0,25 m na každú stranu od jazdného pruhu, pričom je nutné brať ohľad aj na typ radenia a tomu prislúchajúce najmenšie prípustné šírky pruhov.



Obr. 43 Jednosmerná ulica s obojstranným parkovaním

Najmenšie šírky jazdného pruhu / pásu príjazdovej (výjazdovej) komunikácie k parkovisku v priamej, ktorá nie je určená na priamy vjazd (výjazd) na parkovacie stojisko musia byť najmenej:

- a) pre osobné automobily
 - aa) jednopruhovú 3,00 m
 - ab) dvojpruhovú 6,00 m
- b) Pre ostatné automobily
 - ba) jednopruhovú 3,50 m
 - bb) dvojpruhovú 7,00 m

Najmenší polomer vnútornej hrany jazdného pruhu / pásu, spolu s minimálnou šírkou vozovky v oblúku, boli pre jednotlivé skupiny vozidiel stanovené na základe prejazdových kriviek (Obr. 42). Zistené hodnoty sú uvedené v Tabuľke 7.

Tabuľka 7 Najmenšie prípustné hodnoty vnútorného polomeru jazdného pruhu a šírky vozovky v oblúku

Skupina vozidiel	Vnútorný polomer	Vonkajší polomer	Šírka jazdného pruhu / pásu
	r_1 (m)	r_2 (m)	c (m)
Osobné automobily (OA)	3,00	6,50	3,50
Malé nákladné automobily (MNA), malé autobusy (MA)	7,00	11,00	4,00
Veľké nákladné automobily (VNA), Autobusy (A)	9,00	15,00	6,00
Prívesové súpravy (PS), kĺbové autobusy (KA), návesové súpravy (NS)	9,00	15,50 * 16,00 ** 16,50 ***	6,50 * 7,00 ** 7,50 ***

* Návesové súpravy dĺ. max. 16,50 m

** Kĺbové autobusy dĺ. max. 18,75 m, prívesové súpravy dĺ. max. 18,75 m

*** Návesové súpravy dĺ. max. 18,75 m

Časť prítomných vyjadrilo žiadosť, aby sme odstránili jednosmerný cyklopás. Nereflektovali na odpoveď, že rozšírenie jazdného pásu pre autá na takmer 5 metrovú šírku prakticky zvýši nebezpečie ulice nakoľko je faktom, že po širokých komunikáciách chodia autá rýchlejšie. (pozn. Navrhované riešenie cyklopásov je nestavebné riešenie, cielené najmä na upokojenie dopravy nevytváraním zbytočne širokých ciest, toto riešenie je možné kedykoľvek modifikovať, tak ako to bude vyžadovať situácia)

Jeden prítomný pán, vyjadril súhlas s plánom mesta, nakoľko podľa neho korešponduje so strategickým postupom, analýzy, návrhu, testovanie – nakoľko navrhované upokojovanie dopravy je nestavebného charakteru a vytvára možnosť na testovanie a následne modifikovanie, podľa zistených skutočností.

Časť prítomných obyvateľov vyjadrila obavu, že po legalizácii parkovacích pásov len na jednej strane ulice, nebudú mať pred domami dostatok parkovacích miest, vyjadrili diskriminačný podnet, že ich to znevýhodňuje z pohľadu, že ktorá strana bude mať pri sebe parkovací pás to má výhodnejšie, nakoľko nemusí chodiť cez cestu.

V následnej diskusii padol od občana návrh, aby sa na uliciach zúžili chodníky do takej miery, aby bolo možné na cestách vytvoriť parkovacie pásy po oboch stranách.

Záverom negatívneho postoja vyjadrila časť prítomných návrh za tendenčný nakoľko bol vypravovaný cyklokoalíciou. Citujem prítomného: „Návrh je nevykonateľný, proti ústavný lebo diskriminuje právo podľa majetku“ Ako príklad bol uvedený - časť ulice Š. C. Parráka, na ktorej je 22 domov a podľa práva sa dožaduje aby bolo na ulici 60 parkovacích miest a nie len jeden parkovací pás.

Obyvatelia vyjadrili nespokojnosť s konaním VÚC, ktorá vytvorila v lokalite administratívnu budovu, kde veľa zamestnancov zahľuje parkovanie v lokalite a zároveň parkovaním prakticky zničili športový dvor – basketbalové ihrisko.

Jednou z požiadaviek bolo aj zavedenie možnosti parkovania v rezidenčnej zóne iba rezidentom, teda bez možnosti iných áut.

Zároveň si prítomní obyvatelia vyžiadali rozumné rozmiestnenie parkovacích automatov.

Prítomní si vyžiadali, aby mesto rokovalo s dopravnou školou, aby si vyriešila študentov, tak aby im umožnila parkovať v areály školy.

Podnety zhrnul jeden zástupca do 4 podnetov, kde by som požiadal MSÚ o vyjadrenie.

Text som dostal mailom, preto ho nijako neupravujem.

1) Protiústavnosť

Diskriminácia práv na základe majetku: napr. jeden majiteľ domu na ulici parráka (v zóne od študentskej po ulicu fándlyho) bude mať iné práva a povinnosti ako majiteľ domu na tej istej ulici parráka mimo zóny (od ulice fándlyho po ulicu štúrovu).

Napr. vytvorenie zóny R5 (ktorá končí v strede ulice parráka) je nepredvídateľné a diskriminačné a umelo vytvorené. Napríklad zóna staré mesto je dlhodobá a historicky predvídateľná práve z dôvodu existencie hradiel. Avšak nové zóny R4 a R5 nenesú takéto historické dedičstvo a sú vytvorené umelo.

Pre obyvateľov, ktorí si v zóne R5 kúpili domy bolo nepredvídateľné očakávať, že 1) ich domy budú podliehať špeciálnej zóne, 2) domy na tieto uliciach (avšak mimo zóny R5) novým pravidlám podliehať nebudú.

Nové práva a povinnosti (zóny R4, R5) sa musia týkať všetkých (nie iba niektorých) obyvateľov spiegelssaalu rovnako.

2) Tendenčnosť a zaujatosť

Návrh vytvorila cyklokoalícia, nie nestranní dopravní odborníci mesta Trnava. Návrh musí vychádzať z nestranného zdroja.

3) Nevykonateľnosť

Návrh je nevykonateľný a v rozpore s reálnymi obmedzeniami (napr. na ulice v špíglassali sa nezmesť plánovaný počet áut, pretože neberie do úvahy vstupné brány na pozemky, ktoré parkovaniu bránia.

4) Návrh sa opiera o nedostatočne vstupné dáta

Návrh vychádza - podľa vysvetlenia zástupcu mesta Trnavy - z empirického pozorovania a spočítania počtu áut na uliciach. Neberie však v úvahu práva občana zriadiť si v dome až 3 bytové jednotky. Návrh teda neberie v úvahu právo majiteľa bytovej jednotky v dome pristúpiť k pozemku/domu autom a parkovať pred ním.

Návrh tiež nezapočítaval tie autá, ktoré na špíglsaali v súčasnosti neparkujú, pretože patria takým majiteľom domov, ktorí domy v súčasnosti na špíglsaali neobývajú.