

# Milan Ftáčnik: Investori objavili Petržalku a jej vynikajúcu polohu

Author: SF / eh / Jup | Published: 24.09.2009

**Súčasná kríza v stavebníctve oddialila spustenie výstavby mnohých veľkých developerských projektov. Ako vnímate pripravované zámery na území vašej mestskej časti, ako sú Medzimostie, Južné mesto, Petržalské nové centrum či Emporia Towers v kancelárskej zóne pri petržalskej železničnej stanici?**

Všeobecne registrujeme určité pribrzdzenie investičných aktivít, no nie všetkých. Petržalka skrýva totiž v sebe veľký rozvojový potenciál. Nie v zmysle zahusťovania existujúcej zástavby, ale v rozvoji tých plôch, ktoré sú určené na zástavbu najmä v jej okrajových častiach a v centrálnej južnej osi, dlhodobo rezervovanej na výstavbu nosného dopravného systému. Schválený územný plán zón „Celomestské centrum“ medzi Starým a Prístavným mostom je podkladom na rozvoj tohto územia ako protipólu toho, čo dnes vyrástlo v okolí SND. Odhad však je, že stavať sa začne najskôr o dva-tri roky. Projekt Emporia Towers bol zastavený, ďalšie dva kancelárske projekty v lokalite Panónskej cesty vo výstavbe pokračujú. O územné rozhodnutie na umiestnenie prvých obytných domov sa usiluje developer Južného mesta, z čoho usudzujem, že ho chce začať realizovať. Rovnako bolo vydané územné rozhodnutie na projekt Petržalka City zóna A.

**Aké možnosti vstupovať do výslednej podoby týchto projektov a ovplyvňovať ich spolu s developerom smerom k lepšej kvalite má dnes samospráva?**

Mestská časť dnes plní v rámci preneseného výkonu štátnej správy úlohu stavebného úradu. Naš postup a možnosti ovplyvňovať výslednú podobu určuje stavebný zákon, ktorý po splnení zákonom chránených záujmov stojí na strane stavebníka. Našou filozofiou je regulovaný investičný rozvoj, pričom hlavným nástrojom regulácie je územný plán mesta, prijatý v roku 2007 a potom územné plány zón. Samozrejme aj urbanistické štúdie a ďalšie územnoplánovacie podklady, ale tie nemajú záväzný charakter. Aj keď je územný plán spracovaný v mierke 10 000 : 1, na podrobnejšiu, ani na výškovú reguláciu nestačí, preto mestská časť na základe rozhodnutia miestneho zastupiteľstva začala s obstarávaním viacerých územných plánov zón, ktoré môžu regulovať rozvoj územia až na úrovni parcely a uličnej čiary, vrátane záväzných regulatívov výšky. Najťažšou pre mňa ako komunálneho politika je otázka, ako môžu zabrániť výstavbe, s ktorou nesúhlasia, obyvatelia mestskej časti. Oni tiež reprezentujú verejný záujem, ale zákon ho jednoznačne nechráni. Preto využívame najmä autoritu miestneho úradu na to, aby sme dohodou našli kompromis medzi nimi a investormi.

**Považujete súčasný stav verejnej hromadnej dopravy za únosný? Dlhšie sa už hovorí o električke do Petržalky. Nedávno ste v televíznom spravodajstve kritizovali, že jej projekt pripravuje vedenie mesta takpovediac „za chrbtom“ mestskej časti. Mohli by ste to rozviesť?**

Už dlhšie sa robia projekty nosného dopravného systému na báze koľajovej dopravy, ktorý by mal posilniť MHD. Úvahy o metre už zrejme definitívne skončili, zostali predstavy o systéme, ktorý by mal južnú, severozápadnú a severovýchodnú vetvu. Ako najreálnejšia z hľadiska realizácie sa javí južná vetva, ktorá má viesť z Janíkovho dvora do mesta. Je k nej schválené memorandum medzi mestom Bratislava, Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR a Železnicami SR o spolupráci pri výstavbe nosného dopravného systému v Petržalke. Tu sa počíta s jeho naviazaním na železničný koridor TEN-T 17, ktorý ma spojiť Paríž, Viedeň, Bratislavu a Budapešť. V júli 2009 mali mať Železnice SR hotovú technicko-ekonomickú štúdiu s trasovaním a ekonomikou jednotlivých alternatív. Tá zatiaľ s mestskou časťou prerokovaná nebola, takže sme sa k nej - tak ako k postupu mesta pri oprave Starého mosta -

nemohli vyjadriť.

**Diaľničný obchvat preťal komunikácie a prirodzené spojenia mestskej časti Petržalka s centrom mesta. Vnímate ho ako prínos, ktorý zrýchľil spojenie s okolím, alebo ako negatívum, ktoré vzdialilo mestskú časť od centra?**

Z hľadiska dopravného ide jednoznačne o prínos, ktorý zrýchľuje dopravu a v tejto chvíli supluje v budúcnosti plánovaný nultý okruh. Stavebno-technické riešenie však bolo zvolené tak, že rozdeľuje Petržalku, a s tým nie sme spokojní.

**Starý most bol roky prevádzkovaný s vyšším zaťažením, na aké bol kedysi postavený. Z rozhodnutia magistrátu je od januára 2009 pre automobilovú dopravu s výnimkou MHD uzatvorený. Ako po vyše pol roku toto významné obmedzenie dopravy hodnotíte?**

Kapacita Starého mosta pre individuálnu dopravu chýba. Mesto Bratislava najprv otvorilo tému výstavby nového telesa na jeho mieste vyjadreniami obyvateľov na internete, potom po kritike prisľúbilo architektonickú súťaž, ale tá sa nekonala. Po zistení havarijného stavu mosta a jeho uzavretí pracuje teraz na oprave s tým, že naň chce umiestniť aj električkovú trať. Na tom mi najviac prekáža to, že návrh na riešenie Starého mosta nebol predložený poslancom mestského zastupiteľstva na odsúhlasenie, pričom náklady na jeho opravu sa odhadujú až do 66 mil. eur (2 mld. Sk).

**Možnosti parkovania v okolí nových mono i polyfunkčných projektov sa po ich uvedení do prevádzky spravidla zhoršujú. Ako chcete prinútiť developerov budovať dostatočný počet parkovacích miest aj pre verejnosť?**

To súvisí so zastaranou normou, ktorá stanovuje ich potrebný počet pre jednotlivé druhy stavieb. Vždy máme veľké diskusie s investormi o počte parkovacích miest, ktoré musia vybudovať pre potreby svojej investície, a tam sa opierame o normu. Sú investori, ktorí idú nad ňu, pretože ponúkajú svojim klientom väčší komfort, ale to je skôr svetlá výnimka. Celkovo si myslím, že mesto Bratislava potrebuje parkovaciú alebo - širšie povedané - dopravnú politiku, pretože ani systém riešenia statickej dopravy, ktorý prijalo naše miestne zastupiteľstvo, nemôže byť úplne účinný bez súčinnosti s mestom.

**Petržalka bojuje so zlou situáciou v oblasti verejnej zelene, ako i relaxačných plôch. Keďže sa zdá, že nie je vo finančných možnostiach mestskej časti túto situáciu vyriešiť, neuvažujete o zapojení súkromných spoločností? Myslíte si, že poskytnutím istých benefitov (napr. dlhodobého nájmu pozemkov) by tieto firmy boli ochotné v tomto smere pomôcť?**

Takúto politiku by mohlo robiť skôr mesto, pretože je vlastníkom všetkých verejných pozemkov v Bratislave. Mestská časť má väčšinou zverený pozemok len za účelom starostlivosti o zeleň, nie preto, aby ho prenajímala na investičnú činnosť. Napriek tomu sa pri územnom a stavebnom konaní snažíme zaviazať investorov aj k budovaniu alebo revitalizácii zelených plôch, k vytvoreniu tzv. režimového parkovania (cez deň využíva parkovisko investor, od večera do rána na ňom môžu stáť obyvatelia). Máme aj príklady investorov, ktorí nám darovali finančné prostriedky na vybudovanie nenáročných športovísk či zelených plôch, pretože si uvedomujú, že dlhodobo to prospeje aj ich investícii v našej mestskej časti.

**V okolí železničnej stanice Petržalka a v novom petržalskom centre sa plánuje výstavba rozsiahlych administratívnych celkov. V minulosti, s výnimkou projektov na Einsteinovej ulici, táto mestská časť nepatrila k vyhľadávaným lokalitám. Čím si vysvetľujete, že situácia sa práve tu takto radikálne zmenila?**

Tým, že investori objavili Petržalku a najmä jej vynikajúcu polohu vo vzťahu k centru. Ak si prenajmete kanceláriu v Petržalke, máte do Starého Mesta 10 minút autom, pešo podobne, pričom náklady, ktoré platíte, sú nižšie ako v centre. Niektorých láka aj výhľad na Staré Mesto, v tom je Petržalka naozaj

jedinečná.

Viac informácií o ďalšom smerovaní najväčšej mestskej časti Bratislavy môžete získať na diskusnom stretnutí internetového časopisu Stavebné fórum.sk nazvanom [Impulzy rozvoja mestskej časti Petržalka](#), ktoré sa uskutoční budúcu stredu 30. 9. 2009 v budove bratislavského Technopolu. Program podujatia bude sledovať líniu rozvojového potenciálu Petržalky, aktuálnych i plánovaných projektov, perspektív riešenia preťaženej dopravnej siete, rekreácie a revitalizácie sídlisk. Medzi aktívnymi účastníkmi by nemal chýbať ani petržalský starosta Milan Ftáčnik.

Vizualizácia - predbežne pozastavený projekt Emporia Towers

Foto - MÚ BA-Petržalka, Wikimedia Commons (nočná Einsteinova ulica)

---

24.09.2009 09:20, SF / eh / jup