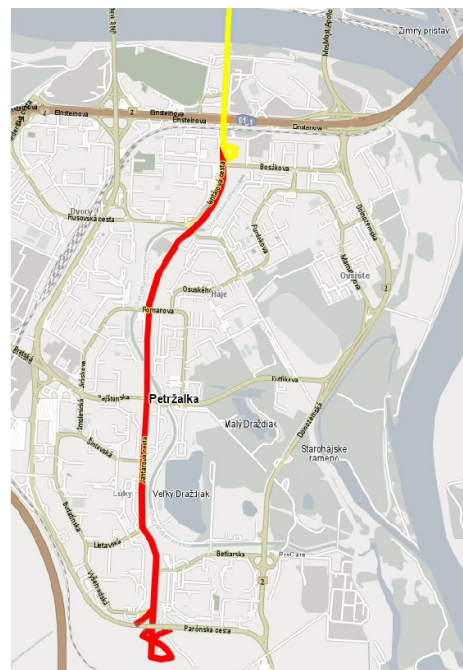


Ponosy na nosný dopravný systém - ohlasy

Prinášam niekoľko postrehov, myšlienok a zhrnutie názorov Petržalčanov k téme Nosný dopravný systém (NDS), ako ohlasy na predchádzajúci príspevok k NDS v PN 05/2013. Zdá sa, že stavba, ktorá zásadne ovplyvní a čiastočne i zmení tvár Petržalky a život v nej, zaujíma obyvateľov Petržalky. Tu je potrebné v prvom rade konštatovať, že rezonuje deficit informácii k NDS pre laickú verejnosť, deficit dopadových štúdií pre bežný život v okolí „magistrály“. Chýbajú príjemné riešenia s tým súvisiacich ... a spôsob náhrady „strát“, ktoré takto projektovaná stavba prinesie. Petržalčania mysleli nielen straty zelene a oddychovej zóny popri Chorvátskom ramene, ale aj stratu plošného potenciálu územia Petržalky, ktorý stavba zhltnie (približne 10 – 15 hektárov).



copyright Prispievatelia OpenStreetMap (www.osm.org)

„Hlas ľudu, hlas Boží!“ Príjemne ma prekvapili príspevky Petržalčanov (a nebolo ich málo). Či tých, ktorí NDS vnímajú ako nechcenú „obetu“ dopravnému rozvoju Petržalky, či tých, ktorí volajú „Konečne (hoci aj taká) električka!“. Vysoko hodnotím kultivovanosť príspevkov, vecnosť svojho pohľadu na vec, v mnohých prípadoch vyslovené požiadavky na komplexnosť vybraného riešenia pre budúcnosť (a nielen pre Petržalku).

Nekritickým zástancom klasickej električky odkázali, že už takmer 40 rokov je stavebná uzávera v strede Petržalky, keďže na začiatku jej výstavby sa plánovalo s dopravným systémom ... projektom Metro. Metro, to znamená rýchlodráha, a to pod úrovňou terénu (či pod zemou, alebo v terénnom úvale). Plánovači dopravy i urbanisti z pred 40-tich rokov zrejme vnímali koncepciu rozvoja Bratislavy tak, že Bratislava nekončí v Petržalke, ale mestom sú aj mestské časti Rusovce, Jarovce i Čunovo. Čo sa deje v súčasnosti za humnom Petržalky (za Janíkovým dvorom)?!: mohutné osídľovanie spomínaných lokalít, významné rekreačno-športové a kultúrne projekty v Čunove, ... Je to snáď strata pamäte otcov súčasného mesta?, je to snáď kapitulácia na ambície pred 40-tich rokov?, alebo (ako vždy) „z núdze, cnosť“? NDS je často uvádzaný s prívlastkom „bratislavský“; je tomu naozaj tak? Viete si predstaviť jazdu električky, vo vyhliadkovom tempe, 15 – 20 km od Starého mosta do Čunova? V súčasnosti sa cestujúci do spomínaných mestských častí po železnici, ekologicky, nedostanú. Zjednodušene platí: na estakáde postavíte električku a časom (snáď) i rýchlodráhu; v teréne postavíte len električku.

Resumé:

- časť pisateľov ťažko znáša to, že nebude môcť využívať existujúcu prírodu (vychádzky s deťmi, športový relax, venčenie psov ...) a má obavy zo záťaže cestnej dopravy z výfukových splodín, prašnosti, hluku ... autobusová, obratisková stanica (presun zo Šafárikovho námestia v Starom Meste) dá zabráť obyvateľom Mlynarovičovej,
- časť pisateľov vníma plochu pod estakádou ako veľmi vhodnú na výstavbu parkovísk pre Petržalku a inú infraštruktúru oddychových zón. Samozrejme parkoviská s ekologickou dlažbou,
- ozvala sa už pôsobiaca iniciatíva Za efektívnu a ekologickú dopravu,
- časť pisateľov oznámila vytvorenie si občianskeho združenia Petržalský Central park s cieľom robiť konštruktívnu oponentúru investičnej činnosti na vymedzenom území a sústreďovať občianskych a ekologických aktivistov so zámerom predkladať odborné návrhy k dotknutému územiu pre ekologické a životnému prostrediu príjemné riešenia. Požiadali ma o poskytnutie

webhostingového priestoru na dočasný kontakt s Petržalčanmi počas tvorby a prípravy webovej stránky združenia (<http://www.miloscernak.sk/> > Aktivity > Petržalský Central park),

- časť pisateľov prezentovala súhlas s električkou na úrovni terénu s nádejou, že prevezmeme európske skúsenosti nielen pri stavbe, ale aj pri výbere koľajových vozidiel,
- jeden z pisateľov NDS označil ako (ho)nosný s príslušnou dávkou irónie – ide o obyčajnú električku a otázkou zostáva, či mesto bude mať financie na výmenu a doplnenie vozidlového koľajového parku, aby to bolo honosné po celej Bratislave, keďže je to nosný dopravný systém (s obratiskom električiek na Šafku sa nepočíta); či nové, moderné (v Európe štandard) električky, zvládnu koľajisko vo zvyšku Bratislavy Môže to skončiť tak, že nová trať bude, ale ...,
- jeden z pisateľov sa zamyslel na tým, prečo sa organizujú verejné stretnutia stavebníka s občanmi k téme NDS, prebieha stavebné konanie k 2. etape NDS a zároveň sa tvrdí, že už nie sú iné riešenia ako električka v úrovni terénu (stavebné konanie k 1. etape NDS je už ukončené). Sú to len promo-vystúpenia stavebníka, alebo chce stavebník viesť názor verejnosti (laickej i odbornej) k vybranému riešeniu? Alebo sú to len „povinné cviky“ v rámci predrealizačnej fázy „hotovej“ stavby?,
- obdržal som aj príspevky, ktoré nie sú vhodné v tejto chvíli na zverejnenie ani v opisnej podobe. Nie preto, že by boli nekultivované, že by boli zmätene sebareflexné, že by boli personálne dehonestujúce a urážlivé, ale potrebujú rozpracovanie, osobné stretnutie(-ia), ... – ako podnetné príspevky ich pošlem vznikajúcemu občianskemu združeniu (diskrétnosť mien a adres zagarantovaná!),
- žiadny pisateľ nespomínal potrebu cestnej kapacity.

Ajhľa, Černák „neobjavil Ameriku“ a mediálne otázky „Černák, kde ste doteraz boli?!“ súvisia zrejme s úbytkom buniek šedej kôry mozgovej; len ... náhodou sa Černák dozvedel o organizovaní verejného stretnutia k 1. etape NDS, počúval a chcel viesť, ako (prípadne, ak sa to dostane na program) má hlasovať v zastupiteľstve Petržalky. Mnohé veci k téme NDS, k výhradám obyvateľov Petržalky k terajšiemu riešeniu NDS a k inovatívnym riešeniam NDS totiž nájdete (od roku 2009) na webovej stránke vyššie spomínanej iniciatívy ...

Na záver uvediem vetu z ohlasu pisateľa – odborníka z branže; budem citovať: „Náš problém ale je, že pokiaľ vo Francúzsku riešia tieto veci, spolu s dopravnými inžiniermi, architekti a krajinní architekti, u nás dopravní inžinieri často bez vyššej ambície pochopiť, že aj dopravný priestor môže byť elegantný, humánný...“. Niet čo k tomu dodať.

Ing. Miloš Černák (poslanecký klub SMER-SD, SNS, SF, OK)