

**Miestne zastupiteľstvo mestskej časti Bratislava-Petržalka**

Materiál na rokovanie  
miestneho zastupiteľstva  
dňa 24.septembra 2013

Materiál číslo: 414/2013

**Posúdenie dopravno-technického riešenia a návrh prevádzkovo organizačného zabezpečenia,  
Bratislava-Petržalka, riešenie statickej dopravy**

---

**Predkladateľ:**

Miroslav Štefánik  
Prednosta

**Materiál obsahuje:**

1. návrh uznesenia
2. dôvodovú správu
3. stanovisko komisie ÚPVaD

**Zodpovedná:**

Ing. arch. Zuzana Kordošová  
vedúca oddelenia ÚRaD

**Spracovateľ:**

Ing. arch. Zuzana Kordošová  
Anna Darovcová

Návrh uznesenia:

Miestne zastupiteľstvo mestskej časti Bratislava-Petržalka

**o d p o r ú ě a**

zobrať na vedomie materiál „*Posúdenie dopravno-technického riešenia a návrh prevádzkovo organizačného zabezpečenia, Bratislava-Petržalka, riešenie statickej dopravy*“.

## Dôvodová správa

Dlhodobé neregulovanie statickej dopravy v spojení s neobmedzeným užívaním verejného priestranstva a nízkou represiou poriadkových zložiek policajného zboru vedie vodičov k odstavovaniu vozidiel na chodníkoch, prechodoch pre chodcov, zeleni, detských ihriskách, športoviskách, celkovo k nerešpektovaniu pravidiel cestnej premávky. Tento trend je hlboko zakorenený a vodiči budú aj naďalej zo zvyku a finančnej pohodlnosti v tomto trende pokračovať.

Z uvedených dôvodov sa mestská časť rozhodla riešiť pretrvávajúcu situáciu v oblasti statickej dopravy na území Petržalky. Miestne zastupiteľstvo mestskej časti Bratislava-Petržalka uznesením č.66/2011 zo dňa 31.5.2011 zobralo na vedomie postup riešenia statickej dopravy v mestskej časti, kde boli stanovené jednotné podmienky pre realizáciu organizovania dopravy na území mestskej časti a zároveň uložilo starostovi mestskej časti obstarat' spracovanie koncepcie statickej dopravy.

Na základe schváleného uznesenia mestská časť obstarala materiál „*Posúdenie dopravno-technického riešenia a návrh prevádzkovo organizačného zabezpečenia, Bratislava-Petržalka, riešenie statickej dopravy*“, ktorý spracoval Výskumný ústav dopravný, a.s., Veľký Diel 3323, v Žiline v júli 2013.

Základným cieľom spracovaného materiálu je zaviesť jednotnú koncepciu organizácie statickej dopravy na celom území Petržalky. Účinným prostriedkom na dosiahnutie stanoveného cieľa je v tejto štúdii prezentovaná **celoplošná regulácia statickej dopravy** prostredníctvom dopravného značenia, čo v praxi znamená **spoplatnenie parkovania v riešenom území** v čase zvýšeného dopravného zaťaženia prostredníctvom dopravnej značky „*zóna plateného parkovania*“.

Prínosom účinnej regulácie statickej dopravy bude:

- Zlepšenie životného prostredia humanizáciou uličných priestorov a podmienok pre nemotoristických účastníkov cestnej premávky
- Skvalitňovanie dopravnej obslužnosti
- Ochrana obyvateľov obytných celkov
- V efektívne zregulovanom systéme statickej dopravy návštevník nemusí hľadať voľné parkovacie kapacity (zároveň dôjde k zníženiu objemu dynamickej dopravy)
- Ochrana mestského majetku zabránením odstavovania automobilov na plochách, ktoré nie sú stavebne prispôsobené na záťaž motorových vozidiel
- Definovanie racionálnej a investične prijateľnej miery výstavby nových parkovacích príležitostí.

Tieto ciele sú dosiahnuteľné nasledovnou stratégiou:

- Jednotná organizácia dopravy so zrozumiteľnými parkovacími pravidlami pre všetky užívateľské skupiny platná na celom území
- Rezidentské lokality s čistou funkciou bývania v riešenom území sú vyhradené pre rezidentov s jasným zvýhodnením obyvateľov a to spôsobom transparentným pre kontrolný mechanizmus (rezidentské pásma zóny). Rezident je:
  - a. Obyvateľ s pobytom v danej rezidentskej lokalite užívajúci vozidlo na súkromné účely
  - b. Podnikateľ disponujúci prevádzkarňou v danej rezidentskej lokalite
- Verejné parkovacie plochy s cieľovou dopravou aj iných funkcií (obchod, administratíva) ako bývanie v preťažovaných lokalitách, majú regulovanú obslužnosť aj krátkodobým spoplatnením (zmiešané pásma zóny)

V oblastiach s vysokým dopytom po parkovaní počas pracovného dňa, cena krátkodobého parkovného zohľadňuje skutočný dopyt tak, aby bolo umožnené viacnásobné užívanie každého parkovacieho miesta krátkodobo parkujúcimi návštevníkmi (priemerná doba státia do dvoch hodín) a minimalizovaný čas na hľadanie voľného parkovacieho miesta.

- Ceny parkovacích kariet musia korešpondovať s cenami krátkodobého parkovania. Zvýhodnení sú obyvatelia s trvalým pobytom, najvýraznejšie pre prvé vozidlo na súkromné účely.
- Obmedzenie počtu vyhradených miest.
- Novovybudované objekty rezidentského parkovania sú spoplatnené prijateľnou tarifou dlhodobého parkovného pre obyvateľov zóny.
- Využívanie moderných technologických prostriedkov v systéme prevádzky a riadenia parkovania.
- Kontrola dodržiavania pravidiel cestnej premávky.

Negatívnu situáciu v statickej doprave prehľbuje všeobecný nárast motorizácie a mimoriadny rozvoj administratívnych a obchodných funkcií na území sídliskovej zástavby. Preto najkritickejšia situácia je práve v lokalitách, kde dochádza k „vytláčaniu“ obyvateľov zamestnancami administratívno-obchodných centier. Ide predovšetkým o lokality:

- Dvory IV – ulice Černyševského a Vavilovova
- Dvory I-II – ulice Ševčenkova a Belinského
- Dvory V-VI – ulice Pečnianska, Zadunajská a Röntgenova
- Háje II – medzi ulicami Bosákova a Einsteinova

Na ulici Ševčenkova je najzreteľnejšia absencia dopravno-regulačného systému organizácie statickej dopravy. Lokalita disponuje veľkokapacitnými parkoviskami s voľnými kapacitami cez deň a s garážovými stojiskami pre firmy, ale vozidlá masívne porušujú pravidlá cestnej premávky odstavovaním na ulici, chodníku, v zeleni.

Podobný vplyv na rezidentské parkovanie v neregulovanom dopravnom systéme má vyššie školstvo:

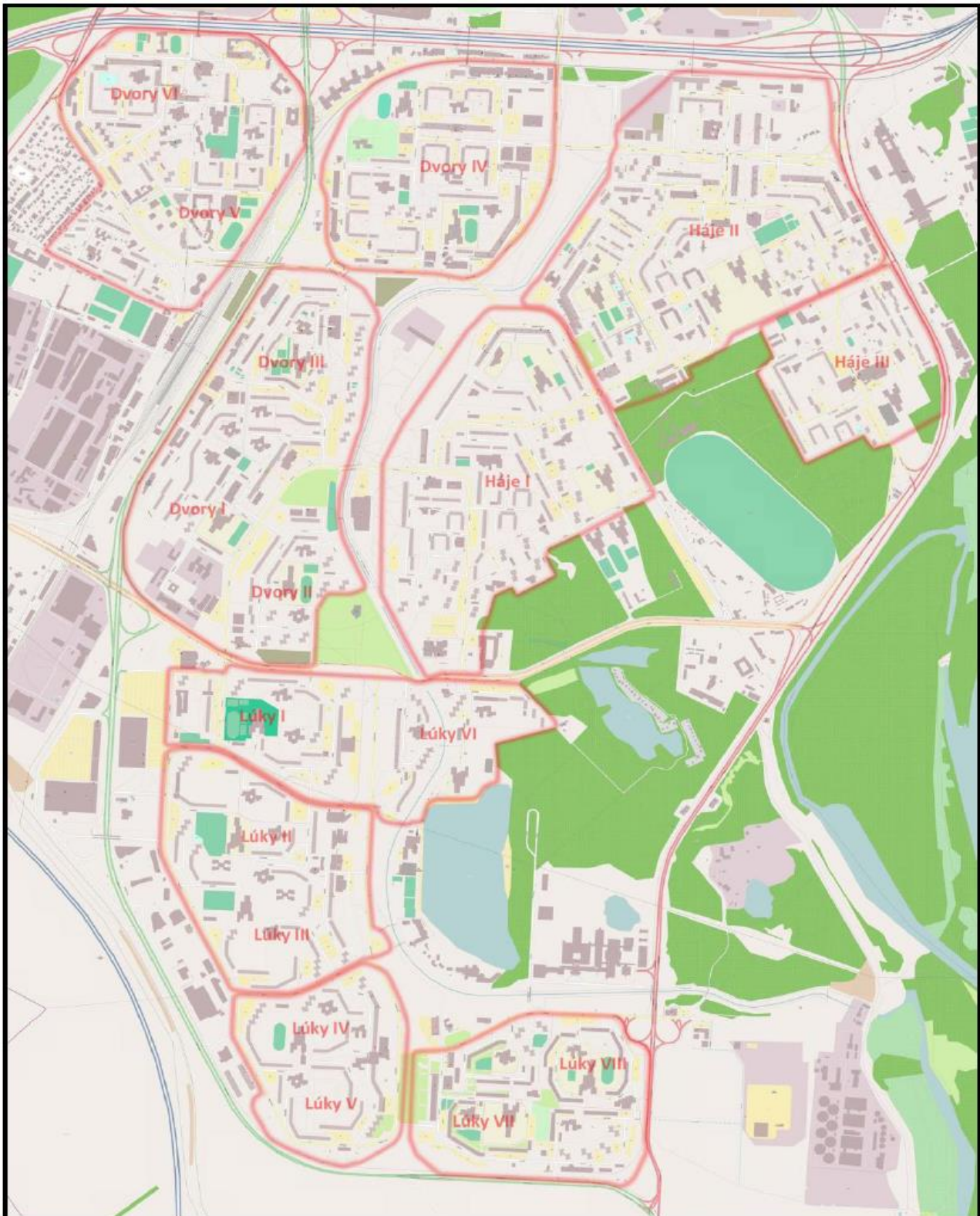
- Háje II – ulica Blagoevova, Mlynarovičova
- Lúky VI – ulica Tematínska

## **I. Objemová analýza:**

Predkladané riešenie statickej dopravy v Petržalke je spracované na základe vykonaných analýz statickej dopravy. Vymedzené riešené lokality predstavujú dopravne samostatné sídliskové celky a zväčša súhlasia s uvedenými urbanistickými obvodmi:

1. **Háje I** – lokalita zahŕňa aj časť urbanistického obvodu Háje II, a to po deliacu štvorpruhovú komunikáciu ulice Námestie hraničiarov.
2. **Háje II** – lokalita v rozsahu urbanistického obvodu bez územia zaradeného do lokality Háje I.
3. **Háje III** – lokalita v rozsahu rovnomenného urbanistického obvodu.
4. **Dvory I-II-III** - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.
5. **Dvory IV** - lokalita v rozsahu rovnomenného urbanistického obvodu a časti Malé centrum.
6. **Dvory V-VI** - lokalita v rozsahu rovnomenného urbanistického obvodu a časti Zadunajec.
7. **Lúky I-VI** - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.
8. **Lúky II-III** - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.
9. **Lúky IV-V** - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.

## 10. Lúky VII-VIII - lokalita v rozsahu rovnomenných urbanistických obvodov.



Základným cieľom vykonaných analýz bolo získať údaje o množstve parkujúcich a stojacich motorových vozidiel. Celoplošné dopravné sčítanie prebiehalo viacnásobne v pracovné dni v priebehu mesiacov marec až máj 2013. Sčítania boli vykonávané v časových intervaloch so zreteľom na hlavnú funkciu bývania:

- Noc medzi 22:00 až 02:00 hod

- Deň medzi 10:00 až 15:00 hod

Aktuálny kapacitný stav vychádza z pasportu mestskej časti Petržalka a zo zamerania a dodefinovania kapacít v teréne aplikovaním optimalizácie geometrickej dispozičnej štruktúry parkovacích miest v súlade s STN 73 6056 a prihliadnutím na **minimálne rozmery** parkovacích stojísk. Tabuľka obsahuje prehľadne usporiadané zistené kapacitné údaje aj s počtom bytových jednotiek podľa uvedených lokalít.

Lokalita v parkovacom systéme		1 - Háje I	2 - Háje II	3 - Háje III	4 - Dvory I-II-III	5 - Dvory IV
Absolútna kapacita - pasport		3 638	4 260	1 419	4 069	2 643
Bytových jednotiek v lokalite		6 699	7 843	2 142	5 961	3 958
Kapacita na bytovú jednotku		0,54	0,54	0,66	0,68	0,67
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 767	3 475	817	2 567	2 156
	voľná kapacita / deficit	756	650	557	1 373	403
		20,78%	15,27%	39,26%	33,75%	15,27%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	4 386	4 550	1 443	4 127	3 242
	voľná kapacita / deficit	-863	-425	-69	-187	-683
		-23,72%	-9,97%	-4,85%	-4,59%	-25,82%

Lokalita v parkovacom systéme		6 - Dvory V-VI	7 - Lúky I-VI	8 - Lúky II-III	9 - Lúky IV-V	10 - Lúky VII-VIII
Absolútna kapacita - pasport		2 678	2 154	2 114	1 653	2 168
Bytových jednotiek v lokalite		5 169	3 312	4 009	3 091	3 541
Kapacita na bytovú jednotku		0,52	0,65	0,53	0,53	0,61
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 583	1 366	1 429	1 246	1 422
	voľná kapacita / deficit	10	720	618	355	677
		0,39%	33,42%	29,24%	21,46%	31,25%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	3 071	2 180	2 572	2 139	2 584
	voľná kapacita / deficit	-478	-94	-525	-538	-485
		-17,84%	-4,37%	-24,83%	-32,56%	-22,35%

PETRŽALKA AKO CELOK		
Absolútna kapacita - pasport		26 796
Bytových jednotiek v lokalite		45 725
Kapacita na bytovú jednotku		0,59
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	19 828
	voľná kapacita / deficit	6 121
		22,84%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	30 294
	voľná kapacita / deficit	-4 345
		-16,21%

Výsledná bilancia 0,6 miesta na bytovú jednotku vychádza z architektonického riešenia sídliska Petržalka zo 70-tych rokov minulého storočia, kedy projektanti počítali s kapacitou pre parkujúce vozidlá hlboko pod súčasnú potrebu.

Vykonaná analýza definovala nasledovné základné skutočnosti:

- Absolútna kapacita parkovacích miest je v súlade s platnými STN redukovaná o 4% pre miesta ZŤP, ktoré svojimi šírkovými parametrami reálne redukujú absolútnu kapacitu o 6%.













- Zavedením režimu organizácie statickej dopravy štatisticky poklesne záťaž na dopravný systém o 5% až 20% v závislosti od objemu funkcií v lokalite (napr. v lokalite Dvory I až VI je najvyššie zastúpenie iných funkcií ako bývanie a preto sa tu ráta s poklesom dennej záťaže min. 10%).
- Hraničná obsadenosť územia počas dňa by mala dosahovať max 90% pre zabezpečenie plynulej premávky, obsadenosť v nočných hodinách môže dosahovať 100%.

Analýza konštatuje, že na území Petržalky pretrváva **kapacitná nedostatočnosť parkovania pre funkciu bývania vyplývajúca z nočných objemov statickej dopravy**. Predbežný odhad potrebnej výstavby je **3 500 parkovacích miest** na území Petržalky.

Analýza konštatuje, že výsledná **bilancia chýbajúcich parkovacích miest** na počet bytov pre Petržalku ako celok je **18 929**.

Údaje získané sčítaním boli spracované podľa stanovených lokalít aj **mapovo**. Mapy súčasne **obsahujú aj zapracovanie návrhu celoplošnej regulácie statickej dopravy** mechanizmami moderného dopravného inžinieringu podľa platnej legislatívy a **návrhy na investičnú výstavbu**.





#### Legenda k mapovému spracovaniu:

	Pozdĺžne státie pozdĺž komunikácie
	Šikmé státie pozdĺž komunikácie
	Kolmé státie pozdĺž komunikácie
	Uzavreté parkoviská (parkovacie plochy s vlastnou obslužnou komunikáciou)
	Kapacita uzavretého parkoviska v zmysle STN 73 6056
	Kapacita líniovej parkovacej plochy v zmysle STN 73 6056 (základné parametre)
	Kapacita líniovej parkovacej plochy v zmysle STN 73 6056 - výnimka pre obslužné komunikácie (šírka obojsmernej obslužnej komunikácie 5 m). Niektoré miestne komunikácie z dôvodu vysokej dynamickej záťaže nie je možné definovať ako obslužné
	Zberné miestne komunikácie so 4 jazdnými pruhmi, kde je zaužívané parkovanie na úkor počtu jazdných pruhov a frekvencia a radenie vozidiel umožňujú dopravné vyznačenie takéhoto státia. Kapacita v zmysle STN 73 6056. Pozdĺžne radenie vozidiel v pomalšom jazdnom pruhu
	Kapacita líniovej parkovacej plochy čiastočne na chodníku v zmysle STN 73 6056 - výnimka pre obslužné komunikácie (šírka obojsmernej obslužnej komunikácie 5 m, chodníka 3,2 m). Niektoré miestne komunikácie z dôvodu vysokej dynamickej záťaže nie je možné definovať ako obslužné
	Nevyužívané, alebo minimálne využívané chodníky, alebo ich časti predefinovateľné na líniové parkoviská a ich kapacita v zmysle STN 73 6056
	Státie na "jazdnom chodníku"
	Nočné státie rezidentov v zásobovacích traktoch

Štandardný profil obslužnej komunikácie jednotlivých obytných oblastí Petržalky je tvorený 7 až 7,5 metrovou obojsmernou komunikáciou a 5 metrovými pásmi kolmého státia. V rámci takéhoto radenia je možné na komunikáciu zaradiť pozdĺžne státie. V prípade šikmého, toto musí byť čiastočne na chodníku, tak aby ostalo minimálne 5 metrov vozovky, a to aj v prípade zjednosmerenia, a to pre bezpečný vjazd / výjazd z kolmého státia (STN 73 6056). Minimálny ostenok chodníka je 1,2 m. Takéto šikmé státie (pod uhlom 45° - pás v šírke 4,8m) je možné zaradiť len v niektorých vyznačených úsekoch miestnych komunikácií.

#### NÁVRH

Mapové spracovanie návrhu riešenia statickej dopravy označuje parkoviská druhého tarifného pásma a definuje návrh výstavby nových parkovacích kapacít v súlade s územným plánom Petržalka.

	Uzavreté parkoviská s vyznačením kapacity, navrhované v režime 2. tarifného pásma
	Státia pozdĺž komunikácií s vyznačením kapacity - návrh výstavby
	Pozemné parkoviská s vyznačením kapacity - návrh výstavby
	Garážové domy s vyznačením kapacity a počtu podlaží - návrh výstavby

Mapové spracovanie lokality HÁJE I – ukážka





*Tabuľkové spracovanie* analýzy - kapacitná bilancia dopravného systému **po zavedení regulácie statickej dopravy** dopravno-organizačnými pravidlami :

- a) stáťím pozdĺž komunikácií ich zjednosmernením
- b) stáťím na chodníkoch
- c) optimalizáciou geometrickej dispozičnej štruktúry komunikácií a parkovísk.

Lokalita v parkovacom systéme		1 - Háje I	2 - Háje II	3 - Háje III	4 - Dvory I-II-III	5 - Dvory IV
Absolútna kapacita - pasport		3 638	4 260	1 419	4 069	2 643
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	<b>2 767</b>	<b>3 475</b>	<b>817</b>	<b>2 567</b>	<b>2 156</b>
	voľná kapacita / deficit	950	894	614	1 630	619
	v dopravne regulovanom sys.	26,11%	20,98%	43,29%	40,06%	23,42%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	<b>4 386</b>	<b>4 550</b>	<b>1 443</b>	<b>4 127</b>	<b>3 242</b>
	voľná kapacita / deficit	-556	-106	32	102	-456
	v dopravne regulovanom sys.	-15,28%	-2,49%	2,27%	2,51%	-17,24%

Lokalita v parkovacom systéme		6 - Dvory V-VI	7 - Lúky I-VI	8 - Lúky II-III	9 - Lúky IV-V	10-Lúky VII-VIII
Absolútna kapacita - pasport		2 678	2 154	2 114	1 653	2 168
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 583	1 366	1 429	1 246	1 422
	voľná kapacita / deficit	269	816	718	442	777
	v dopravne regulovanom sys.	10,03%	37,86%	33,97%	26,74%	35,84%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	3 071	2 180	2 572	2 139	2 584
	voľná kapacita / deficit	-263	59	-345	-389	-304
	v dopravne regulovanom sys.	-9,81%	2,72%	-16,31%	-23,50%	-14,01%

PETRŽALKA AKO CELOK		
Absolútna kapacita - pasport		26 796
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	<b>19 828</b>
	voľná kapacita / deficit	7 728
	v dopravne zregulovanom sys.	28,84%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	<b>30 294</b>
	voľná kapacita / deficit	-2 224
	v dopravne zregulovanom sys.	-8,30%

Tabuľkové spracovanie analýzy - kapacitná bilancia po zrealizovaní výstavby nových stojísk v zmysle platného územného plánu :

- d) pozdĺž komunikácií
- e) na pozemných parkoviskách
- f) v nadzemných hromadných garážach bez opláštenia
- g) v podzemných hromadných jednopodlažných garážach

Lokalita v parkovacom systéme		1 - Háje I	2 - Háje II	3 - Háje III	4 - Dvory I-II-III	5 - Dvory IV
Absolútna kapacita - návrh		3 975	4 777	1 419	4 504	3 348
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 767	3 475	817	2 567	2 156
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	1 276	1 394	614	2 051	1 302
		32,10%	29,19%	43,29%	45,55%	38,88%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	4 386	4 550	1 443	4 127	3 242
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	-230	395	32	524	227
		-5,78%	8,26%	2,27%	11,62%	6,78%

Lokalita v parkovacom systéme		6 - Dvory V-VI	7 - Lúky I-VI	8 - Lúky II-III	9 - Lúky IV-V	10-Lúky VII-VIII
Absolútna kapacita - návrh		2 988	2 353	2 473	2 052	2 606
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	2 583	1 366	1 429	1 246	1 422
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	569	1 008	1 066	828	1 201
		19,04%	42,85%	43,10%	40,37%	46,09%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	3 071	2 180	2 572	2 139	2 584
	voľná kapacita / deficit v dopravne regulovanom sys.	38	251	3	-2	121
		1,26%	10,68%	0,12%	-0,10%	4,63%

PETRŽALKA AKO CELOK		
Absolútna kapacita - návrh		30 720
Deň	počet park. vozidiel (priemer)	19 828
	voľná kapacita / deficit v dopravne zregulovanom sys.	11 528
		37,53%
Noc	počet park. vozidiel (priemer)	30 294
	voľná kapacita / deficit v dopravne zregulovanom sys.	1 576
		5,13%

Navrhovaný dopravno-regulačný režim spolu s navrhovanou mierou výstavby determinovanou predovšetkým územným plánom, poskytuje dopravný systém s dostatočnou kapacitou parkovacích státi aj s výhľadom na všeobecný rast motorizácie. Nedostatočná situácia ostane len v lokalite Háje I, kde územný plán na severozápade lokality plánuje rozsiahlu novú výstavbu s obmedzenými možnosťami parkovacích kapacít pre súčasné bytové jednotky. V tejto lokalite bude potrebné dobudovať potrebnú kapacitu podmienením investorov plánovaných bytových a polyfunkčných jednotiek. Na základe predstavených vplyvov regulácie statickej dopravy je opodstatnený predpoklad, že aj v lokalitách Háje III a Lúky II až Lúky V bude navrhovaný rozsah výstavby kapacitne postačujúci v dopravne zregulovanom systéme statickej dopravy. Potreba prípadnej ďalšej výstavby sa prejaví až po zaužívaní dopravno-regulačných pravidiel, bez ktorých by akákoľvek výstavba bola nepostačujúca. Vozidlá by naďalej parkovali „nadivoko“ a novovybudované objekty hromadného parkovania by chátrali alebo hľadali náhradný účel.

## II. Návrh organizácie statickej dopravy:

Organizácia dynamickej a statickej dopravy bude vykonávaná výlučne prostredníctvom dopravného značenia, dopravných zariadení a pokynov príslušníkov Polície SR a mestskej polície. Uvedené nástroje definujú obmedzenia v parkovaní nasledovne:

- a) vyhradenie pre stanovené užívateľské skupiny
- b) obmedzenie spoplatnením
- c) obmedzenie časového charakteru
- d) ich kombinácie

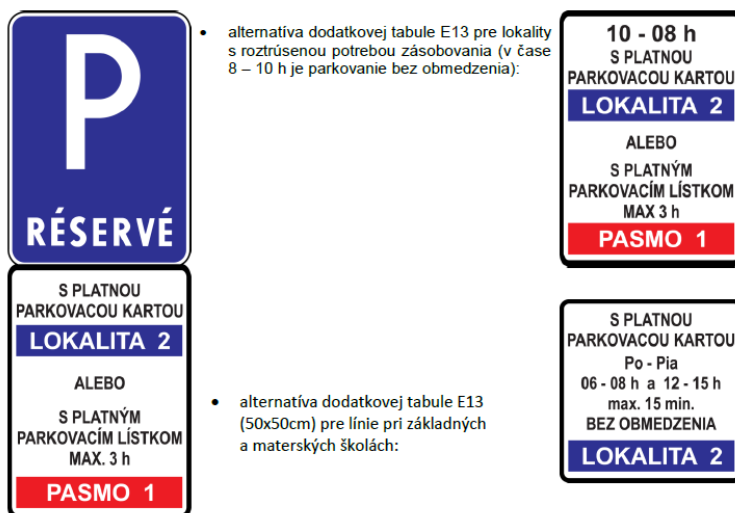
Tento základný organizačný princíp si vyžaduje prijať **Všeobecne záväzné nariadenie mestskej časti** (až po schválení mestského VZN o parkovaní), v ktorom budú definované **prevádzkovo-organizačné podmienky** jednotlivých obmedzení a taktiež musia byť zakotvené v **prevádzkovom poriadku** prevádzkovateľa.

Návrh ďalej definuje organizáciu statickej dopravy prostredníctvom dopravného značenia v území dopravne označenom ako „zóna plateného parkovania“ (IP27a/b) a to nasledovne:



### a) **Lokality zmiešaného parkovania rezident + krátkodobý návštevník**

Verejné parkovacie plochy v návrhu označené dopravnou značkou IP16 s príslušným symbolom o spôsobe státia IP13a až IP15b a dodatkovou tabuľou E13, informujúcou o režime vyhradenia. Ide predovšetkým o líniové parkovacie plochy pozdĺž komunikácií a na malých parkoviskách v rámci sídliskovej zástavby. Tieto plochy spadajú do tzv. 1. tarifného pásma, ktoré cenotvorbou a časovým obmedzením obmedzujú ich užívanie pre návštevnícku verejnosť a zabezpečujú krátkodobosť parkovania tejto užívateľskej skupiny. Číslo lokality vymedzuje platnosť príslušnej rezidentskej parkovacej karty.



### b) Lokality zmiešaného parkovania **rezident** + **dlhodobý návštevník**

Verejné parkovacie plochy v návrhu označené ako „veľkokapacitné záchytné návštevnícke“ opatrené dopravnou značkou IP16 s príslušným symbolom o spôsobe státia IP13a až IP15b a dodatkovou tabuľou E13, informujúcou o režime vyhradenia pred každým vjazdom na tieto plochy. Ide predovšetkým o veľkoplošné parkoviská na okrajoch jednotlivých sídliskových lokalít. Tieto parkovacie plochy spadajú do tzv. 2.tarifného pásma, ktoré cenotvorbou umožňuje aj celodenné parkovanie návštevníckej verejnosti. Číslo lokality vymedzuje platnosť príslušnej rezidentskej parkovacej karty.



### c) Novovybudované parkovacie domy

#### d) Lokality určené pre parkovanie **špeciálnych skupín** a **ZŤP**

Pri inštitúciách (polícia, pošta a pod.) bude dopravnou značkou IP16 s dodatkovou tabuľou E13 označený celkový počet parkovacích miest vyhradených pre danú inštitúciu

Pri označovaní miest pre TAXI a aj miest pre ZŤP bude označený len celkový počet vyhradených miest.



e) **Obslužné** zásobovacie státa a státa pre vozidlá rýchlej zdravotnej pomoci  
Návrh vymedzuje dobu zásobovania na max. 30 minút a priestory budú označené dopravnou značkou B34 alebo B1 s príslušnou dodatočnou tabuľou E13.



f) **Vyhradené** miesta pre komerčné subjekty  
Vyhradené miesto pre konkrétneho užívateľa znižuje celkovú disponibilnú kapacitu lokality, preto k uvedenému režimovaniu treba pristupovať v obmedzenom počte.

**Prítomní poslanci členovia komisie:**

Ing.B.Weigl-podpredseda  
Ing.A.Hájková  
Ing.F.Štefanička  
Ing.arch.B.Sepši  
Ing.arch.E.Pätoprstá  
Ing.K.Hájková

**Prítomní neposlanci členovia komisie:**

Ing.A.Komarcová  
T.Augustín  
M.Šebeková

K bodu: Posúdenie dopravno-technického riešenia a návrh prevádzkovo organizačného zabezpečenia Bratislava-Petržalka, riešenie statickej dopravy

Materiál v krátkosti prítomným predstavila Ing.arch.Kordošová, vedúca oddelenia územného rozvoja a dopravy.

**Uznesenie:**

Komisia berie informáciu o spracovaní uvedeného materiálu na vedomie.

Hlasovanie:

Prítomní: 9  
za: 9  
proti: 0  
zdržal sa: 0

**Uznesenie bolo schválené.**