

Smerovanie k trvalo udržateľnému mestu nesmie byť len frárou



Author: SF / Juraj Pokorný | Published: 11.10.2011

Dopravné riešenia na prospech širšieho regiónu

V záujme zlepšenia dopravy Milan Ftáčnik potvrdil dôraz na jej neautomobilové segmenty, na posilňovanie verejnej dopravy (VD) a rozvoj integrovaných dopravných systémov (IDS). Cieľom je, aby si ten, kto prichádza do Bratislavy za prácou, mohol kúpiť lístok napríklad v Senci. Ako dodal, z eurofondov financovaný projekt o preferencii VD rieši sústavu mestských radiál, ale aj zvýšenie rýchlosti električiek, budovanie záchytných parkovísk, vyčleňovanie samostatných pruhov pre autobusy a trolejbusy alebo rozvoj cyklistickej dopravy. Primátor tiež poukázal na nepomer medzi Viedňou a Bratislavou v dĺžke cyklotrás (1000/100 km) pri veľmi podobnej rozlohe (420/380 km²).

Za absolútnu dopravnú prioritu v Bratislave považuje Ftáčnik nosný dopravný systém (NDS), v rámci toho vybudovanie spojenia medzi ŽS Predmestie a Filiálka, a opravu Starého mosta. „Snažíme sa presvedčiť EÚ, aby na tieto dva projekty dala peniaze alokované v programe Doprava,“ skonštatoval primátor. Čo sa týka statickej dopravy, mesto chce podľa neho tlačiť ľudí z parkovacích miest pred domami do parkovacích komplexov.

Vybudovať systém VD tak, aby bol konkurencieschopný s individuálnou dopravou, je pre Františka Kopeckého z firmy KPM Consult, a.s. jediným nástrojom na dosiahnutie trvalo udržateľnej dopravy. Ako príklad vyzdvihol mesto Brno, ktoré má podľa neho v tomto ohľade asi najlepší systém VD v strednej Európe. „Svoje autá tam ľudia nechávajú na vlakových či autobusových staniaciach. To isté čaká Bratislavu, ktorá má síce vysoké HDP na obyvateľa, no mesto nie je schopné reagovať na nárast hybnosti. Najmä ráno, keď sa doprava v dôsledku tranzitných presunov výrazne zahusťuje,“ poznamenal Kopecký a upozornil, že IDS treba riešiť v spolupráci s celým krajom.

Primátor Ftáčnik ako príklad takéhoto prístupu uviedol spoločné memorandum medzi ministerstvom dopravy (MD), Bratislavským samosprávnym krajom (BSK) a hlavným mestom. „Podpísali sme ho, aby sme riešili problém dopravy z Dunajskej Lužnej, kým nebude dobudovaná rýchlostná cesta R7. Aj v prípade projektu petržalskej koľajovej trate existuje partnerstvo, ktoré zapôsobilo na Brusel. Takouto cestou sa nachádzajú riešenia nielen na prospech mesta, ale aj širšieho regiónu,“ poznamenal primátor.

„Čím viac ciest v meste vytvoríte, tým viac dopravy sa v ňom vygeneruje. Pri každej situácii si doprava vie vytvoriť svoj vlastný tok v mestskej štruktúre,“ povedal Peter Gero (Dipl.-Ing. Peter Gero Consulting), ktorý viedol posledných 12 rokov stavebný rozvoj mesta Hamburg a najnovšie pôsobí ako poradca bratislavského primátora pre územný rozvoj. Ako uviedol, transformácia VD sa na živote nemeckej aglomerácie odrazila tak, že zrušila 8-hodinové státa v centre a mesto sa otvorilo pre obslužnú dopravu. „Do mesta, ktoré má podobnú rozlohu ako Londýn, no namiesto 11 miliónov obyvateľov ich tu žije 1,9 milióna, prichádza dnes za prácou 90 percent ľudí VD alebo bicyklom,“ porovnal Gero.

V kvalite mestského priestoru musí dôjsť k zhode

Naplnenie ďalšej priority, ktorou je zlepšenie kvality života v hlavnom meste, vidí šéf jeho exekutívy jednak v zabezpečení rozvoja športových aktivít, pričom nevyklučuje ani spoluprácu verejného a súkromného sektora (napríklad pri výstavbe chýbajúcej krytej plavárne), jednak v usmerňovaní investičných aktivít a v informovaní verejnosti o nových zámeroch. „Treba vtáhovať ľudí do spolurozhodovania, aby cieľom projektov nebolo vyťažiť priestor maximálnou hmotou, ale priniesť hodnotu aj z hľadiska verejného záujmu. Je nevyhnutné nastaviť lepšie reguláciu zo strany mesta. Podstatou našej filozofie je, že má ísť o takú dohodu medzi súkromným a verejným záujmom, aby to bolo prospešné pre obidve strany,“ podčiarkol Ftáčnik a dodal, že jediným nepriateľom naštartovania rozvojových projektov je nedostatok finančných prostriedkov. „Preto musíme zaviesť úsporné opatrenia, ktoré by šetrili na prevádzke mesta a nespôsobovali jeho ďalšie zadlžovanie,“ uzavrel.

Na zlepšenie kvality životného prostredia v hlavnom meste si treba zvoliť správne nástroje, ktorými sú podľa jeho hlavnej architektky Ingrid Konrad fungujúca samospráva a podklad vypracovaný na 5-6 rokov, z ktorého musí byť jasná regulácia výšky a hustoty zástavby. „Doterajšie kauzy poukazujú na to, že odpoveď na otázku, čo si chce Bratislava ponechať a s čím sa naopak rozlúčiť, nebola zadefinovaná. Rozvoj smerom k trvalo udržateľnému mestu a k zachovaniu ekologickej stability územia nesmie byť len frázu,“ skonštatovala Ingrid Konrad. Ako ďalej pokračovala, záleží tiež na tom, ako je mesto funkčne rozdelené, či má alebo nemá monofunkčné zóny, z ktorých sa obyvateľstvo presúva do pracovných zón. „Na rozdiel od polyfunkčných miest, ktoré prinášajú aj určitý sociálny mix, monofunkčné mestá vytvorili často až getá,“ upozornila na známy fenomén. Za problém považuje aj fakt, že priemyselné, výrobné či skladovacie zóny nie sú v Bratislave oddelené zelenými zónami.

Za najdôležitejšiu úlohu považuje Peter Gero vygenerovať pozíciu mesta v regióne a nadimenzovať, ako sa bude vyvíjať do roku 2020 až 2025. Takisto si zodpovedá otázku, čo znamená ekologický rozvoj Bratislavy a aké to bude mať konsekvencie. V neposlednom rade bude potrebné vytvoriť čo najskôr aj základné rastové plochy a posilniť funkciu centra mesta, ktoré je aj s jeho okolím nefunkčné. Od týchto hlavných princípov sa podľa neho budú odvíjať ďalšie kroky.

„Vôbec sme necítili potrebu jeho zásadného prehodnocovania. Je tam súvis, jedno vychádza z druhého,“ reagoval primátor Ftáčnik na otázku, do akej miery terajšia stratégia vedenia mesta prehodnocuje strednodobý dokument Plán hospodárskeho a sociálneho rozvoja z minulého volebného obdobia, ktorý podľa neho predstavuje dobré východisko. „Je normálne, že takéto projekty prechádzajú viacerými volebnými obdobiami,“ pokračoval. „Nový územný plán je pokus odstrániť rigidnosti, ktoré sú v pôvodnom. Viedeň má tento dokument oveľa voľnejší, aby mohol flexibilne riešiť zmeny. V otázke kvality mestského priestoru však musí dôjsť k zhode,“ uzavrel Ftáčnik diskusný blok.

Výstup z ďalších tematických okruhov diskusného stretnutia, akými boli napríklad prvky verejnej participácie v otvorenej samospráve, zmeny a metodika tvorby územného plánu či podpora investícií zo strany mesta, prinesieme v najbližšom článku.

