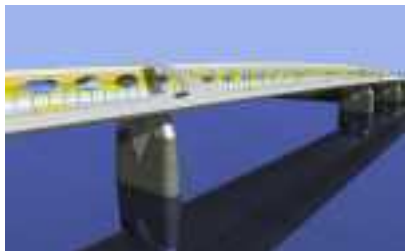


# Spor o novú podobu bratislavského Starého mosta sa ešte len začína



Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 05.08.2008

Pre stavebného dodávateľa to konkrétne znamená zdvihnúť mostné teleso o 1,9 m (čiže z terajších 10 na 11,9 m), prehĺbiť koryto rieky na stanovených miestach o 2 až 4 m, zbúrať dva staré mostné piliere a vybudovať na inom mieste jeden nový, čo zväčší vzdialenosť medzi nimi zo súčasných 84 na 150 m (platná medzinárodná norma prikazuje aspoň 100 metrov). Zostávajúce dva pôvodné piliere sa musia podrobiť rekonštrukcii, spevneniu a podbetónovaniu. Strategickým cieľom je odstrániť úzky priechod, ktorý vytvára bariéru pre plynulý pohyb plavidiel na bratislavskom toku Dunaja. Na tomto neuralgickom mieste sa už totiž odohrali tri lodné havárie.



## Projektant sľubuje nadčasové dielo

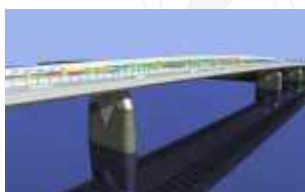
Zachovanie doterajšej konštrukcie telesa neprichádza podľa primátora Andreja Ďurkovského do úvahy. Jeho parametre z hľadiska pozemnej dopravy musia bez ohľadu na zvolený variant garantovať obojsmernosť automobilovej i električkovej dopravy. To si vyžiada rozšírenie hornej časti na 33 metrov, ako aj novú vozovku. Asfaltový povrch elektrickej trate vybudovanej po oboch stranách rebra sa bude môcť v prípade potreby použiť aj pre núdzovú dopravu. Na tri metre širokej lávke po oboch stranách mosta sa výhľadom na Bratislavský hrad pokochajú peši a pohľadom na Most Apollo či vznikajúcu štvrt' Eurovea zase cyklisti.

Na petržalskej strane - približne v úseku medzi Viedenskou cestou a Einsteinovou ulicou - prevezme dopravu smerujúcu z mostného telesa estakáda. Právý breh Dunaja by mal mať dokopy tri takéto mimoúrovňové systémy, ktoré prekenu diaľnicu i železnicu, prípadne aj Bosákovu ulicu. V konečnom štádiu spojí rýchla električka, ktorá si trúfa prebrať na seba úlohu nosného systému hromadnej

dopravy, Šafárikovo námestie v Starom Meste s Janíkovým dvorom v Petržalke.

Výsledkom tohto v našich končinách nie celkom bežného typu rekonštrukcie má byť slovami splnomocnenca primátora pre dopravné systémy Tomáša Fabora „vzhľadovo nová spojnica ponad Dunaj“. Ani jej dôležitosť po stránke funkčnej nebude zanedbateľná - veď obojsmerná dopravná priepustnosť medzi Starým Mestom a Petržalkou je dnes kritická. Projektant verí, že obnovený most sa stane nadčasovým dielom, ktoré pretrvá aspoň 150 rokov a že jeho silueta bude atraktívna nielen sama osebe, ale prispeje k celkovej panoráme podunajskej metropoly.

Náklady na túto kľúčovú dopravnú investíciu sa majú podľa hrubých odhadov vyšplhať na približne jednu miliardu slovenských korún (33 193 918 €), s odchýlkou plus-mínus niekoľko sto miliónov. Keďže požiadavky Dunajskej komisie majú nadmestský až nadnárodný rozmer a vysoko presahujú rámec potrieb Bratislavy, mesto navrhuje, aby zvýšené výdavky potiahol štát i Európska únia. Most leží totiž na trase medzinárodného dopravného koridoru č. 7, takže snaha získať na jeho rekonštrukciu prostriedky z eurofondov je celkom pochopiteľná.



### Rady kritikov sa rozširujú

Slovenská komora architektov má na vec diametrálne iný názor. Ústami svojho predsedu Juraja Šujana podrobila bratislavský magistrát tvrdej kritike za to, že v prípade pamiatky takého historického, spoločenského a kultúrneho významu neuprednostnil formu otvorenej konfrontácie desiatok rôznych návrhov. S argumentom, že rekonštrukciou možno nazvať iba také stavebné úpravy, ktorými sa podoba objektu neodkloní od pôvodného stavu, sa k výzve vyhlásiť novú architektonickú súťaž pridalo aj jej predstavenstvo. Avizovaný zásah do mostného tela má byť totiž taký razantný, že skôr je namieste hovoriť o postavení úplne nového mosta s novým výzorom, funkciou i rozmermi.

Výhradami k návrhom novej podoby Starého mosta nešetří ani Gabriel Koczkáš, generálny riaditeľ akciovkej spoločnosti Dopravoprojekt. Absenciu ľudského meradla, estetiky, funkčnosti a promenádneho charakteru mosta, ktorý by tu bol vhodnejší ako cestná doprava, kladie za vinu tomu, že projektant

nespolupracoval s architektom. Keďže sa prestavba de facto zmenila na novostavbu, zmenili sa aj podmienky súťaže na nosný systém MHD. Prestavbu treba podľa neho zladit' aj s projektom prepojenia medzinárodných železničných koridorov TEN-T 17, vrátane vybudovania tunela s 3 podzemnými zastávkami a 2 stanicami, ktorý povedie popod Dunaj a centrum mesta.

Projektant rekonštrukcie a zástupca spoločnosti Alfa 04 Miroslav Mat'aščík nesúhlasí a promenádnú funkciu mosta dokladá protihlukovo zabezpečenými oddychovými zónami s lavičkami či komunikáciami pre chodcov a cyklistov. Šírkou 9 m, ktoré spolu dosiahnu, sa údajne nemôže pochváliť ani jeden most na Slovensku. Trvá na tom, že súťažné podmienky stanovovali novú nosnú konštrukciu, čo je vlastne nový most.

Ku kritikom projektu sa pridali aj dvaja z 37 staromestských poslancov SDKÚ-DS. Magistrát vyzývajú, aby výsledky ankety anuloval a okrem odbornej diskusie o zámere vypísal transparentnú verejnú súťaž na zhotoviteľa mosta. Nepozdáva sa im, že ľudia sa mohli vyjadriť sa iba k tomu, s ktorým z predložených troch návrhov súhlasia, bez možnosti odmietnuť všetky. Chýba im variant zachovávajúci súčasný architektonický dizajn Starého mosta. Ich petržalskí kolegovia plánujú kauzu otvoriť na mimoriadnom miestnom zastupiteľstve už 19. augusta.

Podobne naladené Združenie domových samospráv z Petržalky požaduje pre zmenu miestne referendum o rýchlej električke. Ako podotkol jeho podpredseda Marcel Slávik, obyvatelia Bratislavy i Petržalky už raz vyjadrili názor, že nosný systém má byť v Petržalke zapustený do plytkého tunela, popod Dunaj a Dostojevského rad. Myslí si, že v čase, keď sa toto malo už dávno realizovať, je riešenie v podobe električky dopravne aj ekonomicky nepodložené. Napriek tomu mesto pod rúškom rekonštrukcie Starého mosta jej výstavbu naďalej presadzuje.



#### Spochybnená anketa aj električka

O konečnej podobe Starého mosta mali rozhodnúť občania v trojtýždňovom hlasovaní formou SMS, telefonicky na audiotextové číslo alebo na internetovej stránke hlavného mesta, ktoré inicioval magistrát a ktoré sa uzavrelo o polnoci 21. júla 2008. Výsledok ukázal, že 11 273 z celkového počtu 26 084 účastníkov ankety rozhodlo, že chce nad Dunajom vidieť variant B nazvaný Perforované rebro (s kruhovými otvormi) z dielne víťaza verejnej súťaže - skupiny dodávateľov zastrešujúcej projekčné kancelárie Alfa 04, a.s., Reming Consult, a.s. a Pio Keramoprojekt, a.s. V júli zverejnená projektová dokumentácia predstavila aj ďalšie dva architektonicky i konštrukčne príbuzné varianty: Grafiti (A) - s farebnými pruhmi a Priehradovinu © - s krížikmi, ktoré sa líšili iba výtvarným riešením strednej časti -

tzv. rebra.

Mesto už pred začatím hlasovania deklarovalo sľub postaviť ten variant, s ktorým sa stotožní najviac Bratislavčanov, pričom zelenú v podobe stavebného povolenia očakávalo niekedy koncom roku 2009. Silná lavína nesúhlasu so zvoleným typom i spôsobom organizovania súťaže, ktorá sa hneď po vyhlásení výsledku v odbornej i laickej verejnosti spustila, však spôsobila, že dnes nie je vôbec jasné, kedy a či vôbec sa bude víťazný variant realizovať.

Už teraz je zrejmé, že nová situácia, ktorá nastala záväzkom mesta splniť kritériá Dunajskej komisie, zdrží aj projekt rýchlej električky. Jej prvá súprava prejde do Petržalky asi o rok neskôr, ako to magistrát avizoval - teda až v roku 2011. A to tiež iba za predpokladu, že odmietnutie predloženého projektu prestavby mosta neprinesie v konečnom dôsledku aj zavrhnutie navrhovaného typu nosného dopravného systému v hlavnom meste Slovenska.

#### Curriculum vitae

Starý most dokončili v roku 1890 a svoje prvé meno dostal po rakúskom cisárovi Františkovi Jozefovi I., ktorý sa zúčastnil na jeho slávnostnom otvorení. Išlo o teleso pre kombinovanú pešiu, cestnú a železničnú dopravu na trati Bratislava - Szombathely. Po vzniku 1. Česko-slovenskej republiky ho premenovali na Štefánikov most. Na konci 2. svetovej vojny ho nemecké vojská vyhodili do vzduchu. Dnešná podoba mosta pochádza z roku 1945, keď ho po oslobodení Bratislavy ako „dočasné riešenie“ znovupostavili nemeckí zajatci Červenej armády, po ktorej dostal na 44 rokov svoj v poradí tretí názov. Kým drevený chodník a úzka dvojprúdová cesta ešte slúžia, jediný prúd koľajníc žíva už od roku 1985 prázdnotou. Súčasný vedenie mesta zabezpečuje, že napriek úplne novému vzhľadu si Starý most po rekonštrukcii zachová pôvodný názov.

*Vizualizácie - ALFA 04:*

*Perforované rebro - víťazný variant B*

*Grafiti - variant A*

*Priehradovina - variant C*

---

05.08.2008 16:17, SF / Juraj Pokorný