

Prvý klub dôchodcov má už 60 rokov

Činnosť prvého Klubu dôchodcov na Slovensku sa začala v Bratislave na Vajnorskej ulici 29. augusta 1959. Teda pred 60 rokmi. Zriaďovateľom bol vtedajší obvodný národný výbor, odbor pracovných síl, zdravotníctva a sociálneho zabezpečenia.

Od začiatku bol o klub veľký záujem, činnosť vychádzala z potrieb a záujmov členov. Každý rok sa v klube oslavoval Medzinárodný deň žien, oslobodenie Československa, výročie SNP, oslobodenie Bratislavy, prvomájový sprievod, organizovali sa posedenia pre jubilantov, úcta k starším, výlety, zájazdy, prednášky, fašiangy, vianočné a novoročné oslavy.

Vystavovali sa tu ručné práce členov, v roku 1965 sa tu konal prvý Medzinárodný šachový turnaj nevidiacich, v 1971 tu chodili na prax žiaci zo sociálno-právnej školy. V roku 1983 o činnosti klubu vyšiel článok časopise Slovenka a v roku 1984 vo Večerníku. V roku 1986 klub prešiel rekonštrukciou. Po rekonštrukcii členovia s radosťou pokračovali s plánovanými bohatými akciami v klube dôchodcov ako aj mimo klubu.

Dňa 1. januára 2009 vstúpil do platnosti zákon o sociálnych službách, a klub dôchodcov sa premenil na denné centrum. Patrí pod miestny úrad Nové Mesto ktorý často organizuje pre členov rôzne podujatia v podobe koncertov, súťaží, či výletov, ale aj Deň matiek, Úcta k starším, športové a spoločenské podujatie, vianočné posedenie, nezabúda sa na jubilantov, a osamelých.

Napriek premene členovia doteraz používajú pomenovanie v skratke „Klub“. Je to akési dedičstvo, ktorého sa nechcú vzdať, a známym hovoria, že si idú posediť do Klubu.

(Klára Dynisová, red, krátené)

24. júl 2019 / Ročník XIII. / číslo 07 / ZADARMO / facebook.com/Bakurier

Bratislavský KURIÉR

denné aktuality na www.bakurier.sk



Po odstránení obruče na sedenie okolo fontány, si mnohí nájdu nebezpečné miesto priamo na fontáne. Toto zrejme pamiatkari nechceli... (pokračovanie na str. 11)

Za stagnáciu kosenia môže aj počasie. Niekde pokosia aj 5-krát

Petržalská samospráva tvrdí, že za stagnovanie kosby, ktorá je momentálne celoslovenským problémom, môže aj daždivé májové počasie.

Bratislavský kuriér sa pýtal štyroch mestských častí (Petržalka, Nové Mesto, Ružinov a Staré Mesto) a hlavného mesta, na kosenie aj v súvislosti s masívnou diskusiou na túto tému na sociálnych sieťach. Pýtali sme sa ako túto sezónu kosia v jednotlivých MČ, kto to má na starosti a či sa kosia všetky im zverené trávnaté plochy a ako často. Zaujímali sme sa aj o podnety a pripomienky od obyvateľov a ako na ne MČ reaguje.

PETRŽALKA

Petržalský miestny úrad reagoval na naše otázky promptne a pripomína, že tohtoročný máj bol mimoriadne daždivým mesiacom, historicky najdaždivším od r. 1982. „Padlo trojnásobné množstvo zrážok, čo malo okrem iného za následok, že viac ako tretinu pracovných dní nemohli pracovníci Miestneho podniku verejnoprospešných služieb Petržalka a dodávateľské firmy kosiť“, uviedla hovorkyňa Mária Halašková. Ako ďalej uviedla, petržalská samospráva bola nútená nasadiť pracovníkov aj cez víkendy, čo niektorým obyvateľom nevyhovuje.

(pokračovanie na str. 2)

Čo prinesie modernizácia električkovej trate?

Hlavné mesto začalo 22. júna s modernizáciou Dúbravsko-Karlovej radiály.

Hlavným účelom stavby je modernizovať technickú infraštruktúru trate pre dosiahnutie zvýšenie traťovej rýchlosti, zvýšenie priestorovej priechodnosti, zvýšenie únosnosti koľajového spodku, zvýšenie bezpečnosti prevádzky, zvýšenie bezpečnosti cestujúcich, zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania, zníženie negatívnych dopadov koľajovej prevádzky na obyvateľstvo, zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.

Stavba rieši moderni-

záciu jestvujúcej dvojkoľajnej električkovej trate v dĺžke cca 6,77 km. Úsek trate začína od tunela pod Hradným vrchom a končí v križovatke ulíc M. Sch. Trnavského s Hanulovou/Bagarovou.

Čo má priniesť modernizácia električkovej trate Dúbravsko – Karloveská radiály na úseku tunel - Molecova - Karlova Ves – Hanulova (rok 2020).

Medzi hlavné zmeny patrí opačne otočené nástupištia zastávky PKO (čelom k sebe) zrušený prejazd "pri Machnáči".

(pokračovanie na str. 3)

Stará tržnica za jedno euro ročne?

Bratislavský magistrát prenajíma budovu Starej tržnice za jedno euro ročne. Tržnica je už asi šesť rokov prenajatá bez súťaže, zmluvu v prospech Aliancie Stará tržnica schválili mestskí poslanci za primátorovania Milana Ftáčnika.

Mestskí poslanci odklepli v roku 2013 prenájom Starej tržnice v prospech Aliancie Stará tržnica bez predchádzajúcej súťaže. Zmluvu podpísal vtedy magistrát na 15 rokov. Ani súčasné vedenie mesta súťaž na nového prevádzkovateľa nechystá. Magistrát nám odpovedal prostredníctvom hovorca Petra Bublú. **Pýtali sme sa, či je v poriadku že hlavné mesto prenajíma Starú tržnicu bez súťaže?**

Mesto tvrdí, že prenájom Starej tržnice občianskemu združeniu Aliancia Stará Tržnica schválili mestskí poslanci v roku 2013 na základe predloženého projektu revitalizácie budovy Starej tržnice. „Ten vznikol ako občianska iniciatíva skupiny profesionálov, ktorým nebol ľahostajný osud vtedy niekoľko rokov nevyužívanej a prakticky opustenej historickej budovy v centre mesta,“ uviedol hovorca. Podľa magistrátu hlavné mesto v tomto období nedisponovalo finančnými ani personálnymi kapacitami na prevádzku budovy, chýbal tiež akýkoľvek strategický plán na jej ďalšiu funkciu. „Celý projekt nevznikol zhora – aktivitou samosprávy, ale zdola – aktivitou občanov, ktorí sa rozhodli investovať svoj čas a skúsenosti a napraviť nevyhovujúcu situáciu, kedy sme mali v centre mesta veľkú, no verejnosti neprístupnú kultúrnu pamiatku,“ tvrdí súčasné vedenie mesta.

(pokračovanie na str. 3)

Prípravy na výstavbu metra v Bratislave, alebo ako to celé bolo?

Začiatkom 70. rokov dvadsiateho storočia ústredné vládne orgány ČSSR rozhodli, že z Bratislavy sa v dlhodobom výhľade (1970 - 2050) stane miliónová sídelno-regionálna aglomerácia.

Milión obyvateľov sa mal dosiahnuť plánovanou výstavbou štyroch veľkých sídelných útvarov, každý

pre približne 200 000 obyvateľov. Výstavba mala byť v navrhovaných lokalitách Petržalka, Stupava, Pezinok a Senec. Tieto sídelné útvary, okrem Petržalky (kde sa výstavba začala v roku 1973), presahovali súčasné hranice mesta. Pre požadované prepravné nároky, ako najvhodnejší dopravný systém vyšiel systém rýchlodráhy na

báze metra. V čase, keď sa Bratislava rozhodovala pre dopravný systém, platila v krajinách takzvaného „východného bloku“, kam v tom čase patrilo aj Československo zásada, že metro môžu mať len mestá, s počtom obyvateľov prevyšujúci milión. Nakoľko Bratislava túto podmienku nespĺňala, bolo žiaduce navrhnutý systém „schovať“

pod názov Rýchlodráha. Prvé návrhy nového dopravného systému v Bratislave uzreli svetlo sveta v roku 1972. Metro, ako nosný systém MHD, bolo v Smernom územnom pláne Bratislavy zakotvené v roku 1976. Rozvojové plány siete metra, spracovávané do prvej polovice 80. rokov, uvažovali s rôznou dĺžkou trás, najdlhší

variant dosahoval 103 km.

Okrem preverovaných návrhov výškového a smerového vedenia trás, ako aj návrhov najvhodnejšieho trasovania v centrálnej mestskej oblasti, sa menili aj úvahy použitia vozovej technológie. Prvotné plány počítali s československými vozidlami ČKD Tatra R2, následne sa v roku 1977 prešlo k sovietskym vozom

Ečs, cez vozidlo LEW 250 z rokov 1982 – 1984 (ktorého projekt vychádzal z vozidla berlínskej S-Bahn LEW 270). Napokon, v roku 1984, sa uvažovaný vozový park stabilizoval pri sovietskych vozoch 81-7171 / 81-7141.

(pokračovanie na str. 5)

Za stagnáciu kosenia môže aj počasie. Niekde pokosia aj 5-krát

(Dokončenie zo str. 1)

Podľa nej treba brať do úvahy aj zaťaženosť strojov pri kosení vysokej trávy, o to viac, keď sa snažia dohnať zameškané v letných horúčavách. Obyvateľov každý pracovný deň informujú o tom, v ktorých lokalitách sa kosí prostredníctvom webovej mestskej časti. „Pozemky, ktoré má na starosti Petržalka a ktoré sú jej zverené do správy, udržuje v čistote a teda na nich aj vykonáva kosbu Mestská časť Petržalka. Na pozemkoch, ktoré nám nepatria, vykonávajú údržbu ich vlastníci. Tí, ktorí svoje povinnosti zanedbávajú, sú mestskou časťou vyzývaní na nápravu. Pri drivej väčšine majiteľov sa nám nápravu zjednať podarilo.

V súčasnosti prebieha s Magistrátom hlavného mesta viacero rokovaní, ktorých výsledkom má byť definitívne vyjasnenie vzťahov a povinností týkajúcich sa pozemkov, ktoré sú vo vlastníctve mesta a sú sporné,“ informovala. Odvoz trávy podľa nej zabezpečuje Miestny podnik VPS a aj dodávatelia majú povinnosť pokosenú trávu do 24-48 hodín odviezť a pokiaľ možno, kopy ani nevytvárať, ale hneď odvážať. Ako pripomína, nie každý pozemok však patrí alebo je zverený Mestskej časti Petržalka. „Vitame, že nás na kopy trávy upozorňujú aj občania a my tak môžeme rýchlejšie konať

a zjednať nápravu,“ konštatovala Halašková. Ako dodala, väčšina podnetov adresovaných mestskej časti je práve od alergikov a psičkárov. „Vzhľadom na enormné množstvo pripomienok, ktoré občania zasielajú ku koseniu, sme momentálne zahltení. Všetky pripomienky však postupne vybavujeme“.

RUŽINOV

Odpovedal nám už aj ružinovský miestny úrad prostredníctvom hovorkyne Tatiany Tóthovej. Ako uviedla, v Ružinove je tento rok ukončená už druhá kosba. „Väčšinu rieši Ružinovský podnik VPS, avšak vzhľadom na to, že mestská časť má v správe približne 160 hektárov zelených plôch a navyše v máji bolo až 22 daždivých dní, kedy sa kosiť nedalo, využívali sme aj externé firmy“.

V minulosti sa podľa nej zvyklo kosiť 3-krát ročne, ale keďže klíma aj požiadavky sa menia, tento rok by to mohlo byť až 5-krát. „Obyvatelia sa nám ozývali najmä v prvých júňových týždňoch, kedy po intenzívnych dažďoch a vďaka mimoriadne teplému počasiu vyrástla tráva veľmi rýchlo. Dohnať výpadok 22 daždivých dní je však fyzicky mimoriadne komplikované, zároveň zohľadňujeme aj požiadavky obyvateľov nekosiť príliš skoro ráno, večer a v nedeľu z rovnakých dôvodov kole-

govia pracujú len do 13-tej. Snažíme sa mať harmonogram kosenia nastavený tak, aby sa najviac frekven-



tované zóny upravovali čo najskôr,“ uviedla Tóthová.

Ako dodala, reakcie ľudí sú veľmi individuálne. „Rovnako, ako máme správy, kde sa píše o tom, že alergiu zhoršuje vyššia tráva, máme rovnaký pomer tých, kde niektorí ľudia majú porovnateľné komplikácie pri pokosenej trávě.“ Podľa nej výrazne stúpa počet ľudí, ktorí podporujú vytváranie rozsiahlejších lúčnych plôch a aj tie sa postupne usiluje ružinovská samospráva zavádzať.

STARÉ MESTO

Podľa miestneho úradu kosenie patrí medzi základnú starostlivosť o trávnaté plochy. MČ má rozdelené trávnaté plochy do viacerých kvalitatívnych tried. „Parky a parkovo upravované plochy, na kto-

rych máme vybudovanú aj závlahu kosíme v intervale cca každých 15 dní, vzhľadom k tomu, že aj nastave-

nie frekvencie je závislé od počasia, objednávky vieme prispôsobiť momentálnemu stavu porastu. V prípade, že by bola táto frekvencia nedostatočná, budeme kosiť vo frekvenciách cca 10 dní,“ uvádza v stanovisko pre Bratislavský kuriér hovorca Matej Števo. Kosenie na ďalších zverených pozemkoch robí podľa neho mestská časť pravidelne, v priemere raz za 20 dní. „Samozrejme aj v tomto prípade sa prispôbujeme hlavne stavu porastu v lokalite“. Ako ďalej informoval, práce (kosenie) sú realizované spoločnosťou TSSM technické služby, ale aj externým dodávateľom, ktorý vyšiel z verejného obstarávania t.j. spoločnosť AII, technické služby. "V tomto roku boli už minimálne 1x pokosené všetky lokality. Druhé kosenie

prispôbujeme potrebe a stavu lokality. Nezaznamenali sme kritiku na postup a frekvenciu kosenia, viac podnetov od obyvateľov bolo v zmysle, že by kosenie by malo byť intenzívnejšie napr. v Medickej záhrade,“ uviedol M. Števo. Staromestská samospráva podľa neho vníma debatu vo verejnom priestore a na sociálnych sieťach - kosenie je nastavované po obhliadke územia.

"Konkrétne v mestskej časti kritika od alergikov nebola, zaznamenali sme podnety na nepokosené lokality, ktoré nie sú v správe mestskej časti - súkromné pozemky, pozemky magistrátu hl. m. mesta". Ako ďalej uviedol, nekosené lo-

a maximálne zodpovedne - v týchto teplách nekosieme trávnaté plochy úplne nakrátko, ale máme nastavené kosenie na vyšší porast - predchádza sa tým vysychaniu koreňovej sústavy trávnikov. Čo sa týka podpory biodiverzity zvažujeme, že na niektorých (vhodných) trávnatých plochách založíme výsevom kvetnaté lúky,“ dodal hovorca SM.

HLAVNÉ MESTO SR BRATISLAVA

"Hlavné mesto kosí svoje pozemky 5 až 7-krát ročne,“ uviedol hovorca mesta Peter Bubla. Jedno kolo kosenia trvá podľa neho približne 5 – 6 týždňov. "Dôležitú úlohu pri tom,



kality spôsobujú alergikom (aj psičkárom) vážne problémy, absolútnym nekosením dosiahneme nežiadúci efekt zaburinenia pozemkov a takmer všetky buriňy sú zároveň alergénmi. "Preto k tejto problematike pristupujeme racionálne

samozrejme, zohráva počasie. S kosením pozemkov v priamej správe magistrátu sme začali posledný aprílový týždeň. Prvé kolo kosenia bolo už skončené. Druhé kolo kosenie bolo ukončené začiatkom júla.

(rl)

Mesto otestuje kontrolu parkovacích pravidiel monitorovacím vozidlom

Kontrolovanie pravidiel celomestskej parkovacej politiky by hlavné mesto mohlo v budúcnosti vykonávať aj prostredníctvom inteligentných monitorovacích vozidiel.

V najbližšom období bude technológiu online kontroly Bratislava testovať v zriadených rezidenčných zónach Starého Mesta. O podrobnostiach hovorili na štvrtkovom tlačovom brífingu zástupcovia mesta, bratislavskej mestskej polície i spoločnosti, ktorá mestu pro bono poskytne systém na testovanie. Viceprimátorka Bratislavy Tatiana Kratochvílová pripomenula, že úspech schválenej parkovacej politiky bude výrazne závisieť na schopnosti monitorovať



jej dodržiavanie a postihovať priestupky. "Technológia, ktorú vyskúšame, je jeden z možných nástrojov, ako to dosiahnuť,“ uviedla námestníčka primátora, zodpovedná za oblasť dopravy. Technológia by mala mestským policajtom umožniť zrýchliť proces monitoringu, skontrolovať väčší počet vozidiel. "Monitorovacie vozidlo Cam-

Car prechádza lokalitami a kontroluje EČV zaparkovaných áut, pričom systém vygeneruje tie, ktoré v danej zóne parkujú neoprávnene,“ vysvetlil Daniel Bedňarik zo spoločnosti FT Technologies, ktorá monitorovacie vozidlo na skúšku poskytne.

(tasr, red, foto BK)

Ekonomka DPB, ktorá figuruje vo firme s A. Vadalom, prišla o miesto

Katarína Janošťákovéj zrušili vo štvrtok 27. júna poverenie na dočasné riadenie ekonomického úseku mestského Dopravného podniku Bratislava (DPB).

Potvrdil to primátor Bratislavy Matúš Vallo i samotný podnik. Stalo sa tak po medializovaných informáciách, podľa ktorých je Janošťáková od roku 2010 spoločníkom i konateľom vo firme Mirabella s talianskym podnikateľom Antoninom Vadalom a v roku 2017 mala ako hlavná účtovníčka zodpovedať za kontrolu a schvaľovanie faktúr za "predražené náhradné diely".

Janošťákovú na dočasné riadenie ekonomického úseku poverilo súčasné dočasné vedenie DPB, ktoré

navrhol primátor Matúš Vallo a schválilo ho mestské zastupiteľstvo. „Ja som doteraz nevedel, že také meno a taká osoba existuje,“ argumentoval nedávno Vallo.

Oznámil však, že Janošťákovéj bolo zrušené poverenie na dočasné riadenie ekonomického úseku DPB. „Mal som s dočasným šéfom predstavenstva DPB Michalom Dekánom diskusiu a vo štvrtok jej bolo zobraté poverenie na túto riadiacu funkciu,“ spresnil primátor. Spolu s DPB uviedol, že Janošťáková bola poverená vedením ekonomického úseku dočasným manažmentom podniku, pretože bola hierarchicky najvyššie postavená zamestnankyňa tohto úseku po tom, čo bol predchádzajúci riaditeľ posta-

vený mimo výkonu funkcie. „Výberové konanie na túto pozíciu bolo nereálne vzhľadom na krátky čas a potrebu neprerušenia fungovania kľúčového mestského podniku, ktorý denne zabezpečuje dopravu v celom meste,“ tvrdí DPB.

Súčasný vedenie podniku deklaruje, že počas pôsobenia Janošťákovéj pod novým manažmentom neboli zistené žiadne pochybenia. „Naopak, bola prínosom pri transparentnom obstarávaní náhradných dielov,“ deklaruje DPB. Poverenie Janošťákovéj malo trvať do času, keď riadenie podniku prevzme nový manažment z transparentných výberových konaní.

(tasr, red)

Čo prinesie modernizácia električkovej trate?

(Dokončenie zo str. 1)

Pribudnú výťahy na zastávke Botanická záhrada ochranné ostrovčeky a výstražná signalizácia na priechode cez trať s napojením na Svrčiu ul. Vznikne nový prestupný uzol Molecova riešený pridruženými nástupiskami pre autobusy a trolejbusy, ktoré budú stáť vedľa električiek, čím sa zruší nutnosť prechádzania cez križovatku. Zrušený bude prejazd "pri kostolíku" z dôvodu realizácie odstavnej koľaje, náhradou bude povolené otáčanie pred zastávkou Segnerova v smere z Karlovej Vsi, od mesta bude možné otáčanie za zastávkou Segnerova. Ďalej bude zrušená zastávka Jurigovo námestie, posunie sa zastávka Segnerova smerom do mesta. Zrušená bude križovatka Segnerova, z ulice Segnerova a Nábeľ-



kova bude povolené iba pravé odbočenie. Otáčanie bude umožnené na novovybudovaných prejazdoch v blízkosti zastávky Segnerova. Táto zastávka bude rozšírená (dnes najužšie nástupiská v meste), doplnené budú priechody pre peších aj v hornej časti zastávky.

Zastávka MiÚ Karlova Ves bude upravená - nástupisko v smere do mesta sa posunie pred priechod pre peších a zrušený bude

prejazd "pri kostole" v Karlovej Vsi. Na zastávke Borská bude zmodernizovaný podchod a priechod pre peších bližšie k zastávke. Obojsmerné obratisko pre električky v Karlovej Vsi bude upravené na možnosť prestupu cestujúcich na autobus náhradnej dopravy - z jednej strany nástupiska bude stáť električka a z druhej autobus. Integrovaná bude zastávka Damborského, kde budú zastavovať električ-

ky aj autobusy. Bude tu aj zmodernizovaný podchod s nástupiskami oproti sebe, z druhej strany nástupísk budú úrovňové priechody pre peších.

Celá trať má byť opatrená vegetačným krytom (minimalizácia hlučnosti a vibrácií) od tunela po obratisko Karlova Ves a od križovatky s Harmincovou až po koniec modernizovaného úseku. Na ostatných úsekoch majú byť prijaté opatrenia na minimalizáciu hlučností.

Projekt modernizácie bol pripravovaný spoločnosťou REMING CONSULT, a.s., v spolupráci s odbornými útvarmi magistrátu hlavného mesta, zástupcami mestských častí, dopravného podniku, polície a odbornej verejnosti. Pri realizácii projektu sa predpokladá spolufinancovanie z prostriedkov Operačného programu In-

tegrovaná infraštruktúra.

Proces verejného obstarávania na zhotoviteľa stavby (pôvodný termín ukončenia výberu bol 29. júna 2018) sa vzhľadom na komplikáciu procesu, ko-

firmy TSS Grade Bratislava, Metrostav Praha, Metrostav Bratislava, Swietelsky-Slovakia Bratislava a ELZA-Elektromontážny závod Bratislava. Ponúkol najnižšiu cenu za zhoto-



naním o námietkach predĺžil. Dňa 5. júna 2019 došlo k uzatvoreniu zmluvy s víťazným uchádzačom, ktorým je konzorcium „DK Radiála“, pod ktoré patria

venie diela 65, 1 mil. eur s DPH. (Odhadovaná hodnota zákazky bola: Hodnota bez DPH: 55,9 mil. eur bez DPH.)

(red, foto BK)

Slovnaft sprístupnil dáta o kvalite ovzdušia v okolí rafinérie

Slovnaft ako prvý priemyselný subjekt na Slovensku sprístupnil širokej verejnosti údaje zo svojich monitorovacích staníc kvality ovzdušia. Dáta sú od júla dostupné online na webovej stránke Slovenského hydro-meteorologického ústavu (SHMÚ).

Ako spoločnosť Slovnaft informuje, sa roz-

hodla verejne sprístupniť údaje o kvalite ovzdušia zo svojich meracích staníc. Týmto krokom vyhovela požiadavke komunit žijúcich v okolí rafinérie a poskytla im platformu na monitorovanie sledovaných látok v ovzduší v reálnom čase a z pohľadu domova. Široká verejnosť, ako aj obyvatelia okolitých mestských častí nájdu údaje na webovej

stránke (SHMÚ). Spoločnosť Slovnaft využíva na sledovanie kvality a čistoty ovzdušia vo svojom okolí tri monitorovacie stanice. Tie sa nachádzajú v mestských častiach Vlčie hrdlo a Podunajské Biskupice, a v obci Rovinka. Sledované údaje doteraz slúžili predovšetkým pre potreby rafinérie a SHMÚ na účely hodnotenia kvality ovzdušia a informova-

nia verejnosti. Po verejnej diskusii s komunitami z okolitých mestských častí sa však Slovnaft ako prvá spoločnosť na Slovensku rozhodol v spolupráci s SHMÚ dáta zverejňovať online. „Spoločnosť Slovnaft rozumie potrebe obyvateľov žijúcich v okolí rafinérie mať k dispozícii informácie o kvalite ovzdušia. Ako zodpovedný sused sme vyhovel ich

požiadavke a zverejnili údaje z našich monitorovacích staníc prostredníctvom webovej stránky SHMÚ,“ povedal Dušan Ronc, manažér útvaru Ochrana životného prostredia. „Zverejňovanie dát spoločnosti Slovnaft je prvým významným krokom vpred vo vzťahu k informovanosti občanov susedných samospráv týkajúceho sa kvality ovzdu-

šia v reálnom čase. Od začiatku júla tak máme dáta o kvalite ovzdušia dostupné prakticky kdekoľvek a kedykoľvek,“ povedala poslankyňa obce Rovinka Veronika Basta, ktorá je zároveň jednou z iniciátorov verejných diskusií na tému čistota a kvalita ovzdušia.

(red)

Stará tržnica za jedno euro ročne?

(Dokončenie zo str. 1)

Konštatuje aj, že Aliancia Stará tržnica má povinnosť investovať **ročne 120 000 €** do rekonštrukcie, modernizácie, údržby a opráv budovy, pričom všetky takéto investície prechádzajú schvaľovacím procesom na magistráte. „Celý projekt fungovanie Starej tržnice je postavený na finančnej samostatnosti, bez zaťaženia rozpočtu hlavného mesta,“ uvádza magistrát.

Znamená to, že za pätnásť rokov dostane mesto za prenájom 15 eur a vklad Aliancia do kultúrnej pamiatky má byť spolu 1,8 milióna eur.

Pripomeňme, že budova Starej tržnice bola **v roku 1999 zrekonštruovaná** a do jej obnovy bolo investovaných **viac ako 13 miliónov eur**. V roku **2012** bolo konštatované, že sa nachádza v zlom technickom stave. Vyriešiť bolo treba havarijný stav

objektivej kanalizácie, nefunkčnú vzduchotechniku, opraviť dlažbu a obklady, rozvody tlakovej vody, podhlady, dvere, eskalátory a výťahy. Mesto vtedy odhadlo nevyhnutné náklady na rekonštrukciu minimálne vo výške 359-tisíc eur.

Iní záujemcovia si počkajú ešte 9 rokov

Na našu otázku čo s prípadnými inými záujemcami o prevádzku Starej tržnice mesto odpovedá, že zmluva je postavená na pätnásť rokov a že plyní šiesty rok prenájomu. „O ďalšom osude budovy bude teda rozhodovať vedenie mesta v momente, keď platnosť tejto zmluvy uplynie.

Ide o konflikt záujmov, či nie?

Aj súčasný primátor Matúš Vallo stojí za projektom Aliancia Stará tržnica. Mesto ale tvrdí, že nikdy nemal žiadne výkonné funkcie v Aliancii, podieľal sa však s ďalšími

10 odborníkmi na prípravu projektu Mestské centrum Stará tržnica a následne bol členom Správnej rady nominovaným za Alianciu Stará tržnica. „Po zvolení do funkcie primátora hlavného mesta SR Bratislavy sa členstva v Správnej rade vzdal.“

Bolo ich jedenásť

Občianske združenie Aliancia Stará tržnica, ako sa píše na jej webe, vzniklo ako zoskupenie jedenástich profesionálov z rôznych oblastí, ktorých spájala spoločná nespokojnosť so stavom historickej budovy Starej tržnice v Bratislave. „Tá bola v roku 2012 už päť rokov prakticky verejnosti neprístupná, výnimkou boli len ojedinelé podujatia,“ uvádza sa na webe. Zakladajúcimi členmi Aliencie Stará tržnica v roku jej vzniku 2012, boli zakladajúci členovia Gábor Bindics, Lucia Faltínová, Martin Giertl, Denisa Chylová, Zora Jaurová, Martin Jenča, Mirka Lach-



ká, Pavol Murín, Illah van Oijen, Matúš Vallo, Barbára Zavorská. V súčasnosti v realizačnom tíme figurujú Gábor Bindics, Veronika Hliničanová, Miriam Chlpičková, Denisa Chylová, Ján Mazúr, Petra Molnárová, Pavol Murín, Silvia Púchovská, Jana Vašáková.

Aliancia Stará tržnica je partnerom projektu Shared Cities: Creative Momentum kofinancovaného z prostriedkov programu Európskej únie Kreatívna Európa. Nová generácia podporných programov MEDIA a Kul-

túra funguje pod spoločnou hlavičkou Kreatívna Európa (Creative Europe), na roky 2014 – 2020. **Celkový rozpočet programu je 1,46 miliardy EUR.**

Aliancia Stará tržnica, Inštitút SGI, architektonické štúdiá 2021 a Labak v spolupráci s mestom Bratislava počas dvojročnej kooperácie vytvorili projekt Živé námestie. V roku 2019 projekt prevzal Metropolitný inštitút Bratislavy /MIB/.

Inštitút SGI (Inštitút pre dobre spravovanú spo-

ločnosť): Podľa súčasného portálu SGI, pôsobí v tomto inštitúte stále aj súčasný riaditeľ magistrátu hlavného mesta SR **Ctibor Košťál**. V minulosti bol jeho riaditeľom, v súčasnosti je senior výskumník. V minulosti v ňom pôsobil aj Miroslav Beblavý. Inštitút SGI vznikol v októbri 2001 s podporou INEKO – Stredoeurópskeho inštitútu pre ekonomické a sociálne reformy, aby na seba sústredil a rozšíril dovedajšie aktivity zamerané na reformy správy vecí verejných. Medzi partnermi SGI v roku 2016 napríklad figurovali Nadácia Pontis, Nadácia Zastavme korupciu, Pontis, n.o. (program TechSoup Slovensko), VIA IURIS, Zastúpenie Európskej komisie na Slovensku a ďalšie. Členmi správnej rady SGI boli v roku 2007 napríklad aj Daniel Lipšic, Martin Šimečka, Ivan Štefunko, Vladimír Tvaroška, Lucia Žitňanská.

(rl, foto BK)

Viac na www.bakurier.sk

Kontajnerová móda? Nová kontajnerová prevádzka bude aj v Petržalke, v Karlovej Vsi stojí Kontajner stále bez povolenia



Minulý rok, ešte pred komunálnymi voľbami, sa kandidátky na post starostky Starého Mesta, vzdala dnes už miestna poslankyňa, Dana Kleinert.

Kandidovala aj za mestskú poslankyňu (Team Vallo, Progresívne Slovensko a SPOLU - občiansku demokraciu). V médiách sa písalo o tom, že táto dizajnérka odstúpila kvôli nepovoleným stavbám z kontajnerov pri jej dome v Karlovej Vsi. Vtedy tvrdila, že povolenie si vybavujú dodatočne a karloveský úrad obviňovala z nečinnosti. Stavebný úrad naopak tvrdil, že stále nedostal všetky potrebné dokumenty, a preto stavbu povoliť nemôže.

Aká je situácia dnes?

Z karloveského miestneho úradu nás koncom júna informovali, že stavba je tam stále na čierno: „Stavba bola postavená bez územného a stavebného povolenia. Konanie o dodatočnom povolení resp. odstránení stavby je prerušené. Plynie lehota na predloženie potrebných dokladov preukazujúcich súlad stavby s verejným záujmom. K dnešnému dňu (25. júna 2019-pozn.red) stále nie sú úplné. Niektoré podklady, ktoré karloveský stavebný úrad žiadal už v prvej výzve v roku 2016, doteraz neboli predložené“.

V súvislosti s tým, že v prevádzke na Riviére sú ponúkané aj jedlá, sme sa obrátili na **regionálny úrad verejného zdravotníctva (RÚVZ)**. Ten nás informoval, že na uvedenie priestorov do prevádzky bolo zo strany RÚVZ Bratislava vydané rozhodnutie 2. mája 2016. Priestory ním (Kaviareň KONTISS Coffe na Riviére 2 v Bratislave) boli podľa regionálneho úradu uvedené do prevádzky, pretože spĺňajú príslušné požiadavky a predpisy. Prevádz-

ke bol tiež schválený prevádzkový poriadok. Ako ďalej RÚVZ pripomenul, príslušný stavebný úrad sa v čase vydávania rozhodnutí na uvedenie priestorov do prevádzky vyjadril, že kontajner nepodlieha schvaľovaciemu procesu v zmysle stavebného zákona, pretože ide o odstrániteľný objekt – kontajner, ktorý nie je pevne spojený so zemou. „Príslušný stavebný úrad požiadal o dodatočné stavebné povolenie, nakoľko boli preklasifikované objekty tohto typu. RÚVZ sa nevyjadruje k stavebnému konaniu, ale vyjadruje sa k územnému konaniu a ku kolaudácii v zmysle zákona o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia. K vydaniu záväzného stanoviska ku kolaudačnému konaniu tunajší úrad nebol stavebným úradom dodnes vy- zvaný“.

Kontajnerová móda, či prejav nevkuusu?

Na rozmiestňovanie prenosných kontajnerov, ktoré slúžia na rôznu činnosť, môžu byť rozdielne názory. Pre niekoho môže ísť o nevкус, ktorý do mestského prostredia nepatrí, pre iného je to praktický spôsob podnikania, či aktivít pre skupiny ľudí v rámci stretania sa rôznych komunit. Ďalší podobný kontajner, ako ten v Karlovej Vsi na Riviére, už vyrástol pri zastávke MHD Farského v Petržalke. Miestny petržalský úrad nás informoval, že stavebný úrad vydal stavebné povolenia v zmysle zákona. Podľa úradu ide o kontajnerovú kaviareň, teda o prevádzku dočasného občerstvovacieho zariadenia formou prerobených lodných kontajnerov, ako galérie spojenej s kaviarňou a oddychovou zónou, cyklostaniami. „Galéria KONTAJNER“ je súčasťou územia centrálnej rozvojovej osi Petržalka, uviedol miestny úrad.

Bratislavský magistrát nás informoval, že na poze-

mok je uzatvorená nájomná zmluva medzi mestom a stavebníkom. Nájom časti pozemku spoločnosti Custom - Pharma III s.r.o. schválilo mestské zastupiteľstvo 27. septembra 2017. Zmluva bola uzatvorená na dobu určitú, na desať rokov. Tá môže byť podľa mesta po vzájomnej dohode oboch zmluvných strán predĺžená o ďalších 5 rokov za podmienok dohodnutých v zmluve (opcia) s výnimkou nájomného.

Hlavná architektka Bratislavy Ingrid Konrad hodnotí investičný zámer „Galéria KONTAJNER“, ako pozitívny prínos pre podporu dôležitého dopravného uzla verejnej, pešej a cyklo dopravy na území Petržalky, podporu tvorby multifunkčného mestského prostredia a tým aj podporu verejného života v lokalite. Podľa nej je zatriktívnenie cesty k zastávkam MHD, dôležitou súčasťou udržateľného konceptu tvorby verejných priestorov Bratislavy.

Prínosom investičného zámeru je podľa hlavnej architektky navyše aj to, že pri riešení zásobovania či statickej dopravy využíva jestvujúcu infraštruktúru v území a nevytvára nové zaťaženie individuálnou automobilovou dopravou v území. Z tohoto dôvodu nie je v projekte riešená statická doprava a projekt je posudzovaný ako zámer na pešej zóne. Zásobovanie objektu má byť zabezpečené z okolitých parkovísk.

Investičný zámer takto podľa nej podporuje a vychádza z obsluhy územia mestskou hromadnou dopravou a atraktivizuje cestu k nej. „Zároveň podľa hlavnej architektky pomôže investičný zámer „Galéria KONTAJNER“ eliminovať negatívny dopad stavby električkovej trate na dotknuté územie“, informoval nás hovorca mesta Peter Bubla.

(rl, foto BK)

Na parkovisko na Komenského námestí chce dať mesto stoly a stoličky, neskôr vypísať súťaž



Na Komenského námestí stáli na parkovisku ešte pred časom autá. Dnes je už vyprázdnené a čaká na ďalšie využitie. Aké?

To sme sa spýtali bratislavského magistrátu, tu je odpoveď: „Komenského námestie bolo do finálneho dokončenia prerábok na Gorkého ulici zapožičané pre rezidentov, ktorí pre haváriu plynu prišli o parkovacie miesta. V blízkej dobe plánujeme ukončiť upratovacie a čistiace práce tohto priestoru. Následne by sa už v júli mohli na námestí konať kultúrne podujatia a budú na ňom umiestnené posedenia - stoly a stoličky z projektu Sadni si! Na jeseň by sme chceli začať pripravovať súťaž, ktorá bude následne vypísaná“, informoval nás mesto.

Staré Mesto uviedlo, že Komenského námestie bolo vždy v správe magistrátu. „Bývalý starosta Števíček žiadal o zverenie námestia do nájmu, aby ho mohlo Staré Mesto zrekonštruovať. K tomu ale

nedošlo. Magistrát to má určené ako úlohu,“ uviedol staromestský miestny úrad.

V roku 2014 sa k úmyslu vytvoriť na Komenského námestí park, vyjadril aj bývalý staromestský poslanec a budúci starosta Starého Mesta Radoslav Števíček. Ako uviedol na svojej stránke, jedinečnou príležitosťou vrátiť zeleň do centra mesta je na Komenského námestí za budovou Slovenského národného divadla. Do roku 1972 tu bol verejný park.

Námestie vzniklo už v 18. storočí. V roku 1886 postavili Mestské divadlo a priestor medzi Ondrejou ulicou (Andreassgasse - dnes Gorkého) a Ružovou ulicou (Rosengasse - dnes Jesenského) zachovali a parkovo upravili. Pôvodne sa námestie volalo Pálffyho, v roku 1912 tu inštalovali mramorovú fontánu s bronzovou bustou grófa Štefana Pálffyho. Fontána bola dielom Alozja Rigeleho, jej torzo je zachované v Galérii mesta Bratislavy. Neskôr fontánu odstránili, zeleň zredukovali

a námestie v roku 1932 premenovali na Komenského. V parku postavili trafiku a pri Gorkého ulici oproti paláciu Zemskej banky aj benzínovú pumpu.

Po pristavbe SND v roku 1972 park premenili na parkovisko a tak je to dodnes. V roku 2004 staromestský podnik verejnoprospešných služieb VEPOS prenajal parkovisko na desať rokov bratislavskej firme S.R.M. BUILDING, s.r.o.. Tá ešte v roku 2007 požiadala o kúpu pozemku so zámerom vybudovať tu podzemné garáže. Neuspela. V roku 2008 sa dodatkom k zmluve stala prenajímateľom mestská časť Staré Mesto, v máji 2009 sa ďalším dodatkom zmenil aj nájomca - stala sa ním spoločnosť KSA, a.s., Košice, ktorá vznikla len štyri dni pred podpisom dodatku. V januári 2012 sa po dohode starostky Tatiany Rosovej a primátora Milana Ftáčnika stalo prenajímateľom hlavné mesto Bratislava.

(rl, red, foto BK)

Neotvorenie mestských hradieb kritizovala bývalá viceprimátorka

Ako Bratislavský kuriér pred časom informoval, hlavné mesto tento rok zrejme neplánuje otvoriť sezónu na mestských hradbách.

Napriek letnej turistickej sezóne zostávajú mestské hradby v Bratislave pre domácich i zahraničných návštevníkov zatvorené. Hlavné mesto ich museli pre bezpečnosť uzavrieť, na viacerých miestach hrozilo zrútenie časti muriva. Nie je vylúčené, že hradby zostanú verejnosti neprístupné počas celého leta. „Mrzí nás, že túto vyhľadávanú atrakciu zatiaľ nevieme návštevníkom dopriať, ale v takýchto prípadoch je otázka bezpečnosti na prvom mieste. Ale robíme všetko pre to, aby sme

ich aspoň čiastočne vedeli sprístupniť,“ uviedol pre TASR hovorca Bratislavy Peter Bubla s tým, že mesto bude musieť preveriť stav celých mestských hradieb.

Zatvorené hradby počas leta, ktoré boli posledné roky pre verejnosť otvorené, skritizovala na sociálnej sieti Iveta Plšeková, bývalá bratislavská viceprimátorka, v súčasnosti petržalská miestna poslankyňa. „Mrzí ma, že terajšie vedenie mesta nepovažovalo asi za potrebné zaoberať sa hradbami. Terajší ani jeden viceprimátor nemá kultúru na starosti. Hradby patria k histórii mesta a teda ku kultúrnemu dedičstvu,“ píše Plšeková. Turisti tak smerom na hrad musia prechádzať len cestou pod Most SNP.

Mesto však oponuje, že kultúra a história sú preň dôležitou oblasťou a venuje sa im náležitá pozornosť. Dôkazom má byť aj spracovanie kultúrnych a spomienkových podujatí, napríklad Bratislavských mestských dní, keď bol podľa hovorcu práve angažovanosťou vedenia mesta vystavený originál privilegiá Ondreja III. z roku 1291. Mesto nesúhlasí ani s tvrdením, že by oblasť kultúry nebola dostatočne personálne pokrytá. Na magistráte je vytvorené samostatné oddelenie kultúry, funguje tiež mestská príspevková organizácia Bratislavské kultúrne a informačné stredisko (BKIS).

(tasr, red)

Prípravy na výstavbu metra v Bratislave, alebo ako to celé bolo? I. časť

(Dokončenie zo str. 1)

Zjednotenie používaných vozidiel v oboch systémoch metra vo vtedajšom Československu sa javilo výhodné, z dôvodu možnosti spolupráce medzi oboma prevádzkami (Praha a Bratislava), pri nákupe nových súprav, prevádzke, údržbe a oprave vozového parku. Z dôvodu naliehavosti prepravy veľkého počtu osôb z mestskej časti Petržalka do centra mesta sa v roku 1983 začal stavať dočasný úsek metra, ktorý mal pomôcť vyriešiť požadované prepravné nároky.

Dočasná trasa bola koncipovaná ako povrchová, s jednou stanicou v Petržalke a dvoma stanicami na ľavom brehu Dunaja v centrálnej mestskej oblasti. Trať bola navrhnutá v dĺžke 2,5 km a viedla zo stanice Petržalka Centrum, estakádou na most cez Dunaj (kde bola kvôli prejazdovému profilu vedená jednokoľajne), následne po bývalom železničnom násypu do stanice Martanovičova, s konečnou stanicou Mlynské Nivy, za ktorou malo byť umiestnené dočasné depo. Na petržalskej strane mala na dočasný úsek nadväzovať definitívna trasa metra.



Základný kameň bratislavskej rýchlodráhy bol položený ku koncu roku 1988 na mieste pripravovanej stanice Dunaj v centrálnej mestskej oblasti. Zbierka Peter Martinko

Dočasný úsek mal byť zrušený uvedením do prevádzky definitívnej trasy metra, ktorá mala byť vedená tunelom pod Dunajom. Krátko po začatí stavebných prác však bola celá stavba zastavená, z dôvodu vysokých finančných nákladov, ktoré bolo potrebné vynaložiť na výstavbu dočasného úseku. Projektovanie a finančné zabezpečenie sa potom sústredilo už len na definitív-

nu trasu metra. V rokoch 1986 a 1988 prehodnotil a zrealizoval rozvojové plány metra svojimi štúdiami vtedajší Dopravný podnik Metroprojekt Praha, ktorý stabilizoval vedenie trás metra v centrálnej mestskej oblasti a navrhol rozvoj mesta do milióna obyvateľov v jeho stávajúcich hraniciach a rozlohe (370 km²). Štátna expertíza prijala tieto výsledky štúdií, ktoré navrhli riešiť systém

metra v Bratislave štyrmi radiálami, ktoré vytvárali dve trasy A a B, v celkovej dĺžke 42 km. Trasa A mala byť dlhá 26,9 km s dvadsiatimi deviatimi stanicami a trasa B mala mať dĺžku 15,1 km so šiestimi stanicami. V celej sieti metra malo byť 45 staníc, z čoho dve stanice mali byť prestopné. Technickú základňu mali tvoriť dve depá, jedno v Petržalke v oblasti

vať štvorvozové sovietske súpravy s kapacitou 740 osôb, uvažovaný stav k roku 1997 bol 50 vozidiel. Do roku 2005 mal byť sprevádzkovaný úsek II. B (Dunaj – Hlavná stanica) s tromi ďalšími stanicami. Celkový odhadovaný rozpočet pre celú, skoro 9 km dlhú trasu (Lúky Juh – Hlavná stanica ČSD), bol 12 miliárd Kčs.

Od federálnej vlády

budovať len najnutnejšia časť depa Petržalka na obsluhu 6 km dlhého úseku s kapacitou len 54 vozových jednotiek. **V roku 1990 sa začatá a finančne zabezpečená výstavba metra zastavila.** Dôvodom bola zmenená politická situácia, otvorenie trhu, ponuky a technológie pre stavbu metra zo zahraničia, ktoré pred zmenou režimu neprichádzali do úva-



Variantné riešenia prechodu rýchlodráhy cez Dunaj z roku 1983. Zbierka Peter Martinko.

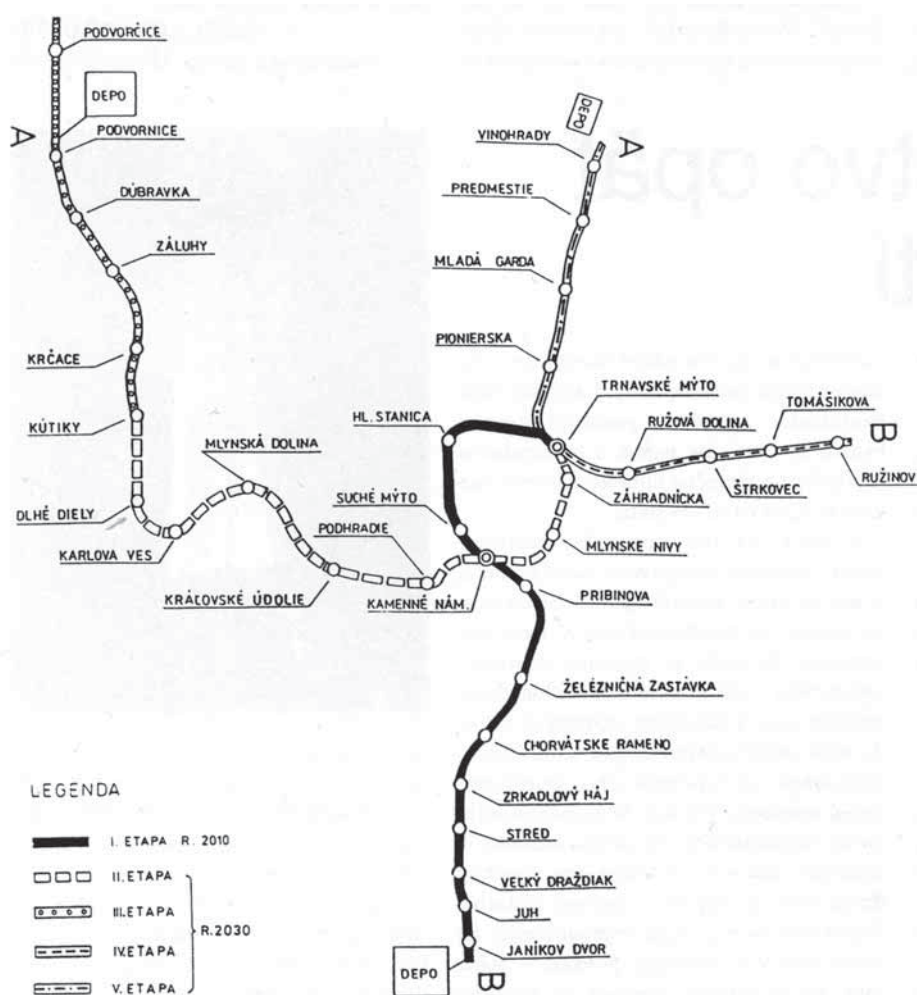
Janíkovho dvora a druhé na konci Rače, v oblasti Šprinclovho majera. Tento systém, ktorý počítal s jednoznačným riešením trasy B v mestskej časti Petržalka, ďalej spracovával Projektový ústav dopravných stavieb hl. m. SSR Bratislava a bol schválený a pripravený na realizáciu v roku 1988.

Sídliisko Petržalka malo v tom čase už 120 000 obyvateľov a na túto veľkosť bolo dimenzované s podmienkou, že nosným systémom MHD bude metro. Prioritou bolo vybudovanie takmer 9 km dlhého úseku trasy B, ktorá mala spojiť sídliisko Petržalka s Hlavnou stanicou ČSD deviatimi stanicami: Lúky Juh, Lúky Sever, Háje Juh, Háje Sever, Petržalka Centrum, Dunaj, Prior, Obchodná a Hlavná stanica ČSD. **Výstavba začala v roku 1988, s plánovaným odovzdaním celého úseku do prevádzky v rokoch 2000 až 2005.** Do roku 1997 mal byť uvedený do prevádzky úsek I. B (Lúky Juh – Dunaj) v dĺžke takmer 6 km, so šiestimi stanicami, predpokladané náklady boli 7 miliárd Kčs. Tento úsek mali obsluho-

vať štvorvozové sovietske súpravy s kapacitou 740 osôb, uvažovaný stav k roku 1997 bol 50 vozidiel. Do roku 2005 mal byť sprevádzkovaný úsek II. B (Dunaj – Hlavná stanica) s tromi ďalšími stanicami. Celkový odhadovaný rozpočet pre celú, skoro 9 km dlhú trasu (Lúky Juh – Hlavná stanica ČSD), bol 12 miliárd Kčs. Od federálnej vlády budovať len najnutnejšia časť depa Petržalka na obsluhu 6 km dlhého úseku s kapacitou len 54 vozových jednotiek. **V roku 1990 sa začatá a finančne zabezpečená výstavba metra zastavila.** Dôvodom bola zmenená politická situácia, otvorenie trhu, ponuky a technológie pre stavbu metra zo zahraničia, ktoré pred zmenou režimu neprichádzali do úva-

hy. Radnica začala hľadať vhodnejší typ metra, ktorý by lepšie vyhovoval bratislavským podmienkam. Preto bola vyhlásená súťaž na výstavbu metra ľahkého typu. Spomedzi viacerých uchádzačov mesto vybralo ponuku spoločnosti Matra Transport (dnes Siemens) s jej systémom ľahkého metra VAL.

Zostavil: Pavel Vlček
/pokračovanie nabudúce
Foto z archívu:
Peter Martinko



Navrhovaná sieť ľahkého metra v Bratislave z roku 1997 s dĺžkou 32 km a s počtom staníc 35. Prvý prevádzkový úsek Janíkov dvor – Trnavské mýto mal byť dlhý 10 km s počtom staníc 12. Dobudovaný mal byť do piatich rokov od začiatku výstavby. Zbierka Peter Martinko

Nevyhadzujte
knihy - darujte ich nám
kontakt 0907 701 786

Mesačník Bratislavský kurier vydáva Staromeštan, s.r.o. (Sedlárska č. 8, 811 01 Bratislava, IČO: 36842834) Šéfredaktor: Peter Kimijan, sefredaktor@bakurier.sk, E-mail: redakcia@bakurier.sk, tel. č.: 0917 282 203 Inzercia: inzercia@bakurier.sk. Tlač zabezpeč. CROMWELL a.s. Registrované MK SR: EV3820/09. ISSN 1338 - 1830. Najbližšie číslo vychádza 11. 9. 2019

Peter Martinko: Dávno už neplatí mylné tvrdenie, že metro môžu mať len miliónové mestá

Niekoľko otázok pre zástupcu Klubu priateľov mestskej hromadnej a regionálnej dopravy

Ste nadšencom MHD a regionálnej dopravy. Prečo? Ako ste sa k tomu dostali? Čo vás na tom láka?

Od detstva ma fascinovala mestská hromadná doprava, električky, trolejbusy, autobusy, metro... Vlastne všetky dopravné systémy, ktoré sa podieľajú na hromadnej preprave osôb vo veľkých mestách. Ako malé dieťa som s obdivom pozoroval autobusy, ktoré mali zastávku pod naším domom. Neskôr, keď na sídlisko bola zavedená električková doprava, kúsok od nás bola dočasná konečná – triangel pre obrat električiek, každú voľnú chvíľu som trávil tam, sledujúc to celé dianie obratu električiek. Samozrejme, že som bol kamarát so všetkými, ktorí sa na tom podieľali, najmä s dozorcami na obratisku, ktorý dohliadal nad celým tým procesom. Pri príchode električky reguloval cestnú dopravu s červeným terčom v ruke, pri cúvaní električky cez cestu zase píšťalkou dával signál pre vodiča električky, že môže začať cúvať. Niektorí vodiči električky ma pri obrate dokonca zobrali do vnútra, to bol pre mňa vtedy veľký zážitok.

Venujete sa aj histórii zámeru budovania metra v Bratislave. Prečo si myslíte, že by v hlavnom meste malo prenášať metro?

Metro ako dopravný systém má pre mňa svoje čaro, je rýchle, prepraví veľké množstvo cestujúcich, žiadne semaforey a zbytočné zdržiavanie sa počas prepravy. Rôzna architektúra staníc, vysoká prepravná rýchlosť, súpravy s veľkou kapacitou. Za malú chvíľu ste úplne v inej časti mesta, kam to povrchovou dopravou trvá o dosť dlhšie. V podstate je úplne jedno, čo si ja osobne myslím o podzemnej dráhe v Bratislave. **Dôležité je, čo si o tom mysleli dopravní odborníci a plánovači, ktorí pre Bratislavu projekt metra pripravovali v období rokov 1972 až 2003.** Vtedy bola potreba segregovaného dopravného systému evidentná a metro v Bratislave sa neplánovalo ako niekoho rozmar, ale ako nutnosť pre toto mesto. Za minulého režimu bola veľkosť mesta plánovaná



do jedného milióna obyvateľov. Dnes máme denne prítomných počas pracovného dňa na území mesta 700 000 ľudí. Vzhľadom na geografické podmienky, zástavbu mesta, vedenie hlavných prepravných koridorov a ďalší rozvoj mesta by bola podzemná dráha systémom, ktorý vie najlepšie splniť prepravné požiadavky v dopravne najzaťaženejších smeroch. Tento systém však nie je možné postaviť celý naraz, buduje sa po etapách, výstavba stanovenej siete trvá aj 20 – 30 rokov, avšak jedná sa o finančne nákladnú stavbu, ktorá ale bude slúžiť mestu minimálne ďalších sto rokov.

Máte zmapovanú históriu projektu metra v Bratislave, mnoho ste o tom písali i publikovali. Veci sa ale nehýbu ďalej, metro sa zatiaľ nechystá. Aké sú dôvody tohto faktu podľa Vás?

História prípravy podzemnej dráhy v Bratislave je téma, ktorá ma veľmi zaujíma. V priebehu rokov prípravy tohto systému je možné v návrhoch, štúdiách a projektoch sledovať rôzne názory projektantov, ktorí hľadali najoptimálnejšie smerové a výškové vedenie trás metra v reliéfe Bratislavy, čo sa nakoniec podarilo veľmi úspešne. Pre opätovné pokračovanie výstavby podzemnej dráhy v Bratislave sú potrebné dve veci a to podpora pre tento projekt až na vládnej úrovni a samozrejme financie. To, že mesto potrebuje podzemnú dráhu je potrebou mesta samotného. Avšak žiadne mesto na svete nebuduje takýto systém len zo svojich vlastných zdrojov. Je

tam nutná aj finančná participácia regiónu a hlavne štátu. Bez toho to jednoducho nejde. Pred koncom minulého režimu bolo pre začatú výstavbu prvej trasy metra v dĺžke 6 km vyčlenených v štátnom rozpočte ČSFR 5 miliárd vtedajších Československých korún. Po vzniku samostatného Slovenska sa striedajúce vládne kabinety k otázke výstavby metra v Bratislave stavali mierne povedané s nezáujmom, teda bez záujmu finančne podporiť tento projekt pre svoje hlavné mesto. Dalo by sa veľmi skreslene povedať, že postoj vlády k metru bol nasledovný: Ak Bratislava metro chce, samozrejme, nech si ho postaví, ale len za vlastné peniaze. To však samozrejme nikdy možné nebude. V súčasnosti sa buduje diaľničný obchvat Bratislavy (D4/R7) formou PPP projektu, náklady na výstavbu sú jedna miliarda eur. Tento projekt podporila vláda Slovenskej republiky, pretože ide o „národno-hospodársky“ záujem. Mesto Bratislava by zo svojich zdrojov takúto náročnú stavbu nebolo schopné finančne zabezpečiť. V tomto prípade o tom „rozhodol štát“. Ak by takúto podporu získal aj projekt metra, za rovnakú sumu by bolo možné zrealizovať prvý, najpotrebnejší úsek metra cez celú Petržalku na Hlavnú železničnú stanicu a až na Trnavské mýto. Projekt metra však takúto podporu nemá a zrejme ani v najbližšej dobe mať nebude a taktiež celá navrhnutá sieť metra sa nedá postaviť za jedno volebné obdobie...

Čo hovoríte na názor (prezentovaný napr. bývalým primátorom M. Ftáčnikom), že „na metro, aby ste mohli zaplatiť jeho prevádzku, potrebujete zhruba milión obyvateľov. Potrebujeme financie na to, aby sme ho postavili a aby sa dalo prevádzkovať“?

Metro je služba verejnosti, rovnako, ako celý dnešný systém mestskej hromadnej dopravy. Teda dá sa očakávať, že nebude generovať zisky na svoju prevádzku. Počet obyvateľov nie je hlavným kritériom pre výstavbu metra. Dávno už neplatí mylné tvrdenie, že metro môžu mať len miliónové mestá. **Hlavným kritériom pre stavbu metra sú súčasné a predpokladané prepravné záťaž v hlavných dopravných koridoroch,**

kadiaľ by metro malo viesť. V prípade Bratislavy sú to dopravné koridory z Petržalky na Hlavnú železničnú stanicu a Dúbravsko-Karlovská radiála. V Európe je viacero miest, ktoré nemajú milión obyvateľov a postavili metro. Ako príklad môže poslúžiť talianska Brescia (450 000 obyvateľov), francúzske Rennes (250 000 obyvateľov), fínske Helsinki (750 000 obyvateľov), alebo švajčiarske Lausanne (250 000 obyvateľov). Netreba zabúdať na fakt, že pri otvorení prvého úseku metra nebude úplne využitá jeho veľká prepravná kapacita. To sa dosiahne až po sprevádzkovaní ďalších dôležitých úsekov. Taktiež metro, ako prepravný systém sa buduje minimálne na sto rokov, ale už pri budovaní jeho prvého úseku je potrebné mať prepravnú rezervu, ktorá sa často krát využije až za nejakých 20, alebo až 30 rokov spolu s rozširovaním siete metra a budúcim rozvojom mesta.

Električka ani vlak ni-

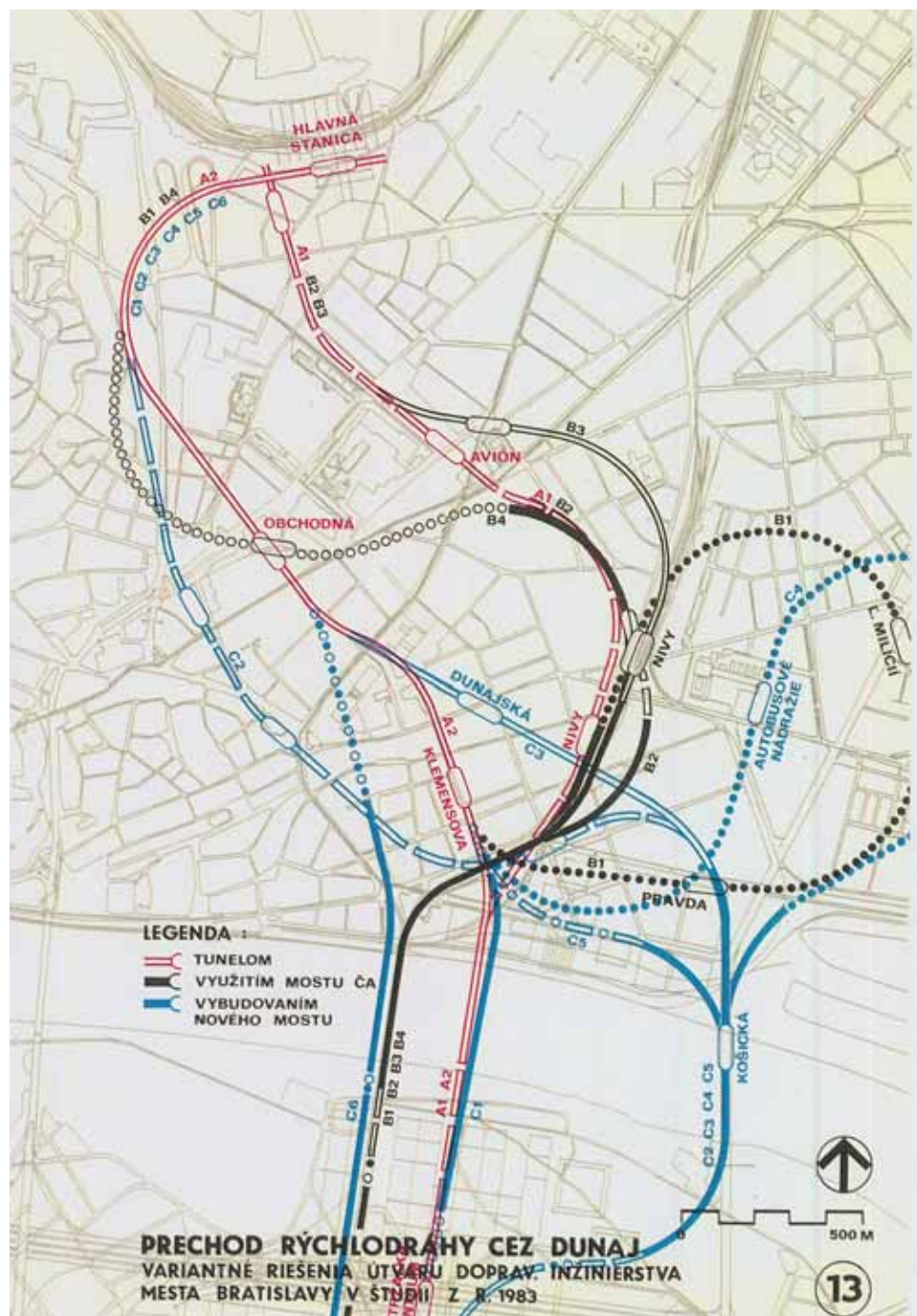
kdy nenahradí met-ro. Bratislava vlastne nemá nosný dopravný systém... Alebo sú ním podľa vás síce nové, ale pomalé električky so slabou preferenciou? Či regionálne vlaky?

Vo všeobecnosti je ako nosný dopravný systém označovaný ten systém mestskej hromadnej dopravy, ktorý je schopný prepraviť najviac cestujúcich v jednom smere počas jednej hodiny. Môže to byť autobus, trolejbus, alebo električka v závislosti od veľkosti mesta a zvoleného dopravného prostriedku, ktorý má dostatočnú prepravnú kapacitu na prepravu požadovaného počtu cestujúcich v najzaťaženejších smeroch. Vo väčšine veľkých miest je týmto systémom podzemná dráha. V prípade Bratislavy sú to električky a autobusy. Pravdou je, že električka svojou prepravnou kapacitou v jednom smere počas jednej hodiny prepravnú kapacitu metra nahradí nemôže. Železničná do-

prava vzhľadom na svoje trasovanie v intra a extraviláne Bratislavy nemôže plne prevziať úlohu nosného dopravného systému mestskej hromadnej dopravy. Postavením nových železničných zastávok na území mesta a vytvorením nových prestupných terminálov s nadväznosťou na mestskú hromadnú dopravu však môže byť vhodným doplnením prepravy osôb na území mesta.

Čo hovoríte na myšlienku rýchlodráhy, alebo alwegu namiesto metra? V čom by boli výhody a nevýhody týchto hromadných dopravných systémov?

Rýchlodráha, alebo rýchlodrážny dopravný systém je systém s plnou segregáciou jazdnej dráhy. V prípade električkovej rýchlodráhy môže byť segregovaný len čiastočne, hlavne v podpovrchových, alebo podzemných úsekoch svojej trasy. Systém rýchlodrážnej električky s plnou segregáciou trate a podzemnými úsekmi hlav-



Variantné riešenia prechodu rýchlodráhy cez Dunaj z roku 1983. Zbierka Peter Martinko.

ne v centre, teda ako budúci nosný systém mestskej dopravy mesta mala Bratislava definovaný krátky čas vo svojom územnom pláne po roku 2003. Aj vzhľadom na vysoké finančné nákla-

ných diskusiách o budúcnosti MHD v Bratislave začiatkom 70. rokov minulého storočia sa často spomínal tento nekonvenčný jednokoľajný systém. Jeho výhody sú obdobné ako u

neboli známe ani relevantné prevádzkovo-ekonomické údaje tohto systému, pre potreby Bratislavy sa s ním ďalej neuvažovalo.

Ako vidíte perspektívu MHD v Bratislave do budúcnosti bez metra?

Systém MHD v Bratislave so sieťou podzemnej dráhy s dvoma trasami v dĺžke približne 40 km a s doplnkovou dopravou, ktorú by tvorili stávajúce subsystémy by bol ideálnym riešením. Problémom je stále zabezpečenie financovania jeho výstavby. Mesto momentálne vidí riešenie jeho MHD v rekonštrukcii, predlžovaní a výstavbe nových električkových tratí, ktoré by mali tvoriť nosný systém MHD. Tento zámer plne podporujem. Je na škodu veci, že celý tento proces trvá veľmi dlho, nové a veľmi potrebné električkové trate pribúdajú veľmi pomaly, mali byť postavené už dávno. Mesto je v takom stave, že nie je schopné z vlast-



Metro Bratislava (VAL-MATRA) (január 1999) Stanica Chorvátske rameno Autor: Ing. arch. Andrej Papp

Priečny rez stanicou Chorvátske rameno v Petržalke pre systém VAL z roku 1999. Zbierka Peter Martinko

ných zdrojov financovať rekonštrukciu stávajúcich a výstavbu nových električkových tratí o nákupe nových električiek nehovoriac. Je veľmi smutné, že na to musíme použiť financie z prístupových fondov Európskej únie. Myslím si, že toto je nie je dobrou vizitkou jedného hlavného mesta. Rozvoj Bratislavy bez metra možný samozrejme je. Avšak so všetkými negatívami, ktoré to prináša. Bratislava sa stále rozširuje a rozširovať sa

naďalej aj bude. Výstavba nových električkových tratí smerom na koniec Petržalky, na Dolné Hony, okruh v centre mesta, predĺženie do Devínskej Novej Vsi, prípadné prepojenie radiál vo východnej časti mesta, určite pomôže. Za nejaký čas, kedy už budú tieto nové trate v prevádzke, dosiahne tento systém na niektorých radiálach plnú kapacitu svojich prepravných možností. Myslím si, že to bude ten moment, kedy sa mesto znovu

vráti k myšlienke výstavby metra, teda jeho prvému prevádzkovému úseku. **Nie je teda otázkou či metro áno, ale otázkou je, že kedy.** S veľkou pravdepodobnosťou bude Bratislava nasledovať príklad francúzskeho mesta Bordeaux (230 000 obyvateľov, aglomerácia 900 000 obyvateľov), kde začiatkom tisícročia zamietli projekt na výstavbu metra a nahradili ho finančne menej náročnou novobudovanou sieťou električiek, ktorú slávnostne otvárali v roku 2003. Dnes má električková sieť v Bordeaux tri linky s dĺžkou 66 km. V priebehu 16 rokov dosiahla sieť električiek v Bordeaux hranicu svojich kapacitných možností a dnes sa mesto znovu vrátilo k myšlienke metra už ako existenčnej nevyhnutnosti pre jeho ďalší rozvoj.

Robert Lattacher

Pavel Vlček: Metro v Bratislave raz bude. Doprava by bola pokojnejšia, plynulá a istotne rýchlejšia

Sprvým riaditeľom spoločnosti Metro Bratislava a zástancam výstavby metra v Bratislave Pavlom Vlčkom, sme sa pozhovárali aj o tom, prečo Bratislava dodnes nemá metro a čo treba urobiť, aby sa mohlo začať stavať.



na, teda koľajová doprava, celkom oddelená mimoúrovňovo od ostatnej dopravy. A doprava by bola pokojnejšia, plynulá a istotne rýchlejšia.

Hlavnými argumentmi odporcov výstavby metra sú peniaze a to, že Bratislava metro „neuživí“. Aké sú ďalšie argumenty proti a čo na ne hovoríte?

Proti také, ktoré nemajú argumenty, najmä také, ktoré sa nedajú overiť. Za tie roky prípravy bolo vypracovaných niekoľko štúdií, ktoré potrebu výstavby metra v Bratislave potvrdzujú. Bol zrealizovaný prieskum geológie a hydrogéológie a finančný model. Všetky materiály sú kladné.

Bratislavčanom najskôr sľubovali metro, potom rýchlodráhu, neskôr rýchlovlaky typu S-BAHN, neskôr tunel pod Dunaj (Filiálka), napokon nám ako údajný nosný systém dopravy zostali pomalé električ-

ky a prímestské vlaky. Môže toto riešenie nahradiť metro? Nie je to hazard politikov s obyvateľmi čo sa týka budúcnosti hromadnej dopravy? Navyše, keď začína byť trend obmedzovania áut v meste a výstavba (zástavba) sa nezastavuje?

Hovoriť o tom, že to čo sa dnes predstavuje ako nosný systém je až smutné. Stavba je pripravená a najmä predstavovaná diletantsky a nosný systém ostal len v názve. Je nemožné takto nazývať trať, ktorá križuje úroveň s pozemnými komunikáciami a je nejasný vstup do mesta. Aj kapacitne ide o pochybný projekt. Dnes sú zrealizované dve zastávky v Petržalke, resp. tri a v špičkách sú už na druhej zastávke sú veľkokapacitné vozidlá preplnené, pri čom interval je medzi jednotlivými súpravami 3 min. Nevie si predstaviť, ako to bude vyzeráť, ak na Petržalskej strane pribudne ďalších päť zastávok. No každá nová

trať, každá nová električka je vylepšenie dopravy, ale myslím že nejde o riešenie, len o opravu. Dnes sa pripravuje električkové riešenie cez celú Petržalku, pri čom už teraz, sú už pri TPD vlaky preplnené. Ak pribudne ďalších päť staníc, kapacita nebude stačiť.

Boli ste prvým riaditeľom spoločnosti Metro. Prosím povedzte prečo vlastne zanikli plány na vybudovanie metra v Bratislave? Čo bolo z vášho pohľadu najdôležitejšou príčinou, že to nevyšlo?

Výmena politickej reprezentácie. Odmietnutie metra VAL a orientácia na Ruské metro. Asi páni nevedeli, že vlaky z Ruska čakala v Prahe rekonštrukcia, ešte pred prvou jazdou.

Čo by bolo potrebné urobiť, aby sa projekt realizoval a o aké metro by podľa vás išlo? Ako dlho by to mohlo trvať a aké by bolo jeho trasovanie?

Partnerov na výstavbu a jej financovanie by sa našlo dosť. Ale chce to chcieť a zrieknuť sa úplatkov. To je ťažko! Mimochodom práve možnosť úplatkov významne ovplyvnila prípravu metra po novembri 89 a možno asi aj pred ním. Trasovanie je už niekoľko rokov ustálené a neodporúčam ho meniť lebo sa politici nedohodnú. Ak sa politici, mesto, mestské časti, kraj a vláda dohodnú, je možné začať do roka. Prvá jazda potom za tri, alebo štyri roky.

Ak by sa nepostavilo metro, čo by sa malo urobiť, aby ľudia cestovali pohodlne a rýchlo?

Asi treba jeden nový koncepčný dokument, ktorý bude riešiť viacej úloh. Od parkovania, cez záchytné parkoviská, možnú novú výstavbu v súlade s oprášeným územným plánom, samozrejme financovanie a organizačné opatrenie, príprava noriem a úloh, ktoré sa vyskytnú.

R. Lattacher

Hlavné mesto sa chce sústrediť najmä na rozvoj nosného dopravného systému

„Metro v meste je v každom prípade užitočné, jeho naprojektovanie, finančné zabezpečenie a postavenie by však bola

otázka dlhých rokov, ak nie desaťročí“.

Pre Bratislavský kuriér to uviedol magistrát hlavného mesta. „Problém s dopravou je ale v Brati-

slave akútny už dnes a my musíme všetku energiu a kapacity využiť na to, aby nám pod náporom zvyšujúceho sa počtu áut mesto úplne neskolabo-

valo,“ uviedlo ďalej mesto.

Podľa magistrátu sa preto treba rýchlo sústrediť najmä na rozvoj nosného dopravného systé-

mu, ktorým je v podmienkach Bratislavy električka a venovať sa príprave a rozširovaniu tratí. „Otázkou je tiež, či by prevádzka

metra pri tomto počte obyvateľov bola finančne udržateľná,“ dodalo hlavné mesto.

(rl)

Nemali by sme sa dopustiť osudovej chyby, tvrdí šéf sprievodcov Marián Bilačič

Rozprávanie sa s turistickým sprievodcom, vizionárom a Bratislavčanom Mariánom Bilačičom je vždy inšpirujúce. O svojom meste a práci hovorí s láskou a nadšením. Kritizovať sa snaží konštruktívne a v záujme posúvania vecí smerom ku kvalite. Stále predsedá organizácii pod názvom Slovenská spoločnosť sprievodcov cestovného ruchu, sprevádza a cestuje po svete.

Podme rovno do ulíc a na námestia hlavného mesta. Tvrdíte, že už aj Bratislava začína byť turisticky predimenzovaná. Ako to myslíte a prečo?

Bratislava dosahuje momentálne hodnoty návštevnosti, ktoré sa v nárazových časoch blížia k limitným počtom, kedy návštevník, alebo obyvateľ mesta stráca svoj komfort. Poviem príklad. Keď som bol v Prahe, americkí turisti sa mi sťažovali na neuveriteľne obrovské množstvo ľudí na Karlovom moste. No a ja som im povedal: Príďte tam ráno o siedmej a budete tam sami... Zatiaľ to u nás ešte nie až tak horúce.

Nemala by už Bratislava začať tvoriť a nastavovať nové produkty?



Určite áno. Napríklad jedným z najproblémovejších bodov, ktoré v súčasnosti máme v rámci obslužnosti organizovaných skupín, je Bratislavský hrad. Ak všetky autobusy chcú prísť v zhruba rovnakej dobe na hrad, tak vzniká pretlak. Je to na odbornú diskusiu, no viem si predstaviť že by časť návštevníkov mohla zísť z hradu dole peši, po Beblavého ulici. Túto ulicu by to určite oživilo a pozdvihlo.

V tejto súvislosti si

spomínam, že keď prvý bratislavský župan v novodobej histórii, Ľubo Roman, navrhoval lanovku na hrad, mnohí ho vysmiali...

Napríklad v Prahe lanovú dráhu na Petřín prevádzkuje dopravný podnik hl. mesta ČR. Je taká aká je, ešte si pamätá ducha socializmu, ale všetci sú radi že ju majú. Zoberte si len napríklad mamičky s kočíkmi, ktoré by sa v rámci popoludňajšej prechádzky z nábrežia cez Vydricu ľahko dostali na hrad. Alebo už spo-

mínané zástupy turistov. Nemali by sme sa dopustiť osudovej chyby, že potenciál rozvoja nábrežia vrátane Vydrice, zanedbáme tým, že definitívne škrtujeme vertikálnu dopravu. To znamená lanovku, výťah, alebo čokoľvek ostatné.

Na Hlavnom námestí mesto nedávno zrekonštruovalo Maximiliánovu fontánu a vrátilo jej vzhľad zo 16. storočia. Fontána ale podľa nás stratila spoločenskú funkciu... Ako to vnímate?

Kde je voda, tam je život....Asi sa pamiatkari veľmi nepotešia, ale ten prstenec, ktorý obklopoval Maximiliánovu fontánu, k nej naozaj ťahal život. Dnes ľudia akoby prešli okolo tejto fontány bez povšimnutia, pretože jej chýba viditeľná voda, ako symbol života. Asi z hľadiska pamiatkovej prezentácie je to takto v poriadku, ale ľudia už okolo fontány nesedia... Samozrejme koľko ľudí toľko názorov, ale opakujem, že ten prstenec naplnený vodou ťahal k sebe deti i dospelých a vlastne ponúkal možnosť sadnúť si.

Je možné v Bratislave hovoriť z hľadiska sprievodcovských služieb aj o nejakých nových turistických trasách?

Určite áno. Máme na príklad požiadavky na zelen v meste, to znamená parky, záhrady. Rastie aj záujem o technické stavby, či architektúru prvej Československej republiky. Dokonca mnohých zaujíma aj architektúra 21. storočia, to znamená roky 2000 plus. Boli sme napríklad požiadaní rakúskymi architektami o služby pri sprevádzaní lokalitou Eurovea. Mnohí sa vyjadrili, že tento priestor je im veľmi sympatický a investor tu vraj trafil, ako sa hovorí, klient po hlavičke a že prvá etapa bol veľmi dobrý ťah. Ale chodili sme s nimi aj po socialistickej architektúre. Mnohé objekty, ktoré my povedzme zaznávali, sa im naopak páčia a vyzdvihli ich. Ako príklad spomeniem budovu starého Piora na Kamennom námestí, najmä jeho trojuholníkovú časť. Z nej boli nadšení. Stročnosť tejto architektúry ich fascinovala. Ohromil ich aj starý OD Dunaj na Námestí SNP, ktorý je kultúrnou pamiatkou. Obdivovali na ňom napríklad výklady na prízemí, okolo ktorých sa dá chodiť a na tú dobu to bol podľa nich moderný počin.

Čo je podľa vás najdôležitejšie pre vytváranie dobrých podmienok rozvoja turizmu v hlavnom meste?

Žiadne mesto na sve-

te, turisticky, nemôže povedať že je úspešné do momentu, kým preň nenadchne svojich obyvateľov. V Benátkach preklínajú návštevníkov a domáci ich v podstate „nemusia“, okrem tých, ktorí profitujú z tohto biznisu. Regulácia počtu návštevníkov sa nedarí a tak Benátky ich starosadláci už aj opúšťajú.

Cestovný ruch sa dá umne regulovať. Je veľkou chybou, ak služby cestovného ruchu zredukujeme iba na interakciu zákazníka a poskytovateľa služby. Celý príbeh sa totiž odohráva na území mesta, a zároveň na teritóriu štátu, ktoré majú tiež svoje nezastupiteľné úlohy! A práve zosúladiť ten prierez súkromného, verejného a štátneho záujmu by mala byť jedna z zásadných výziev. Každý z týchto hráčov hrá na „inom“ poli, ale mali by byť naladení na jednu vlnovú dĺžku a tá vychádza z potrieb návštevníkov, ale aj z spokojnosti obyvateľov našich miest.

U nás sú za úspešných považovaní najmä tí, ktorí z cestovného ruchu najmä veľa vyťažili. V turisticky vyspelých krajinách sa úspešní snažia byť prospešní a tak cielene zhodnocujú prostredie, v ktorom podnikajú.

Robert Lattacher
(celý článok nájdete na www.bakurier.sk)

100 najlepších letných hitov
...aj to je
LETO S RÁDIOM VIVA

RÁDIO VIVA

O návrhu starostky Z. Aufrichtovej na zvýšenie dane pre kaviarnikov miestni poslanci zatiaľ odmietli rokovať

Napätie medzi starostkou Starého Mesta a niektorými miestnymi poslancami bolo cítiť už na začiatku rokovania zastupiteľstva koncom júna.

Do programu rokovania boli totiž zaradené body, ktoré podľa niektorých poslancov neboli dostatočne odkomunikované a prerokované vopred. Išlo aj o bod tri, ktorý mal riešiť zásadné zvýšenie dane pre kaviarnikov najmä na Hviezdoslavovom námestí. Išlo o zmeny vo všeobecne záväznom nariadení mestskej časti Staré Mesto o miestnej dani za užívanie verejného priestranstva. Na začiatku utorkového miestneho zastupiteľstva nebolo miestne zastupiteľstvo uznášaniaschopné, a preto bola vyhlásená prestávka. Po prestávke poslanci hlasovali o návrhnutom programe, ktorý ale neschválili. Asi po 5 minútach sa k hlasovaniu vrátili a po prísľube starostky, že sa potom bude hlasovať aj o vypustení niektorých bodov z rokovania, poslanci program už schválili. Napriek tomu, že začiatok rokovania miestnych zastupiteľov bol plánovaný na 9,00 hod., k samotnej práci na schválení programu sa dostali až okolo pol jedenástej.

Podstatou návrhu nového nariadenia bolo zvýšenie dane za umiestnenie ambulantného predajného zariadenia (okrem Poľnej ulice) z 1,00 eura na 1,34 eur, za umiestnenie

zariadenia slúžiaceho na poskytovanie služieb a exteriérového sedenia v historickej časti mesta (pešia zóna okrem Hviezdoslavovho námestia) 1,34 eur za obdobie od 1. apríla do 15. novembra príslušného kalendárneho roka a 1,00 euro za obdobie od 16. novembra do 31. marca nasledujúceho kalendárneho roka. Nové ustanovenie rátať aj s osobitnou sadzbou dane v sume 1,75eura za umiestnenie zariadenia slúžiaceho na poskytovanie služieb vrátane exteriérového sedenia na Hviezdoslavovom námestí, za obdobie od 1. apríla do 15. novembra príslušného kalendárneho roka a za obdobie od 16. novembra do 31. marca nasledujúceho kalendárneho roka

Sumu 1,00 euro mali platiť potom kaviarnici za letné obdobie, ale mimo Hviezdoslavovho námestia a pešej zóny a 0,80 eura za zimné obdobie. Ako dôvod navrhovateľ uviedol, že sadzby neboli zvyšované od roku 2005 a je v nich premietnutá výška inflácie. Očakávaný finančný prínos do rozpočtu mestskej časti by bol cca 150 tis. eur ročne. Staré Mesto sa v návrhu snažilo aj o oslobodenie od miestnej dane za užívanie verejného priestranstva diplomatické misie sídliace na území mestskej časti Bratislava-Staré Mesto za trvalé (vyhradené) parkovanie pri svojich sídlach. Táto úprava vyplýva údajne z Viedenského dohovoru o diplomatických stykoch. V súčasnosti majú diplo-

matické misie 0,25 eura za trvalé parkovanie vozidla alebo privesu mimo zóny s dopravným obmedzením. Na zasadnutí boli prítomní aj niektorí kaviarnici. Do rúk nám dali mapku centrálnej časti Viedne, z ktorej vyplýva, že daň o ktorej hovoríme, je v hlavnom meste Rakúska nižšia ako u nás. Viedeň má v centre mesta tri zonácie. Zóna 1: Množstvo peších zón 1. okresu, Rotenturmstraße, Jasomirgottstraße, vnútorná Mariahilfer Straße, Neubaugasse medzi Lindengasse a Mariahilfer Straße. Zóna 2: Zóny pre chodcov a zhromaždenia, Ring, Franz-Josefs-Kai, Reinprechtsdorfer Straße, ako aj časti Praterstraße, Taborstraße, Landstraßer Hauptstraße, Link Wienzeile a Zollergasse. Zóna 3: ostatné cesty a obytné ulice. Podľa informácií jedného z kaviarnikov za platí prevádzkar vo Viedni v prvej zóne 69 centov za meter štvorcový na deň a v druhej zóne 35 centov za meter štvorcový za deň.

Vo Viedni majú byť teda sadzby omnoho nižšie ako v Bratislave. Existujú údajne úvahy, podľa ktorých môže byť zvyšovanie daní pre prevádzkarov zámerne, s cieľom ich postupne likvidácie, resp. spôsobenie takého zvýšení cien pre zákazníkov, aby sa návštevníci a obyvatelia presunuli do novopostavených, alebo ešte len vznikajúcich nákupných a obytných zón v širšom centre mesta. Prevádzky by potom boli bez

zákazníkov a postupne by krachovali...

Bývalý mestský a miestny poslanec a kandidát na starostu SM Martin Borguľa v tejto súvislosti pripomína napríklad, že Velysianectvo USA zaberá na Hviezdoslavovom námestí v Bratislave plochu s výmerou 1 318 m². Mesto prenajalo ambasáde pozemky, na ktorých stojí aj inkriminovaný plot, za 481 070 eur ročne. Podľa Borguľu, v Starom Meste musí každý občan či podnikateľský subjekt platiť daň za využívanie verejného priestoru. Sadzba tejto dane je stanovená za jeden meter štvorcový a deň do 60 dní na 1 euro, od 61. dňa sú to 4 eurá. Tvrdí, že ak by ambasáde USA bola riadne vyrubená daň za užívanie verejného priestranstva, tak by po správnosti mala ročne platiť nie nájom vo výške 481 070 eur, ale 1 687 040 eur ročne. „Ambasáda v podstate dostala od mesta „zľavu“ vo výške 70 %.

„Takže nie „veľmi slušná suma“ do mestskej kasy, ale „veľmi slušná zľava“ pre niekoho, kto okupuje verejný priestor v historickom centre hlavného mesta už viac ako pätnásť rokov a viac ako päť rokov nás všetkých ťahá za nos rečami o serióznom záujme presťahovať ambasádu na iné miesto. Myslím, že inak ako dvojakým metrom sa tento postup mesta nazvať nedá“, uviedol bývalý poslanec.

(rl, foto BK)

Trápim sa tým ako predísť sporom v rodine pri mojom dedičstve. Vlastným byt a záhradu. Chcem, aby byt po mojej smrti pripadol mojej dcére, ktorá sa o mňa stará, opatruje ma a byt potrebuje. Synovi, ktorý sa o mňa zaujíma omnoho menej a nie je mi ochotný pomáhať by som chcela, aby mu zostala záhrada. Záhrada má však omnoho menšiu hodnotu ako byt a obávam sa, že syn s tým nebude súhlasiť. Nechcem ho vydediť, ale chcem spísať závet a rozhodnúť komu čo pripadne.

V tejto situácii je spísanie závetu racionálnym rozhodnutím, nakoľko pri neexistencii závetu by prebehlo dedenie zo zákona. V rámci tzv. prvej dedičskej skupiny by rovnakým dielom dedili poručiťelove deti a manžel. Ak poručiťel nemá manželku, dedia rovnakým dielom výlučne poručiťelove deti. Pri dedení zo zákona sa neprihliada na mieru poskytnutej starostlivosti voči poručiťelovi, nezohľadňujú sa vzťahy v rodine ani majetkové potreby jednotlivých poručiťelových detí. Prirodzene pri vyporiadaní dedičstva môžu medzi sebou uzavrieť dedičia dohodu, ktorou si rozdelia majetok aj inak ako na základe dedičských podielov, ale v uvedenom prípade asi nie je reálne sa spoliehať, že syn by súhlasil s rozdelením dedičstva ako píšete.

Preto je vhodné spísať závet. Dôležité je dodržať pri jeho spísaní všetky zákonné náležitosti ako ich ustanovuje §476 a nasl. Občianskeho zákonníka. Odporúčam obrátiť sa s uvedenou problematikou na notára, aby ste mali dostatočnú právnu istotu, že závet vo forme notárskej zápisnice bude riadne spísaný a uložený v príslušnom registri. Nie je to však podmienka, platný je aj závet, ktorý je spísaný vlastnoručne, ak sú splnené všetky zákonné podmienky.

Právnik radí



JUDr. Branislav Záhradník

Podľa §477 Občianskeho zákonníka v záвете poručiťel ustanoví dedičov, prípadne určí ich podiely alebo veci a práva, ktoré im majú pripadnúť. Ak nie sú podiely viacerých dedičov v záвете určené, platí, že podiely sú rovnaké. V tejto súvislosti si však treba uvedomiť, že zákon stanovuje ochranu tzv. zákonných dedičov. Podľa §479 Občianskeho zákonníka maloletým potomkom sa musí dostať aspoň toľko, koľko robí ich dedičský podiel zo zákona, a plnoletým potomkom aspoň toľko, koľko robí jedna polovica ich dedičského podielu zo zákona. Pokiaľ tomu závet odporuje, je v tejto časti neplatný, ak nedošlo k vydedeniu uvedených potomkov.

Z uvedeného vyplýva, že ak syna nevydedíte (vydedenie potomka musí spĺňať niektorú zo zákonom stanovených podmienok podľa §469a Občianskeho zákonníka) má nárok pri dedení zo závetu aspoň na polovicu svojho dedičského podielu, ak by sa dedilo zo zákona. V tomto konkrétnom prípade je potrebné, aby syn dostal aspoň jednu štvrtinu z celkovej hodnoty dedičstva (bytu a záhrady). Ak hodnota záhrady nedosahuje túto hodnotu, bol by závet v tejto časti neplatný a dedilo by sa podľa zákona, t.j. rovným dielom.

Mesto v súčasnosti posudzuje dve varianty trasy električky v zóne Chalupkova

Mesto v súčasnosti posudzuje dve varianty trasy električky v zóne Chalupkova, a to popred budovu SND po Pribinovej ul. alebo poza budovu SND po Landererovej ulici.

Bratislavský magistrát nedávno informoval, že pokračujúca časť trasy vychádza optimálne po uliciach Košickej a Miletičovej s logickým napojením na ružinovskú električkovú radiálu a tiež električkový uzol Trnavské myto. Zámerom mesta je rozčleniť električkové trasy cez centrum mesta vybudovaním okruhu, prepájajúceho radiály medzi Šafárikovým

námestím a Trnavským mytom a zároveň preveriť trasu novej električkovej radiály do Podunajských Biskupíc a Vrakune.

Projekt nového centrálného električkového okruhu Bratislavy zhruba za 30 miliónov eur, ktorý by viedol po trase Šafárikovo námestie, Pribinova, Košická s napojením na ružinovskú radiálu a Trnavské myto, iniciuje už niekoľko mesiacov developer J&T Real Estate. V marci informoval, že pracuje na projekte pre územné rozhodnutie. Priznal však, že konečné slovo bude mať hlavné mesto. Na aktuálne stanovisko magistrátu developer uviedol, že sa

teší akémukoľvek posunu v téme centrálného električkového okruhu, a preto snahu magistrátu o čo najrýchlejšie riešenie víta. "Aj my sme pôvodne uvažovali o alternatívnom trasovaní električky, vrátane Landererovej ulice, ale odborné štúdie na základe nášho názoru ukázali, že riešenie s trasou po Pribinovej ulici je výhodné a dopravne ľahšie realizovateľné," povedal pre TASR výkonný riaditeľ J&T Real Estate Pavel Pelikán.

Najviac, 95 percent takejto trasy, je podľa neho segregovanej od inej dopravy, čo je v zastavanom území širšieho centra mesta dobrý parameter.

"Magistrátu sme poskytli všetky odborné zistenia o rôznych alternatívach trasovania električky v území, naďalej komunikujeme so zainteresovanými stranami a veríme, že sa Bratislavčania čoskoro dočkajú rozvoja preferovanej električkovej dopravy, ktorá prepojí dve najväčšie mestské časti Petržalku a Ružinov. Toto prepojenie by malo mať svoju dopravnú kvalitu v podobe čo najviac segregovanej trasy električiek a priamočiarým križovaním križovatiek," podotkol Pelikán.

(red, tasr)

Lepšia správa bytových domov



Čo robiť ak máte v bytovom dome neplatiča? (I. časť)

Vlastníci neplatia správcovi, ale sebe navzájom

Vlastníci bytov a nebytových priestorov tvoria komunitu, ktorá ovplyvňuje životný komfort každého jedného z jej „členov“. Týka sa to kvality susedských



pákou na dlžníkov a pokiaľ sa v bytovom dome takýto postup nerealizuje, odporúčam zistiť dôvody a vykonať nápravu. Ide o financie samotných vlastníkov a v praxi je zo strany správcu a spoločenstva často krát tento krok opomenutý.

Čo robiť ak dlžník aj tak dlh neuhradí?

Typic-

kov, ale je dlžníkom všetkých ostatných vlastníkov v celom bytovom dome.

Ako sa vlastník bytu dozvie o tom že mu niekto z bytového domu dlhuje?

To, či je niekto z vlastníkov dlžníkom, je možné si preveriť nahliadnutím do spoločného výpisu z bankového účtu priamo u správcu kedykoľvek a neobmedzene, alebo na pobočke banky, ktorá vedie bankový účet, a to za šesť mesiacov späť ne bezplatne v zmysle § 38 zákona o platobných službách. Správca alebo predseda spoločenstva nie je oprávnený zabrániť vlastníčkovi nahliadnuť do výpisu z dôvodu ochrany osobných údajov. Ako už bolo uvedené vyššie, ide o financie samotného vlastníka a nie správcu a v tomto duchu je podávané aj každé stanovisko samotným Úradom na ochranu osobných údajov.

Zverejnenie dlžníkov s dlhom nad 500 eur

Bytový zákon umožňuje v zmysle § 9 ods. 3 „správcovi alebo spoločenstvu na účel ochrany majetku vlastníkov bytov a nebytových priestorov v dome zverejňovať zoznam vlastníkov bytov a nebytových priestorov v dome, ktorí majú úhrnnú výšku nedoplatkov na preddavkoch do fondu prevádzky, údržby a opráv domu a na úhradách za plnenie aspoň 500 eur“ v určitom rozsahu. Toto právo je silnou

pom na Slovensku je najskôr sa na súdne konania spoliehať ako jedinou možnosť a následne sa na súdne konania sťažovať ako na neefektívne a zdĺhavé. Áno, priemerná dĺžka súdneho konania v občianskych veciach je viac ako 20 mesiacov, čo nie je vôbec potešujúce číslo. Správcovia a spoločenstvá však majú pri vymáhaní nedoplatkov úplne iné postavenie vďaka legislatívnym možnostiam a v spolupráci s nami sa naši klienti dostali do stavu, v ktorom nie je vôbec potrebné riešiť súdne konania a exekúcie. Šetříme tak náklady na súdne poplatky, poplatky na právne služby, ale hlavne administratívu a čas.

Do akej miery sa vlastníci bytov a nebytových priestorov „preberú“ zo stavu, že je o ich nedoplatky postarané, ponechávam na ich uvážení. Chcel by som však apelovať na samotných vlastníkov bytov, ktorí mnoho krát nevedia ako je možné operovať s dlžníkmi a ktorých správca často vo dverách otočí s odpoveďou „my to máme poriešené dobre“. No rád by som si status myšlienky „dobre“ preveril, nakoľko je naša skúsenosť s určitými správcami v Rimavskej Sobote úplne iná.

JUDr. Mgr. Marek Perdík,
ZLSBD – Združenie pre lepšiu správu bytových domov

Informácie o využití priestoru Cafe Propeler nie sú zatiaľ jednoznačné



Je významné pre činnosť dnešných samospráv, že si často nevedia rady so starostlivosťou o nehnuteľnosti v ich správe a ich rozumným využívaním. Navyše od návrhu k realizácii uplynie často aj volebné obdobie...

Príkladom je malá budova Cafe Propeler na nábreží, ktorej zmysluplné využitie nevie staromestská samospráva rozlúsknuť už minimálne 7 rokov. Kedysi tu pristával legendárny bratislavský Propeler, ktorý spájal oba brehy Dunaja. Túto, kedysi populárnu a hojne využívanú atrakciu nedokázala Bratislava dodnes obnoviť. Najnovšie miestny úrad odpovedal na otázky Bratislavského kuriéra. Pýtali sme sa, prečo sa ešte na využitie tohto priestoru nevypísala transparentná súťaž? Ako môže samospráva prevádzkovať „kaviareň“ cez svoj komunálny podnik? Aký predpis, či zákon jej to umožňuje...? Kedy SM vypíše súťaž?

Staré Mesto reagovalo prostredníctvom svojho hovorca Mateja Števo. Ako uviedol, ostatná súťaž na nájomcu objektu Propeler bola pre procesné chyby výberovej komisie zrušená. „Keďže sme nechceli nechať tento priestor počas tejto sezóny prázdny, starostka rozhodla, že ho dočasne bude prevádzkovať mestská časť prostredníctvom TSSM a.s., ktorá je v 100 % vlastníctve mestskej časti“. Ako ďalej uviedol, v tom istom období, keď došlo k rozhodnutiu prevádzkovať Propeler prostredníctvom TSSM

a.s. prešla médiami informácia o zatvorení ikonického podniku Prašná Bašta. Starostka si prevádzkara pozvala a ponúkla mu prácu v TSSM ako prevádzkara. „Ako Staromešťanka poznajúca územie a jeho hodnoty zaregistrovala som správu o konci Prašnej Bašty - pozvali sme preto dlhoročného prevádzkara a ponúkli mu možnosť zamestnať sa v TSSM,“ povedala starostka Zuzana Aufrichtová.

Staré Mesto nás ďalej informovalo, že spoločnosť TSSM a.s. má v predmete podnikania umožnené aj poskytovanie služieb rýchleho občerstvenia v rámci voľnej živnosti. Pripomína, že túto možnosť Technickým službám Starého Mesta dali ešte poslanci v roku 2018 uznesením č. 127/2018. Hovorca uviedol, že podmienky súťaže sú v procese spracovania, v júli sa má uskutočniť stretnutie s poslancami Starého Mesta. Má sa aj vytvoriť komisia, ktorá zadefinuje finálne znenie podmienok súťaže.

Súťaž by mala prebehnúť koncom roka. „Tento priestor bude využívaný ako infopoint a na podporu turistického ruchu - aktuálne prebiehajú rokovania aj s BKIS o zriadení informačného bodu v Propelere,“ dodalo Staré Mesto.

Zaujímavo vyznievajú informácie o angažovaní človeka pre potreby Cafe Propeler z bývalej Prašnej bašty, keďže Staré Mesto chystá súťaž. Zaujímavé sú aj úvahy o dátumoch otvorenia i využití tohto

minipriestoru. Z informácií, ktoré odznali **21. marca tohto roka** na tlačovej besede sa verejnosť dozvedela, že prevádzku plánujú spustiť k 1. máju. Nemá chýbať letná terasa, predaj nápojov, balených potravín či teplých jedál, ako sú palacinky. **Začiatkom júna** potom starostka Zuzana Aufrichtová informovala, že okrem kaviarne by tu malo byť aj informačné centrum či trhové miesto pred budovou. Počíta sa aj s organizovaním diskusií či vernisážami. **„Určite chceme mať od letných prázdnin kompletnú prevádzku aj s barom. Teraz sa obstaráva vnútorné vybavenie,“** priblížila starostka. **Ak sa ukáže, že je lepšie nájsť externého prevádzkovateľa, vypíšeme súťaž,“** povedala Aufrichtová. Obnovenie legendárnej lodnej dopravy - propelera na Dunaji, ktorá by opäť premávala medzi staromestským a petržalským brehom rieky, je však podľa starostky náročné. **„Je veľmi ťažké nájsť prevádzkovateľa, ktorý by splnil predstavu propelera - prepájania dvoch brehov Dunaja. Samotný propeler ako v minulosti je veľmi ťažko naplniteľný,“** skonštatovala.

Nezdá sa, že na taký malý priestor je až veľmi veľká škála využitia? Nestačili by skromnejšie ambície? Menej je niekedy viac... Kým si ale Staré Mesto ujasní, čo vlastne chce mať v tomto priestore a kým to uskutoční, Dunajom pretečie ešte asi mnoho vody...

(rl, tasr, foto BK)

Rekonštrukciu Maximiliánovej fontány dokončili, stratila však kontaktnú a spoločenskú funkciu



Ešte pred nedávnom bola fontána chránená kamenným múrikom.



Krásna, ale takmer nepovšimnutá fontána Žena s krčahom.

Generálny investor Bratislava v uplynulých dňoch dokončil rekonštrukciu bratislavského historického skvostu, v podobe Maximiliánovej fontány.

Skutočnosť, že aj historické diela nemusia byť „sterilné“ a verejnosť ich kontaktne môže využiť na posedenie, spoločenskú funkciu, či osvieženie, je v tomto prípade koniec.

Z obvodu Maximiliánovej fontány bola totiž bola odstránená obruč, teda kamenný múrik, na ktorom zvykli sedávať turisti, ale

aj domáci obyvatelia počas jari, leta a pri spoločenských podujatiach na Hlavnom námestí. K zmene došlo z iniciatívy Mestského ústavu ochrany pamiatok (MÚOP). Hlavné mesto tento úmysel nekonzultovalo s verejnosťou. Údajne sa odborníci s múrikom okolo fontány nikdy nestotožnili...

Zmeny vo verejnom priestore bez spoločenskej objednávky a bez akejkoľvek diskusie s verejnosťou vracajú toto mesto hlboko späť do minulosti. Toto je tzv. nová politická kultúra? Okolo obnovené fontá-

ny, resp. kedysi nádrže na vodu, tak, ako mala vyzerať v šestnástom storočí, pribudli dva kusy „schodíkov“, ktoré zatiaľ vyzerajú ako päť na oko, keďže nemajú patinu, akú má samotný objekt fontány.

Krásna, ale takmer nepovšimnutá fontána Žena s krčahom, je na susednom Františkánskom námestí. Aj keď je „živá“ a chrlí vodu, zostáva pre množstvo návštevníkov hlavného mesta mimo záujmu. Podobne, ako teraz už aj fontána na Hlavnom námestí, je jej voda mimo kontaktu s vonkajším oko-

lím. Je to škoda. Navyše, je „ozdobená“ veľkou tabuľou sponzorov, ktorí sa na jej obnovení podieľali. Toto na fontánu a pamiatku v meste patrí...? Aj v 21. storočí by mohli byť pamiatky „bližšie“ k obyvateľom, tak ako tomu bolo v prípade Maximiliánovej fontány na Hlavnom námestí... Iné je to napríklad s Ganymedovou fontánou na Hviezdoslavovom námestí, kde si ľudia majú možnosť sadnúť na obruč fontány a naplno si vychutnávať jej zvuky a vlhké osvieženie.

(rl, foto BK, TASR)

Spoplatnenú parkovacu politiku napokon mestskí poslanci podporili jednomyselne

Na svete je spoplatnená parkovacia politika, kde mnohí obyvatelia hlavného mesta budú za parkovanie platiť aj napriek tomu, že hlavné mesto, primátor, ani poslanci negarantujú, že napriek platbe zaparkujú.

Mnohí obyvatelia Bratislavy pritom dlhodobo poukazovali na to, že pred zavedením novej dane je potrebné urobiť adekvátne opatrenia, aby ľudia, ktorí tu odvádzajú dane vedeli, za čo najnovšie platia a že to má svoj zmysel.

Spustenie parkovania v prvých zónach sa očakáva od roku 2021. Spoplatnené zóny majú byť iba na miestach, kde je výrazný problém s parkovaním a iba v časoch, keď problém s parkovaním pretrváva. Vo vyhradených zónach budú platiť za parkovanie vodiči, ktorí nemajú trvalý pobyt v Bratislava. Platiť

však budú aj Bratislavčania – rezidenti. Prevádzkovateľom parkovacej politiky bude hlavné mesto. Vodiči, ktorí nemajú trvalý pobyt v hlavnom meste, budú v štyroch tarifných pásmach za parkovanie platiť od 0,50 eura do dvoch eur za hodinu. Najviac budú za parkovanie platiť v Starom Meste. Bratislavčania – rezidenti si za prvú parkovacu kartu na byt zaplatia ročne 39 eur. Polročná a trojmesačná cena pri prvej rezidentskej karte nie je. Za druhú parkovacu kartu na byt si rezidenti zaplatia 150 eur za rok, 75 eur za polrok a za tri mesiace 37,50 eura.

Tretia parkovacia karta na byt vyjde Bratislavčanov na 500 eur za rok, 250 eur na polrok a 125 eur na tri mesiace. Na jeden byt bude možné vydať maximálne tri rezidentské parkovacie karty. Mesto chce zaviesť aj návštevnícku

a bonusovú parkovacu kartu. Parkovacu kartu – „návšteva“ bude mesto vydávať obyvateľovi s trvalým pobytom v byte v zóne. Táto parkovacia karta má umožniť bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie vozidla v zóne v rozsahu 100 hodín ročne, ak na daný byt je vydaná aspoň jedna rezidentská parkovacia karta, alebo 150 hodín ročne, v prípade, že na daný byt nie je vydaná žiadna rezidentská parkovacia karta. Parkovacia karta – „bonus“ má ročne stáť desať eur. Mesto ju bude vydávať len osobe s trvalým pobytom v Bratislave. Táto karta umožní bez ďalšej úhrady dočasné parkovanie vozidla s evidenčným číslom, ku ktorému je karta priradená, na parkovacích miestach v zónach s tarifným pásmom B, C, D v rozsahu dvoch hodín denne. Abonentské parkovacie karty bude samosprá-

va vydávať podnikateľom, ktorí majú miesto podnikania v dotknutej zóne, alebo fyzickým osobám, ktoré sú vlastníčkami nehnuteľnosti v zóne. V tarifnom pásme A bude táto karta stáť ročne 2000 eur, mesačne 200 eur a týždenne 50 eur. V pásme B ročne 1500 eur, mesačne 150 eur a týždenne 37,50 eura. V pásme C ročne 1000 eur, mesačne 100 eur a týždenne 25 eur. V pásme D bude abonentská karta stáť ročne 500 eur, mesačne 50 eur a týždenná cena bude 12,50 eura.

Platiť za parkovné sa nebude na miestach vyhradených pre vozidlá prepravujúce osoby s ťažkým zdravotným postihnutím (ŤZP). Pre autá prepravujúce osobu s ŤZP, ktorá je odkázaná na individuálnu prepravu, alebo má praktickú alebo úplnú slepotu, chce mesto poskytnúť zľavu 90 percent

Vaše názory na prijatú parkovacu politiku na našom FCB: „Momentálne by sa to mohlo volať skôr Daň z auta v Bratislave

Na našom fcb sme pred časom zverejnili túto výzvu: K prijatej parkovacej politike chodí množstvo rôznych a rozdielnych názorov. Radi by sme poznali aj ten Váš. Časť Vašich názorov teraz prinášame (niektoré sú krátené). Zvyšok je na www.bakurier.sk

• Konečne prišiel primátor, ktorý má gule s tým niečo robiť. Jasné, že na začiatku nebude všetko dokonalé, ale je veľmi dôležité, že sa spravil tento prvý krok. Parkovať zadarmo nie je nikoho právom, čím skôr si to ľudia uvedomia, tým lepšie pre nich.

• Dnes parkujú v Petržalke v dvoch radoch, a tlačia nezabrzdené autá, aby sa dostali k tomu svojmu čo na tom zmení karta?

• Akosi sa pozabudlo na stavebný zákon, ktorý jednoznačne hovorí o stavbe parkovacích miest pre byty či domy a ich počty - to je právo, to je zákon. Ďalej vás upozorňujem že každý dom má pridelený pozemok a teda aj vonkajšie zelené plochy alebo zastavané v podobe príjazdových ciest či parkovacích miest a tie sú zakotvené v podiele majetku a teda sa za túto plochu platí daň. Vy chcete niekomu odoberať z majetku a chcete, aby platil obci za jeho pozemok?

• Tak konečne sa dáva prezentácia parkovacej politiky a diskusia k nej do správnych kolají. A to je platenie za parkovanie. Nič iné. To takmer každý akceptuje, ale protihodnota sa neponúka. Teda garantované miesto kdekoľvek prídem a chcem zaparkovať - za peniaze. Neponúka sa vízia úpravy dopravy v meste, aby boli menšie nároky na parkovanie. Neponúka sa lepšie organizovanie parkovania aby sa zvýšili kapacity parkovania, tam kde sa už parkuje. Neponúka sa urbanistická politika na budovanie nových parkovacích kapacít parkovacími domami vhodných veľkostí.... Neponúka sa poriadok do stavebných konaní pri výstavbe nových bytových domov, kde je plno tzv. "apartmánov", ktoré nevyžadujú nové parkovacie miesto, ale býva sa v nich ako v bytoch.

• Nesúhlasím so spoplatnením. Už platím daň za prislúchajúci pozemok k bytovému domu. Parkovanie bolo postačujúce, keby mesto nepovolilo okolitú výstavbu s nedostatočným počtom parkovania, t.j. parkujú u nás. Pýtam sa, prečo mesto povoľuje neustále výstavbu objemných bytoviek s minimálnym počtom parkovania, pričom všetci vieme že v BA má každá rodina dve autá, lebo muž pracuje 10 hodín a žena lieta medzi pracou, škôlkou, školou, detskými krúžkami a nákupmi. Nech stavebné úradu teraz zaplatia tieto poplatky, prehustená výstavba je ich chyba.

• Keď môžeme platiť za úbohé diaľnice 50€ ročne, môžeme platiť aj 40 eur (3 €/mesiac) za parkovacu kartu ktorá nám síce nezabezpečí iste miesto pred domom ale v najbližších rokoch prinesie reguláciu a nové parkovacie miesta...

• Viem, že nie je ľahké si to priznať, ale odkladanie auta na verejnom priestore, ktorý patrí všetkým nie je neodškriepiteľné ľudské právo, ale privilegium.

viac na www.bakurier.sk
(red)

z parkovného. Zľavu vo výške 50 percent budú mať v systéme registrované elektrické vozidlá, s výnimkou hybridných elektrických vozidiel. Vozidlá registrované v mestskom systéme zdieľaných vozidiel majú mať stopercentnú zľavu. Poslanci schválili aj deľbu príjmov z parkovacej

politiky. Z výnosu úhrad za rezidentské parkovacie karty pôjde 50 percent pre mesto a 50 percent pre mestské časti. Z ostatných výnosov úhrad za dočasné parkovanie pôjde 85 percent pre mesto a 15 percent pre mestskú časť.

(rl, TASR)

BOTTEGA

v predajniach

DELIKATESO

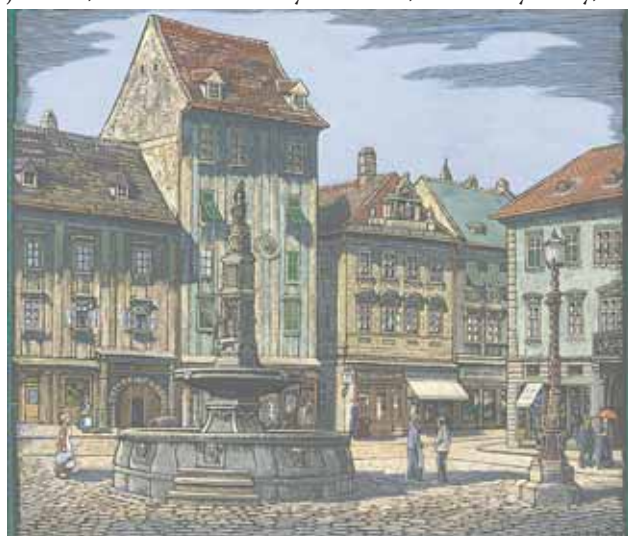
Z histórie a súčasnosti Hlavného námestia I.

Miesto, kde malo v budúcnosti vzniknúť mesto Pressburg/Bratislava, neoplývalo nijakými zvláštnymi prírodnými bohatstvami. Neboli tu ani zdroje rúd kovov, ani pramene liečivých minerálnych vôd. Dunaj poskytoval bohatstvo rýb, na svahoch Karpát mohli vzniknúť pasienky. Vznik prvých sídlisk však ovplyvnila skutočnosť, že tu dôležitá severojužná obchodná cesta pretínala Dunaj, ktorý bol nemenej dôležitou dopravnou tepnou už v praveku. Na severnom brehu rieky pod ochranou kopca, na vrchole ktorého vznikla strážna pevnosť, bolo výhodné miesto pre trhovisko. Bol to priestor neďaleko brodu, na meste rozšíreného južného konca dnešnej Ventúrskej ulice. Trhovisko, ktoré tam jestvovalo pravdepodobne už v dobe bronzovej, pretrvalo až do 13. storočia.

V druhej polovici 13. storočia sa na pozvanie

uhorského kráľa prisťahovali noví obyvatelia z Nemecka. Dá sa predpokladať, že pôvodne žili v povodí Dunaja, možno sa sem priplavili až Čierneho lesa alebo z oblasti Ulmu. Dedinská zástavba pri starom trhovisku im asi nevyhovovala. Východne od neho, za potokom (ktorý preteká terajšou Sedlárskou ulicou a Rybárskou bránou), vytýčili pravidelnú plochu 60 krát 60 krokov. Jej obvod rozdelili na parcely široké asi 12 krokov. Do vymedzenej plochy sa vchádzalo uličkami v kútoch. Výnimkou bola preluka na východnej strane severného radu, kde nové trhovisko plynulo prechádzalo do plochy už prv používaného rybieho trhu pred kláštorom Františkánov z konca 13. storočia. Na západnej strane priestor ohraničoval spomenutý potok, ktorý o pár storočí prekryli. Pred postavením areálu dvor-

ca richtára Jakuba, ktorý sa neskôr stal radnicou, presahoval priestor novo vytýčeného trhoviska až na plochu terajšieho Primaciálneho námestia. Tam sa obchodovalo s čerstvým ako aj mrazom a soľou konzervovaným mäsom, ktoré uskladňovali v hlbokých, studniam podobných jamách, ktoré boli vždy



Kolorovaná grafika od Frecha, urobená okolo roku 1930 podľa fotografie z obdobia pred rokom 1880.

v zime naplnené ľadom z Dunaja. Zakryté boli dobre izolujúcimi príkrovmi zo slamy, ľad sa v nich musel udržať až do nasledujúcej zimy.

Veľké trhovisko slúžilo najmä na obchod so živými zvieratami, predávalo sa tam aj víno, poľnohospodárske produkty, oblečenie a obuv, kovové výrobky, ale

aj vzácny tovar privázaný z Orientu. Ryby ani mäso nie. Aj chlieb a iné pekárske výrobky sa predávali na inom mieste. Kráľovské privilégiá mešťanom povoľovali usporadúvať niekoľko veľkých výročných trhov. Trhovisko nebolo také rozľahlé ako napríklad trhoviská v Prahe či v Regensburgu či Norimbergu, napriek tomu znamenalo pre mesto a jeho mešťanov bohatý zdroj príjmov. Prejavovalo sa to aj na meštianskych príbytkoch, vybudovaných okolo trhoviska. Niektoré domy, postavené v druhej polovici 14. storočia, vynikali pevnými kamennými nárožnými vežami, ktoré slúžili predovšetkým ako sklady vzácného tovaru, a ako útočiská v prípade častých katastrofálnych požiarov. Dve veže sú dodnes zachované v celej svojej pôvodnej hmote. Jedna z nich, neskôr zvýšená, je dodnes dobre viditeľná ako veža



PhDr. Štefan Holčík

Starej radnice. Druhá je ukrytá na nároží v hmote domu číslo 2. Tretia, ktorá stála na nároží dnešnej Zelennej ulice (č.1), musela po roku 1880 ustúpiť budove Palugyayovského paláca. Ďalšie veže museli zaniknúť už skôr, keď stavali budovy na severnej strane námestia.

ZDROJ: Zo zbierky GMB - Galérie mesta Bratislava
Štefan Holčík
(pokračovanie nabudúce)

SILENT SPA
THERME LAA

DEŇ AKO ŽIADEN INÝ: SILENT SPA

Najkrajšie day spa v Rakúsku

Prémiové termálne kúpele pre dospelých,
soľný bazén, saunové rituály.

www.silentspa.at

SILENT SPA
Thermenplatz 1, 2136 Laa an der Thaya
Tel. +43 (0) 2522 / 84 700 723
p.damm@therme-laa.at

Resort skupiny:

VAMED
VITALITY
WORLD

the
relaxing
way
of life

OLYMPIC

14.11.2019

VELKÁ SÁLA
ISTROPOLIS
19:00

VÁNOČNÍ GALAKONCERT

DALIBOR JANDA

SO SKUPINOU PROTOTYP HOST JIŘINA ANNA JANDOVÁ

8.12.2019

VELKÁ SÁLA ISTROPOLIS

Wüstenrot
Teatro

Bratislavské
Hudobné
Divadlo

PREDPREDAJ: POKLADNA TEATRO WÜSTENROT, TICKETPORTAL, AGENTÚRA KOVÁČOVÁ
TEATRO WÜSTENROT, TRNAVSKÉ MYTO 1, 831 04 BRATISLAVA, 02/50 22 87 39, WWW.GEDUR.SK, GEDUR@GEDUR.SK

WWW.GEDUR.SK

wüstenrot

STROJNÉ SPOLNÉ | POUŽITIE | LIVERY

Generálny partner divadla

Gurmánska Bratislava

Nové miesto na zmrzlinovej mape Bratislavy

Naozaj kvalitné zmrzlinárne by sme v Bratislave pravdepodobne narátali na prstoch dvoch rúk. V minulosti bolo ťažké nájsť naozaj kvalitnú a originálnu zmrzlinu, posledné roky sa to však lepšie a slovenský jazýček si pomaly zvyká na dobré.

Preto sme radi, keď na scéne pribudne niekto nový. Predstavujeme vám Timi Amo Gelato & Coffee – chuť ich zmrzliny vás bude lákať do slnečného Ružinova zo všetkých kútov mesta.

Len dve minútky od obchodného centra Retro, desaťminútová prechádzka od jazera Štrkovec či len pár krokov od rušnej Gagarinovej uli-

ce, v obklopení panelákmi a zeleňou, v strede slnečnej Rumančekovej ulice sa nachádza nová zmrzlináreň, ktorá slávi svoju prvú letnú sezónu.

Počas pracovného týždňa sa v okolí objavujú najmä mamičky s deťmi, keďže v okolí je niekoľko detských ihrísk, počas víkendov je ešte oveľa rušnejšie. Nie je ešte ani 12 hodín, keď sa malá útulná prevádzka otvára, a pár nedočkavých okoloidúcich už nakukne dnu a spýta sa na dnešnú ponuku. Zmrzlina však má svoj čas a aby sme si vychutnali jej pravú chuť, musí správne stuhnúť.

Prevzdušený priestor so sklenenými dverami má všetko, čo má mať, ale najmä na bare, ktorý navrhoval sám maji-

teľ, nájdete to, kvôli čomu ste tam prišli. Juraj, ako mnoho iných zmrzlinárov v Bratislave, sa inšpiroval v zahraničí. Uchvátila ho chuť, farby, konzistencia aj hravosť zmrzlín, ktoré počas posledných rokov mal možnosť ochutnať na dovolenkách v Taliansku. "Boli sme na dovolenke na Sicílii, v čase keď u nás ešte stále dominovali jadranské zmrzliny. Ochutnal som zmrzlinu v brioške, bolo to pre mňa niečo nové". Na skusy šiel do obľúbenej Bolognese univerzity a potom ho čakali mesiace skúšania, vymýšľania a testovania, kým vytvoril zmrzlinu, s ktorej chuťou a kvalitou bol spokojný. "Na univerzite vás naučia len základy, je však na vás ako ju správnymi surovinami dotvoriť," hovorí.



Pravé Taliansko v Ružinove

V útulnej zmrzlinárni však nájdete okrem pravej talianskej zmrzliny aj kávu (naservirujú vám značku La Vita). Prečo? Jednak je to taliansky štýl, pretože dole na juhu ide zmrzlina a káva ruka v ruke. Majiteľ Juraj chcel však uspokojiť aj širší sortiment zákazníkov. Nechcel zmrzlináreň, kde ľudia len prídu, počkajú v rade a odídu, chcel, aby si u neho aj posedeli, okrem studenej pochúťky

si dali aj spomínanú kávu, minerálku San Pelegrino či pravé talianske bio limonády Bio Tomarchio. A tak k "Timimu" môžete pokojne zavítať aj keď je vonku pod mrakom a nemáte chuť práve na zmrzlinu. A keby ste náhodou mali chuť na oboje, v ponuke majú aj Affogato – kávu so zmrzlinou.

Text: Lucia Čížová

Foto: Ondrej Bobek

(celý článok na www.bakurier.sk)

Rubriku pripravuje portál Kavickari.sk Portál, ktorý ako prvý na Slovensku združuje skupinu gurmánov a pôžitkárov v jednom. Vznikol z malej skupinky na facebooku, v rámci ktorej mohli fanúšikovia postovať fotografie a zážitky z kaviarní. Projekt sa následne vyvinul do podoby online magazínu, ktorý prináša zaujímavé informácie zo sveta gastronómie. Spoznajte s nami podniky, do ktorých sa oplatí ísť nielen v Bratislave, ale aj v blízkosti okolitých miest v novej rubrike, ktorú sme pripravili v spolupráci s Bratislavským kuriérom.

Loacker

The crispy version
of Matcha

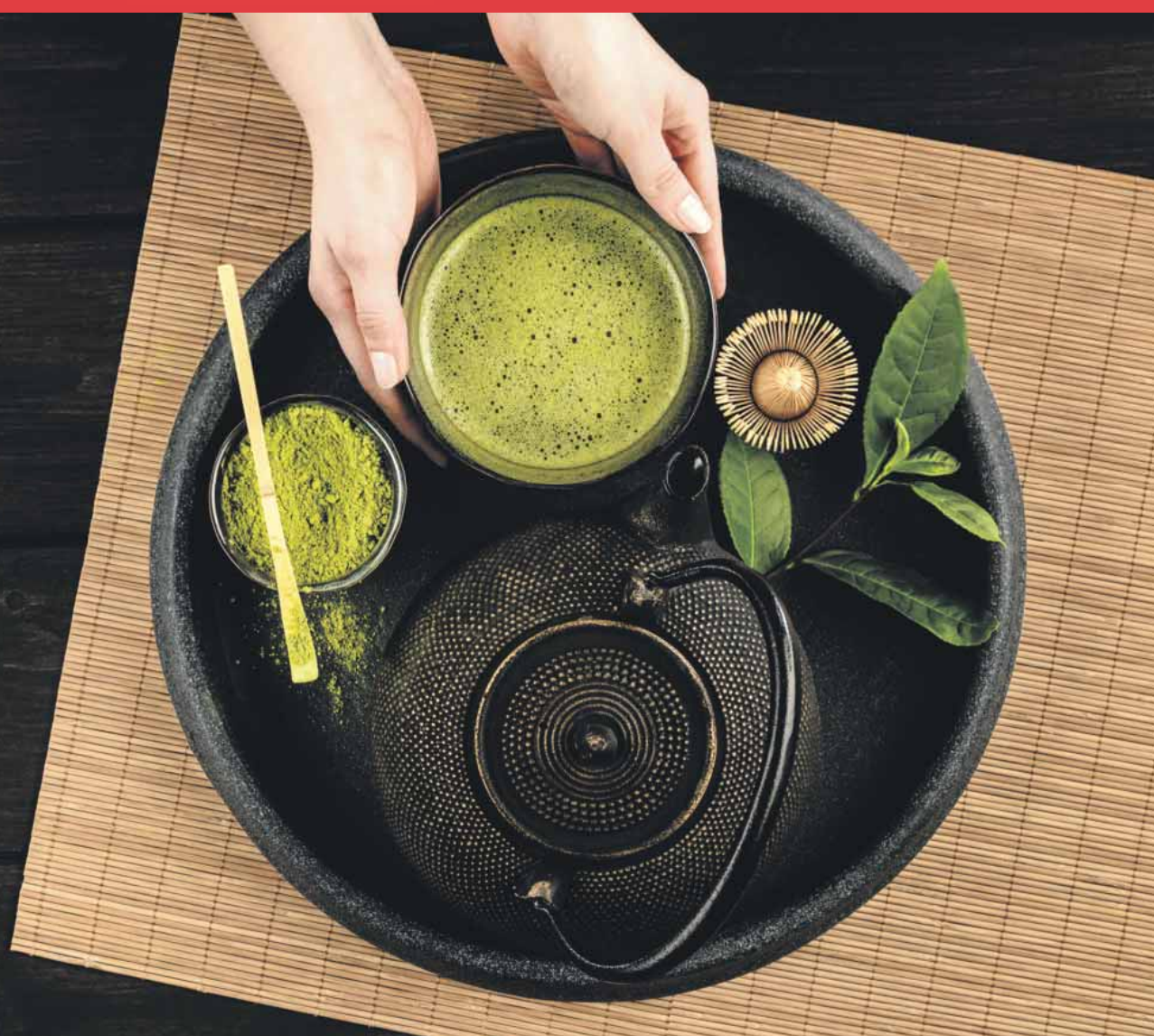
Pure goodness

Che bontà!™



v predajniach

DELIKATESO



Loacker

Napísali ste nám

Púťová atrakcia pri kultúrnej pamiatke OD Dunaj?

Ak má byť Quick Wins - len začiatok výrazného spríjemnenia zážitku z verejného priestranstva - predzvesť budúceho projektu Živé námestie, tak mám strach.

Národná kultúrna pamiatka, Obchodný dom Dunaj predtým Brouk, vrcholné dielo funkcionalizmu od arch. Christiana Ludwiga z rokov 1935-1936 a niekto ju za pár dní dokáže znehodnotiť na púťovú atrakciu zvonku a lacný bar vnútri rovnako pod oknami Ministerstva kultúry SR a nič? Ani Krajský pamiatkový úrad?

V úplnom centre hlavného mesta si necháme znehodnotiť chodník (čo na to správca a vlastníky?), zapracujeme ho rozrezanými sudmi, pomalovanými plechmi, lacnými stoličkami, toľko chránené stromy dovoľujeme pomalovať či olepiť a zavesiť si tam žiarovčičky?

Kto povolil predaj v kýbloch donášanej zmrzliny v lacnom stánku zapasovanom do fasády národnej kultúrnej pamiatky? Pani starostka Starého Mesta,



architektka, toto povolila? Keď sa pozriete na tú vodovodnú trubku len tak na chodníku vyrezanú a urobený ventil, aby psíčkom nalievali vodu a hádam mohli vystriekať chodník alebo ju možno potrebujú pre ten chladiaci box na ľad. Tak potom elektrinu sa bojím viesť ako vyriešili. Ten mrazák asi nejde na baterky ani propanbutan. Stačí iskra a ďalšia kultúrna pamiatka vzbĺkne. Hasiči by z toho horlavého nábytku čo tam majú len tak nahádzaný vzadu neboli nadšení. Hygienici na tú kýblovú zmrzlinu, bohvie odkiaľ, tiež musia dať súhlas. Ale absolútne najzákladnejší je súhlas Krajského pamiatkového úradu. Keď horela Koope-

rativa, utekali v noci podať na poštu upozornenie, že stánok nie je v poriadku. Naozaj by ma veľmi zaujímalo či toto Staré Mesto povolilo. Ale možno zistíme, že áno a je to v poriadku. Pán architekt Ch. Ludwig by sa veľmi čudoval, na akejže škole to vyštudoval súčasný richtár hlavného mesta fakultu architektúry, keď si zapráta historické centrum mesta haraburdami.

Noblesa hlavného mesta je nenávratne preč. Alebo som len stará a nerozumiem súčasnej dobe.

Čitateľka Z. D.

Maľovanie chodníkov a drevín nebolo súčasťou povolenia

Aj napriek tomu, že vonkajšie sedenie pri OD Dunaj na Nám. SNP je zriadené s dotykom s kultúrnou pamiatkou a je v pamiatkovej zóne, pamiatkari sa k vonkajšiemu sedeniu a spôsobu jeho inštalácie nevyjadrovali.

Bratislavský magistrát tvrdí, že to nie je potrebné, pretože nejde o technické zariadenie.

V súvislosti s článkom pod názvom Napísali ste nám: Púťová atrakcia pri kultúrnej pamiatke OD Dunaj? sme sa nedávno obrátili aj na hlavné mesto.

Ako nás magistrát informoval, „maľovanie chodníkov či drevín nebolo súčasťou povolenia, preto majiteľa podniku vyzveme, aby toto odstránil“. Hlavné mesto ako príslušný cestný správny orgán vydal spoločnosti Bohéma s.r.o. povolenie na zvláštne užívanie miestnej komunikácie v časti chodník pred obchodným domom Dunaj, pred pre-



vádzkou "Bohéma Bar".

Hovorca Starého Mesta Matej Števoe nám tlmočil stanovisko starostky Starého Mesta Zuzany Aufrichtovej: "Námestie SNP je dlhodobé riešenie viacerými urbanistickými projektami s cieľom vytvoriť z Námestia SNP kvalitný verejný priestor. Aktuálna realizácia terasy, ktorej povoľovanie je v kompetencii magistrátu, je riešená nešťastne

a ja ako starostka a urbanistka sa s takýmto riešením nestotožňujem. Staré Mesto má komisiu na povoľovanie zaujatia verejného priestranstva, ktorá by sa aj týmto prípadom zaoberala".

Staré Mesto pripomína, že Námestie SNP je v správe magistrátu, čiže nie v kompetencii mestskej časti a ani starostky.

(rl, foto BK)

SLOVAN začína prípravu na ľade

Zverenci hlavného trénera Romana Stantiena odštartovali v pondelok 22. júla spoločnú predsezónnu prípravu.

Realizačný tím A mužstva sa so svojimi zverencami stretol na Zimnom štadióne Ondreja Nepelu dopoludnia, pričom v úvodný deň prípravy mali spolu naplánovaný tréning na ľadovej ploche Haly B od 11:00 h. Ešte pred ním sa celý kabína prihovril výkonný viceprezident klubu Juraj Široký ml., a generálny manažér Juraj Bakoš.

Kabína belasých privítala nové, ale aj staré známe tváre. Prinášame menoslov hráčov, s ktorými klub doteraz podpísal kontrakty: Andrej Meszároš, Michal Sersen, Roman Kukumberg, Martin Štajnoch, Michel Miklík, Milan Kytnár, Tomáš Zigo, Radovan Puliš, Michael Vandas, Tomáš Matoušek, Vladislav Habal, Eduard Šedivý, Patrik Bačík, Marek Sloboda, Jindřich Abdul.

"Mužstvo sme začali skladat v podstate úplne na novo, keďže po vlaňajšej sezóne v kádri neostal ani jeden hráč. Za veľmi krátku dobu máme k dnešnému dňu podpísaných 15 hráčov a ďalších oznámime v priebehu najbližších dní. Káder na túto sezónu budú tvoriť prevažne slovenskí hráči, viacerí z nich už v Slované hrali a osobne si v tomto období veľmi vážim, že prijali ponuku bojovať za Slovan. Káder budeme dopĺňať aj v priebehu sezóny, na ktorú sa zodpovedne pripravíme, pretože vieme, čo nás v Tipsport Lige čaká," povedal generálny manažér HC SLOVAN Juraj Bakoš.

V prvom týždni sa do prípravy zapojili aj viacerí

mladí talentovaní hráči. Medzi tromi žrdami sa objavili Roman Sabó a Richard Noskovič. V defenzíve dostal príležitosť bratislavský odchovanec a reprezentant do 20 rokov Daniel Demo. Z útočníkov sa budú s A mužstvom pripravovať Filip Bobál, Ján Ševčík a ďalší bývalí člen reprezentácie dvadsiatky, rodák z Martina Jakub Urbánek.

"Dnešným dňom šartujeme obdobie zhruba ôsmich týždňov tréningového procesu, vrátane série prípravných zápasov na ostrý štart súťaže. Som veľmi rád, že tu máme chlapcov, ktorí už v Bratislave pôsobili a odviekli kus dobrej práce. Prvé tréningy budú zamerané na kondičnú stránku, postupne pridáme takticko - herné aspekty. Spoločne urobíme všetko pre to, aby sme Slovanu vrátili dôveru a meno, ktoré roky budoval a verím, že poctivou prácou si získame priazeň fanúšikov, ktorí boli vždy výborní a povzbudzovali svoj tím," nechal sa počuť hlavný tréner klubu Roman Stantien.

Slovan odohrá v dňoch od 4. – 7. augusta kvalitne obsadený turnaj v Hradci Králové, kde sa stretne s účastníkom KHL Spartakom Moskva a dvoma celkami z najvyššej českej súťaže HK Mountfield Hradec Králové a HC Dynamo Pardubice. Ešte pred ostrým

štartom Tipsport ligy naše sily preveria účastníci českej extraligy HC Energie Karlovy Vary a HC Kometa Brno. Začiatkom septembra odohráme zápas na ľade HKM Zvolen. V hre je ešte konfrontácia s vlaňajším semifinálistom Champions Hockey League Red Bull Salzburg. Z dôvodov konania Majstrovstiev Európy vo volejbale žien na Zimnom štadióne Ondreja Nepelu nemôže Slovan odohrať ani jediný prípravný zápas v domácom prostredí. Svojim fanúšikom sa preto naostro predstaví až v prvom domácom zápase nového ročníka Tipsport Ligy.

Aktuálna súpiska HC SLOVAN Bratislava na prvom tréningu na ľade:

Brankári: Vladislav Habal, Roman Sabó, Richard Noskovič (3)

Obrancovia: Michal Sersen, Patrik Bačík, Eduard Šedivý, Martin Štajnoch, Andrej Meszároš (od 1.8.2019), Daniel Demo, Marek Hudec, Šimon Trnavský, Lukáš Miklovič (9)

Útočníci: Roman Kukumberg, Marek Sloboda, Radovan Puliš, Michael Vandas, Jindřich Abdul, Tomáš Matoušek, Tomáš Zigo, Michel Miklík (od 1.8.2019), Milan Kytnár, Ján Ševčík, Jakub Urbánek, Filip Bobál, Matej Tóth, Dominik Jendek, Marek Valach (14).

Prípravné zápasy HC SLOVAN – leto 2019/20:

4.8. 2019 Dynamo Pardubice

5.8. 2019 Mounfield Hradec Králové

7.8. 2019 Spartak Moskva

15.8. 2019 Energie Karlovy vary

29.8. 2019 Kometa Brno

3.9. 2019 HKM Zvolen

5.-6.9. 2019 Red Bull Salzburg (?)

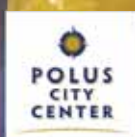


BOTTEGA

SUMMER TIME



v predajniach



DELIKATESO