



Dátum: 24.09.2010

Vyjadrenie spracovateľa Urbanistickej štúdie Južné mesto zóna AB k pripomienkam a námietkam m.č. Petržalka

V súčasnosti je pred ukončením proces prerokovania návrhu predmetnej urbanistickej štúdie, ktorý začal 24.06.2010. Investor a zhotoviteľ riešia obdržané pripomienky a stanoviská, tak aby došlo k ich zapracovaniu do čistopisu urbanistickej štúdie. K obdržanému stanovisku komisie ÚPVaD a k pripomienkam miestnej rady predkladáme nasledovné stanovisko, v snahe určité veci vysvetliť a zároveň priblížiť komisii stav zapracovania pripomienok.

Michal Ondrovič, ako odborne spôsobilá osoba na obstaranie ÚPP a ÚPD, zastupujú spoločnosť Popper Quinlan Private, s r.o. predkladá stanovisko k uvedeným materiálom:

Stanovisko komisie ÚPVaD:

Členovia komisie navrhujú predkladané dokumentácie veľkých urbanizačných celkov spracovávať podľa platnej metodiky vydané magistrátom v marci 2009. Vzhľadom na nedoriešenú problematiku dynamickej dopravy, NDS, komplexnosti urbanistického riešenia nemôže komisia tento materiál odporučiť k schváleniu. Keď sa nepredloží komplexné riešenie celého „Južného mesta“ a následne neprebehne schválenie v MZ, nie je možné schvaľovať „per-partes“ zámery rôznych investorov.

Odpoveď:

- a. Pôvodným zámerom obstarávateľa urbanistickej štúdie (UŠ) bolo riešiť celý zámer Južné mesto ako celok. Žiaľ, v čase priebehu prvej urbanistickej štúdie nebola pripravená Technicko-ekonomická štúdia pre ŽSR (a MDPT SR ako aj magistrát hl. m. SR). Nakoľko bolo treba zapracovať závery technicko-ekonomickej štúdie, investor navrhol v Zadaní UŠ rozdelenie zámeru na dve časti: zónu A a AB. Zvyšné zóny B a C sú riešené v jednej spoločnej štúdii spoločnosťou Cresco Popper Investment, a.s. V tomto zmysle boli aj vypracované a schválené Zadania jednotlivých štúdií, ktoré na seba vzájomne nadväzujú (Stanovisko MDPT SR je v prílohe č. 2).
- b. Platná metodika spracovania a riešenia dynamickej dopravy vydaná magistrátom v marci 2009 je v predkladanej štúdii dodržaná. Prikladáme vyjadrenie magistrátu v prílohe tohto stanoviska, ktorá to potvrdzuje.
- c. Problematika dynamickej dopravy je v predloženej urbanistickej štúdii riešená veľmi detailne vrátane simulácie dynamickej dopravy na virtuálnom modeli a to pre celé územie Južného mesta (t.j. všetky zóny) za účelom odhalenia interakcie dynamickej dopravy medzi jednotlivými zónami ako aj existujúcou dopravou.
- d. Máme za to, že Južné mesto aj rozdelením na jednotlivé zóny je stále veľkým zámerom v rámci Petržalky a Bratislavy a je možné pristúpiť k schváleniu práve pre ucelenosť a komplexnosť jednotlivých zón, ktoré ponúkajú logické na seba nadväzujúce urbanistické celky.
- e. Problematika nadväznosti Južného mesta na diaľničnú sieť je riešená v širších vzťahoch

v súlade s územným plánom hlavného mesta z roku 2007 (ÚPN BA 2007). Napojenie je riešené v západnej časti zóny A na diaľnicu D2 ako aj na juh od zóny C s pripojením na budúci nultý okruh (diaľnica D4).

- f. UŠ prehľbuje a logicky nadväzuje na už schválenú UŠ na zónu A ako aj vydané územné rozhodnutia v dotknutom území.

Vzhľadom na hore uvedené žiadame komisiu ÚPVaD sa predmetnou štúdiou zaoberať.

MČ Bratislava – Petržalka

Vo vzťahu k vlastnému riešeniu máme nasledovné pripomienky a námietky:

- 1. Z urbanistického hľadiska neodporúčame umiestnenie multifunkčného mestského centra v zóne AB1 v dotyku s Panónskou cestou a zásobovaním orientovaným od Panónskej cesty. Odporúčame v tejto zóne umiestniť objekty bývania s predajnými plochami v parteri a objekty administratívy, ktoré svojou výškou a hmotovým členením dotvoria mestský charakter Panónskej cesty.**

Odpoveď:

- a. Dovoľujeme si vyjadriť názor, že za mestotvornú ulicu je vhodnejšie považovať budúci charakter ulice Jantárova, nie Panónska cestu vzhľadom na jej charakter a okolitú zástavbu (iné príklady sú Ružinovská alebo Karloveská ulica v Bratislave),
- b. byty by boli umiestnené na rušnej ulici Panónska cesta – lepšie je umiestniť ich bližšie pri parku,
- c. obchodné centrá Tesco a Danubiana na Panónskej ceste sú koncipované obdobne (nie čelnou fasádou k Panónskej) a nepôsobia negatívne na okolitú zástavbu,
- d. výškový rozdiel medzi Panónskou a obchodným centrom bude pozitívne pôsobiť na dopad okolo idúcich pre ich vnímanie výšky a hmoty budovy,
- e. v neposlednom rade z komerčného hľadiska musí byť mestské centrum viditeľné z Panónskej cesty, aby bolo úspešné a prinieslo návrat investície,
- f. Vzhľadom na charakter dopravnej križovatky, v ktorej sa križuje hlavný mestský bulvár (Jantárova) s Panónskou by bolo lokalizovanie obytnej funkcie v tomto priestore nelogické a nezlúčiteľné so samotnou podstatou bývania. Túto problematiku vhodne rieši aj aktuálny územný plán, ktorý na plochy v okolí križovatky navrhuje funkcie občianskej vybavenosti.

Doporučujeme ponechať pôvodné architektonické hmotové riešenie, pričom navrhujeme uložiť obmedzujúcu podmienku riešiť mestské centrum s väčším dôrazom na architektonický dopad pri pohľade z Panónskej ulice.

- 2. V štúdiu uvedených 4185 potrebných parkovacích státí žiadame rozdeliť na dlhodobé a krátkodobé parkovacie státa. Pre krátkodobé státa súhlasíme s obrátkovosťou 3 vozidlá/24 hod., pre dlhodobé státa s obrátkovosťou nesúhlasíme. Krátkodobé státa zostanú verejne prístupné.**

Odpoveď:

Akceptujeme pripomienku v plnej miere a zapracujeme do čistopisu urbanistickej štúdie.

3. **Výpočet nárokov na riešenie statickej dopravy žiadame rozčleniť pre zónu AB1, AB2, AB3 samostatne.**

Odpoveď:

Akceptujeme pripomienku v plnej miere a zapracujeme do čistopisu urbanistickej štúdie.

4. **Žiadame prehodnotiť počet parkovacích miest na teréne v zóne AB1 a zóne AB3 a podľa možnosti zvýšiť počet parkovacích miest pre telesne postihnuté osoby, vozidlá taxi a pohotovostné vozidlá na teréne.**

Odpoveď:

Akceptujeme. Na vysvetlenie uvádzame:

Jedným zo zámerov koncepcie tvorby urbánneho priestoru v zóne AB bola preferencia parkovania v parteri objektov, v podzemí, prípadne v garážových domoch a na streche mestského centra. Vytvárajú sa tým väčšie plochy pre zeleň a pešie ťahy, kde je očakávaný pohyb osôb. Takto uvažuje v novom videní aj územný plán mesta Bratislava s odkazom na kvalitné príklady z európskych miest. Statická doprava je presunutá do podzemia a na povrchu je prenechaný priestor na aktivity spojené s bývaním a rekreáciou. Centrálna poloha mestského centra s dostatočnou rezervou parkovacích miest zabezpečuje pohodlnú obsluhu územia s dochádzkovou vzdialenosťou do 3-5 min. Na doplnenie kapacít je v južnej polohe lokalizovaný záchytný parkovací dom.

Počet parkovacích miest pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a ich lokalizovanie v území sú plne navrhované v zmysle platnej Vyhlášky č. 532/2002, §58, ods. 2, kde je stanovený podiel 4% vyhradených stojísk z celkovej parkovacej kapacity. Podrobnejšie riešenia sú predmetom ďalších stupňov územnoplánovacej dokumentácie a projektovej dokumentácie.

Stanovištia pre taxi budú lokalizované v nadväznosti na zastávky MHD (centrálny prestupný terminál, žel. zastávka, kultúrne centrum).

5. **Žiadame doriešiť komunikačné napojenie zóny AB3.**

Odpoveď:

Akceptujeme. Na vysvetlenie uvádzame:

Zóna AB3 bude dopravne napojená prostredníctvom miestnej komunikácie zóny A, na ktorú je pripojený jednosmerný vjazd a jednosmerný výjazd garáže.

6. **Upozorňujeme na nesúlad návrhu dopravného napojenia zóny AB1 cez malú okružnú križovatku, vloženú do vetvy mimoúrovňovej križovatky s čl. 6.6.5. STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách, podľa ktorého v úseku medzi výjazdovou a vjazdovou časťou vetvy mimoúrovňovej križovatky dvoch štvorpruhových komunikácií sa napojenie inej komunikácie alebo vytvorenie stykovej križovatky nepovoľuje. S riešením, ktoré je v rozpore s normou nemôžeme súhlasiť.**

Odpoveď:

Citovaná STN bola pôvodne zostavená pre križovatky v extraviláne a až neskôršie sa do nej dostali úpravy niektorých článkov zohľadňujúcich podmienky intravilánu, najmä miest. Tento článok je platný ešte z pôvodnej STN, ktorý však nevystihuje podmienky dopravy v intraviláne miest. Na mimoúrovňových križovatkách v extraviláne je doprava, ktorá nemá priamy vzťah k okoliu a je voči nemu tranzitná. To však neplatí

v intravilánoch miest, kde len časť dopravy na týchto križovatkách je tranzitná.

V tomto prípade a pri tejto vetve ide predovšetkým o obslužnú komunikáciu, ktorá bude zabezpečovať prístup do územia a len čiastočne bude využívaná aj ako vetva mimoúrovňovej križovatky. Nazdávame sa preto, že vyhradiť túto vetvu len pre tranzit je neehospodárne. Podstatný podiel dopravy na tejto vetve bude práve zdrojová a cieľová doprava smerujúca do príľahlého územia. Uvádzame rad príkladov, kde tento princíp je s úspechom využitý:

a) mimoúrovňová križovatka na Panónskej pri Carrefoure

- vetva obopínajúca celé územie obchodného centra Danubia má štyri vstupy na parkovisko a jeden do zásobovacieho dvora
- z ďalšej vetvy je prístup do areálu Motor Car a Tesca, pričom časť tejto vetvy tvorí obslužná komunikácia Budatínska

b) mimoúrovňová križovatka Panónska – Rusovská

- do vetvy tejto križovanky sú priamo pripojené obslužné komunikácie Macharova a Wolkrova

c) mimoúrovňová križovatka Senecká – odbočka do Vajnor

- vetva obopínajúca veľkoobchodné sklady Kon-Rad má dva vstupy do tohto areálu a pripravované sú ďalšie dva vstupy do plánovaných areálov
- druhá vetva obopína areály obchodných domov NAY a Koratex a ČSPH Slovnaft s dvoma križovatkami
- projektované sú ďalšie dve vetvy, ktoré tak isto budú zabezpečovať vstupy do príľahlého územia

Z hore uvedeného vyplýva, že v tomto prípade ide predovšetkým o obslužnú funkciu danej komunikácie - vetvy, ktorá bude hlavne zabezpečovať prístup do územia a len čiastočne bude využívaná aj ako vetva mimoúrovňovej križovatky. Okružná križovatka vložená do tejto vetvy bola zvolená preto, lebo podstatným spôsobom zjednodušuje prednosti v jazde. Priesečná štvoramenná križovatka by práve v tomto mieste mala neprehľadnejší systém predností v jazde a tým aj zvýšený potenciál vzniku dopravnej nehody. Oprávnenosť tejto voľby dokumentuje aj hore spomenutý virtuálny model dynamickej dopravy. Záverom k tomuto bodu uvádzame, že správca komunikácie Panónska cesta, hl. m. SR Bratislava s týmto riešením a napojením súhlasí, čo dokumentuje aj stanovisko v prílohe č.1).

7. **V rozpore s ustanovením čl. 6.6.6. vyššie citovanej STN je aj umiestnenie ČSPL, podľa ktorého sa v ploche mimoúrovňovej križovatky, ohraničenej vetvami križovatky umiestnenie obslužného dopravného zariadenia neodporúča.**

Odpoveď:

Akceptujeme. Z čistopisu urbanistickej štúdie vypúšťame ČSPH.

8. **Z dôvodu príslušnosti k špeciálnemu stavebnému úradu žiadame, aby bolo predrokované usporiadanie siete navrhnutých komunikácií I. až IV. triedy (budúce zaradenie do siete miestnych komunikácií) s príslušným cestným správnym orgánom.**

Odpoveď:

Akceptujeme. Do urbanistickej štúdie zapracujeme usporiadanie navrhnutých komunikácií I. až IV. triedy.

Zároveň upozorňujeme, že v súčasnosti prebieha proces prípravy dokumentácie pre ÚR nosného systému MHD-2. etapa úsek Bosákova ulica – Janíkov dvor, preto odporúčame s prácami na UŠ počkať na výsledné riešenie DUR.

Odpoveď:

Urbanistická štúdia na zónu AB bola pripravené v zmysle záverov Technicko-ekonomickej štúdie vypracovanej spoločnosťou Dopravoprojekt pre ŽSR a v úzkej spolupráci s pripravená a prerokovaná s MDPT SR ako aj magistrátom hl. m. SR (vyjadrenia v prílohe č. 1 a 2). Urbanistická štúdia ponecháva priestorovú rezervu pre nosný systém MHD a preto nevidíme prekážku UŠ schváliť.

Vzhľadom na vyššie uvedené fakty žiadame komisiu ÚPVaD o opätovné nahliadnutie do urbanistickej štúdie na zónu AB a prehodnotenie stanoviska k prepracovanej verzii štúdie.

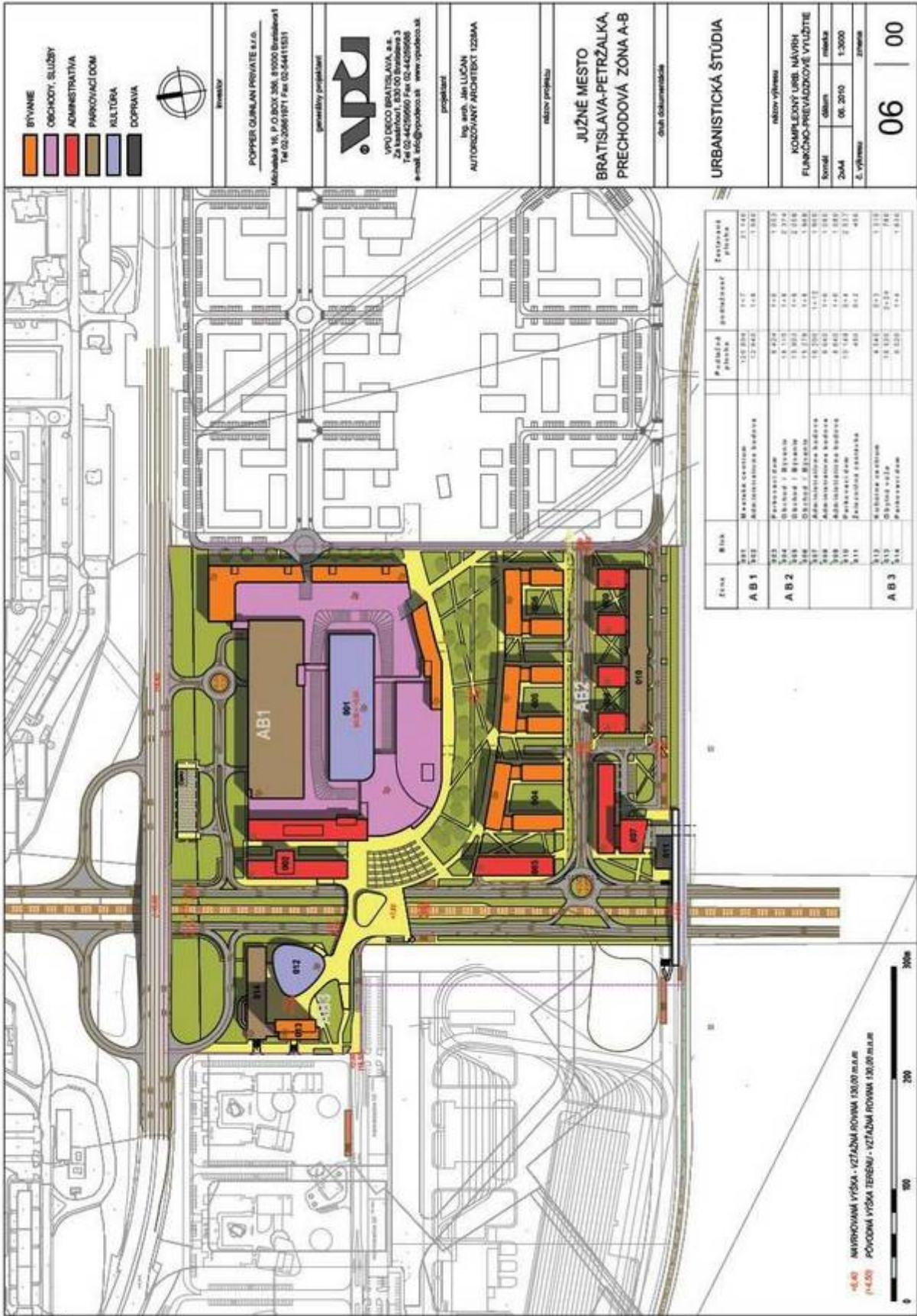
S pozdravom

Ing. Dušan Rajčáni
manažér projektu Južné mesto
Popper Quinlan Private s.r.o.

Bratislava, 24.09.2010

Južné mesto: návrh hmotovo-priestorového usporiadania a rozdelenie na jednotlivé zóny





- BYŤANIE
- OBYČNÉ SLUŽBY
- ADMINISTRATÍVA
- PARKOVACÍ DOM
- KULTÚRA
- DOPRAVA



POPPIER GUJMAN PRIVATE S.R.O.
 Michalova 16, P.O. BOX 306, 81000 Bratislava 1
 Tel: 02-20619171 Fax: 02-54411531



Ing. arch. JÁN LUCIAN
 AUTORIZOVANÝ ARCHITEKT 1229AA

JUŽNÉ MESTO
 BRATISLAVA-PETRŽALKÁ
 PRECHODOVÁ ZÓNA A-B

graf. dokumentácia

URBANISTICKÁ ŠTÚDIA

názov výševy
 KOMPLEXNÝ ÚRBN. NÁVRH
 FUNKČNO-PREVÁDZOVÉ VÝUŠTE

formát: A3
 dátum: 06. 2010
 1:2000
 č. výševy: zmluva

06 | 00

Etáž	Stĺp	Objekt	Podlažná plocha	podlažnosť	Objemová plocha
A B 1	301	Maximálna kapacita	120 000	147	17 140
	302	Administratívna budova	12 040	148	1 660
A B 2	303	Reštaurácia	8 420	149	1 120
	304	Obchod + služby	15 100	149	1 980
	305	Obchod + služby	15 170	148	1 980
	306	Administratívna budova	15 200	147	1 980
	307	Administratívna budova	8 440	148	1 120
	308	Administratívna budova	8 440	148	1 120
A B 3	309	Administratívna budova	15 140	149	1 970
	310	Administratívna budova	15 140	149	1 970
	311	Administratívna budova	400	148	400
A B 3	312	Multifunkčný centrum	8 440	149	1 120
	313	Obchodná veža	15 120	149	1 970
314	Reštaurácia	8 420	148	1 120	

-4.00 NÁVRHOVÁ VÝŠKA - VÝŠKAJNÍ ROVINA 130,00 m.n.m.
 (-4.50) PŮVODNÁ VÝŠKA TERÉNU - VÝŠKAJNÍ ROVINA 130,00 m.n.m.



NR 011 - 8/2010

MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY
oddelenie dopravného plánovania a riadenia dopravy
Primaciálne nám. 1, P. O. Box 192, 814 99 Bratislava 1

Avestus Real Estate s.r.o.
Michalska 16
P.O.BOX 356
81101 Bratislava

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
20.9.2010	MAGS/ODP/53441/10-322671 ODP/186/10-bp	Ing. Urbanová/565 Ing. Černochová/368	20.9.2010

Vec

Južné mesto – zóna AB, Bratislava - Petržalka

Na základe Vašej požiadavky Vám zasielame stanovisko z hľadiska dopravného plánovania k predloženému návrhu UŠ „Južné mesto – zóna AB“, Bratislava – Petržalka:

Konštatujeme:

1. Pre UŠ bolo na základe stanoviska hl. mesta vypracované zadanie, súčasťou ktorého boli aj požiadavky na riešenie dopravy.
2. Cieľom obstarania UŠ bolo spracovanie funkčného využitia záujmového územia a súčasne spracovanie podkladu pre zmenu a doplnky ÚPN pre časti C.2. bod 2.2.3, časť C.7. a C.8.
3. Súčasťou návrhu verejného dopravného vybavenia územia v predloženej UŠ o. i. je:
 - umiestnenie a trasovanie hlavných komunikácií :
 - predĺžená Jantárová cesta a NS MHD ako 4-pruhová obojsmerná smerovo rozdelená komunikácia s koľajovou dráhou (električka + rezerva na prípadnú železničnú dráhu) s rozdielnymi niveletami a so vzájomným mimoúrovňovým krížovaním v južnej časti riešeného územia
 - južná prepojovacia komunikácia zóny AB a zóny B ako 4-pruhová obojsmerná smerovo nerozdelená
 - napojenie územia na existujúcu sieť nadradených komunikácií (Panónska cesta) prostredníctvom mimoúrovňovej križovatky (Panónska – Jantárová podľa ÚPN) a na komunikačnú sieť susedných zón A a B
 - vytvorenie priestoru pre výhľadový stav verejného dopravného vybavenia v súlade s platným ÚPN (zberná a obslužná komunikácia v území – predĺžená Jantárová cesta, trasa NS MHD, depo Janíkov dvor pre NS MHD) a súčasne aj pre výhľadový stav verejného dopravného vybavenia v súlade s aktuálne prerokovávanými zmenami a doplnkami 02 ÚPN
4. Ako príloha k UŠ bolo predložené aj dopravno-inžinierske posúdenie celého zámeru Južné mesto - zóny A, A/B, B a C - na dopravnú situáciu v príslušnom území (DIC Bratislava, s. r. o., máj 2010), zo záveru ktorého vyplýva, že navrhnutá komunikačná sieť v zóne A a A/B, je schopná preniesť dopravné zaťaženie generované investíciou Južné mesto; taktiež bola preukázaná potreba zmeny typu križovatky Panónska – Doľnozemska za účelom dosiahnutia jej vyššej priepustnosti.

Laurinská 7, I. poschodie, č. dverí 108

TELEFÓN	FAX	BANKOVÉ SPOJENIE	IČO	INTERNET	E-MAIL
02/59 35 65 63	02/59 35 65 97	VÚB 6327012/0200	603 481	www.bratislava.sk	odp@bratislava.sk

Na základe schváleného zadania a v ňom stanovených požiadaviek z hľadiska riešenia dopravy v UŠ žiadame:

- upraviť riešenie okružnej križovatky Jantárová cesta – južná prepojovacia komunikácia zóny AB (označená aj ako križovatka K2c) podľa dopravno-inžinierskeho posúdenia na križovatku s 2 jazdnými pruhmi v okruhu a s 2-pruhovým vjazdom od zóny A
- zmeniť kategóriu obslužnej komunikácie v južnej časti zóny AB sprístupňujúcu železničnú zastávku (navrhnutá kategória MO 7,5/30) t. j. navrhnuť jazdné pruhy v min. šírke 3,25 m, nakoľko sa uvažuje na tejto komunikácii s vedením MHD (prestupový uzol); súčasne je z rovnakého dôvodu potrebné upraviť spôsob parkovania v dotknutom území (kolmé parkovanie na komunikácii s MHD nie je vhodné)
- v prípade, že sa potvrdí vedenie MHD po uvedenej komunikácii, je toto potrebné zohľadniť aj v návrhu zmien a doplnkov ÚPN
- predložiť návrh na zatriedenie navrhovaných komunikácií v zmysle cestného zákona (miestne, účelové komunikácie).

Súčasne upozorňujeme na drobné nedostatky v textovej príp. výkresovej časti UŠ:

- v kapitole 7.h na str. 7 sa uvádza, že „zberná komunikácia zóny A sa na navrhovanú komunikáciu MZE zóny AB napája..“ - komunikácia v zóne A bola v doteraz predkladaných dokumentáciách uvažovaná ako komunikácia obslužná
- vo výkrese č. 06 je objekt 003 zakreslený červenou farbou, čo je podľa legendy výkresu administratíva, podľa dopĺňujúcej tabuľky je však objekt 003 označený ako parkovací dom.

Záver:

1. Cieľom UŠ „Južné mesto – zóna AB“ bolo spracovanie funkčného využitia záujmového územia a súčasne spracovanie podkladu pre zmenu a doplnky ÚPN. Konštatujeme, že z dopravného hľadiska po dopracovaní v zmysle vyššie uvedených pripomienok predložená UŠ stanovený cieľ splní. V nasledujúcich stupňoch PD pre jednotlivé etapy výstavby zóny bude potrebné predkladať konkrétne technické riešenia navrhovaných komunikácií a križovatiek na základe dielčieho kapacitného posudzovania podľa predpokladanej dopravnej záťaže (východiskom pre ňu bude vždy korektný prepočet statickej dopravy).
2. Cieľom dopravno-inžinierskeho posúdenia ako neoddeliteľnej súčasti UŠ bolo zistiť funkčnosť navrhovaného dopravného riešenia z hľadiska priepustnosti komunikačnej a zistiť prípadné nedostatky v jej návrhu. Konštatujeme, že výsledky dopravno-kapacitného posúdenia predmetného zámeru sú objektívne. Za stanovených podmienok možno očakávať preukázanú dopravnú situáciu v území. Navrhnutá komunikačná sieť v zóne A a A/B je schopná preniesť dopravné zaťaženie generované investíciou Južné mesto. Súčasne bolo preukázané, že hlavný problém vzniká v križovatke Dolnozemska – Panónska – cesta I/2, kde je nutné navrhnuť opatrenia na zvýšenie priepustnosti križovatky, aby dopravná situácia v území bola uspokojivá. Vzhľadom na podiel dopravnej záťaže v križovatke, návrh opatrení treba riešiť v súvislosti s investičnou výstavbou v zónach B a C.

Toto stanovisko nenahrádza záväzné stanovisko hl. mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti, stanovisko cestného správneho orgánu ani stanovisko správcu dotknutej komunikácie.

Magistrat hlavného mesta SR Bratislavy
 oddelenie dopravného plánovania a riadenia dopravy
 Príručné námestie 1
 P.O.BOX 192
 814 99 Bratislava
 - 1 -
 Ing. Vladimír Mikuš
 vedúci oddelenia

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky
Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15, P. O. BOX 100
sekcia stratégie, záležitostí EÚ a medzinárodných vzťahov
odbor stratégie, oddelenie programovania dopravnej infraštruktúry

Vážený pán

Ing. Michal Ondrovič
Petond spol. s r.o.
Holubyho 28, P.O.BOX 50
902 01 Pezínok 1

Vaše číslo *Naše číslo* *Vybavuje* *Bratislava 20.7.2010*
003/UPP/A-B/2010/On 14217/2010-SSZMV/z.30188 Ing. Sisvald

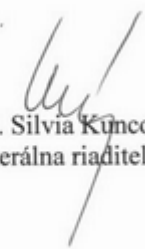
Vec: Prerokovanie návrhu Urbanistickej štúdie Južné mesto – Bratislava Petržalka, Zóna A-B a Dopravno-inžinierske posúdenie zámeru Južné mesto - stanovisko MDPT SR

V odpovedi na Váš list č. 003/UPP/A-B/On zo dňa 25.6.2010, ktorým predkladáte návrh „Urbanistickej štúdie Južné mesto – Bratislava Petržalka, Zóna A-B“ a „Dopravno-inžinierske posúdenie zámeru Južné mesto“, v ktorom žiadate o stanovisko k predmetným návrhom uvádzame:

Vzhľadom na to, že štúdia rieši požiadavky rezortu dopravy (rozšírenie záujmového územia štúdie z južnej strany za dnešnú železničnú trať Bratislava – Rajka o riešenie železničného napojenia nosného dopravného systému na trať Bratislava - Rajka v smere Janíkov Dvor – Rusovce) nemáme z hľadiska záujmov rezortu pripomienky k štúdii, ktorá bude slúžiť ako podklad pri vypracovaní zmien a doplnkov územného plánu mesta Bratislavy.

K Dopravno-inžinierskemu posúdeniu zámeru Južné mesto, nemáme z hľadiska záujmov rezortu pripomienky. Posúdenie preukazuje, že navrhované riešenie dopravnej obslužnosti zóny AB postačuje. Je potrebné upozorniť, že pri riešení ďalších zón oblasti môžu nastať problémy s kapacitou križovatiek.

S pozdravom


Mgr. Silvia Kuncová
generálna riaditeľka

Telefón Fax
02/59494327 02/527314565

E-mail
kamil.sisvald@telecom.gov.sk