

Ako vyriešiť hlavné problémy Bratislavy?

Author: Bratislava.sk | Published: 27.06.2017

V týchto dňoch mesto vyhlásilo tender na verejné osvetlenie. Kedy by ho mohla nová firma začať prevádzkovať? Minulý rok sa mestu skončila 20-ročná zmluva, ktorú malo uzavretú so spoločnosťou Siemens. A keďže verejné osvetlenie je strategický systém mesta, postupujeme veľmi obozretne, aby sme zabezpečili jeho fungovanie.

V akom stave ste našli po svojom nástupe do funkcie dokumenty, ktoré sa týkali prevádzky osvetlenia v Bratislave? Keď som nastúpil do funkcie ako primátor, zistili sme, že mestu chýba veľké množstvo podkladov, ktoré by dokumentovali, ako systém osvetlenia funguje. Neboli tu ľudia, ktorí by sa tomu venovali. Riešime to už od roku 2015, stáli sme pred úlohou, ako získať základné informácie, lebo už od začiatku sme vedeli, že zmluva končí. Obrátili sme sa preto na renomovanú spoločnosť Deloitte, ktorú vysúťažil ešte môj predchodca, aby nám odborne pomohli zmapovať celý systém.

Ako to dopadlo? Prebehol rozsiahly audit a zistilo sa, že 20 rokov fungoval systém ako udržiavací, vytvoril sa obrovský investičný dlh. Vidíte, v akom stave sú lampy. Informovali sme o tom minulý rok na verejnej prezentácii aj poslancov, bohužiaľ veľký záujem nebol.

No na adresu mesta sa aj tak zniesla vlna kritiky. Prečo ste po týchto zisteniach predĺžili zmluvu so Siemensom? Museli sme pripraviť podklady na nové verejné obstarávanie, na to však potrebujete čas. Je to obrovský a komplikovaný proces, hlavne technicky náročný. Ide predsa o strategický systém mesta, ktorý jednoducho musí fungovať. A aby sme neriskovali, rozhodli sme sa na prechodné obdobie využiť postup podľa zákona o verejnom obstarávaní, ktorý nám zabezpečuje bezproblémovú prevádzku osvetlenia až do výberu nového prevádzkovateľa. Nemôžeme predsa hazardovať s tým, čo v meste jednoducho musí fungovať.

Koľko bude mesto osvetlenie stát? V meste máme 47-tisíc svetelných bodov, a viac než 30-tisíc stĺpov verejného osvetlenia. Súťaž už je zverejnená a hľadáme prevádzkovateľa systému. Predpokladaná výška zákazky je 143 miliónov eur bez DPH. Hľadáme, kto ponúkne mestu najlepšiu ponuku. Dodávateľ musí masívne investovať do výmeny všetkých 47-tisíc svetelných bodov. Musí sa vymeniť 24-tisíc stĺpov ako aj znižovať energetickú náročnosť. Systém musí byť efektívny, udržateľný, moderný a s parametrami, ktoré nájdete v európskych hlavných mestách.

Tvrdíte, že budete presadzovať smart riešenia pre Bratislavu podobne ako vo Viedni či Kodani. Využijete obnovu osvetlenia aj v tomto smere? Treba vybudovať dátovú komunikáciu medzi jednotlivými svetelnými bodmi tak, aby ich bolo možné na diaľku ovládať a regulovať intenzitu osvetlenia v závislosti od miesta, kde sa svetelný bod nachádza. Jednoducho povedané, kde to bude svietiť naplno, a kde postačí menšia intenzita. Tým sa ušetrí množstvo energie. Táto sústava musí byť jednoducho smart. A musí byť schopná ponúknuť okrem svietenia aj viac funkcionalít. Od informácií o čistote ovzdušia, teplote, počte áut, parkovacích miest, orientačné informácie, to všetko už tieto systémy dnes vedia ponúknuť a musíme to vybudovať aj v Bratislave.

Bude to od nového roka? Je to najväčší projekt obnovy infraštruktúry za posledné roky, ktorý spadol do tohto funkčného obdobia. Verejné obstarávanie sme koncom apríla vyhlásili a celý proces prebieha podľa zákona. Budem rád, keď to prebehne čo najskôr. Neviete však dopredu predvídať, kto sa prihlási, kto bude proti komu namietat' a bojovať. Máme lehoty prijímania ponúk, otvárania obálok, bude stanovená komisia z pracovníkov magistrátu, poslancov a odborníkov. Verím, že sme to urobili dobre.

Členov komisie za magistrát ste určili vy? Lebo právo hlasovať budú mať iba oni... Samozrejme, zo zákona je to zodpovednosť mesta. Mesto postupuje striktnie podľa zákona o verejnom obstarávaní.

Čelíte žalobe poslanca, že audit je utajovaný. Nemôže sa stať, že dodatočne súd dajme tomu o rok-dva spochybní celú súťaž? Nemám krištáľovú guľu, ale mesto nič neutajovalo. Prvú prezentáciu sme spravili pre poslancov v októbri minulého roka. Ďalšie sme urobili pre poslanecké komisie, informujeme médiá, starostovia sa môžu kedykoľvek prísť pozrieť. Áno, podpisovali dohodu o mlčanlivosti, to bolo však preto, aby sme dodržali princíp rovnosti a nediskriminácie uchádzačov.

A čo by sa stalo, ak by ste informácie zverejnili? Čiastkové zverejňovanie informácií pred vyhlásením verejného obstarávania je porušením zákona. To by bolo mohlo ohroziť celú súťaž. Mesto audit zverejní, nemáme s tým problém. Právnicki teraz posudzujú, čo všetko môže ísť von.

Bratislava tým, že v nej žije mnoho ľudí, ktorí tu nie sú prihlásení na trvalý pobyt, stráca na daniach. Nástrojom, aby sa ľudia prihlásili na trvalý pobyt, mala byť schválená parkovacia politika, no stále nie je zavedená do praxe a navyše proti nej podal protest prokurátor. Môže sa stať, že nebude nikdy fungovať a padne tým aj ďalší zámer, aby sa ľudia prihlasovali na trvalý pobyt? V žiadnom prípade. Áno, parkovacia politika je nástrojom na zvýhodnenie Bratislavčanov a má byť aj nástrojom, aby sa ľudia prihlasovali na trvalý pobyt. Aby platili dane v Bratislave a podieľali sa na nákladoch mesta. Desaťročia sa parkovanie neriešilo, my sme ho vyriešili za dva roky. Je prijaté nariadenie, ktoré ale ešte poslanci nepustili do platnosti. To, že prokurátor podal protest, neznamená z hľadiska platnosti tohto nariadenia nič.

Akože nič? Protest je nástroj, ktorý prokuratúra voči samospráve má a využila ho veľakrát. Poslanci majú dve možnosti. Buď mu vyhovejú, alebo nevyhovejú. Ak by mu chceli vyhovieť, tak treba pozmeniť časti prijatého nariadenia. Ale neočakávam nejakú zásadnú zmenu. Veci, proti ktorým prokurátor protestuje, paradoxne vieme aj my.

O aké veci ide? Protestuje napríklad proti tomu, že k tomuto nariadeniu nie je prijatý štatút. A to je to, čo žiadam od poslancov už pol roka. Bez toho sa parkovacia politika nedá spustiť, lebo v štatúte je prenos kompetencií z mesta na mestské časti. Plus má niektoré ďalšie výhrady, ktoré sa dajú vyriešiť. Len poslanci prijatie štatútu stále odsúvajú.

Ako chcete riešiť nesúlad medzi počtom ľudí, ktorí majú v Bratislave trvalý pobyt a počtom ľudí, ktorí tu reálne bývajú? Bratislava je dlhodobo nespravodlivo financovaná, čo sa aj potvrdilo. Žije a pracuje tu viac ako 660-tisíc ľudí a nie 420-tisíc, na ktoré dostáva peniaze. Všetci používajú cesty a MHD, všetci využívajú školy, všetci jazdia do nemocníc, všetci majú komunálny odpad. Avšak financujú to iba Bratislavčania a to je voči Bratislavčanom nespravodlivé. Chceme, aby pre všetkých platili rovnaké pravidlá. Treba zmeniť aj systém financovania Bratislavy, aby rešpektoval špecifické postavenie a úlohy hlavného mesta

S riešením dopravy úzko súvisí zlepšovanie MHD. Jedným z projektov je oprava električkovej trate v Karlovej Vsi. Kedy sa začne? Malo to byť už v apríli. Nevie, kde vznikla informácia, že sa začne v apríli, to je nedorozumenie. Keďže na tento projekt využívame európske peniaze, celý proces je pod dozorom riadiaceho orgánu a musí byť kvalitne pripravený. Práve prebieha finálna kontrola dokumentácie a spúšťame výber zhotoviteľa diela podľa zákona.

A ako prepravíte takú masu ľudí, keď nebudú premávať električky? Pripravujeme to tak, aby došlo k čo najmenším prestojom. Trať je od tunela až po Damborského dlhá 6,7 kilometra. Práce budú prebiehať na niekoľko etáp tak, aby čo najmenej zasiahli do života Bratislavčanov. Na intenzívnejšie práce chceme využiť letné prázdniny. Mesto bude pri príprave a aj samotnej realizácii spolupracovať s mestskými časťami, ktoré môžu povoľovať prácu v noci či cez sviatky, aby sa postupovalo čo najrýchlejšie.

Heslom mesta je dostať ľudí na koľajnice. Pokiaľ ide o budovanie úplne nových električkových tratí, kde s nimi môžeme rátať? V Bratislave máme viac ako 80 kilometrov železničných tratí, ktoré sú málo využívané. Chceme túto dopravu posilniť, som rád, že železnice na to prikývli a posilní sa grafikon aj na území Bratislavy najmä tak, aby sa využívala aj petržalská trať. Musíme sa vrátiť k projektu Filiálka a terminálom integrovanej dopravy tam, kde sa stretáva MHD so železnicou.

A električkové trate? Druhou oblasťou je práve podpora električkovej dopravy. Je pravda, že časť od Karadžičovej smerom na Vrakuňu a Podunajské Biskupice je neobslužená električkou a do budúcnosti ju bude treba dokončiť. Strategický dokument mesta ráta na tento smer s električkou, preto vítam úvahy a návrhy, ktoré chcú zrealizovať trať aj týmto smerom.

Viete povedať, v akom čase by sa to mohlo zrealizovať? Sú to extrémne náročné procesy, treba zmeniť územný plán Bratislavy, naplánovať to, urobiť skúšky životného prostredia, stavebné povolenia. Bude to časovo náročné...

Pokiaľ ide o Filiálku, nemohla by úplne nahradiť Hlavnú stanicu? Tá má totiž obmedzené kapacity, čo sa týka vlakov, nejde iba o budovu. Nie je teda jednoduchšie Hlavnú stanicu, pri ktorej sú roky nekonečné natáhovačky, pustiť z hlavy a vybudovať úplne novú na Trnavskom mýte? Ja pravda, že Hlavná stanica je z dnešného pohľadu nevyhovujúca. Je postavená v zákrute a hneď za tunelom, je tam obmedzené množstvo koľají. Samotná budova je majetkom železníc, s tým mesto nevie spraviť nič, naliehame na železnice, aby s tým niečo robili. Do úpravy Predstaničného námestia sme investovali pol milióna eur. Máte pravdu, budúcnosť je aj podľa mňa vo Filiálke, či ju budeme volať hlavná stanica, teraz nie je podstatné. Pretože najviac ľudí prichádza do Bratislavy zo severu a východu.

Dá sa časovo odhadnúť, kedy by mohla stáť? Železnice si teraz vypracúvajú štúdiu, skúmajú toky železničnej dopravy na území Bratislavy. Kde ju možno rozšíriť, zintenzívniť a jedným zo zadaní je aj Filiálka. Štúdiá mala byť hotová už v lete, ale stále sa to posúva. Potom budeme môcť robiť projektovú dokumentáciu a hľadať financie.

Pokiaľ ide o predstaničné námestie, ešte na ňom niečo plánujete urobiť? Najnovšie totiž súd rozhodol, že zmluva s pôvodným investorom platí. Má teda mesto vôbec právo na nejaké úpravy? Zmluva s investorom skončila v decembri 2016, investor mal povinnosť tam dotedy postaviť objekt. Bol som sa tam pozrieť a nevidel som nič, lebo tam žiadny objekt nie je. Čiže nesplnil svoju úlohu a zmluva skončila.

Do námestia ale investovalo už aj mesto. Prečo? Do námestia sme investovali, pretože bolo neúnosné, že investor neurobil aspoň základné veci týkajúce sa napríklad čistoty. Vyčistili sme ho, položili nové povrchy a odstránili stánky, pribudli nové lavičky a zeleň. Je opravené parkovisko aj zastávky. Teraz chceme spraviť výťah a bezbariérový vstup od zastávky električiek a skultivovať jej priestor.

Môžete tam teda robiť úpravy? Dal som si urobiť analýzu, čo vlastne súd povedal, pretože je to trochu nezrozumiteľné. Súd trvá na tom, že sa máme správať podľa nejakej zmluvy, ktorá však skončila. Tým, či zmluva trvá, sa súd ešte len bude zaoberať, no vydal opatrenie, že sa máme správať tak, ako keby trvala. Odvolali sme sa, lebo to považujem za nonsens.

V Bratislave sa pripravuje aj projekt bike sharingu, môžete o ňom prezradiť viac? Je to klasický projekt, ktorý poznáme z Európy. Teda že je po meste rozmiestnených niekoľko desiatok staníc s bicyklami. Môžete sa registrovať do systému, zaplatiť a bicykel si požičiavať a vrácať ho na rôznych miestach. Umožňuje to vyššiu mobilitu a sme už vo vysokom stupni rozpracovanosti, čoskoro budeme o tom informovať.

Plánuje sa aj rozšírenie cyklotrás?

Každým rokom investujeme viac do cyklorozpočtu. Minulý rok sme spravili niekoľko nových cyklotrás, na Štúrovej, Prokopa Veľkého, Metodovej, Starom moste, Dunajskej, Banskobystrickej... Urobili sa

reálne cyklotrasy, zelené pruhy, nie iba piktogramy, čo maľoval môj predchodca. Budeme pokračovať aj tento rok, urobíme jednu obrovskú cez celú Petržalku, aby sa prepojili dve medzinárodné cyklotrasy. Chceme dokončiť historický okruh v meste, v spolupráci s Cyklokoalíciou chceme spraviť prejazd Hodžovým námestím. Radi by sme urobili aj v Rači malokarpatskú cyklotrasu, len narážame na problém rozdrobeného vlastníctva pozemkov. Nie všetci majitelia s tým súhlasia.

A s cyklotrasou na Devínskej ceste sa niečo urobí? Na frekventovanej ceste pre autá sú namalované iba piktogramy, pričom tých cyklistov je tam naozaj veľa, dokonca aj s malými deťmi. Je to veľmi nebezpečné. Ide o vec, ktorú sme zdedili a bola dlhodobou neriešená. Celá Devínska cesta je v zlom stave, pripravujeme projekt na jej rekonštrukciu a v jej rámci sa bude robiť aj cyklotrasa po Devínskej ceste.

Áké problémy bude teda treba s výstavbou naozajstnej, nie fiktívnej cyklotrasy vyriešiť? Napríklad či môže viesť cyklotrasa cez ostrov Sihot'. Vodári sú proti, všetci ostatní za. Niet rozumného dôvodu si myslieť, že cyklisti na Sihoti spravia niečo zlé, veď dennodenne tam chodia ľudia, rúbu sa tam stromy, robí odstrel zveri, no cyklisti tam zrazu nemôžu ísť. Potom treba vyriešiť, či pôjde cyklotrasa popri ramene Dunaja alebo po hlavnej ceste. Verím tomu, že keď budeme vedieť, kadiaľ pôjde, peniaze sa nájdu.

Takže má ísť mimo cesty? Samozrejme. Terajší stav je neudržateľný.

Stále pretrvávajúcim problémom je aj výstavba náhradných nájomných bytov za byty reštituentov. Existuje už riešenie? Bratislava chce budovať hlavne nájomné bývanie, z európskych veľkomiest máme najnižší podiel nájomného bývania. Som za nemecký model, aby mesto malo nájomné byty, ktoré poskytuje mladým rodinám za normálne ceny. Vidíte, čo sa ale deje, keď chce mesto postaviť náhradné nájomné byty. Spôsobil to zlý zákon z roku 2011. Krivdu vyriešil krivdou a štát po revolúcii hodil problém na samosprávy.

A v čom je hlavný problém? V Bratislave je 15 stavebných úradov, no mesto stavebný úrad nemá, majú ho iba mestské časti. Teda nevieme nič postaviť bez súhlasu mestských častí a dostali sme nesplniteľnú úlohu, lebo mestské časti sú proti. A mesto musí vďaka zlému zákonu doplácať reštituentom rozdiel medzi regulovaným a trhovým nájomným, keď v ich bytoch býva niekto druhý. My sa však musíme o tých ľuďoch postarať.

Existuje nejaké riešenie? Hlúpy zákon rozoštváva mesto. Štát nám dal na plecيا problém, ktorý nemáme ako vyriešiť a ten istý štát nám prikazuje, že budeme platiť odškodné. Riešenie vidím v zmene zákona a to musí urobiť Národná rada.

Nemôžete dať podmienku developerom, ktorí stavajú bytovky, aby časť z nich bola vyhradená pre nájomníkov z reštituovaných bytov? Nemáme na to legislatívny rámec. Nemôžeme dávať takéto podmienky. Dá sa to riešiť len zmenou zákona. Náhradné nájomné byty majú zákonom definované parametre a viete dobre aká je teraz situácia na realitnom trhu. Byty jednoducho nie sú, sú drahé a ich prípadná kúpa preto musí mať jasné pravidlá. Trápime sa s tým a bohužiaľ sme v tom sami. Zlý zákon nám dal na plecيا povinnosť, ktorú nie je možné v tomto právnom stave naplniť. Aktívne o tom rokujeme s ministerstvom dopravy. Stále verím, že zdravý rozum zvíťazí a spoločne s vládou nájdeme akceptovateľné riešenie.

27.06.2017 08:46, Bratislava.sk