



ARMATRADE GRP, s.r.o.
Súľovská 38
821 05 Bratislava

office:
ARMATRADE GRP, s.r.o.
Mliekarenská 9

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
	MAGS OUIK 53656/17-396908	Ing.arch.Hanulcová/199	17.07.2018

Vec:

Záväzné stanovisko hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy k investičnej činnosti

investor:	Bory a.s., Digital Park, Bratislava
investičný zámer:	Výstavno – predajné centrum Asko-Porta, Lamačská brána
žiadosť evidovaná dňa:	03.10.2017
typ konania podľa stavebného zákona:	umiestnenie stavby
druh podanej dokumentácie:	dokumentácia pre územné rozhodnutie – revízia 1
spracovateľ dokumentácie:	Delta Projektconsult Slovakia s.r.o., Ing.Jozef Páleš, ASI, reg.č. 1118*Z*A1
dátum spracovania dokumentácie:	07/2017

Predložená dokumentácia rieši: stavbu 2 obchodných centier na predaj nábytku a bytových doplnkov v časti polyfunkčného územia Lamačská brána. Stavba bude realizovaná v 2 etapách: v 1. etape sa zrealizuje Asko (jednopodlažný halový objekt s 2 a 3-podlažnými vststkami pre administratívu), v 2. etape Porta (1PP, 3NP). Objekty sú v 1PP spojené a vzájomne prepojené spoločným zásobovacím priestorom.

V rámci 1. etapy – Asko bude vybudované dopravné pripojenie celého areálu: SO 101 Príjazdová komunikácia pre návštevníkov, SO 102 Príjazdová komunikácia pre zásobovanie a taktiež obslužné komunikácie a parkoviská - SO 103 Komunikácie a spevnené plochy Asko.

Primaciálny palác, III. poschodie

TELEFÓN
02/59 35 64 35

BANKOVÉ SPOJENIE
ČSOB: 25829413/7500

IČO
603 481

INTERNET
www.bratislava.sk

E-MAIL
primator@bratislava.sk

Vjazd pre návštevníkov je navrhnutý pravým odbočením/pripojením, prostredníctvom odbočovacieho a pripájacieho pruhu z existujúcej komunikácie A 111. Zásobovací vjazd je navrhnutý z komunikácie A 114 oproti zásobovaciemu vjazdu do objektu Decathlon.

V rámci 2. etapy – Porta budú vybudované obslužné komunikácie a parkoviská - SO 113 Komunikácie a spevnené plochy Porta a cyklochodník SO 114.

Nároky na statickú dopravu budú pokryté v areáli stavby, kde je navrhnutých 310 (319 podľa výkresu) parkovacích stojísk. V 1. etape sa zrealizujú parkovacie miesta v počte 120, v 2. etape 190 (+ 9).

Chodníky pre peších v areáli budú prepojené na existujúce chodníky pri prístupovej komunikácii. Cyklochodník od hlavného vstupu je prepojený na existujúci cyklochodník pozdĺž Dúbravčického potoka na zadnej strane areálu.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava ako dotknutý orgán podľa § 140a ods. 2 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov vydáva záväzné stanovisko podľa § 140a ods.3, § 140b citovaného zákona a § 4 ods. 3 písm. d) a písm. j) zákona č. 369/1990 Zb. o obecnom zriadení v znení neskorších predpisov.

Posúdenie investičného zámeru vo vzťahu k Územnému plánu hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov:

Pre územie, ktorého súčasťou sú záujmové pozemky stanovuje územný plán reguláciu funkčného využitia plôch:

- **občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, číslo funkcie 201, rozvojové územie, kód regulácie E**

Podmienky funkčného využitia plôch:

Územia areálov a komplexov občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu s konkrétnymi nárokmi a charakteristikami podľa funkčného zamerania. Súčasťou územia sú plochy zelene, vodné plochy ako súčasť parteru, dopravné a technické vybavenie, garáže a zariadenia pre požiarnu a civilnú obranu.

Podiel funkcie bývania nesmie prekročiť 30% z celkových podlažných plôch nadzemnej časti zástavby funkčnej plochy.

Intenzita využitia územia:

Parcely sú súčasťou územia, ktoré je definované ako **rozvojové územie**.

Rozvojové územie je územie mesta, v ktorom územný plán navrhuje novú výstavbu na doteraz nezastavaných plochách, zásadnú zmenu funkčného využitia, zmenu spôsobu zástavby veľkého rozsahu.

V danom území územný plán stanovuje nasledovné regulatívy intenzity využitia územia, viažuce sa k určenému funkčnému využitiu pre vonkajšie mesto:

Kód regul.	IPP max.	Kód funkcie	Názov urbanistickej funkcie	Priestorové usporiadanie	IZP max.	KZ min.
E	1,1	201	OV celomestského a nadmestského významu	komplexy OV nákupné, obslužné a voľnočasové	0,55	0,10
				areály školstva	0,28	0,35

Poznámka:

- *index podlažných plôch (IPP)*, udáva pomer celkovej výmery podlažnej plochy nadzemnej časti zástavby k celkovej výmere vymedzeného územia funkčnej plochy, príp. jej časti. Je formulovaný ako maximálne prípustná miera využitia územia. Výhodou tohto ukazovateľa je zrozumiteľnosť a jednoznačnosť stanovenej požiadavky a jednoduchá možnosť vyjadrenia ďalších nadväzných ukazovateľov, kritérií a odporúčaní,

Na podklade odborného posúdenia oddeleniami magistrátu v zmysle § 14 ods. 1 zákona SNR č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste SR Bratislave v znení neskorších predpisov sa uplatňujú na

základe súhrnu teoretických vedomostí, praktických skúseností, znalosti všeobecne záväzných právnych predpisov a technických noriem tieto **podmienky**:

- z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia k predloženej dokumentácii uvádzame:

K predloženému dopravno-kapacitnému posúdeniu (ďalej “DKP”) “Lamačská brána BORY – časový horizont rok 2018” uvádzame:

Účelom spracovania tohto dopravno-kapacitného posúdenia je spoločné vyhodnotenie vplyvov skupiny zámerov plánovaných v zmysle harmonogramu na odovzdanie do prevádzky v lokalite Bory do konca r. 2018 na dopravnú situáciu v ich okolí. Toto posúdenie je spracované ako súčasť prípravnej, resp. projektovej dokumentácie všetkých relevantných zámerov a bude podkladom pre kapacitné zdôvodnenie navrhovaného dopravného riešenia.

Ide o zábery:

- Hyundai – 16 PM,
- Bory Business Park – 480 PM,
- SIKO – 90 PM,
- BAULAND – 28 PM,
- Ptáček – 54 PM,
- Asko, Porta – 310 PM,
- Supermarket – 172 PM.

Hlavným cieľom posúdenia je overenie funkčnosti navrhovaného riešenia z dopravno-kapacitného hľadiska, prípadne zistenie možných nedostatkov v navrhovanom riešení organizácie a riadenia dopravy vrátane návrhu opatrení na ich odstránenie tak, aby v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby už nevzniklo riziko nutnosti úpravy základnej filozofie riešenia, ktorá bude fixovaná znením predmetnej dokumentácie.

Navrhované zábery sa nachádzajú v mestskej časti Bratislava Lamač severne, resp. východne od cesty II/505 v rozvojovom území Bory. Ich hlavnou funkčnou náplňou je funkcia obchodu a služby, čiastočne administratíva (Bory Business Park, v minulosti s názvom Obchodné a výstavné priestory Bory).

Do dopravno – kapacitného posúdenia boli zahrnuté aj nasledovné zábery (ďalej „ostatné“): Bytový dom Bystrická, Dostavba areálu Volkswagen VW5, Logistický areál JiT, Obytný súbor Slnečný vrch 1, Obytný súbor Slnečný vrch 2.

Návrhové obdobie posúdenia vplyvov zámerov Bory 2018 spoločne s ostatnými možno definovať prvým rokom ich reálnej prevádzky a v tomto zmysle možno v zmysle zadania (harmonogramu) hovoriť o roku 2019. A to aj napriek tomu, že prevádzka niektorých ostatných zámerov je v r. 2019 vzhľadom na stav ich prípravy ešte nereálna (ide najmä o najväčší záber Slnečný vrch 1).

V súlade s účelom tohto dopravno-kapacitného posúdenia boli použité nasledovné východiskové podklady:

- Údaje o navrhovaných funkciách zámerov Bory 2018 a kapacitách statickej dopravy;
- DKP ostatných zámerov zahrnutých do posúdenia naposledy spracované kumulatívne v rámci zámeru BD Bystrická. (V zozname ostatných zámerov sa nachádza aj záber Slnečný vrch 1, u ktorého však pri aktuálnom stave prípravy nie je reálne predpokladať jeho odovzdanie do prevádzky do konca r. 2018);
- Základný pevný signálny plán riadenej križovatky c. II/505 – Agátová;

- Výsledky obhliadky záujmového územia v teréne s osobitným dôrazom na aktuálnu dopravnú situáciu v období dopravných špičiek.

Z hľadiska predpokladaného stavu komunikačnej siete sa v tomto posúdení uvažuje s úpravou malej okružnej križovatky OK2, ktorá pozostáva z dobudovania bypass-u medzi ramenami Vápenka a cestou II/505 vrátane zmeny organizačného usporiadania priečného profilu úseku c. II/505 OK2 – Agátová (bez stavebných úprav). Tieto úpravy sú viazané na zámer Bory Business Park (predtým s názvom Obchodné a výstavné objekty Bory). Scenár tohto posúdenia vychádza z reálneho predpokladu, že v návrhovom období 2019 ešte nebude k dispozícii priame prepojenie Saratovskej ul. na c. II/505.

Z výsledkov výpočtu je zrejmé, že z hľadiska objemov novo-generovanej dopravy viazanej na aktuálne posudzované zámery Bory 2018, popoludňajšia špičková hodina prevyšuje rannú o viac, ako štvornásobok, obdobný vzťah platí i pre sumár celkovej novej dopravy, kde však tento rozdiel činí už len cca 65%. Ak zohľadníme približnú vyrovnanosť rannej a popoludňajšej špičky v segmente základnej dopravy, môžeme vopred predpokladať, že zložitejšia dopravná situácia na nadradenej komunikačnej sieti sa bude vyskytovať v popoludňajšej špičke.

Malá okružná križovatka OK2: Malá okružná štvoramenná križovatka s predpokladom jej úpravy (doplnenie bypass-u Vápenka – c. II/505). Pritáženie križovatky od Bory 2018 je relatívne nízke, avšak nie zanedbateľné.

Sledovaním simulácie sa v oboch špičkových hodinách možno presvedčiť, že kvalita dopravy v tejto križovatke aj napriek jej pritáženiu všetkými zámermi zahrnutými do posúdenia je uspokojivá. Doprava na okruhu je plynulá a na vstupoch sú časové zdržania maximálne do 40 sekúnd. Najviac tomu prispela vyššie popísaná úprava križovatky, do istej miery aj predpoklad čiastočného využívania alternatívnej trasy voči c. II/505 medzi križovatkami OK1 a OK3.

Križovatka c. II/505 - Agátová: Styková svetelne riadená križovatka so samostatným radením na všetkých vstupných ramenách. Aj v tejto križovatke je pritáženie od Bory 2018 relatívne nízke. Križovatka je v simulácii riadená signálnymi plánmi s pevnou dĺžkou cyklu optimalizovanými pre príslušnú špičkovú hodinu.

Sledovaním simulácie možno najmä v rannej špičkovej hodine ojedinele identifikovať naplnenie vstupu od OK2 až po výjazd z jej okruhu, avšak bez úplného zastavenia premávky na okruhu OK2. Tomuto výrazne pomohlo preusporiadanie šírkového profilu c. II/505 v úseku medzi oboma susednými križovatkami (2 pruhy smerom k Agátovej, 1 pruh smerom k OK2). Okrem toho pretrváva súčasný problém na vstupe Agátová, kde ojedinele vzniká vzdutie presahujúce vzdialenosť medzi križovatkou a šírkoovo obmedzeným podjazdom.

Záver posúdenia: križovatka vyhovuje, avšak ojedinelé vzdutie dopravného prúdu na vstupe Agátová presahuje najmä v rannej špičkovej hodine disponibilnú dĺžku pre čakanie – podobne, ako je tomu v súčasnosti.

Veľká okružná križovatka OK3: Pritáženie tejto križovatky novou dopravou generovanou Bory 2018 je jednoznačne najvyššie popoludní na ramenách c. II/505 (od OK4) a Hornbach vrátane súvisiacich častí okruhu. Križovatka je totiž jedným z nástupných bodov do územia Bory, v ktorom sú umiestnené i viaceré aktuálne posudzované zámery skupiny Bory 2018. Súčasná organizácia priestorov na oboch vstupoch c. II/505 na okruh nezodpovedá aktuálnemu zaťaženiu aj napriek nedávnomu zlepšeniu na ramene od OK4 (dva vstupné pruhy z c. II/505 na okruh). Z pohľadu nakartogramy zaťaženia je zjavné, že by bolo vhodné zredukovať počet pruhov na okruhu medzi vstupnou a výstupnou vetvou oboch ramien cesty II/505, čím sa dosiahne voľný vstup (bez dávania prednosti) aspoň vonkajšieho pruhu každého ramena. Súčasne vykonať úpravu na vstupnom ramene c. II/505 (od Agátovej) podobne, ako bol nedávno upravený aj vstup c. II/505 (od OK4). Pre účely

kapacitného posúdenia sú tieto odporúčania implementované, nakoľko v zásade ide len o úpravu dopravného značenia, ktorá má však priaznivý vplyv na dopravný výkon križovatky.

Veľká okružná križovatka OK4: Veľká trojramenná turbo-okružná križovatka s dvoma priebežnými pruhmi na okruhu a s nepravidelným geometrickým usporiadaním ramien. Križovatka je vybavená dvoma bypass-mi medzi ramenami c. II/505 (od D2) – Bory Mall a Bory Mall – c. II/505 (k OK3), druhý menovaný je v súčasnosti využívaný len minimálne. Pritáženie križovatky dopravou generovanou Bory 2018 je v popoludňajšej špičke vysoké prakticky na všetkých jej prvkoch, okrem vstupu Bory Mall.

Na rozdiel od križovatky OK3 je táto križovatka riešená primerane dopravnému zaťaženiu jej prvkov, navyše, turbo-prevedenie jej vstupov má priaznivý vplyv na dopravnú výkonnosť celej križovatky, nakoľko toto prevedenie výrazne eliminuje počet priepletov na okruhu. Schopnosť tejto križovatky prijať novú dopravu generovanú posudzovanými zámermi je viditeľná zo simulácie ako v rannej, tak i v popoludňajšej špičkovej hodine. Doprava na okruhu je plynulá, na vstupoch nevznikajú neprimerané zdržania ani kongescie. Len ojedinele dochádza k spomaleniu dopravného prúdu na výstupe c. II/505 (k vetve D2 Lamač) a časti okruhu, čo je spôsobené zbiehaním dvoch pruhov do jedného pre dominantný dopravný prúd smerujúci na D2 do centra mesta. Záver posúdenia: križovatka vyhovuje.

Križovatka c. II/505 – vetvy D2-Lamač: Ide o dvojicu neúplných križovatiek na c. II/505 s jednosmernými vetvami diaľničnej križovatky tvaru diamant. Jediný kolízny bod dvojice je reprezentovaný ľavým odbočením z c. II/505 (od OK5) na diaľničnú vetvu smerom do CMO. Z tohto hľadiska je kolízna schéma križovatky jednoduchá a jediným ohrozením plynulosti premávky v križovatke sa javí susedná, blízko situovaná križovatka OK5, do ktorej sú vysunuté dve neexistujúce ľavé odbočenia z križovatky c. II/505 – vetvy D2. Podobne je vysunuté i ľavé odbočenie z vetvy D2 (od Malaciek) na c. II/505, avšak do križovatky OK4. Takýmto spôsobom sa najmä v križovatke OK5 vyskytuje doprava, ktorá by ju za normálnych okolností nevyužívala.

V oboch špičkových hodinách možno často pozorovať prakticky súvislý dopravný prúd na pravom odbočení z c. II/505 na vetvu, čo do značnej miery sťažuje vypúšťanie kolízneho ľavého odbočenia z protismeru c. II/505. Z tohto dôvodu je v simulácii navrhnuté využitie dostatočnej fyzickej šírky vetvy na D2 v smere k tunelu Sitina na vytvorenie dvoch pruhov (podobne, ako je to v súčasnosti vykonané na vetve D2 z Alexyho ul.). Tým sa dosiahne nezávislosť vypúšťania ľavého odbočenia z c. II/505 na vetvu od saturovaného dopravného prúdu na pravom odbočení z c. II/505 na vetvu. Vytvorené 2 pruhy na vetve sú pred pripojením na teleso diaľnice D2 ukončené striedavým radením do jedného pruhu, ktorý sa následne pripája na hlavný profil diaľnice D2.

Záver posúdenia: križovatka vyhovuje.

Veľká okružná križovatka OK5: Veľká trojramenná turbookružná križovatka s dvoma priebežnými pruhmi na okruhu a bypass-om v smere c. I/2 od Lamača. Ako už bolo spomenuté, križovatka má primárne za úlohu vzájomnú distribúciu dopravných prúdov medzi c. I/2 a c. II/505. Okrem toho však do križovatky vstupuje a z nej aj vystupuje doprava, ktorú nie je možné realizovať na neďalekej križovatke c. II/505 s dvoma vetvami diaľničnej križovatky Lamač. Táto doprava využíva križovatku OK5 len na otáčanie o 360 stupňov, čím je do značnej miery pritážený vstup z c. II/505 (od vetiev D2 Lamač) a celý úsek okruhu. V plnej miere sa to týka aj dopravy generovanej skupinou Bory 2018 (najmä príjazdy od CMO v trase D2 – c. II/505 – OK5 – c. II/505). Táto veľká trojramenná turbookružná križovatka s dvoma priebežnými pruhmi na okruhu a bypass-om v smere Hodonínska (od Lamača) – c. I/2 (ku krematóriu) je spomedzi všetkých sledovaných križovatiek zaťažená najviac, čo osobitne platí v popoludňajšej špičke. Je to predovšetkým v dôsledku smerových obmedzení na pripojení vetiev diaľničnej križovatky Lamač na c. II/505 (zrušenie dvoch ľavých odbočení a presunu časti dopravných prúdov na nich do

križovatky OK5). V rámci výrezu siete sa v rannej špičkovej hodine vykoná celkom 5914 ciest automobilovou dopravou, v popoludňajšej špičkovej hodine je to na rovnakej sieti 6180 ciest.

Sledovaním simulácie možno pozorovať pomerne časté javy preťaženia tejto križovatky najmä v popoludňajšej špičkovej hodine, ktoré sa najviac prejavujú v zdržaniach na vstupe do OK5 z c. II/505. Tieto zdržania majú za následok naplnenie krátkeho medziúseku c. II/505 od pripojenia vetvy D2 (od tunela Sitina) po vstup na okruh OK5. Uvedené javy však nemajú trvalý charakter, vyskytujú sa len pri „maximálnych vlnách“ v priebehu špičkovej hodiny (kulminácia nepravidelnosti okamžitého zaťaženia) a v rámci nej sa postupne eliminujú (pri minimálnych „vlnách“). Napriek tomu možno pri existujúcej organizácii dopravy na sústave dvoch blízko situovaných križovatiek označiť situáciu za blížiacu sa ku kritickej. Je zjavné, že ďalšie preťaženie tejto sústavy križovatiek si vyžiada zásadnú úpravu organizácie dopravy s možnými zásahmi investičnej povahy. Záver posúdenia: križovatka vyhovuje, avšak bez kapacitnej rezervy.

Priechod pre peších Bory Mall: Samostatný neriadený priechod pre peších cez štvorpruhovú delenú cestu č. II/505 s geometrickým usporiadaním v tvare Z. Ide o odporový bod na c. II/505, kde odpor generujú náhodne prichádzajúci chodci (alebo skupiny) majúci prednosť pred automobilovou dopravou na c. II/505. Počet chodcov na priechoch je z pozorovania v teréne vyšší v popoludňajšej špičke, čo zodpovedá predovšetkým vyššej aktivite obchodných zariadení v tomto období a je zohľadnené i v simulácii.

Sledovaním simulácie sa možno presvedčiť, že zastavovanie dopravných prúdov na c. II/505 chodcami sa deje v prijateľnej miere, ktorá nemá za následok vytváranie dlhších kolón siahajúcich až po križovatky OK3, resp. OK4.

Celkový záver dopravno-kapacitného posúdenia zo strany spracovateľa:

Na základe výsledkov kumulatívneho dopravno-kapacitného posúdenia skupiny zámerov Bory 2018, a ostatných zámerov priamo zahrnutých do posúdenia možno konštatovať, že posúdenie preukázalo pri uplatnení zohľadnených organizačných opatrení v rôznej miere dostatočnú kapacitu existujúcej cestnej infraštruktúry pre prijatie nového dopravného potenciálu generovaného týmito zámermi.

K uvedenému záveru možno na základe výsledkov posúdenia dodať, že súčasné riešenie diaľničnej križovatky Lamač a križovatky OK5 už bude disponovať len rezervou, ktorá vznikne predpokladaným nezrealizovaním zámeru Slniečny vrch 1 do konca r. 2018. Za účelom vyčíslenia tejto rezervy bol dopravný model v tomto scenári upravený zrušením zóny reprezentujúcej umiestnenie a potenciál zámeru Slniečny vrch 1.

Pre samotné zábery Bory 2018 z tohto posúdenia vyplývajú čiastkové opatrenia, ktoré možno zhrnúť nasledovne:

- Vybudovať bypass v križovatke OK2 medzi vetvami Vápenka a c. II/505 (k Agátovej) vrátane preusporiadania jazdných pruhov na c. II/505 v úseku OK2 – Agátová v zmysle riešenia použitého v simulácii,
- Upraviť organizáciu dopravy na vstupoch a na okruhu križovatiek OK3 a OK4 v zmysle riešenia použitého v simulácii,
- Upraviť šírkové usporiadanie profilu juhozápadnej vetvy diaľničnej križovatky Lamač (smerom k tunelu Sitina) na 2 pruhy so striedavým radením pred napojením na hlavné teleso D2 (analogicky, ako je riešená vetva napojenia Alexyho ul. na D2).

Hodnotenie dopravno – kapacitného posúdenia:

Dopravno – kapacitné posúdenie bolo spracované v zmysle Metodiky dopravno – kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov. Posúdenie bolo spracované formou mikrosimulácie softvérom PTV VISSIM. Dopravno – kapacitné posúdenie bolo spracované korektne.

Stanovisko z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia s umiestnením obchodného centra v zmysle predloženej dokumentácie Revízia 1 **súhlasíme s podmienkami k užívaniu a kolaudácii stavby:**

- bude vybudovaný bypass v križovatke OK2 medzi vetvami Vápenka a c. II/505 (k Agátovej) vrátane preusporiadania jazdných pruhov na c. II/505 v úseku OK2 – Agátová (2 pruhy smerom k Agátovej, 1 pruh smerom k OK2),
- bude upravená organizácia dopravy na vstupoch a na okruhu križovatky OK3 (zredukovaný počet pruhov na okruhu medzi vstupnou a výstupnou vetvou oboch ramien cesty II/505, čím sa dosiahne voľný vstup (bez dávania prednosti) aspoň vonkajšieho pruhu každého ramena) a OK4 (zredukovaný počet pruhov na okruhu v smere od OK3, čím sa dosiahne voľný vstup (bez dávania prednosti) aspoň vonkajšieho pruhu ramena) v zmysle výkresu „Dopravné opatrenia pre lokalitu Bory rok 2018“,
- bude upravené šírkové usporiadanie profilu juhozápadnej vetvy diaľničnej križovatky Lamač (smerom k tunelu Sitina) na 2 pruhy so striedavým radením pred napojením na hlavné teleso D2 (analogicky, ako je riešená vetva napojenia Alexyho ul. na D2).

Upozorňujeme:

- V dopravno – kapacitnom posúdení bolo uvažované na ulici Agátová so samostatným pruhom pre pravé a so samostatným pruhom pre ľavé odbočenie na cestu II/505. Toto riešenie sa nevzťahuje k žiadnej z plánovaných investícií v rámci lokality Bory. Uvažované riešenie však vzhľadom na nízke intenzity pre pravé odbočenie má zanedbateľný vplyv na výsledok dopravno – kapacitného posúdenia.
- S ohľadom na navrhnuté dopravno-urbanistické riešenie nie je účelné následne areálové komunikácie zaradiť do siete miestnych komunikácií hl. mesta ako miestne komunikácie I. resp. II. triedy.

- z hľadiska zlepšenia životného prostredia a mikroklimy mestského prostredia Hlavné mesto SR Bratislava žiada:

- „V zmysle platnej normy STN 736110 Z1 žiadame na všetkých navrhovaných parkovacích plochách na teréne so stojiskami vo viacerých radoch za sebou realizovať výsadbu vysokej zelene v počte minimálne jeden strom na štyri parkovacie miesta v priestore medzi protíahlými stojiskami.“

- z hľadiska ochrany životného prostredia:

- vykonávať investičnú činnosť v súlade s ustanoveniami všeobecne záväzného nariadenia č.8/1993 o starostlivosti o verejnú zeleň na území hlavného mesta SR Bratislavy
- umiestniť kontajnery resp. zberné nádoby pre komunálny odpad na vlastnom pozemku za dodržania hygienických, estetických a protipožiarnych podmienok; umiestnenie riešiť tak, aby obsluha zberného vozidla mala prístup na manipuláciu s odpadom,

- z hľadiska urbanisticko - architektonického riešenia odporúčame:

- parkovacie plochy riešiť materiálom priepustným pre zrážkovú vodu, napr. zatrávňovacími tvárniciami zachytávanie dažďových vôd riešiť na vlastnom pozemku vsakovaním a lebo retenciou s ohľadom na inžiniersko-geologické pomery v území

- v ďalšom stupni projektovej dokumentácie riešiť projekt sadových úprav (vyváženou kombináciou nízkej a vysokej zelene) a ku kolaudácii preukázať realizáciu navrhnutých sadových úprav

UPOZORNENIE:

Toto záväzné stanovisko k investičnej činnosti nenahrádza stanovisko hlavného mesta SR ako prípadného vlastníka pozemku, resp. susedných pozemkov a stavieb, vrátane bytov.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava ako dotknutý orgán podľa §140a ods.2 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov dáva žiadateľovi do pozornosti, že podľa § 140b ods.3 stavebného zákona, veta prvá, je dotknutý orgán viazaný obsahom svojho predchádzajúceho záväzného stanoviska, ktoré vo veci vydal; to neplatí, ak došlo k zmene ustanovení právneho predpisu, podľa ktorých dotknutý orgán záväzné stanovisko vydal, alebo k podstatnej zmene skutkových okolností, z ktorých dotknutý orgán vychádzal.

Dokumentáciu sme si ponechali.

S pozdravom

JUDr. Ivo Nesrovnal v.r.
primátor

Príloha: opečiatkovaná situácia

Co: MČ Bratislava – Lamač + opečiatkovaná situácia
MČ DNV + opečiatkovaná situácia
Mag. Archív, ODI