



**SÚŤAŽ NÁVRHOV - URBANISTICKÁ ŠTÚDIA BAUM**

## A. TEXTOVÁ ČASŤ

### A.1 Úvod – filozofia prístupu, hlavný cieľ a metodický prístup

Hlavným východiskom prístupu je komplexná obnova prírodnej krajiny lužných lesov vnútrozemskej dunajskej delty ako najvyššej hodnoty v riešenom území. Až z nej sa odvádzajú všetky ostatné aspekty, ako sídelné, hospodárske, dopravné, infraštruktúrne i iné. Táto koncepcia nadväzuje na predpokladaný európsky severojužný zelený koridor pozdĺž bývalej železnej opony ako jeden z jeho najvýznamnejších priestorov. Z tohto hľadiska sa predpokladá ohraničenie záujmu širších vzťahov riešeného územia nielen danými administratívnymi hranicami, ale logickými prírodnými celkami – v tomto prípade presah do ramennej sústavy Dunaja na maďarskom území na jednej strane a napojenie na Neusiedler See na druhej strane. Je jasné, že nemôže ísť o úplnú romantickú obnovu, ale o komplexnejší a vyváženejší prírodno-sídelný komplex, ktorý v sebe zahŕňa ako prioritné ekologické, tak aj hospodárske a sídelné aspekty na úrovni Európy 21. storočia.

Metodicky sa tak kostrou návrhu stáva vlastná štruktúra krajiny a až z jej logiky sa odvádzajú priestorová štruktúra umelých zásahov.

### A.2 Historické premeny krajiny

Pôvodná krajina sa menila v dlhých časových úsekoch:

- Existencia Panónskeho mora asi pred 10 mil. rokmi, kde sa jeho hlavná časť nachádzala v priestore dnešnej Panónskej nížiny a z priestoru zálivu medzi dnešnou Viedňou a Bratislavou.
- Neskôr bolo nahradené vnútrozemskou dunajskou delťou a systémom zbytkových jazier a mokradí, ktorú v tomto priestore možno rozdeliť na hornú časť (nad spojnicou Hainburgské vrchy – Malé Karpaty) a spodnú časť, ktorá pod Bratislavou sa široko rozvetvovala do krajiny.
- Ľudské zásahy do tejto osobitej ale divokej krajiny sa diali hlavne vedením diaľkových ciest, spájajúcich sever a juh (Jantárová cesta), ako aj východ a západ (podunajská cesta), čo je tomuto územiu vlastné dodnes v podobe cestných a železničných európskych koridorov. V miestach ich bezpečného kríženia – brodov pri Altenburgu a Bratislave (v pevnom podloží Dunaja, tvorenom Karpatským oblúkom) vznikali kryštalizačné jadrá historického osídlenia (priestor medzi Hainburgom a Bratislavou), čím sa vytvoril prechod medzi dvoma civilizačne rozdielnymi svetmi na oboch stranách veľtoku.
- V druhej polovici 19. storočia došlo v tomto priestore k rozsiahlym protipovodňovým úpravám, pri ktorých sa vytvorilo nové – strohšie inžinierske koryto, vhodné aj pre kapacitnejšiu nákladnú lodnú dopravu. Tok rieky bol vyrovnaný do priamych a oblúkových častí s jednotným profilom, bočné ramená bolo odrezané, ostrovy prerezané. Priestor toku s rezervou pre prevedenie veľkých prítokov bol ohraničený nasýpanými hrádzami a len vnútri tohto koridoru bol ponechaný pôvodný prírodný charakter. Ostatná krajina začala byť využívaná pre poľnohospodársku produkciu a budovanie nových sídiel.

### A.3 Hlavný cieľ, schéma návrhu priestorového usporiadania,

Hlavným cieľom práce je snaha o obnovenie súvislého líniového charakteru jedinečného riečneho ekosystému lužných lesov. Preskúma sa možnosť prepojenia lužných lesov po západnom okraji Petržalky, možnosť opätovného zalesnenia a prípadného zavodnenia súvislých pruhov lužného lesa (dnes menej výnosné poľnohospodárske plochy) s osobitným regulovaným ekosystémom pomocou prehrádzok alebo systému previazaných samostatných vodných plôch. Snahou je vytvoriť nový prírodný útvar, ktorý mu vráti jeho prirodzenú logiku a ktorý sa bude samoregulovať.

Schematicky je možné navrhovaný prístup popísať nasledovne (symetricky na obe strany od stredu):

Pozdĺžne zónovanie

- V strede lineárny systém ramien so zaplavovaným územím a ekosystémom lužného lesa, lokálna lodná doprava, rekreačné územie, alt. regulovaný tok Dunaja, regionálna lodná doprava
- Protipovodňová hrádza aj ako komunikačný prvok
- Rekreačná lokálna komunikácia pozdĺž toku pre obsluhu územia, bicyklovanie, korčuľovanie, nástupné body športová plavba, kúpanie
- Ekologické poľnohospodárstvo na druhej strane komunikácie, zariadenia cestovného ruchu so zázemím (ubytovanie, regionálna gastronómia, športové zariadenia, voľný čas)
- Regionálne komunikácie, spájajúce väčšie sídla s komplexnou vybavenosťou v zázemí
- Intenzívne poľnohospodárstvo, delené zelenými pásmi, európske dopravné koridory

Priečne zónovanie

- Lokálne hustejšie prepojenia medzi rekreačnými komunikáciami na oboch brehoch – mostíky pre peších a cyklistov, kompy, prevozy, lodné spojenie
- Regionálne prepojenia (cestné, železničné, cyklistické) pre spojenie väčších sídel
- Európske dopravné a technické koridory (cestné, železničné, infraštruktúrne)

V miestach ich kríženia vznikajú hierarchické nástupné body

- lokálne – rekreačné, športové, oddychové
- regionálne – vybavenie, kultúra, obchod, doprava
- nadregionálne, európske – ťažiská osídlenia

Výsledná schéma pripomína hierarchický rebrík alebo lepšie zips, ktorý znovu spája dve strany bývalých oddelených politických blokov. Výsledne tak vzniká jedinečný rozsiahly prírodno- rekreačný areál.

Nepredpokladá sa tvorba väčších nových sídelných štruktúr a obytných území veľkých mierok. Skôr sa uvažuje o dobudovaní a oživení existujúcich historických sídel v riešenom priestore, ktoré boli umelo utlmené, pretože toto územie na rozhraní politických blokov sa ocitalo na okraji hospodárskeho rozvoja. V novej spoločensko-politickej situácii je predpoklad ich oživenia, je nutné zadefinovať ich hierarchiu. V nich ba sa mali doriešiť základnej obsluhy územia vybavenosťou – kapacitné športové, historické, ubytovacie, gastronomické areály s nástupmi do rekreačného územia. Predpokladá sa dobudovanie zodpovedajúcej komunikačnej siete, napojenej na hlavné nástupné body do územia. Tieto body si vyžadujú nové doriešenie, v ktorých sa v obmedzenej miere môže uvažovať aj určitá miera špecifického bývania. Paradoxne sa tak zachovalo viac prírodných prvkov, čo je práve východisko pre dnešný návrh.

### A.4 Funkčné využitie a cestovný ruch

Priestor BAUM bol vždy hraničnou krajinou z dôvodu geomorfológie, bol a je miestom stretov a stretávania sa. Aj z toho dôvodu za hlavný rozvojový impulz územia považujeme cestovný ruch - letná a zimná rekreácia v nížinných a kopcovitých polohách. Jej sprievodným javom je regionálna identita a jej jedinečnosť – história, kultúra, gastronómia, šport – hlavne vodné športy, voľný čas, ubytovanie, možno umenie. Dôležitým doplnkom je ekologické (tradičné) poľnohospodárstvo, vinárstvo ako aj možné areály vedy a školstva.

Ako motor ekonomického rozvoja oblasti sa predpokladá orientácia na voľný čas, šport cestovný ruch. Predpokladaný význam je chápaný nielen ako lokálny problém, ale aj ako prímestská rekreácia oboch metropol, tak aj ako stredisko CR európskeho významu ako destinácia pre dlhodobejšie rekreačné aktivity na strednom Dunaji. V priestorovom rozsahu sa predpokladá širšia kooperácia s existujúcou oblasťou Neusiedler See ako aj s predpokladaným dobudovaním lokality okolo priehrady Gabčíkovo a s naviazaním na ramennú sústavu na maďarskom území.

Vzniká tak jedinečný a osobitý komplex vnútrozemskej dunajskej delty – lužných lesov v európskom meradle. Nie nepodstatnou črtou prístupu je súdobé ekologické chápanie. Možno prerastie až v energetickú sebestačnosť navrhovaných objektov. Prejavuje sa napríklad v prepojení prírodných a energetických systémov s uzavretým kolobehom výroby a spotreby na jednom mieste - možno malé vodné elektrárne, fotovoltaika, pasívne domy, ekologické poľnohospodárstvo. Môže prerásť v menšie komplexy budované experimentálne ako Eco-city s tesným napojením na lokálny prírodný kontext.

V návrhu bude overené riešenie protipovodňovej ochrany formou staronových dunajských ramien, ktoré tak vytvorí spájajúci prvok medzi slovenským, rakúskym a maďarským ramenným systémom, a ktorý bude v tejto časti paralelný s hlavným tokom Dunaja. V ostatných úsekoch sa rešpektujú vybudované hrádzce.




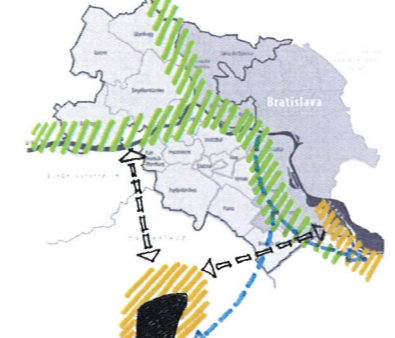

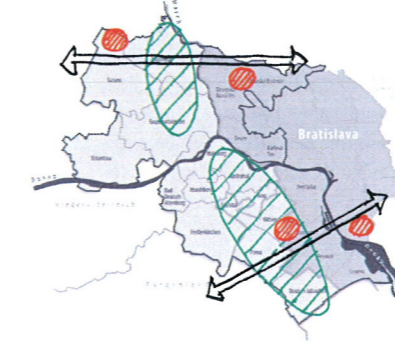
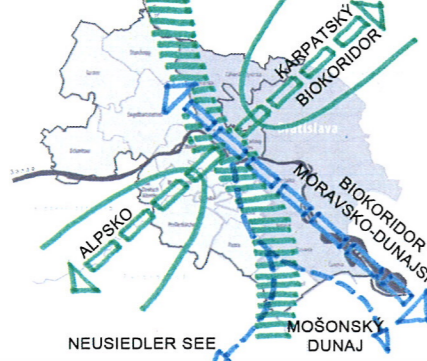
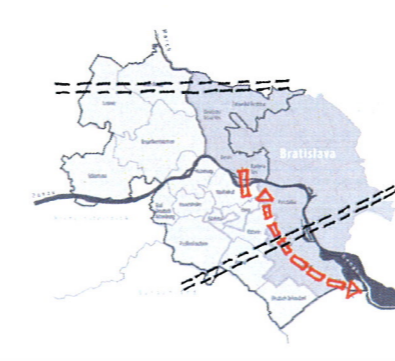
### A.5 Záver

Okrajová poloha uvažovaného územia na hranici politických blokov viedla k jeho stagnácii a izolácii, čo paradoxne pomohlo obnove prírody. V súčasnej situácii sa z neho stáva územie spolupráce a spoločných (európskych) záujmov – ako ekologických, tak aj kultúrnych, hospodárskych a komunikačných. To je možno aj výzva pre riešenie na európskej úrovni. Prekonávanie vzájomných rozdielov v prístupe k spoločnému riešeniu ako snaha o plnšie integračné procesy sú v tomto prípade rozhodujúce. Pochopenie predloženej úlohy ako pokusu o zjednotenie náhľadov na spoločné využívanie priestoru stredného Dunaja k prospechu všetkých zúčastnených strán bude snáď najväčším prínosom tejto práce.



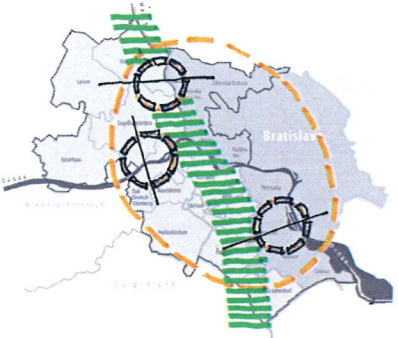
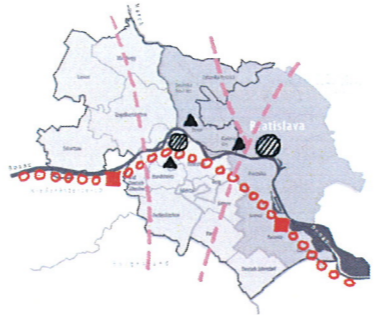


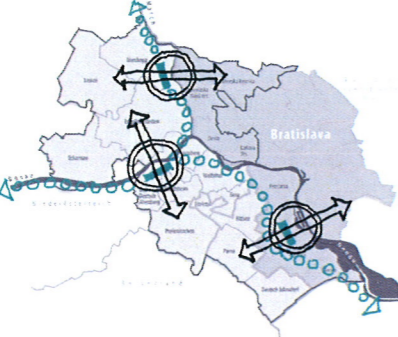
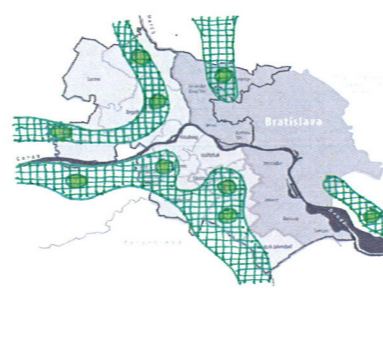


## B. Návrh riešenia UŠ v hierarchii podľa významu – nadregionálny, regionálny a lokálny v jednotlivých kategóriách sledovanej problematiky

### B.1 NADREGIONÁLNY VÝZNAM – súvislosti miest Bratislava – Viedeň až celoeurópske

<p><b>IDEA, FILOZOFIA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zelený pás od Barentsovho mora na severe Európy až po Čierne more v Bulharsku sleduje priebeh Železnej opony a spája väčšinu európskych biogeografických regiónov</li> <li>- Priestor zeleného pásu vytváral v histórii, vzhľadom na svoje danosti (politické, morfológické, ekonomické), miesto stretov a stretnutí, miesto rozdelenia a spájania</li> <li>- Cestovný ruch so zachovaním princípu udržateľnosti rozvoja je stimulujúcou súčasťou zeleného pásu.</li> </ul>	<p><b>KULTÚRNO-HISTORICKÉ DEDIČSTVO</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Križovanie stredný Dunaj – Karpaty, je výrazná geomorfológia, ktorá bola tiež dôvodom stanovenia hraníc medzi kultúrami Európy v priebehu času, miestom rozdelenia a spájania</li> <li>- Rozvíjať poznávanie histórie, môže mať formu podľa hlavného motívu návštevy (rímska cesta, keltská cesta, vína cesta, pobrežná cesta, cesta cez ramená a pod.).</li> </ul>
<p><b>URBANISTICKÁ KONCEPCIA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rozvoj metropolitného regiónu Bratislava – Viedeň (infraštruktúra, nadregionálne podnikanie, dopravná dostupnosť)</li> <li>- návrh koordinácie cezhraničnej spolupráce pri ochrane a rozvoji prírodného prostredia</li> <li>- nezahusťovať jestvujúcu sídelnú štruktúru novými sídlami, sústrediť sa na obnovu, prípadne reštrukturalizáciu jestvujúcich sídel</li> </ul>	<p><b>REKREÁCIA, ŠPORT, CESTOVNÝ RUCH</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vytvorenie stredodunajského centra rekreácie a cestovného ruchu v návaznosti na prírodu</li> <li>- Prepojenie centier Hrušov – Neziderské jazero v návaznosti na dunajské ramená, prírodu</li> <li>- vyšpecifikovať lokality a vhodné aktivity pre možný rozvoj rekreácie a turizmu s cezhraničným dopadom, sezónna a celoročná rekreácia</li> <li>- pri riešení rekreačných plôch zohľadňovať a rešpektovať CHKO, územia NATURA a chránené vtáčie územia</li> </ul>
<p><b>DOPRAVA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V rámci regiónu BAUM využiť napojenie na transeurópske dopravné osi: železničné koridory 17 Paríž-Bratislava, 23 Gdansk, Bratislava, Viedeň, diaľnica 25 Gdansk, Bratislava, Viedeň a vodná cesta Rýn, Mohan, Dunaj</li> <li>- Rozvíjať lodnú dopravu (osobnú aj nákladnú) - napojenie Odra, Labe, Dunaj</li> <li>- Pod Bratislavou uvažovať s možnosťou veľkého medzinárodného prístavu - transportného terminálu (multimodálneho prekladiska),</li> <li>- Dobudovanie D4 uvažovať s prepojením cez rieku Moravu na rakúsku cestnú sieť</li> </ul>	<p><b>POLNOHOSPODÁRSTVO, VÝROBA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rozvoj závodov nezávadnej výroby, vedecko-technických parkov, firemných parkov, obchodov a služieb na hlavných komunikačných osiach</li> <li>- Premena intenzívneho poľnohospodárstva v prímestskej oblasti na ekologické hospodárstva, vinohradníctvo menších mierok</li> </ul>
<p><b>PRÍRODA, ŽIVOTNÉ PROSTREDIE</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- je potrebné hľadať priestorové prepojenie Alpsko-Karpatského biokoridoru a vodných biokoridorov na slovenskej a rakúskej strane - Dunaj, Morava, navrhované obtokové rameno, existujúce toky na rakúskej strane</li> <li>- Nájsť možnosti priestorového prepojenia jednotlivých typov krajiny, sídelnej a poľnohospodárskej zelene s rakúskou a príp. aj maďarskou stranou.</li> <li>- Uvažovať so zahrnutím prírodného systému do širšej iniciatívy Stredoeurópskeho Zeleného pásu (European Green Belt), ktorý predpokladá ponechanie doterajšieho vojenského priestoru ako zeleného koridoru, tiahnuceho sa zo severnej do južnej Európy.</li> <li>- preveriť možnosť prepojenia na Neziderské jazero</li> </ul>	<p><b>TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA, POVODŇOVÁ OCHRANA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stanovenie koridorov nadradených technickej infraštruktúry</li> <li>- Rozvíjať väzby systémov technickej infraštruktúry mesta na systémy regiónu</li> <li>- Preveriť komplexné riešenie (názory) na úsek rieky Dunaj medzi Bratislavou a Viedňou so zameraním na ideu vodného diela pri Bratislave</li> <li>- Overiť možné umiestnenie obtokového ramena (vytýčenie jeho optimálnej trasy, stanovenie výškového usporiadania, určenie rozsahu prietokov, parametre napojení na hlavný tok Dunaja, lokalizáciu hydrouzlov (hať, plavebná komora, ...)</li> </ul>

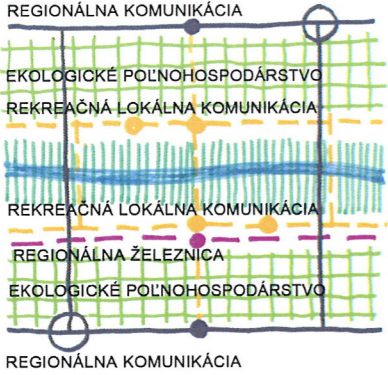


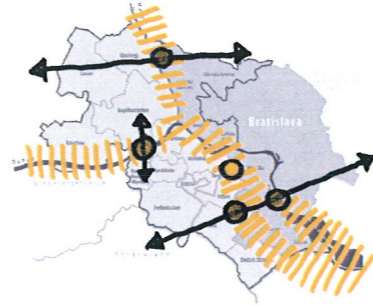

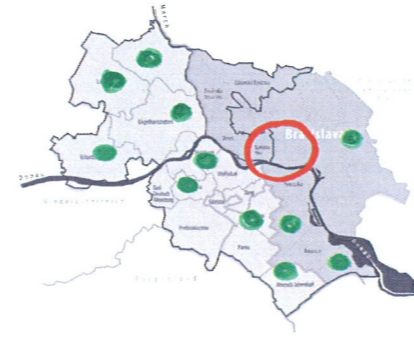
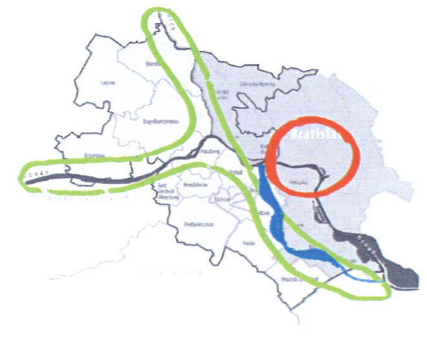



## B.2 REGIONÁLNY VÝZNAM – priestor BAUM – centrum cestovného ruchu na strednom Dunaji

<p><b>IDEA,FILOZOFIA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vytvorenie regionálnych centier cestovného ruchu na Zelenom páse Európy</li> <li>- Vybudovať priestor BAUM ako regionálne centrum cestovného ruchu na strednom Dunaji na križovaní regionálnych biokoridorov, v prihraničnom priestore troch štátov</li> </ul>	<p><b>KULTÚRNO-HISTORICKÉ DEDIČSTVO</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- priestor BAUM – miesto stretov a stretnutí – chrániť trasy jantárovej cesty križujúce riešené územie Limes Romanum, lokality fortifikácie, osídlenia...</li> </ul>
<p><b>URBANISTICKÁ KONCEPCIA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uvažovať rozvoj zástavby Bratislavy na východ a severozápad, a intenzifikáciou existujúcej zástavby Bratislavy</li> <li>- Transformovať bývalé pohraničné územie Bratislavy na zelené mesto s atraktívnym prírodným prostredím</li> <li>- Stanovenie limitov rakúskych obcí, vytipovanie strediskových obcí a ich väzby na Bratislavu a na okolité obce</li> <li>- Stanovenie zastaviteľných a nezastaviteľných lokalít</li> </ul>	<p><b>REKREÁCIA, ŠPORT, CESTOVNÝ RUCH</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Motorom rozvoja by nemala byť primárne hospodárska činnosť, ale cestovný ruch, napojený na cenné prírodné a historické prvky prostredia tak, ako sa to už dlhšie deje na rakúskej strane.</li> <li>- skvalitniť vybavenosť existujúcich i nových rekreačných celkov, návrh malých stredísk cestovného ruchu“ penzióny, motely, farma s ubytovaním v návaznosti na prírodu (Dunaj, les, ramená...)víkendová rekreácia</li> <li>- rešpektovať špecifičnosti inundácie, lužného lesa a poľnohospodárskej krajiny pri požiadavkách na rekreačno-zdravotné funkcie so záujmami ochrany prírody</li> </ul>
<p><b>DOPRAVA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Predpokladať vznik lokálnej rekreačnej hromadnej dopravy s jeho následným zapojením do ekologického regionálneho integrovaného dopravného systému.</li> <li>- V miestach križovania prírodných koridorov s nadradenými komunikáciami (cestnými i koľajovými) sa uvažuje dobudovať prestupové body aj pre hromadnú dopravu z centier (Viedne, Bratislavy), ktorá by mala preniesť polovicu dopravnej práce, aby individuálna doprava neprehusťovala prírodný priestor.</li> <li>- Vytvoriť kapacitnú dopravnú kostru obsluhy regiónu s vyváženým pomerom individuálnej a verejnej dopravy - cestnej, koľajovej, ale aj vodnej dopravy</li> </ul>	<p><b>POLNOHOSPODÁRSTVO VÝROBA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medzi ekosystémom lužného lesa a intenzívnym poľnohospodárstvom vytvoriť pás, prechodovú zónu - ekologické poľnohospodárstvo so zariadeniami cestovného ruchu so zázemím</li> <li>- Vykúpenie neefektívnych poľnohospodárskych pozemkov a ich postupné zalesnenie, aj prirodzené náletom bez zásahu človeka</li> </ul>
<p><b>PRÍRODA, ŽIVOTNÉ PROSTREDIE</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hlavným zjednocujúcim prvkom návrhu je postupná rekonštrukcia lužného lesa povodí Dunaja a Moravy do stavu, kde bude opäť pôsobiť ako súvislý krajinný celok a nie ako lokálne izolované fragmenty.</li> <li>- Prírodný systém by mal byť zdrojom pre zásobovanie Neziderského jazera vodou tak, aby sa zastavil proces poklesu jeho hladiny.</li> <li>- Obnovenie (čiastočné) podunajských ramien prípadne obtokového ramena na západ od Petržalky</li> <li>- Potvrdiť a podporiť ochranu významných prírodných chránených území</li> </ul>	<p><b>TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA, POVODŇOVÁ OCHRANA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dobudovať štruktúru všetkých systémov technickej infraštruktúry tak, aby pokrývala celé riešené územie</li> <li>- Definovať medzinárodné trasy technickej infraštruktúry, stanoviť územnú ochranu rezervy pre navrhované vedenia a zariadenia technickej infraštruktúry</li> <li>- V návrhu použiť navrhované riešenie protipovodňovej ochrany formou rezervy pre staronové dunajské ramená, ktoré tak vytvorí spájajúci prvok medzi slovenským, rakúskym a maďarským ramenným systémom, ktorý bude v tejto časti paralelný s hlavným tokom Dunaja.</li> </ul>



### B.3 LOKÁLNY VÝZNAM zelená hranica - miesto stretov a stretnutí, rozdelení a spájania

<p><b>IDEA, FILOZOFIA</b></p> 	<p>Pozdĺžne zónovanie zeleného pásu (symetricky na obe strany)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V strede tok Dunaja, Moravy alebo lineárny systém ramien so zaplavovaným územím, rekreačné územie, lokálna doprava</li> <li>- Rekreačná lokálna komunikácia pozdĺž toku pre obsluhu územia,</li> <li>- Ekologické poľnohospodárstvo, zariadenia cestovného ruchu so zázemím</li> <li>- Regionálne komunikácie, spájajúce väčšie sídla</li> <li>- Intenzívne poľnohospodárstvo, delené zelenými pásmi,</li> </ul> <p>Priečne zónovanie zeleného pásu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokálne hustejšie prepojenia medzi rekreačnými komunikáciami na oboch brehoch</li> <li>- Regionálne prepojenia) pre spojenie väčších sídel</li> <li>- nadregionálne dopravné a technické prepojenia</li> </ul>	<p><b>KULTÚRNO-HISTORICKE DEDIČSTVO</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rešpektovať pamiatkové hodnoty pamätihodností a súborov, ktoré nie sú súčasťou pamiatkového fondu, dotvárajúcich identitu a historický obraz jednotlivých lokalít</li> <li>- rešpektovať ochranu kultúrno – historického dedičstva a pamiatkového fondu, dotvárajúcich identitu a historický obraz rakúskych a slovenských obcí</li> </ul>
<p><b>URBANISTICKÁ KONCEPCIA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vytvorenie diferencovaného prostredia: mestské - prírodné</li> <li>- rozvíjať priestory pre rozvoj turizmu zodpovedajúceho urbánnej štruktúre a mierke pôvodnej zástavby</li> <li>- trasovať a tvarovať možné obtokové rameno tak, aby bolo zohľadnené okolité prírodné územie a priestorovo bola vymedzená zástavba západnej strany MČ Petržalka</li> </ul>	<p><b>REKREAČIA, ŠPORT, CESTOVNÝ RUCH</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pre návrh plôch rekreácie v prírodnom prostredí definovať požiadavky na minimalizáciu urbanizačných zásahov, so zvýšením ich kvality a s návrhom vybavenia v priestoroch hlavných vstupov, každodenná rekreácia:</li> <li>- riešiť športovo-rekreačné funkcie v rámci existujúcich a pripravovaných areálov a priestorov s limitom novej zástavby</li> <li>- vytvárať predpoklady pre dobudovanie založených a rozvojových nových nástupných bodov do inundácie i poľnohospodárskej krajiny</li> </ul>
<p><b>DOPRAVA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dopravu riešeného územia navrhovať s ohľadom na prioritu pešieho pohybu a cyklo dopravy s prepojením na ekologické druhy dopravy (využitie existujúcich železničných tratí do systému integrovanej dopravy)</li> <li>- preveriť možnosť preklasifikovania Agro letiska Rusovce na športové</li> <li>- Hustá sieť rekreačných cestičiek a chodníkov pre peších, bicyklistov, korčuliarov, tak, aby bol pohyb návštevníkov regulovaný osobitným režimom. Malé drevené oddychové objekty a pozorovateľne. Premostenia medzi ostrovmi.</li> </ul>	<p><b>POLNOHOSPODÁRSTVO, VÝROBA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zohľadniť dlhodobé výrobné zámery jednotlivých poľnohospodárskych podnikov, ale aj úlohu potreby zachovania poľnohospodárskej výroby z hľadiska krajinotvornej funkcie a úlohu pri vytváraní rekreačného zázemia</li> <li>- Vytvorenie ďalších pracovných príležitostí v Petržalke</li> <li>- Preveriť ideu priemyselného parku Jarovce – Kitsee</li> </ul>
<p><b>PRÍRODA, ŽIVOTNÉ PROSTREDIE</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vytvoriť izolované vodné plochy v krajine bagrovaním, ich priestorové spájanie do súvislejších pásov, pripomínajúcich pôvodné ramená, napojenie na existujúce plochy súvislej zelene</li> <li>- Regulovať prepojenie izolovaných ramien s hlavným tokom</li> <li>- Renaturácia brehov</li> <li>- Súvislé a komplexné prírodné útvary lužného lesa s obmedzeným režimom využívania pre ponechanie jeho prírodného charakteru - Plnohodnotná rekreačná krajina.</li> </ul>	<p><b>TECHNICKÁ INFRAŠTRUKTÚRA, POVODŇOVÁ OCHRANA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dobudovať štruktúru všetkých systémov technickej infraštruktúry tak, aby pokrývala celé riešené územie BAUM</li> <li>- Definovať regionálne trasy technickej infraštruktúry, stanoviť územnú ochranu pre navrhované vedenia a zariadenia technickej infraštruktúry</li> <li>- Technická infraštruktúra sa cez prírodné územie priečne prevedie sústredene v miestach križovania nadradených komunikácií (mosty), aby narušovanie bolo minimálne.</li> <li>- Definovať prípadné koridory pre rezervu prevedenia povodňových vôd podľa existujúcich štúdií staronových dunajských ramien (tu zamedziť akejkoľvek zástavbe)</li> </ul>



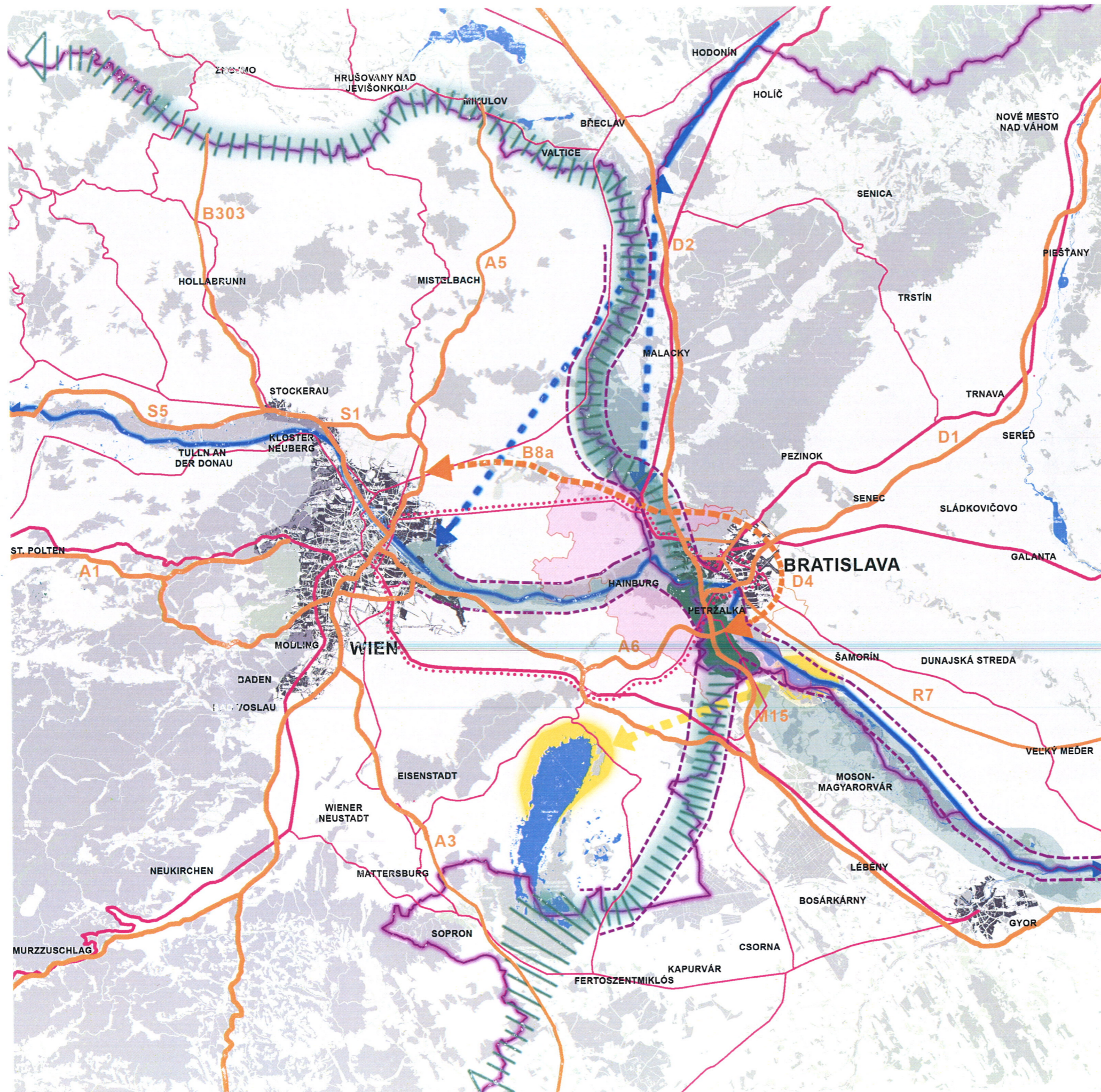
### C. NÁVRH SPÔSOBU REGULÁCIE V ÚZEMÍ

REGULATÍVY FUNKČNÉ		ZASTAVANÉ ÚZEMIE				NEZASTAVANÉ ÚZEMIE					
TYP PROSTREDIA	VELKÉ SÍDLO Bratislava	STREDNÉ SÍDLO stredisková obec		MALÉ SÍDLO obec		ZELEŇ sídelná		ZELEŇ poľnohospodárska		ZELEŇ krajinná	
	CENTRUM INTRAVILÁN	CENTRUM INTRAVILÁN	CENTRUM INTRAVILÁN	CENTRUM INTRAVILÁN	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ
<b>FUNKČNÁ HIERARCHIA</b>											
Lokálny význam											
Regionálny význam											
Nadregionálny význam											
<b>MIERA POLYFUNKČNOSTI</b>											
Bývanie 100%											
Bývanie viac ako 50%											
Bývanie menej ako 50%											
Nebytové funkcie 100%											
<b>DRUHOVOŠŤ FUNKCIÍ</b>											
Verejná správa a administratíva											
Zdravotníctvo a sociál. starostlivosť											
Rekreácia a šport											
Školstvo ZŠ, SŠ											
Kultúra a zábava											
Obchod a služby											
Veda, výskum a VŠ školstvo											
Nezávadná výroba											
Priemyselná výroba											
Poľnohospodárstvo											

REGULATÍVY PRIESTOROVÉ		ZASTAVANÉ ÚZEMIE				NEZASTAVANÉ ÚZEMIE					
TYP PROSTREDIA	VELKÉ SÍDLO Bratislava	STREDNÉ SÍDLO stredisková obec		MALÉ SÍDLO obec		ZELEŇ sídelná		ZELEŇ poľnohospodárska		ZELEŇ krajinná	
	CENTRUM INTRAVILÁN	CENTRUM INTRAVILÁN	CENTRUM INTRAVILÁN	CENTRUM INTRAVILÁN	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ	NECHRÁNENÁ CHRÁNENÁ
<b>FORMA ZÁSTAVBY</b>											
Bloková zástavba											
Voľná zástavba											
Solitéry											
Výškové dominanty											
<b>metodika regulácie</b>											
<p>Základná regulácia bude vyjadrená regulatívmi funkčnými a priestorovými rozdelená:</p> <p>po jednotlivých typoch prostredia na: - územie zastavané (urbánne) - územie nezastavané (prírodné)</p> <p>po kategóriách na: - veľké sídlo - stredné sídlo - malé sídlo - zeleň sídelná - zeleň poľnohospodárska - zeleň krajinná poznámka: týchto 6 kategórií je možné ešte spodrobniť a bude fakticky v grafickej časti vyjadrovať funkčné využitie územia</p> <p>po lokalitách na: - centrum – intravilán - zeleň nechránená - zeleň chránená</p> <p>Jednotlivým kritériám – funkčná hierarchia, miera polyfunkčnosti, druhovosť funkcií, forma zástavby budú v tabuľke vyznačené symbolom pre: záväznú reguláciu: odporúčanú reguláciu: - nepripustné + vhodné o prípustné za určitých podmienok n nevhodné</p> <p>Toto je základný návrh na spôsob regulácie v území – systém môže byť riešením urbanistickej štúdie doplnený, spodrobnený, čiastočne modifikovaný ale v princípe by mal byť priamo premietnuteľný do grafiky výkresu farbou a značkou v tabuľke, špecifiká lokalít budú popísané v textovej časti Farebný pruh legendy</p>											



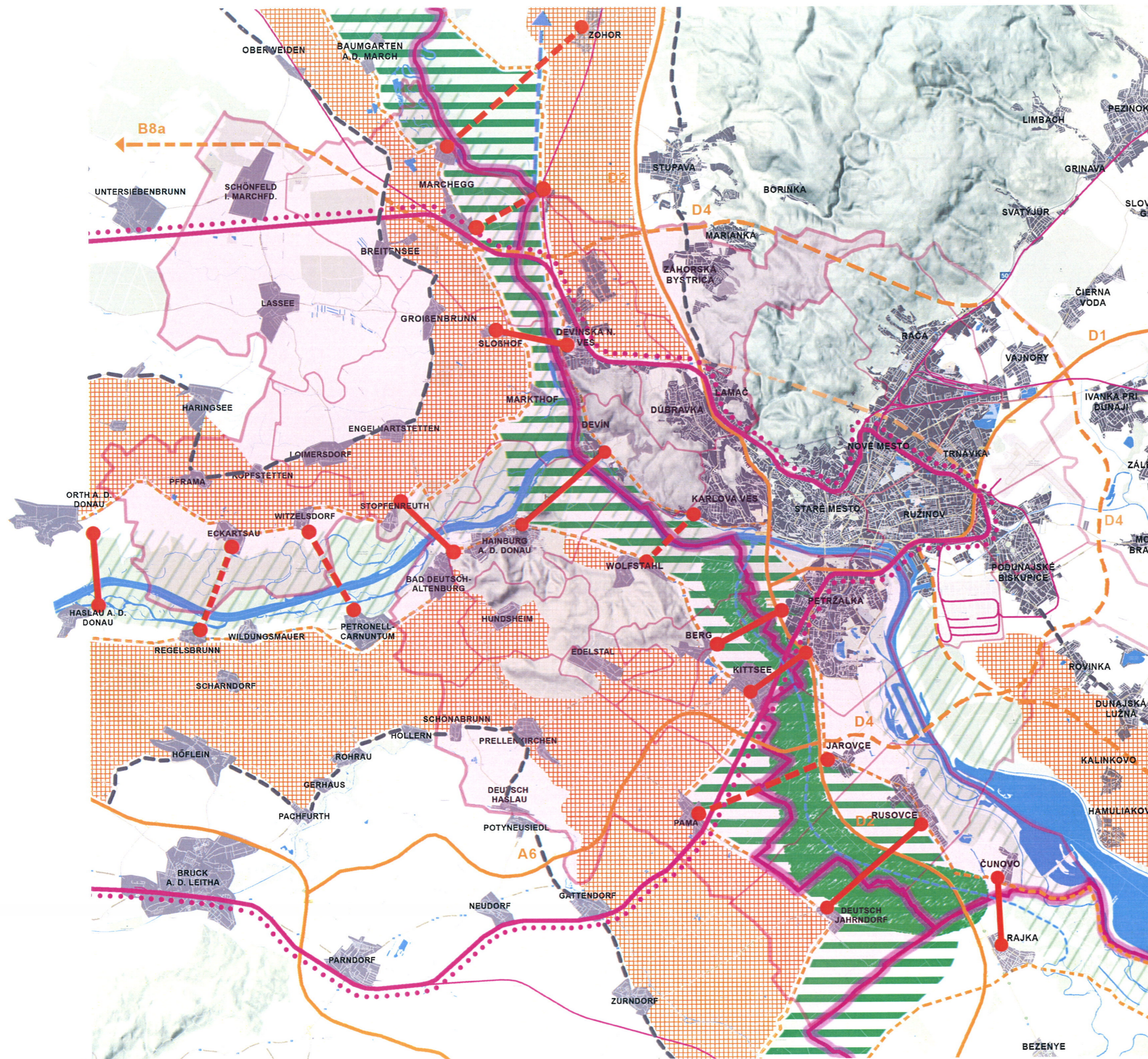


**LEGENDA :**

-  REGIÓN BAUM
-  ZELENÝ PÁS CEZ EURÓPU
-  LUŽNÉ LESY NAD A POD BRATISLAVOU
-  PREPOJENIE LUŽNÝCH LESOV MIMO ZASTAVANÉHO ÚZEMIA BRATISLAVY
-  ŠPORT A REKREÁCIA
-  AUTOMOBILOVÉ KOMUNIKÁCIE NADREGIONÁLNE
-  PREPOJENIE WIEN - BRATISLAVA D4 - B8a
-  PREPOJENIE - REKREÁCIA CESTOVNÝ RUCH
-  AUTOMOBILOVÉ KOMUNIKÁCIE REKREAČNÉ
-  ŽELEZNICE
-  PREPOJENIE RÝCHLOVLAKOM WIEN - BRATISLAVA
-  PREPOJENIE - KANÁL DUNAJ, LABE, ODRA

**NADREGIONÁLNE VZŤAHY**





**LEGENDA :**

-  REGIÓN BAUM
-  ZELENÝ PÁS CEZ EURÓPU
-  LUŽNÉ LESY NAD A POD BRATISLAVOU
-  PREPOJENIE LUŽNÝCH LESOV MIMO ZASTAVANÉHO ÚZEMIA BRATISLAVY
-  EKOLOGICKÉ POĽNOHOSPODÁRSTVO
-  AUTOMOBILOVÉ KOMUNIKÁCIE NADREGIONÁLNE
-  AUTOMOBILOVÉ KOMUNIKÁCIE NADREGIONÁLNE NAVRHOVANÉ
-  PREPOJENIE WIEN - BRATISLAVA D4-B8a
-  AUTOMOBILOVÉ KOMUNIKÁCIE REGIONÁLNE
-  AUTOMOBILOVÉ KOMUNIKÁCIE REKREAČNÉ
-  ŽELEZNICE
-  PREPOJENIE RÝCHLOVLAKOM WIEN - BRATISLAVA
-  PREPOJENIE - KANÁL DUNAJ, LABE, Odra
-  PREPOJENIE EXISTUJÚCE - ZIPS
-  PREPOJENIE VÝHLADOVÉ - ZIPS

**REGIONÁLNE VZŤAHY**