

Inštitút urbánneho rozvoja žiada systémové riešenie problémov

Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 26.10.2011

Dosah dopravnej normy na investičné projekty

Upozorniť na negatíva, ktoré platná podoba dopravnej normy pri schvaľovaní veľkých investičných projektov spôsobuje, sa odhodlala nezisková občianska iniciatíva Inštitút urbánneho rozvoja (IUR), ktorá združuje profesie pôsobiace v oblasti rozvoja miest a tvorby krajiny. Na nedávnej diskusii monotematicky zameranej na statickú dopravu ako súčasť projektov bývania jej účastníci dospeli k povšimnutiahodným záverom.

Požiadavky normy podľa nich v niektorých prípadoch nezohľadňujú reálnu situáciu na trhu. Ako príklad uvádzajú viacpodlažné bytové domy, kde sa od stavebníka vyžaduje vytvoriť na 1-izbový byt 1 stojisko, na 2-izbový 1,5 a na 3- a viacizbový byt 2 stojiská. „V praxi to bude znamenať, že takéto počty státí bude musieť stavebník postaviť a skolaudovať. Tu však predpoklady narážajú na problém záujmu zo strany kupujúcich, kde sú reálne čísla výrazne nižšie,“ uvádza sa v stanovisku IUR.

Na porovnanie ponúka IUR údaje z analýzy aktuálnych projektov. Ako z nich vyplýva, len každý 10. kupujúci 1-izbového bytu prejavuje záujem o 1 parkovacie státie, pri 2-izbovom byte sú to 2 z 3 kupujúcich. Až pri 3-izbovom byte majú klienti záujem o 1 státie na 1 byt.

Príklad so 100 bytmi - vzťahujúci sa na Bratislavu - ukazuje, že nová STN síce požaduje 160 státí, záujem trhu však nedosahuje ani 50 %. Mimo hlavného mesta je predajnosť parkovacích státí dokonca výrazne horšia. Aby teda neostali nepredané, vznikne neštandardná situácia: stavebníci budú nútení predávať byty spolu s príslušným počtom parkovacích státí.

Nová STN ani samospráva, ktorá presúva riešenie parkovania na stavebníkov, podľa IUR nepredkladá riešenie nepredaných státí, ktoré zaplatia kupujúci. „Reálne bude musieť každý záujemca o byt kúpiť aj parkovacie státie bez ohľadu na to, či vlastní auto. Preto môže dôjsť aj k situácii, že rodina kupujúca 3-izbový byt, bude musieť kúpiť v novostavbe až 2 parkovacie státi,“ predpokladajú členovia IUR.

Na posledné stretnutie členov IUR bol pozvaný hlavný dopravný inžinier mesta Bratislavy Ing. Tibor Schlosser, ktorý predostrel aktuálnu úpravu normy zabezpečujúcej statickú aj dynamickú dopravu miest a obcí. V priebehu diskusie navrhol spoluprácu v koncepčných riešeniach pri tvorbe novej normy, ktorá by zohľadňovala širšiu zhodu. IUR v zastúpení jeho predsedu Ing. arch. Romana Talaša túto výzvu prijal.

Čiastkové poplatky nepodporia koncepčný rozvoj

Spomínaná diskusia neotvárala súvisiacu problematiku úplne nanovo - pred časom jej predchádzalo vyhlásenie odborníkov združených v IUR. Varovali v ňom pred rizikami čiastkových riešení, ktoré sú pre rozvoj miest jednak nedostatočné, jednak nesystémové. Za takú označili aj iniciatívu poslanca parlamentu a exprimátora Bratislavy Andreja Ďurkovského na vydanie zákona o miestnom poplatku, ktorý by sa vyrubil za zaťaženie pozemných komunikácií na území obce, alebo v súčasnosti pertraktované zmeny zákona o územnom plánovaní a stavebnom poriadku.

„Už takmer rok sa tejto problematike venujeme a v našich diskusiách sa približujeme k reálnym návrhom koncepčného riešenia zmien. Týka sa to rovnako stavebného zákona, ako aj spravodlivého systému príspevkov na rozvoj verejného priestoru. Sme presvedčení, že len súbežné riešenie oboch oblastí prinesie želaný efekt - viac financií mestám, povoľovacie procesy bez prietahov pre investorov a transparentný systém pre občanov, ktorí tak získajú informácie o pozitívnych prínosoch stavebných zámerov vo svojom okolí,“ poznamenal predseda inštitútu Roman Talaš.

Teda nie parciálne riešenie problému rozvoj miest, ako je povedzme poplatok za zaťaženie ciest, ale systémové kroky predstavujú podľa predstaviteľov IUR i odbornej verejnosti, ktorú zastupujú, proklamovanú nevyhnutnosť. Požadujú preto vytvorenie a zavedenie novej, transparentnej koncepcie príspevkov, a to nielen na budovanie dopravnej infraštruktúry, ale takisto na rozvoj či revitalizáciu verejného priestoru - zelene, parkov, ihrísk, cyklotrás, spoločenských priestorov a oddychových zón. Na to je však z pohľadu IUR potrebné previazanie koncepcie príspevkov s komplexným riešením celého stavebného zákona zahŕňajúcim systém správnych poplatkov, sankcie a lehoty záväzné tak pre investorov, ako aj pre verejnú správu.

„Myslíme si, že týmto spôsobom môžeme nastaviť také fungovanie pomyselného trojuholníka verejnosť - samospráva - investor, ktoré prinesie benefity každému z jeho účastníkov. Samospráva nebude musieť viazať stavebníka revitalizáciou parku alebo vybudovaním kruhového objazdu a investor bude môcť vopred počítať s povinnými príspevkami podľa spravodlivého kľúča. Verejnosť bude presne vedieť, aké zlepšenie ten-ktorý stavebný zámer do ich okolia priniesol, keďže samospráva bude musieť financie z projektu použiť na rozvoj verejného priestoru v dotknutom okolí, respektíve v mestskej časti, kde sa stavba realizuje,“ uzavrel zástupca IUR v odbornej komisii bratislavského Mestského zastupiteľstva Drahan Petrovič.

Inštitút urbánneho rozvoja so sídlom v Bratislave vznikol v apríli 2010. Jeho členmi sú architekti, inžinieri, projektanti, stavebné firmy, developeri, predstavitelia finančných inštitúcií, marketingoví pracovníci, právnici, realitné kancelárie, ako i správcovia nehnuteľností. Poslaním IUR je vyvážený a koncepčne naplánovaný rozvoj miest a obcí, podpora efektívnej stavebnej činnosti, kvalitný rezidenčný, komerčný a priemyselný development. Neskrýva ani ambíciu sprostredkovať odborné skúsenosti svojich členov pri rokovaniach s orgánmi štátnej správy, samosprávy, organizáciami a širokou verejnosťou.

Zdroj - IUR, Kharisma

Foto - autor (1), IUR (2,3)

2 - Predseda IUR Roman Talaš

3 - Podpredseda IUR Drahan Petrovič

26.10.2011 09:58, SF / Juraj Pokorný