



Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Mlynské nivy 45
821 09 Bratislava

| | | | |
|-----------------------|----------------|-------------------------|--------------|
| Váš list číslo/zo dňa | Naše číslo | Vybavuje/linka | Bratislava |
| | MAGS OUIK | Ing. arch. Labanc / 213 | 22. 06. 2016 |
| | 41343/16-56208 | | |

Vec

Závazné stanovisko hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy k investičnej činnosti

| | |
|--------------------------------------|--|
| investor: | Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Mlynské nivy 45, 821 09 Bratislava |
| stavba: | Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz, Vetva G |
| žiadosť zo dňa: | 15. 03. 2016 |
| typ konania podľa stavebného zákona: | územné konanie |
| druh podanej dokumentácie: | dokumentácia pre územné rozhodnutie |
| spracovateľ dokumentácie: | ALFA 04 a.s., Jašíkova 6, 821 03 Bratislava Hlavný inžinier projektu: Ing. Gabriel Petřvalský |
| dátum spracovania dokumentácie: | 02. 2016 |

Predložená dokumentácia rieši: stavbu križovatkovej vetvy G v diaľničnej križovatke MUK Prievoz na diaľnici D1.

Účelom novo navrhovanej vetvy je zabezpečenie prepojenia MUK Prievoz, jej plánovanej rekonštrukcie (rieši stavba „Diaľnica D1 Bratislava, križovatka Prievoz – rekonštrukcia“) a zbernej komunikácie Prístavná – Slovnaftská, budovanej v rámci pripravovanej stavby „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“ (stavebníkom oboch stavieb je NDS, a.s.).

Navrhnuté riešenie križovatkovej vetvy G umožní prepojenie medzi diaľnicou D1 zo smeru Petržalka a Prístavnou ul.. Vetva G je riešená ako jednosmerná jednopruhovú; približne od staničenia km 0,125 00 je na jej pravej strane riešený chodník.

Súčasťou predloženej dokumentácie je dopravno-inžiniersky prieskum (vypracovala ALFA 04 a.s. v 02/2016).

Na podklade analýzy súčasného stavu a doterajšieho vývoja dopravnej situácie bola spracovaná dopravná prognóza pre časové horizonty rokov 2020, 2030 a 2040. Základné údaje o intenzitách a smerovaní dopravy (v rannej a poobednej špičkovej hodine) boli podkladom pre posúdenie kapacity:

- MÚK Prievoz (pre rok 2040 a obe špičkové hodiny),

- oboch turbookružných križovatiek (taktiež pre rok 2040 a obe špičkové hodiny),
- medzikrižovatkových úsekov rýchlostnej cesty (MUK Prievoz – MUK Slovnaftská a naopak), pre obe špičkové hodiny a vo všetkých časových horizontoch,
- križovatiek riadených CDS: Prístavná – Plynárenská, Prístavná – Horárska, Prístavná – Prístav (pre obe špičkové hodiny a vo všetkých časových horizontoch).

Kapacitné posúdenie hodnotí:

- MÚK Prievoz, smery D1 Senec – D1 Petržalka a D1 Petržalka – D1 Senec, v oboch špičkových hodinách, funkčnou úrovňou dopravy F – tzn. ako nevyhovujúce. Dôvodom je vysoká intenzita dopravy na diaľnici D1. Rovnako nevyhovujúce z dôvodu vysokej intenzity dopravy na D1 sú aj samostatne posudzované vjazdy (R7 Bajkalská – D1 Petržalka a R7 Bajkalská – D1 Senec) a výjazdy (D1 Petržalka – R7 Bajkalská a Bajkalská – D1).
- turbookružné križovatky (TOK 1 a 2) a ich vjazdy a výjazdy v danom technickom návrhu postačujú, dôraz sa však kladie na zabezpečenie dôsledného dopravného značenia;
- medzikrižovatkové úseky v navrhovanom šírkovom usporiadaní taktiež kapacitne vyhovujú predpokladaným nárokom dopravy;
- novo navrhovaná riadená križovatka Prístavná – Prístav bude mať dostatočnú kapacitu až do r. 2040. Riadenie sa navrhuje v plne dynamickom režime.
- križovatka Prístavná – Horárska, navrhovaná ako riadená v semidynamike v koordinácii hlavných smerov s križovatkou Prístavná – Plynárenská, s prihliadnutím na nízke intenzity dopravy na vedľajších smeroch vyhovuje na celé výhľadové obdobie;
- v križovatke Prístavná – Plynárenská dôjde z dôvodu potreby jej koordinácie s križovatkou Prístavná – Horárska k úprave riadenia a tým k zníženiu kapacity. Problematickým je a do budúcnosti ostane ľavé odbočenie do Plynárenskej a to pre limitovanú dĺžku čakacieho úseku. Jedným z opatrení pri prekročení kapacity križovatky (v časovom horizonte r. 2030) môže byť vytvorenie samostatného pravého odbočenia do Plynárenskej. Opatrenie nie je predmetom predloženej PD.

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

Pre územie, ktorého súčasťou **záujmová lokalita: južná časť mimoúrovňovej križovatky Prievoz na diaľnici D1**, stanovuje funkčné využitie územia:

- **občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu**, číslo funkcie **201** (tabuľka C.2.201 v prílohe).

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.

- **ostatná ochranná a izolačná zeleň**, číslo funkcie **1130** (tabuľka C.2.1130 v prílohe listu).
Podmienky funkčného využitia plôch: Územia plošnej a líniovej zelene s funkciou ochrany kontaktného územia pred nepriaznivými účinkami susediacich prevádzok a zariadení, dopravných zariadení, zeleň v ochranných pásmach vedení a zariadení technickej vybavenosti a sprievodná zeleň vodných tokov. V územiach je potrebné rešpektovať špecifické podmienky jednotlivých druhov ochranných pásiem.

Časť záujmovej lokality, pre ktorú je stanovené funkčné využitie územia *ostatná ochranná a izolačná zeleň, číslo funkcie 1130*, je súčasťou územia, ktoré je definované ako **stabilizované územie**. Územný plán v stabilizovanom území predpokladá stavebné zásahy formou dostavieb, prístavieb, nadstavieb, prestavieb a novostavieb, pričom sa charakter územia zásadne nemení. Meradlom a limitom pre novú výstavbu v stabilizovanom území je najmä charakteristický obraz a proporcie konkrétneho územia, ktoré je nevyhnutné akceptovať, chrániť a rozvíjať. Prvoradým je zvýšenie kvality prostredia, nielen kvality zástavby ale aj prevádzkovej kvality. Z hľadiska väzby novej zástavby k pôvodnej štruktúre mesta je potrebné vo vnútornom meste, kde sa vyskytujú stabilizované územia so zástavbou mestského typu, komplexy zástavby, areály a územia izolovanej zástavby, najmä bytové domy sídliskového typu a enklávy rodinných domov, v dotváraní území rešpektovať diferencovaný prístup podľa jednotlivých typov existujúcej zástavby.

Ostatná časť záujmovej lokality, pre ktorú je stanovené funkčné využitie územia *ostatná ochranná a izolačná zeleň, číslo funkcie 1130 a občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, číslo funkcie 201*, je súčasťou územia, ktoré je definované ako **rozvojové územie**. V rámci rozvojového územia je navrhovaná nová výstavba na doteraz nezastavaných plochách, zásadná zmena funkčného využitia, alebo zmena spôsobu zástavby veľkého rozsahu. V danom území územný plán stanovuje nasledovné regulatívy intenzity využitia územia, viažuce sa k funkčnému využitiu *občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, číslo funkcie 201*:

kód N – rozvojová plocha je v súčasnosti neregulovateľná, vzhľadom na chýbajúce vstupy z oblasti ekológie, dopravy, vymedzenia bezpečnostných pásiem a pod.

Vyhodnotenie z hľadiska posúdenia dopravného riešenia:

1. Dobudovanie vetvy G v diaľničnej križovatke Prievoz, a tým zabezpečenie priameho prepojenia zo smeru z diaľnice D1 Petržalka na Prístavnú ul., **hodnotíme pozitívne** z hľadiska:
 - adekvátnej náhrady v súčasnosti chýbajúceho priameho prepojenia diaľnice D1 v diaľničnej križovatke Ovsište na most Apollo (tento smer je zabezpečený len z Einsteinovej ul.);
 - eliminácie nevýhodného nepriameho prepojenia diaľnice D1 zo smeru Petržalka a Prístavnej ul., ktoré by sa dalo vykonávať len cez MUK Slovnafťská a zbernú komunikáciu Prístavná – Slovnafťská;
 - priaznivejšieho prerozdelenia dopravy v križovatke Prístavná – Plynárenska (s ohľadom na limitovanú kapacitu ľavého odbočenia do Plynárenskej ul. v smere od mosta Apollo).
2. Dopravno-inžiniersky prieskum a závery dopravno-kapacitného posúdenia jednotlivých súčastí (uvedené v popisnej časti predloženej dokumentácie stavby) **berieme na vedomie**.

Vyhodnotenie z hľadiska posúdenia funkčného využitia územia:

Zariadenia a vedenia technickej a dopravnej vybavenosti pre obsluhu územia sú zaradené medzi **prípustné spôsoby využitia** funkčnej plochy *občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, číslo funkcie 201*. Zariadenia a vedenia technickej a dopravnej vybavenosti s ochrannými

pásmami sú zaradené medzi **prípustné spôsoby využitia** funkčnej plochy *ostatná ochranná a izolačná zeleň, číslo funkcie 1130*.

Uvažovaný zámer je v súlade s Územným plánom hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov.

Hlavné mesto SR Bratislava S Ú H L A S Í

| | |
|-----------------------|---|
| s umiestnením stavby: | Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz, Vetva G |
| v katastrálnom území: | Nivy |
| miesto stavby: | mimoúrovňová križovatka Prievoz na diaľnici D1 |

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 dopravného vybavenia:

- v prípade, že prepojenie chodníka riešeného pozdĺž vetvy G na jej pravej strane (približne od staničenia km 0,125 00) s chodníkom navrhovaným pozdĺž prepojenia Prístavná – Slovnaftská (riešené v rámci stavby „Rýchlostná cesta R7 Bratislava Ketelec – Bratislava Prievoz“) je riešené úrovňovo, nemôžeme s tým súhlasiť. S ohľadom na charakter a dopravný význam vetvy G, a predpokladané dopravné zaťaženie na nej, **žadame riešiť prepojenie chodníkov výlučne mimoúrovňovo**

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

z hľadiska budúcich majetko - právnych vzťahov:

- v prípade, že investor uvažuje niektorý objekt stavby odovzdať po kolaudácii do majetku a správy Hlavného mesta SR Bratislavy, žiadame tento riešiť v projektovej dokumentácii pre stavebné povolenie ako samostatný objekt vo všetkých náležitostiach projektovej dokumentácie tohto stupňa

UPOZORNENIE:

Pri kompletizácii žiadosti o stavebné povolenie, resp. k zlúčenému konaniu, požiadajte oddelenie správy komunikácií a oddelenie dopravy Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy o stanovisko z hľadiska záujmov cestného hospodárstva a problematiky cestného správneho orgánu, vrátane organizácie dopravy počas výstavby (súčasťou žiadosti musí byť kópia tohto záväzného stanoviska).

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

Prílohy:
potvrdená situácia
tabuľka C.2.201 a C.2.1130

Co:
MČ Bratislava – Ružinov, Stavebný úrad + potvrdená situácia
Magistrát – OSRMT, ODI