



**HLAVNÉ MESTO SLOVENSKEJ
REPUBLIKY BRATISLAVA**

Primaciálne nám. 1, P. O. Box 192, 814 99 Bratislava 1

K.T.Plus, s.r.o.
Kopčianska 15
851 01 Bratislava

Váš list

Naše poradové číslo
**MAGS OUIIC 54001/2024-
494192/Mar**

V Bratislave
22.08.2024

VEC:

Záväzné stanovisko hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy

stavebník:	Oxio, s.r.o., Miletičova 5/B, 851 04 Bratislava, v zastúpení K.T.Plus, s.r.o.
stavba:	Nová Matadorka - Primárna infraštruktúra
dotknuté k.ú.:	Petržalka
miesto stavby:	Areál Matador, Kopčianska ulica – Údernícka ulica
žiadosť doručená dňa:	12.06.2024
typ konania podľa stavebného zákona uvedený v žiadosti:	územné konanie
druh podanej dokumentácie:	dokumentácia pre územné rozhodnutie
spracovateľ dokumentácie:	Compass s.r.o., Bajkalská 29/E, 821 01 Bratislava
zodpovedný projektant:	Ing. arch. Matej Grébert autorizovaný architekt 1774AA
dátum spracovania dokumentácie:	06/2024 – R.02

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava

S Ú H L A S Í

so stavbou v rozsahu predloženej projektovej dokumentácie

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, ako dotknutý orgán podľa § 140a ods. 1 písm. b) a ods. 4 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov v spojení s § 31f ods. 2 písm. a) zákona Slovenskej národnej rady č. 377/1990 Zb. o hlavnom meste Slovenskej republiky Bratislave v znení neskorších predpisov, vydáva ako príslušný orgán územného plánovania vo veci posudzovanej stavby **záväzné stanovisko podľa § 140b stavebného zákona a § 24 ods. 3 až 5 a ods. 9 až 12, § 40a ods. 3, 4 a 6, § 40b a § 40c zákona č. 200/2022 Z.z. o územnom plánovaní v znení neskorších predpisov a § 31f zákona č. 377/1990 Zb..**

Genéza a nadväznosti:

Stavba „Nová Matadorka - Primárna infraštruktúra“ priamo nadväzuje na ďalšie stavby, ktoré sú vzájomne vecne, priestorovo a časovo previazané (v dopravnom aj infraštruktúrnym riešení), pričom pre stavby sú / budú spracované samostatné dokumentácie pre územné rozhodnutie (ďalej len DUR) a predložené samostatné žiadosti o vydanie záväzných stanovísk hlavného mesta SR Bratislavy (ďalej len záväzné stanovisko), menovite:

- „Nová Matadorka - Sektory“ (predložené v jeden čas s „Nová Matadorka - Primárna infraštruktúra“ – záväzné stanovisko pod č. MAGS OUIIC 53995/2024-495485/Mar zo dňa 22.08.2024)
- DUR 3 - Vybudovanie svetelného riadenia CDS na križovatke Kopčianska – Bratská (dolná)

EMAIL
info@bratislava.sk

IČO
00 603 481

ONLINE
www.bratislava.sk

- DUR 4 - Vybudovanie svetelného riadenia CDS na križovatke Kopčianska – Bratská (horná) - medzičasom v realizácií;
- DUR 5 - Vybudovanie nového pripájacieho ramena s pravo-pravým pripojením z Kopčianskej na Bratskú ul. (svetelného riadenia CDS na križovatke v dolnej časti) zároveň s úpravou existujúceho tzv. horného pripojenia na Bratskú – z riadenej priesečnej križovatky na neriadenu len s pravo-pravým odbočením, čím sa dosiahne vysoké dopravné zkapacitnenie;
- DUR 6 - Vybudovanie riadených križovatiek na Kopčianskej ul. – navrhované križovatky: Kopčianska – Vranovská - Röntgenova, Kopčianska – Rusovská cesta - medzičasom v realizácií;
- DUR 7 - Vybudovanie priameho pravo-pravého pripájača z Gogoľovej na Bratskú ulicu (JZ od Bratskej – územie Matadorky);
- DUR 8 - Vybudovanie prepojenia predĺženia Úderníckej ulice po Kazanskú ul. (areál Hydronika);
- DUR 9 a DUR 10 - Vybudovanie prepojenia predĺženia Úderníckej ulice od Kazanskej ul. po Viedenskú cestu (súčasťou aj UŠ Kapitúlske dvory);
- výhľadové projekty susedných investícií, ktoré sú závislé od pripojenia na navrhovanú dopravnú kostru v rámci územia Nová Matadorka – primárna infraštruktúra, zároveň s nimi uvažoval aj model DKP: Fizz, Imbrolia investments, Petitpress, Eastern Capital +JL+Askaban;
- Rekonštrukcia a dostavba výrobných hál Matador - Stavba S+M, Projekt pre územné rozhodnutie , Compass , 2019;
- Rekonštrukcia a dostavba výrobných hál Matador - Stavba S, Projekt pre stavebné povolenie , Compass , 2021.

Súčasťou dopravných investícií na napojenie na Bratskú ulicu sú čiastočne dotknuté územia zelene. Pri spracovaní projektov sa bude uvažovať aj s revitalizáciou zelene formou náhradnej výsadby, ako aj zlepšením jej dostupnosti v rámci riešeného rozsahu s napojením na riešené územie predmetného zámeru.

Predložená projektová dokumentácia rieši: dopravnú a technickú infraštruktúru pre územie zámeru „Nová Matadorka“ a niektorých susedných investícií v území. Navrhovaná stavba je v rozsahu stavebných objektov usporiadaná do jednotlivých stavebných celkov podľa etapizácie výstavby objektov tak, aby jednotlivé celky dokázali technicky a dopravne obslužiť plánovanú etapizáciu výstavby.

Stavba z hľadiska dopravného riešenia:

- V predloženej PD je navrhovaná sieť **miestnych obslužných komunikácií vo funkčnej triede C2 MO 7,5/30** - (vetva 1 – k ulici Závodu Matador, vetva 3, vetva 4, vetva 5, vetva 6) – v zmysle novej platne STN označené ako MO2 a **C3 MO 7/30** (kategória MO 6,5/30 modifikovaná na MO 7/30) - (vetva 1 – od ulice Závodu Matador, vetva 2 a vetva 7) – označené v zmysle novej STN ako MO3. Tieto komunikácie tvoria základný dopravný okruh územia, ktorý prepája Kopčiansku, Údernícku, Gogoľovu a Dargovskú ulicu.
- Rozsah primárnej infraštruktúry zahŕňa základný „okruh“ objektov dopravnej a technickej infraštruktúry, a to napr. aj : **Križovatka „A“ - Kopčianska - Matador (severná PI-21.KA), Križovatka „B“ - Kopčianska - Matador (južná PI-21.KB), križovatka „C“ na Gogoľovej a Dargovskej ulici** (všetky sú zároveň vyvolanými investíciami v zmysle kapitoly 5.7.). Výhľadovo PD uvažuje s možnosťami ďalšieho prepojenia na rameno privádzača od Kopčianskej na Bratskú, ako aj priameho pripojenia na Bratskú predĺžením Gogoľovej ulice.
- V zmysle textovej časti PD sú všetky vetvy novonavrhovaných ciest v rámci riešeného územia definované ako miestne obslužné cesty.
- **Vetvy 1, 3, 4** tvoria hlavnú sieť obslužných komunikácií rozvojového územia. Na nadradenú cestnú sieť sú pripojené v dvoch stykových križovatkách riadených CDS riešených v obj. PI-21.KA Križovatka „A“ a PI-21.KB Križovatka „B“. Základná sieť je doplnená **vetvou 2**, ktorá je pokračovaním komunikácií ul. Pri Smaltovni. **Vetva 5** je prepojovacia komunikácia na JV strane riešeného územia – vzájomne prepája **vetvy 1 a 4**. Zároveň poskytuje výhľadový

- potenciál na napojenie technicko-skladového areálu firmy Edos na Kopčianskej ul. Jej pokračovaním je **vetva 6 a 7**, ktorá napája územie juhozápadnej lokality Matador.
- Dokumentácia rieši okrem komunikácii komplexne všetky súvisiace dopravné prvky zastávky MHD, chodníky (v šírke 2,0 – 3,0 m) a priechody pre chodcov a cyklistov, úpravy príľahlých vjazdov, odvodnenie, osvetlenie, preložky dotknutých IS. **Spolu s telesom komunikácie budú umiestnené a povoľované aj parkovacie stojiská, komunikácie pre peších a cyklistov, priechody pre chodcov a cyklistov, zastávky MHD.**
 - Pridružené časti dopravných stavieb budú spresnené a povoľované v rámci investičných návrhov výstavby jednotlivých sektorov – t. j. v rámci PD „*Nová Matadorka – Sektory*“. Tiež vjazdy do objektov/podzemných garáží budú povoľované v rámci PD „*Nová Matadorka – Sektory*“ ako súčasť hlavných stavebných objektov. Vjazdy a výjazdy z podzemných garáží na miestne komunikácie sú navrhnuté priebežnými chodníkmi.
 - Návrh komunikácií (šírkové usporiadanie, dostatočné polomery v križovatkách a konštrukcie vozoviek) uvažuje s pojazdnosťou MHD na dopravnej kostre vo všetkých úsekoch, ktoré sú regulované podľa UPN v zmení ZaD – t. j. vetvy 1, 3, 4, 5 a 6. V predloženej dokumentácii bola preverená požiadavka DPB a.s. pre pojazdnosť kĺbových autobusov. Aktuálny návrh trasovania uvažuje s využitím vetvy 1, 3 a 4. Výhľadovo je možné uvažovať aj s využitím vetvy 5 a vetva 6. V rámci novonavrhaných komunikácií sú **navrhnuté zastávky MHD zátkového typu** v jazdnom pruhu (obojsstranné na vetvách „1“, „3“ a „4“) a na ukončení vetvy „3“ je navrhnuté obratisko a zastávka pre autobusy (iba výstupišťe). V rámci územia Novej Matadorky sú navrhnuté 4 nové zastávky MHD. Nástupišťia s prístreškami pre cestujúcich sú umiestnené oproti sebe, doplnené stojanmi pre bicykle. Na konci vetvy „3“ je navrhnuté obratisko - konečná autobusov, ktoré je bez prístrešku.
 - V projektovej dokumentácii je preukázaná aj priestorová rezerva pre výhľadové trasovanie lávky pre peších ponad železnicu (s nástupom na pozemkoch parc. č. 3695, 3694/138 a 1694/139) do územia Novej Matadorky v zmysle *urbanisticko-architektonickej štúdie Konceptia pešieho pohybu v lokalite Dvory* (In Architekti s.r.o., rok 2018).
 - Pre všetky cesty vo vnútri riešeného územia je uvažované s návrhovou rýchlosťou 30 km/h, pričom sú doplnené o prvky upokojenia dopravy. Všetky priechody pre chodcov a cyklistov budú zvýšené na úroveň chodníkov, s obojsstrannými nábehmi pre cestnú dopravu.
 - V rámci navrhovaných objektov primárnej infraštruktúry sú riešené iba pozdĺžne parkovacie miesta - v počte 66 stojísk. Určené sú primárne pre krátkodobé parkovanie, pre imobilných, s možnosťou pre osadenie nabíjacích staníc a miest pre zdieľané služby individuálnej dopravy. Súčasťou objektivej skladu stavby je oproti pôvodnému návrhu v **REVÍZII - R.02** aj návrh nadzemného parkovacieho domu D1, ktorý bude dopravne prístupný z vetvy 2.
 - Na Vetve „3“ je na základe pôvodných požiadaviek zapracované doriešenie prepojenie pre peších aj mimo riešeného územia k existujúcim rodinným domom – t.j. na ulice Goralská, Hrabovská, Kubínska. Do dokumentácie bola tiež zapracovaná aj pôvodná požiadavka ODI navrhnuť obsluhu historického Depa, Petitpress a ŽP EKO Qelet z vnútra územia lokality „Nová Matadorka“ cez novonavrhanú svetelnú križovátku PI-21.KB, ako aj situačne preukázanie vzdialeností všetkých navrhovaných križovatiek.
 - Plánovaná etapizácia na úrovni sektorov sa uvažuje v tomto poradí D, E, F, G, J, I, H. Etapizácia má informatívny charakter a nemusí v plnej miere zodpovedať reálnemu rozvoju územia.

Bilancie a údaje stavby uvedené v predloženej projektovej dokumentácii (za správnosť údajov zodpovedá jej spracovateľ):

Celková plocha riešeného územia	102.102,0 m²
Plocha riešeného územia – Primárna infraštruktúra	32.196,0 m²
Plocha súvisiaceho územia – Sektory (nie je predmetom tejto PD)	69.906,0 m²
Celková dĺžka navrhovaných komunikácií	1516,5 m
SO-PI-21.V1 - Cestná komunikácia V1	347,0 m
SO-PI-21.V2 - Cestná komunikácia V2	52,0 + 37,0 m
SO-PI-21.V3- Cestná komunikácia V3	300,0 m
SO-PI-21.V4 - Cestná komunikácia V4	365,0 m
SO-PI-21.V5 - Cestná komunikácia V5	242,5 m

SO-PI-21.V6 - Cestná komunikácia V6	75,0 m
SO-PI-21.V7 - Cestná komunikácia V7	98,0 (+ 44,5 m)
Celková dĺžka rekonštruovaných komunikácií	375,5 m
Križovatka A - Celková dĺžka rekonštruovaných komunikácií	175 bm
Križovatka A - Celková dĺžka upravených chodníkov	95 bm + 58 bm + 102,5 bm
Križovatka B - Celková dĺžka rekonštruovaných komunikácií	151 bm
Križovatka B - Celková dĺžka upravených chodníkov	47bm + 77bm
SO-PI-22.V7 – Rekonštrukcia a rozšírenie prístupovej komunikácie k Petitpress	44,5 m
Celková dĺžka navrhovaného vodovodu	1.404 bm
Celková dĺžka rekonštruovaného vodovodu	395 bm
Celková dĺžka navrhovanej splaškovej kanalizácie	1255 m
Celková dĺžka navrhovaného plynovodu	1.401 bm
Celková dĺžka navrhovaných káblov pre CDS	cca 620 bm
Celková dĺžka navrhovaných / prekladaných VN rozvodov	1.657 bm
Celková dĺžka navrhovaného verejného osvetlenia	1.516 bm
Celková dĺžka prekládky verejného osvetlenia	cca 185 bm
Celková dĺžka prekládky telekomunikačných káblov	cca 3.490 bm
Celková dĺžka prekládky NN káblov	cca 300 bm

Stavebné celky:

Križovatka A – „severná“ sa skladá zo stavebných objektov (ďalej len SO): PI-01.KA - Príprava územia a prekládky existujúcich sietí - Križovatka A; PI-19.KA - Sadové úpravy - Križovatka A; PI-21.KA - Rekonštrukcia komunikácie - Križovatka A "severná"; PI-42.KA - Dažďová kanalizácia - Križovatka A; PI-66.KA - Úprava verejného osvetlenia - Križovatka A; PI-68.KA - Cestná dopravná signalizácia - Križovatka A; PI-69.KA - NN prípojka k CDS - Križovatka A; PI-71.KA - Bypass dátový koridor – slaboprúdové káble - Križovatka A; PI-72.KA - Bypass dátový koridor – NN káble - Križovatka A; PI-79.KA - Úprava dátového koridoru - Križovatka A;

Križovatka B – „južná“ sa skladá zo SO: PI-01.KB - Príprava územia a prekládky existujúcich sietí - Križovatka B; PI-19.KB - Sadové úpravy - Križovatka B; PI-21.KB - Rekonštrukcia komunikácie - Križovatka B "južná"; PI-42.KB - Dažďová kanalizácia - Križovatka B; PI-66.KB - Úprava verejného osvetlenia - Križovatka B; PI-68.KB - Cestná dopravná signalizácia - Križovatka B; PI-63.KB - Prekládka VN rozvodov k TS1778; PI-69.KB - NN prípojka k CDS - Križovatka B; PI-71.KB - Bypass dátový koridor – slaboprúdové káble - Križovatka B; PI-72.KB - Bypass dátový koridor – NN káble - Križovatka B; PI-79.KB - Úprava dátového koridoru - Križovatka B;

Rekonštrukcia vodovodu sa skladá zo SO: PI-30.1 - Rekonštrukcia distribučného vodovodu DN300 na DN400; PI-30.2 - Rekonštrukcia distribučného vodovodu DN250 na DN400;

Vetva 1 „ul. Josepha Poppera“ sa skladá zo SO: PI-01.V1 - Príprava územia a prekládky existujúcich sietí V1; PI-02.V1 - Hrubé terénne úpravy V1; PI-15.V1 - Drobná architektúra V1; PI-15.Z1 - Drobná architektúra, prístrešok Z1; PI-19.V1 - Sadové úpravy V1; PI-21.V1 - Cestná komunikácia a spevnené plochy V1; PI-22.V1 - Cestná komunikácia – príprava pre prepojenie k projektu Kopčianka; PI-31.V1 - Verejný vodovod V1; PI-41.V1 - Splašková kanalizácia V1; PI-42.V1 - Dažďová kanalizácia z komunikácií V1; PI-51.V1 - Verejný plynovod V1; PI-63.V1 - NN Rozvody V1; PI-64.Z1 - NN prípojka Z1; PI-66.V1 - Verejné osvetlenie V1; PI-71.V1 - Dátový koridor – Slaboprúdové rozvody V1; PI-73.Z1 - SLP (dátová) prípojka Z1;

Vetva 2 predĺženie ul. „Pri Smaltovni“ sa skladá zo SO: PI-01.V2 - Príprava územia a prekládky existujúcich sietí V2; PI-02.V2 - Hrubé terénne úpravy V2; PI-15.V2 - Drobná architektúra V2; PI-19.V2 - Sadové úpravy V2; PI-21.V2 - Cestná komunikácia a spevnené plochy V2; PI-31.V2 - Verejný vodovod V2; PI-42.V2 - Dažďová kanalizácia z komunikácií V2; PI-51.V2 - Verejný plynovod V2; PI-63.V2 - NN Rozvody V2; PI-66.V2 - Verejné osvetlenie V2; PI-71.V2 - Dátový koridor – Slaboprúdové rozvody V2;

Vetva 3 „Nová Gogolova“ sa skladá zo SO: PI-01.V3 - Príprava územia a prekládky existujúcich sietí V3; PI-02.V3 - Hrubé terénne úpravy V3; PI-15.V3 - Drobná architektúra V3; PI-19.V3 - Sadové úpravy V3; PI-21.V3 - Cestná komunikácia a spevnené plochy V3; PI-31.V3 - Verejný vodovod V3; PI-41.V3 - Úprava existujúcej splaškovej kanalizácie V3; PI-42.V3 - Dažďová kanalizácia z komunikácií V3; PI-51.V3 - Verejný plynovod V3; PI-63.V3 - NN Rozvody V3; PI-66.V3 - Verejné osvetlenie V3; PI-71.V3 - Dátový koridor – Slaboprúdové rozvody V3;

Vetva 4 „ul. Antona Durvaya“ sa skladá zo SO: PI-01.V4 - Príprava územia a prekládky existujúcich sietí V4; PI-02.V4 - Hrubé terénne úpravy V4; PI-15.V4 - Drobná architektúra V4; PI-19.V4 - Sadové úpravy V4; PI-21.V4 - Cestná komunikácia a spevnené plochy V4; PI-31.V4 - Verejný vodovod V4; PI-41.V4 - Splašková kanalizácia V4; PI-42.V4 - Dažďová kanalizácia z komunikácií V4; PI-51.V4 - Verejný plynovod V4; PI-63.V4 - NN Rozvody V4; PI-66.V4 - Verejné osvetlenie V4; PI-71.V4 - Dátový koridor – Slaboprúdové rozvody V4;

Vetva 5 „ul. Závodu Matador“ sa skladá zo SO: PI-01.V5 - Príprava územia a prekládky existujúcich sietí V5; PI-02.V5 - Hrubé terénne úpravy V5; PI-15.V5 - Drobná architektúra V5; PI-19.V5 - Sadové úpravy V5; PI-21.V5 - Cestná komunikácia a spevnené plochy V5; PI-31.V5 - Verejný vodovod V5; PI-41.V5 - Splašková kanalizácia V5a; PI-41.V5 - Splašková kanalizácia V5b; PI-42.V5 - Dažďová kanalizácia z komunikácií V5; PI-51.V5 - Verejný plynovod V5; PI-63.V5 - NN Rozvody V5; PI-66.V5 - Verejné osvetlenie V5; PI-71.V5 - Dátový koridor – Slaboprúdové rozvody V5; PI-81.V5 - Výhľadový horúcovod V5;

Vetva 6 predĺženie „ul. Závodu Matador“ sa skladá zo SO: PI-01.V6 - Príprava územia a prekládky existujúcich sietí V6; PI-02.V6 - Hrubé terénne úpravy V6; PI-15.V6 - Drobná architektúra V6; PI-19.V6 - Sadové úpravy V6; PI-21.V6 - Cestná komunikácia a spevnené plochy V6; PI-31.V6 - Verejný vodovod V6; PI-41.V6 - Splašková kanalizácia V6; PI-42.V6 - Dažďová kanalizácia z komunikácií V6; PI-51.V6 - Verejný plynovod V6; PI-63.V6 - NN Rozvody V6; PI-66.V6 - Verejné osvetlenie V6; PI-71.V6 - Dátový koridor – Slaboprúdové rozvody V6; PI-81.V6 - Výhľadový horúcovod V6;

Vetva 7 „prepojovacia komunikacia Petitpress“ sa skladá zo SO: PI-01.V7 - Príprava územia a prekládky existujúcich sietí V7; PI-02.V7 - Hrubé terénne úpravy V7; PI-15.V7 - Drobná architektúra V7; PI-19.V7 - Sadové úpravy V7; PI-21.V7 - Cestná komunikácia a spevnené plochy V7; PI-22.V7 - Rekonštrukcia a rozšírenie existujúcej prístupovej komunikácie a úprava vjazdu do areálu Petitpress; PI-31.V7 - Verejný vodovod V7 – výhľad; PI-42.V7 - Dažďová kanalizácia z komunikácií V7; PI-51.V7 - Verejný plynovod V7- výhľad; PI-63.V7 - NN Rozvody V7; PI-66.V7 - Verejné osvetlenie V7; PI-71.V7 - Dátový koridor – Slaboprúdové rozvody V7;

Vjazdy do garáží (budú povoľované vrámci dokumentácie Sektory) sa skladá zo SO: MAT-23.D1 - Vjazd do garáží D1; MAT-23.D2 - Vjazd do garáží D2; MAT-23.E1 - Vjazd do garáží E1; MAT-23.E2 - Vjazd do garáží E2; MAT-23.E3 - Vjazd do garáží E3; MAT-23.F1 - Vjazd do garáží F1; MAT-23.F3 - Vjazd do garáží F3; MAT-23.G1 - Vjazd do garáží G1; MAT-23.G2 - Vjazd do garáží G2; MAT-23.G4 - Vjazd do garáží G3,G4; MAT-23.H1 - Vjazd do garáží H1,H2; MAT-23.I1 - Vjazd do garáží I; MAT-23.J1 - Vjazd do garáží J1; MAT-23.J2 - Vjazd pre zásobovanie J2; PI-23.S1 - Vjazd na pozemok Sitel (na Vetve 1); PI-23.S2 - Vjazd na pozemok Sitel (na Vetve 4);

VN rozvody a TS sa skladá zo SO: PI-61.1 - VN Trasa - segment 1 – prekládka exist. Rozvodu; PI-61.2 - VN Trasa - segment 2 - prekládka exist. rozvodu; PI-61.3 - VN Trasa - segment 3 - prekládka exist. rozvodu; PI-61.4 - VN Trasa - segment 4; PI-61.5 - VN Trasa - segment 5; PI-65.TS-0 - Trafostanica-rekonštrukcia TS-1223; PI-65.TS-1 - Trafostanica-rekonštrukcia TS-01; PI-65.TS-2 - Trafostanica-prekládka TS-02; PI-65.TS-4 - Trafostanica TS-04; PI-65.TS-5 - Trafostanica-prekládka TS-05; PI-65.TS-6 - Trafostanica TS-06; PI-65.TS-7 - Trafostanica TS-07; PI-65.TS-8 - Trafostanica TS-08; PI-65.TS-9 - Trafostanica TS-09;

Rekonštrukcia železničného priestia sa skladá zo SO: PI-24.ŽP - Rekonštrukcia železničného priestia – Krížovatka B; PI-68.ŽP - Rekonštrukcia zabezpečovacieho priestieňového zariadenia; PI-69.ŽP - Prekládky komunikačných a NN káblov ŽSR.

Posúdenie návrhu stavby vo vzťahu k Územnému plánu hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov 01, 02, 03, 05, 06, 07 a 08 (ďalej len „ÚPN“).

Pre územie, cez ktoré prechádza trasa navrhovanej líniovej a dopravnej stavby stanovuje ÚPN nasledovné **funkčné využitie**:

- **ÚZEMIA OBČIANSKEJ VYBAVENOSTI, občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, číslo funkcie 201, rozvojové územie, kód G, I, J a stabilizované územie** (pre siete za Panónskou cestou);
- **ZMIEŠANÉ ÚZEMIA, zmiešané územia bývania a občianskej vybavenosti, číslo funkcie 501, rozvojové územie, kód G, M a stabilizované územie** (pre úpravu komunikácií na uliciach Kubínska, Goralská, Hrobárska);

- **ÚZEMIA TECHNICKEJ VYBAVENOSTI**, energetika a telekomunikácie **číslo funkcie 602, stabilizované územie** (otočisko autobusov);
- **ÚZEMIA DOPRAVY A DOPRAVNEJ VYBAVENOSTI**, plochy zariadení železničnej dopravy, **číslo funkcie 702, stabilizované územie** (pre siete popod železnicu a Panónsku cestu);
- **plochy námestí a ostatné komunikačné plochy.**

Intenzita využitia územia:

Časť záujmovej lokality je súčasťou územia, ktoré je definované ako **stabilizované územie**. Stabilizované územie je územie mesta, v ktorom územný plán ponecháva súčasné funkčné využitie, predpokladá mieru stavebných zásahov prevažne formou dostavieb, prístavieb, nadstavieb, prestavieb a novostavieb, pričom sa zásadne nemení charakter stabilizovaného územia.

Časť záujmovej lokality 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.

Na základe výsledkov posúdenia vo vzťahu k ÚPN uvádzame:

- **z hľadiska funkčného využitia územia** navrhovaný zámer ako dopravná a technická vybavenosť pre obsluhu územia, patrí medzi:

prípustné spôsoby využitia funkčných plôch pri funkčnom využití územia:

- občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, číslo funkcie 201;
- zmiešané územia bývania a občianskej vybavenosti, číslo funkcie 501;
- plochy zariadení železničnej dopravy, číslo funkcie 702;

prípustné spôsoby využitia funkčnej plochy **v obmedzenom rozsahu** pri funkčnom využití územia:

- energetika a telekomunikácie číslo funkcie 602;

pod úrovňou terénu je v zmysle ÚPN **možné umiestňovať** zariadenia a vedenia technickej infraštruktúry vo funkčnej ploche

- námestia a ostatné komunikačné plochy.

- **z hľadiska intenzity využitia záujmového územia** nemá navrhovaná technická infraštruktúra v zmysle metodiky ÚPN vplyv na územný plánom regulované prvky intenzity využitia územia (IZP, IPP a KZ). Navrhovaná dopravná infraštruktúra a jej vplyv na územný plánom regulované prvky (najmä KZ) je vyhodnotená spoločne pre celé dotknuté územie v nadväzujúcom zámere „Nová Matadorka – Sektory“.

– **z hľadiska dopravného vybavenia:**

- v zmysle platného ÚPN nie je navrhovaná stavba „Nová Matadorka – Sektory“ dotknutá žiadnym výhľadovým dopravným zámerom. Predložená projektová dokumentácia preukázala súlad s platným ÚPN v rámci riešenia dopravy – t. j. jeho záväznou časťou VDV (verejné dopravné vybavenie), ako aj súlad so spodobňujúcou územnoplánovacou dokumentáciou – „Urbanistickou štúdiu Matador“ (Ing. arch. Kočan, 2008), ktorá bola podkladom pre zmeny a doplnky 02 (ďalej len ZaD 02). V rámci ZaD 02 boli do ÚPN zakreslené nové obslužné komunikácie v lokalite Matador, vrátane obslužnej komunikácie „Kopčany (vlečka)“ vo VPS (verejnoprospešných stavbách) označené ako D100 a vo VDV ako D-Z4. Súčasťou predmetných ZaD 02 bola aj zmena D-Z14 časť trasy v lokalite Matador na ramene mimoúrovňovej križovatky - MÚK Kopčianska – Bratská (zmena tvaru MÚK). V dokumentácii je tiež preukázaná priestorová rezerva pre predĺženie ul. Závodu Matador k ramenu pripájača Bratská (vo výškovom aj šírkovom profile).

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava konštatuje, že navrhovaná stavba je v súlade s obsahom záväznej časti Územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov.

Na podklade odborného posúdenia oddeleniami magistrátu v zmysle § 14 ods. 1 a § 14a ods. 4 zákona č. 377/1990 Zb. na základe súhrnu teoretických vedomostí, praktických skúseností, znalosti všeobecne záväzných právnych predpisov a technických noriem, opierajúc sa

o zásady a regulatívy záväznej časti ÚPN, orgán územného plánovania z hľadiska ním chráneného verejného záujmu **uplatňuje záväzné podmienky** v nasledovnom rozsahu:

z hľadiska ochrany životného prostredia:

- v záujme zachovania maximálnej plochy verejnej zelene s možnosťou výsadby vzrastlej zelene (stromy, kríky), trasu optickej siete v zeleni viesť v tesnom dotyku so spevnenými plochami (komunikácia, chodník);
- po ukončení stavebných prác, výstavbou poškodené chodníky, spevnené plochy, prípadne komunikácie a zelené plochy uviesť do pôvodného stavu;
- vykonávať investičnú činnosť v súlade s ustanoveniami všeobecne záväzného nariadenia hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy č. 5/2018 zo dňa 07.09. 2018 o starostlivosti o verejnú zeleň a ochrane drevín (ďalej len „VZN“), ktoré sú súčasťou verejnej zelene na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, najmä s ustanovením § 7 ods. 4 písm. c) spomenutého VZN, podľa ktorého je osoba vykonávajúca akékoľvek zásahy do verejnej zelene v zmysle zabezpečenia ochrany drevín povinná, v odôvodnených prípadoch po písomnom súhlase vlastníka pozemku, viesť výkopovú ryhu v koreňovej zóne stromu minimálne vo vzdialenosti štvornásobku obvodu kmeňa meraného vo výške 1,3 m, najmenej však 2,5 m od päty kmeňa;
- všetky nové siete viesť v chodníkoch v spoločných kolektoroch tak, aby nová výsadba bola vždy na prírodnom teréne v zelených pásoch bez možnosti pochôdnosti;
- v prípade, že je nutné v koreňovej zóne stromov riešiť pochôdnosť, je potrebné priepustnosť povrchov pre vodu a ochranu koreňov riešiť v bunkových systémoch (napr. SILVACELL);
- rešpektovať ÚPN, kapitolu 12.7. Adaptácia na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy, najmä v nasledovných bodoch:
 - zvyšovať podiel plôch zelene v urbanistickej štruktúre mesta prioritne výsadbou stromov do uličných stromoradií a alejí ako súčasť verejných priestorov, komunikácií a parkovísk;
 - vytvárať plochy trojetážovej zelene so stromami, kríkmi, živými plotmi, trávnatými plochami a mestskými lúkami so zastúpením druhov reprezentujúcich miestnu faunu a flóru so schopnosťou adaptácie na zmenu klímy v jej čo najširšej možnej diverzite;
 - zavádzať postupy udržateľného hospodárenia so zrážkovou vodou s cieľom znížiť odtok zrážkových vôd z povrchov komunikácií a parkovacích plôch, zo striech a terás do kanalizačného systému zlepšením priepustnosti povrchov a zvyšovaním zadržiavacej schopnosti podlažia;
 - zachytávať dažďové vody z nepriepustných povrchov s možnosťou vsakovania do podlažia či následného retencovania.

Mestská časť Bratislava – Petržalka zaslala nesúhlasné vyjadrenie 7325/2024/RÚRaGIS/39554 zo dňa 08.07.2024, ktoré bolo v zmysle § 31f ods. 6 zákona č. 377/1990 Zb. s hlavným mestom prerokované a následne Mestská časť Bratislava – Petržalka zaslala vyjadrenie číslo 7325/2024/RÚRaGIS/42725 zo dňa 31.07.2024 a vyjadrila nesúhlas s navrhovanou stavbou Revitalizácia areálu závodu Matador, NOVÁ MATADORKA – primárna infraštruktúra a uplatňuje podmienky v nasledovnom rozsahu:

- Predĺženie Gogoľovej ulice je v dokumentácii navrhnuté bez prepojenia s ulicami Hrobárska, Goralská a Kubínska. Na základe výkresu primárnej infraštruktúry č. 05 Situácie – Dopravné riešenie je uvažované s výhľadovým prepojením týchto ulíc s predĺženou Gogoľovou. S ohľadom na to, že fragment starej Petržalky sa v rámci dlhodobého rozvoja dostane do nového urbanistického kontextu medzi nové komplexné štvrte Matador a Kapitulský dvor, bude žiaduce spájať sieť komunikácií s cieľom rozloženia dopravného zaťaženia a zefektívnenia prevádzky a údržby ciest a celého územia. Po prepojení menovaných území vznikne predpoklad na preusporiadanie verejného priestranstva s cieľom minimalizácie individuálnej automobilovej dopravy v týchto uličkách a zvýšení kvality verejných priestorov. Aktuálny návrh uvažuje so zachovaním status quo týchto ulíc Hrobárska, Goralská a Kubínska, čo znižuje efektivitu údržby ciest v správe mestskej časti.

Žiadame prepracovanie PD a napojenie ulíc Hrobárska, Goralská a Kubínska na predĺženú Gogoľovu ako jednosmerných ulíc s priebežnou zmenou vedenia v rámci uličného profilu s návrhom priestorových prekážok (parkovacie miesta, zeleň apod.) s cieľom zníženia intenzity ich využitia pre tranzit. V závislosti na prepracovaní návrh žiadame upraviť aj už spracované DKP.

Prepojeniu predĺženej Gogoľovej s ulicami Hrobárska, Goralská a Kubínska žiadame prispôbiť jej niveletu a riešenie preukázať pozdĺžnym aj priečnym rezom ako súčasť prepracovanej PD.

- z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia žiadame zapracovať do záväzného stanoviska hlavného mesta nasledovné podmienky:
 - v križovatke A, ak je to stavebne možné, predĺžiť odbočujúcu vetvu z Kopčianskej, zo smeru od Rusovskej cesty. V prípade jej obsadenia napríklad kĺbovým autobusom (18 m), alebo tromi osobnými motorovými vozidlami môžu nastať v tejto oblasti kongescie;
 - v prípade, že predĺženie predmetnej vetvy nie je z priestorových dôvodov možné, v ďalších stupňoch navrhnúť, z dôvodu priepustnosti miestnej cesty vedenej po Kopčianskej ulici v oblasti križovatky A, inteligentné zariadenia svetelnej signalizácie, aby v prípade obsadenia krátkej uvedenej odbočujúcej vetvy, bola táto vetva prioritne uvoľnená.

UPOZORNENIE: v prípade, že projektovú dokumentáciu nie je možné spracovať v zmysle príslušných technických noriem a predpisov, žiadame doložiť výnimku príslušného orgánu štátnej správy.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava podľa § 140a ods. 2 až 4, § 140b stavebného zákona, k navrhovanej stavbe v zmysle ustanovení § 2 ods. 4, § 3d ods. 3, § 4c ods. 4, § 24h zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov, na podklade odborného posúdenia oddelení magistrátu v zmysle § 14 ods. 1 zákona č. 377/1990 Zb. a na základe všeobecne záväzných právnych predpisov a technických noriem, uplatňuje z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia tieto podmienky:

- nevyhnutným predpokladom pripojenia jednotlivých stavebných objektov stavieb „Nová Matadorka – Primárna infraštruktúra“ a „Nová Matadorka – Sektory“ je Križovatka „A“ - severná, Križovatka „B“ - južná, križovatka na Gogoľovej a Dargovskej ulici, ako aj stavebné objekty nových miestnych obslužných ciest, zastávok MHD, chodníkov pre peších, ako aj cyklochodníkov navrhovaných v rámci stavebných celkov vetiev 1-7, ktoré budú v zmysle § 3d ods. 3 cestného zákona odovzdané do vlastníctva mesta a následne jeho realizácia preukázaná v kolaudačnom konaní;
- nevyhnutným predpokladom pripojenia prvého stavebného objektu/budovy v rámci stavby „Nová Matadorka – Sektory“ je vybudovanie **etapy 1.a (križovatka „A“ - severná, križovatka na Gogoľovej a Dargovskej ulici, vetva 1)** „Nová Matadorka – primárna infraštruktúra“ v zmysle prílohy: *Situácia – Etapizácia*;
- nevyhnutným predpokladom pripojenia ďalšieho stavebného objektu/budovy „Nová Matadorka – Sektory“ je vybudovanie **etapy 1.b (vetva 3, otočisko MHD)** „Nová Matadorka – primárna infraštruktúra“ v zmysle prílohy: *Situácia – Etapizácia*;
- nevyhnutným predpokladom pripojenia objektov/budov stavby „Nová Matadorka – Sektory“ po **dosiahnutí počtu parkovacích miest 2435** je stavebný celok **Križovatky „B“ - južná** (Kopčianska – Matador);
- nevyhnutným predpokladom pripojenia stavby „Nová Matadorka – Sektory“, sú okrem vyššie uvedeného aj súvisiace dopravné investície (vid'. príloha: „*Situácia – súvisiace dopravné investície*“), ktoré nie sú súčasťou objektivej sklady predloženej PD, avšak z dôvodu priepustnosti cestnej siete je pri dosiahnutí hraničného počtu parkovacích miest (definovaný v DKP) nevyhnutná ich realizácia, a to konkrétne pri dosiahnutí počtu:
 - **217 PM** – predstavuje súčasný stav v území;
 - **od súčasných 217 PM do budúcich 2434 PM (t.j. v zmysle sprievodnej správy a DKP + 2217 PM):** je nevyhnutná realizácia vybudovania riadených križovatiek na Kopčianskej ulici - navrhované križovatky: Kopčianska - Vranovská - Röntgenova, Kopčianska -

Rusovská cesta - medzičasom v realizácií, **DUR 3** - Vybudovanie svetelného riadenia CDS na križovatke Kopčianska – Bratská (dolná), **DUR 4** - Vybudovanie svetelného riadenia CDS na križovatke Kopčianska – Bratská (horná) - medzičasom v realizácií, **DUR 5** - vybudovanie nového pripájacieho ramena s pravo-pravým pripojením z Kopčianskej na Bratskú ul. (svetelného riadenia CDS na križovatke v dolnej časti). Zároveň s úpravou existujúceho tzv. horného pripojenia na Bratskú – z riadenej priesečnej križovatky na neriadenu len s pravo-pravým odbočením, čím sa dosiahne vysoké dopravné zkapacitnenie;

- **od 2435 PM do 2785 PM (t.j. v zmysle sprievodnej správy a DKP + 350 PM):** je nevyhnutná realizácia **DUR 8** - Vybudovanie prepojenia predĺženia Úderníckej ulice po Kazukazská ul. (areál Hydronika); **DUR 9,10** - Vybudovanie prepojenia predĺženia Úderníckej ulice od Kaukazskej ul. po Viedenskú cestu (CDS);
- **od 2786 PM do 3900 PM (t.j. v zmysle sprievodnej správy a DKP + 1116 PM):** je nevyhnutná realizácia **DUR 7** - Vybudovanie priameho pravo-pravého pripájača z Gogolovej na Bratskú ulicu;
- **k vyššie uvedenému upozorňujeme:** K požadovaným nárokom na statickú dopravu v čase rozvoja pri konkrétnom projekte musia byť k tejto hodnote pripočítané aj nároky na statickú dopravu iných susedných investícií (okrem iného Fizz, Imbroliola investments, Petitpress, Eastern Capital+JL+Askaba, spolu cca 1200 PM), ktoré budú tiež pripojené na navrhovanú dopravnú kostru zrealizovanú v území Novej Matadorky;
- povoliť umiestnenie a realizáciu miestnej cesty možno len za predpokladu, že bude v konaní preukázaná participácia obce na umiestňovaní miestnej cesty, pričom táto participácia sa nemusí nutne prejavovať v tom, že obec bude stavebníkom/spolu stavebníkom, avšak musí byť zrejmé, kedy a za akých podmienok sa obec stane vlastníkom a správcom miestnej cesty a akým spôsobom bude vysporiadaný pozemok pod touto cestou v prospech obce;
- parkovacie miesta vykazované ako krátkodobé (10% návštevnícke) musia zostať verejné, nemôžu byť predané, prenajaté ani vyhradené.

Do ďalšieho stupňa dokumentácie (DSP) stavby žiadame zapracovať:

z hľadiska dopravného riešenia:

- podmienky riadenia nových svetelných križovatiek *Križovatka „A“ - severná, Križovatka „B“ - južná* žiadame zaslať na vyjadrenie emailom na oddelenie dopravného inžinierstva magistrátu - dopravneinzierstvo@bratislava.sk;

z hľadiska riešenia technického vybavenia:

- do technickej správy doplniť návrh potrebného objemu vsakovacích zariadení v m³ (vsakovacie studne v osi vozovky);
- zrážkové vody zo spevnených plôch jednotlivých budov musia byť odvedené vetvami dažďovej kanalizácie do samostatných vsakovacích zariadení mimo vsakov v komunikácii.

UPOZORNENIE:

V prípade, že súčasťou stavby je zriadenie nového vjazdu (pripojenia), resp. úprava alebo zrušenie existujúceho vjazdu z dotknutej komunikácie na susednú nehnuteľnosť, je pre územné konanie potrebné doložiť záväzné stanovisko príslušného cestného správneho orgánu.

V prípade, že stavebník uvažuje niektorý objekt stavby odovzdať po kolaudácii do majetku či správy hlavného mesta SR Bratislavy, je potrebné tento riešiť v projektovej dokumentácii pre stavebné povolenie ako samostatný objekt vo všetkých náležitostiach projektovej dokumentácie tohto stupňa.

V prípade, ak stavebník nenadobudne vlastnícke, resp. iné právo k nehnuteľnostiam, s ktorými uvažoval pri riešení investičného zámeru, hlavné mesto SR Bratislava si vyhradzuje právo na posúdenie upraveného riešenia investičného zámeru, ktoré vyplývalo z tejto skutočnosti.

Stavebník je povinný, za účelom posúdenia súladu s územným plánom a vydania záväzného stanoviska hlavného mesta, predložiť hlavnému mestu každý projekt zmeny stavby pred jej dokončením alebo dokončenej stavby, ktorým sa mení jej hmotovo-priestorové usporiadanie alebo účel jej využitia.

Toto záväzné stanovisko nenahrádza záväzné stanoviská hlavného mesta SR Bratislavy vydávané v rámci iných konaní.

Toto záväzné stanovisko nenahrádza stanovisko hlavného mesta SR Bratislavy ako prípadného vlastníka nehnuteľností dotknutých predmetnou stavbou, s ktorými investičný zámer uvažuje, prípadne sú susediacimi nehnuteľnosťami, ani nezakladá právo na odpredaj, prípadne uzatvorenie nájomného, resp. iného právneho vzťahu k predmetným nehnuteľnostiam vo vlastníctve mesta.

Záväzné stanovisko orgánu územného plánovania nenahrádza záväzné stanovisko dotknutého orgánu požadované podľa osobitných predpisov a stanovisko dotknutej právnickej osoby požadované podľa osobitných predpisov.

Povinnosti investora k nehnuteľnostiam vo vlastníctve hlavného mesta, vyplývajúce zo zákona o elektronických komunikáciách, budú špecifikované v zmluve o vecnom bremene.

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. 4 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.

Príloha: potvrdené výkresy: SITUÁCIA - CELKOVÁ ZASTAVOVACIA SITUÁCIA; KOORDINAČNÁ SITUÁCIA; SITUÁCIA - SÚVISIACE DOPRAVNÉ INVESTÍCIE;

Co: MČ Bratislava – Petržalka
potvrdené výkresy: SITUÁCIA - CELKOVÁ ZASTAVOVACIA SITUÁCIA; KOORDINAČNÁ SITUÁCIA; SITUÁCIA - SÚVISIACE DOPRAVNÉ INVESTÍCIE;
Magistrát ODI, OUIK – archív

S pozdravom

Ing. arch. Juraj Šujan v.r.
hlavný architekt