

Revitalizácia Hlavnej stanice v Bratislave a priľahlého územia

Zadanie pre urbanisticko-ekonomicko-dopravnú štúdiu

Príloha č. 1

OBSAH

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Úvod | 3 |
| 1.1 | Kontext | 3 |
| 1.2 | Vízia hlavnej stanice a jej príslušného územia | 3 |
| 2 | Predmet štúdie a účel spracovania | 4 |
| 3 | Riešené územie | 5 |
| 4 | Vybrané limity v území | 6 |
| 4.1 | Morfológia a terén | 6 |
| 4.2 | Urbanistické štruktúry územia podľa platného územného plánu | 6 |
| 4.3 | Pamiatková zóna a národné kultúrne pamiatky | 6 |
| 4.4 | Hluk | 8 |
| 5 | Spracovanie štúdie | 9 |
| 5.1 | Požiadavky na priebeh a štruktúru spracovania | 9 |
| 5.1.1 | I. fáza - Analýza a návrh rozvoja riešeného územia | 9 |
| 5.1.2 | II. fáza- Posúdenie a návrh implementácie výstupov z medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaže návrhov-súťažného dialógu | 10 |
| 5.2 | Požiadavky na odovzdanie štúdie | 10 |
| 6 | Podrobné zadanie štúdie | 12 |
| 6.1 | I. fáza – Analýza a návrh rozvoja riešeného územia | 12 |
| 6.1.1 | Požiadavky na využitie, umiestnenie a priestorové usporiadanie stavieb | 12 |
| 6.1.2 | Požiadavky na ekonomické riešenie | 12 |
| 6.1.3 | Požiadavky na ochranu a rozvoj pamiatkových hodnôt územia | 12 |
| 6.1.4 | Požiadavky na riešenie technickej infraštruktúry | 13 |
| 6.1.5 | Požiadavky na riešenie dopravnej infraštruktúry | 13 |
| 6.1.6 | Požiadavky na riešenie zelene | 16 |
| 6.2 | II. fáza – Posúdenie a návrh implementácie výstupov zo súťaže návrhov - dialógu | 16 |
| 7 | Zoznam podkladov a príloh | 18 |
| 7.1 | Dostupné podklady a dokumentácie | 18 |
| 7.2 | Zoznam príloh | 19 |

1 Úvod

1.1 Kontext

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava (ďalej HMSRBA), Metropolitný inštitút Bratislavy (ďalej MIB) a Železnice Slovenskej republiky (ďalej ŽSR) spolu s Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky (ďalej MDSR) predpokladajú prioritizáciu koľajovej dopravy vzhľadom na politiku EU v oblasti udržateľnej mobility a jej výhľadový nárast počtu cestujúcich prechádzajúcich Hlavnou stanicou v Bratislave z približne 70.000 v súčasnosti na približne 160.000 v roku 2040. Preto vo februári 2022 podpísali títo kľúčoví aktéri memorandum o spolupráci, ktoré smeruje k podnikaniu konkrétnych krokov pre dosiahnutie rekonfigurácie a skapacitnenie tohto významného dopravného uzla a nadväzujúcej infraštruktúry.

Hlavná stanica vytvára prvý dojem z hlavného mesta a tvorí významný prestupný uzol medzi železničnou dopravou, mestskou hromadnou a individuálnou dopravou. Denne ňou prejdú tisíce obyvateľiek a obyvateľov, návštevníkov mesta a turistov a ako dôležitý verejný priestor ovplyvňuje každodenný život ľudí. Jej súčasná podoba aj s priľahlým okolím je už dlhé roky neakceptovateľná.

1.2 Vízia hlavnej stanice a jej priľahlého územia

Hlavná stanica v Bratislave je v rámci systému významných dopravných ťahov jednou z hlavných vstupných brán Slovenska a Bratislavy. Mala by predstavovať moderný dopravný uzol efektívne spájajúci celoeurópsku a celoštátnu železničnú sieť a všetky formyestskej mobility. Zámerom je vybudovať Hlavnú Stanicu na vysokej kvalitatívnej úrovni, vyrovnávajúcej sa hlavným staniciam v iných významných európskych mestách, ktoré boli postavené v 21. storočí.

Priľahlé územie v okolí Hlavnej stanice v Bratislave by malo byť čo najviac priepustné, malo by byť plnohodnotnou súčasťou kompaktnejestskej štruktúry centra Bratislavy a malo by nadväzovať na iné mestské štruktúry. Budovy a verejné priestranstvá by mali poskytovať rozmanité spektrum funkcií, ich koncepcia by mala byť navrhnutá v zhode s aktuálnymi trendami v urbanizme, architektúre, krajinej architektúre, mobilite a environmentálnych politikách.

Budúca hlavná stanica by mala byť po novom zelenšia, udržateľnejšia, bezpečnejšia, s jednoduchým orientačným systémom, s čo najkratšími prestupovými a dochádzkovými vzdialenosťami a najmenšími výškovými rozdielmi z vlakových nástupíšť ku priľahlým zastávkamestskej hromadnej dopravy (MHD), parkoviskám, cyklotrasám či peším ťahom. Zároveň by koľajisko nemalo byť bariérou v území, ale malo by ho skompaktniť a cieľiť na synergiu všetkých dopravných systémov.

Vzhľadom narastajúci počet cestujúcich pohybujúcich sa v priestoroch výpravných budov a v záujme zvýšenia komfortu cestovania sa zväčšujú nielen výpravné budovy, ale aj šírky vlakových nástupíšť. Aktuálne majú nástupištia na Hlavnej stanici v Bratislave šírku približne 6,5 metra, pričom štandardom v zahraničí, aj na staniciach regionálneho významu, je šírka nástupištia 10 metrov a viac. Poddimenzovaná je aj šírka podchodov – na moderných železničných staniciach sú podchody riešené ako široké koridory, ktoré lemujú rôzne prevádzky občianskej vybavenosti. Návrh železničnej infraštruktúry (najmä koľajiska) vyplýva zo záväzného podkladu ŽSR (príloha P19).

2 Predmet štúdie a účel spracovania

Predmetom **urbanisticko-ekonomicko-dopravnej štúdie** je komplexná analýza a riešenie rozvoja územia, jeho transformácie a riešenie Hlavnej stanice ako moderného multimodálneho dopravného uzlu. Súčasne bude potrebné preveriť možnosti zvyšovania efektivity tohto uzla, možnosti riešenia dopravného napojenia a požiadaviek na verejné priestranstvá s ohľadom na všetky limity, koncepčné zámery a potenciály územia. Preverené bude aj funkčné využitie, priestorové usporiadanie v území, stanovenie urbánnej štruktúry a objemu zástavby, pričom prioritným aspektom pre rozhodnutie o spôsobe rozvoja územia je dlhodobá udržateľnosť projektu a analýza hospodárskeho potenciálu územia.

Účelom spracovania je poskytnutie kvalitného podkladu pre:

- rozhodnutie partnerov projektu, a to Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, Železníc Slovenskej republiky, Hlavného mesta SR Bratislava a Bratislavského samosprávneho kraja, o ďalšom smerovaní projektu. Cieľom zadávateľa je na základe zhodnotenia všetkých možných alternatív riešenia nájsť 3 varianty (napríklad variant konzervatívneho rozvoja územia, variant s maximálnou ekonomickou výnosnosťou a variant vyváženého rozvoja územia) možného využitia a usporiadania územia, ktoré budú ďalej postúpené na rozhodnutie partnermi o ďalšom postupe projektu vedúcemu ku koordinovanému rozvoju územia, v ktorom sa predpokladajú vstupy verejných i súkromných investícií;
- prípadné zmeny platného Územného plánu Hlavného mesta Bratislavy;
- zostavenie zadania a stavebného programu pre medzinárodnú urbanisticko-dopravno-architektonickú súťaž návrhov nového prestupového terminálu Bratislava Hlavná stanica vrátane urbanistického návrhu celého riešeného územia a jeho zapojenie do existujúcej mestskej štruktúry, pričom zadanie by malo byť vyhlásené s koncepčnou víziou, ktorá umožní prípadné neskoršie zmeny.

Urbanisticko-ekonomicko-dopravná štúdia by mala zodpovedať nasledujúce otázky:

- aký je základný legislatívny rámec ovplyvňujúci rozvoj územia;
- akými postupmi a procesmi boli realizované verejné zákazky na obdobné a významné zahraničné projekty a akým spôsobom boli tieto projekty riadené;
- aké sú priority, podmieňujúce investície a investičné riziká v území (napr. severná tangenta vid' nižšie);
- akým spôsobom je možné financovať jednotlivé investície v území a aké sú rozpočtové limity;
- aké je optimálne zastavanie územia z hľadiska priestorových regulatívov, funkčného využitia a plôch verejných priestranstiev;
- ako majú byť riešené dopravné vzťahy v území z hľadiska multimodality, bezbariérovosti a obsluhy; módy dopravy: železničná, mestská hromadná doprava (autobus, trolejbus, električka), pešia, cyklistická, zdieľaná mobilita (zdieľané bicykle, kolobežky a car-sharing), taxi, individuálna automobilová doprava (IAD);
- aké budú celkové náklady a výnosy na realizáciu navrhnutého využitia územia; do akej miery a akou formou (napríklad dlhodobým nájmom alebo predajom) môžu komerčné nehnuteľnosti spolufinancovať výstavbu verejných stavieb, verejných priestorov a ostatnej dopravnej infraštruktúry; akým spôsobom by mohla byť financovaná výstavba samotnej železničnej stanice a príľahlej železničnej infraštruktúry,
- aký je časový a finančný harmonogram implementácie jednotlivých zámerov a kto nesie zodpovednosť spomedzi kľúčových aktérov;
- aká je pridaná hodnota nového riešenia strategického uzla železničnej dopravy (Hlavná stanica) a nadväzujúcich módov dopravy v porovnaní s historickou hodnotou jednotlivých pamiatkovo chránených budov a pamätihodností;
- aké sú alternatívne možnosti využitia priestorov národných kultúrnych pamiatok (NKP) v území; aké sú výhody a nevýhody rekonfigurácie týchto priestorov.

3 Riešené územie

Riešené územie je vymedzené severozápadne spojnícou komunikácií Jaskového radu a ulice Pražská, železničnými tunelmi, ďalej prebieha severne pozdĺž ulice na Jaskový rad, južným smerom prechádza cez viadukt na ul. Karpatská, potom západným smerom po ul. Dobšinského, Palárikova, Žabotova. Súčasťou južnej časti riešeného územia sú všetky zastávky „Pod stanicou“ na ulici Šancová, či už s príľahlým parčíkom pri ulici Štefanovičova, ale aj časť stavebných prieluk na ul. Štefánikova, uzatvárajúc riešený priestor severným smerom pozdĺž ulice Pražská.

Rozloha riešeného územia (približne 265 000 m²) zahŕňa všetky pozemky, ktoré sú súčasťou vyznačeného riešeného územia a príľahlé časti cestných komunikácií a okolitých budov. Riešené územie sa nachádza v katastrálnom území mestskej časti Bratislava-Staré Mesto (príloha P01) .



Obr. č. 1 Grafické znázornenie rozsahu riešeného územia; biela plná čiara je hranica riešeného územia (zdroj: Metropolitný inštitút Bratislavy 2021)

4 Vybrané limity v území

4.1 Morfológia a terén

Polohu hlavnej stanice najvýraznejšie determinuje úpätie masívu Malých Karpát, cez ktorý sa zarývajú dve tunelové telesá v dĺžke zhruba 500 metrov. Determinujúce je samotné úpätie masívu, ktoré tvaruje priestor koľajiska po vrstevnici do poloblúka, čo je zásadnou komplikáciou pre polomery koľají a železničných zvrškov.

Výraznou fyzickou bariérou je v tomto území aj umelý násyp, na ktorom je vystavaná historická (pôvodná) budova hlavovej stanice parnej železnice, sklady a koľajisko. Pozícia násypu a výškové rozdiely zásadne ovplyvňujú pohyb v území a sú ním výrazne determinované pešie a dopravné trasy. Vytvárajú akoby nepriepustnú bariérovú peninsulu v centre hlavného mesta.

4.2 Urbanistické štruktúry územia podľa platného územného plánu

Aktuálny územný plán mesta vymedzuje túto lokalitu ako rozvojovú a vhodnú k takej revitalizácii, ktorá by reflektovala jej medzinárodný význam. V súvislosti s týmto štúdiom preverí doplnenie riešeného územia o vhodnú občiansku a technickú vybavenosť (viď príloha P20). Lokalita sa nachádza v stabilizovanej mestskej časti Staré Mesto.

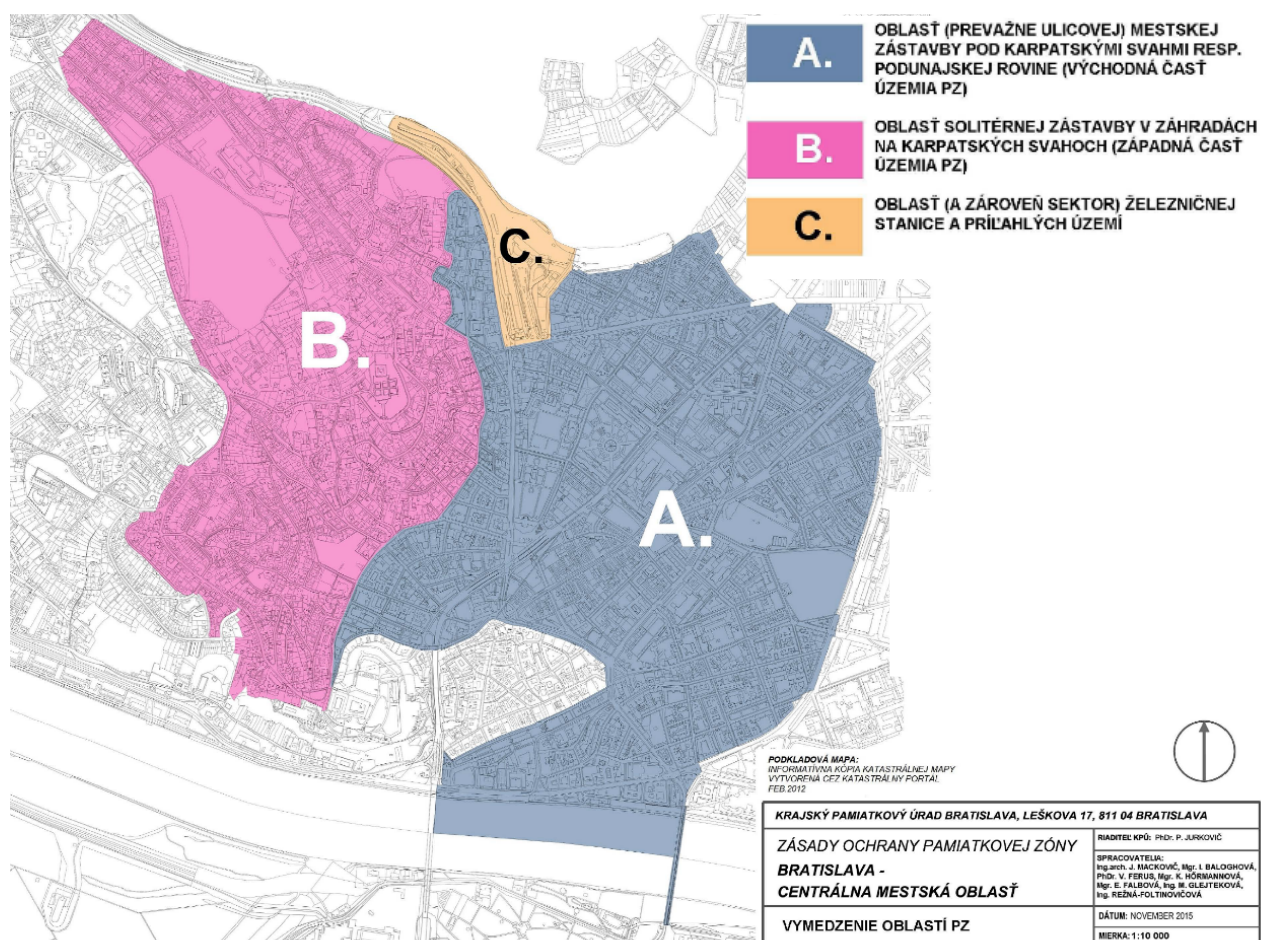
Lokalita Hlavnej stanice je zaradená do evidencie problémových zón a blokov. V budúcnosti bude prevedený opakovaný prieskum výskytu negatívnych vplyvov lokality na ekonomické aktivity v príľahlom území.

4.3 Pamiatková zóna a národné kultúrne pamiatky

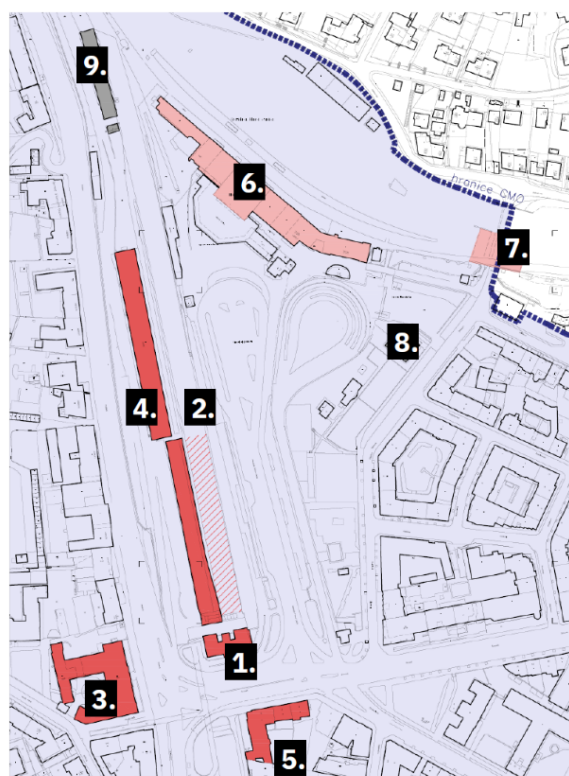
Územie sa rozprestiera v Pamiatkovej zóne Centrálna mestská oblasť Bratislavy (ďalej CMO), na ktorú sa vzťahujú špecifické podmienky pri usmerňovaní rozvoja.

Budovy Stanica 1. parnej železnice, Sklad č. I a II., časť koľajiska pred budovou parnej železnice v tzv. pozícii dvor (ďalej len koľajisko Dvor) sú národnými kultúrnymi pamiatkami (ďalej NKP), nachádzajú sa v rámci Centrálnej mestskej oblasti a súčasne v sektore železničných staníc a príľahlých území. Budovy Palugyayov palác a Nájomné domy Šancová 2,4,6, nachádzajúce sa v bezprostrednej blízkosti riešeného územia, sú taktiež NKP. Ďalšie budovy sú pamätihodnosti alebo sú významnejšie z hľadiska územných (urbanistických) a historických súvislostí.

Pre viac informácií viď obr. č. 2 a č.3 a prílohu P03 Zásady ochrany pamiatkového územia a ďalej prílohu P21 Historický výskum.



Obr. č. 2 Grafické znázornenie rozsahu centrálnej pamiatkovej zóny podľa Zásad ochrany pamiatkovej zóny Bratislava - centrálna mestská oblasť (zdroj: Krajský pamiatkový úrad Bratislavy)

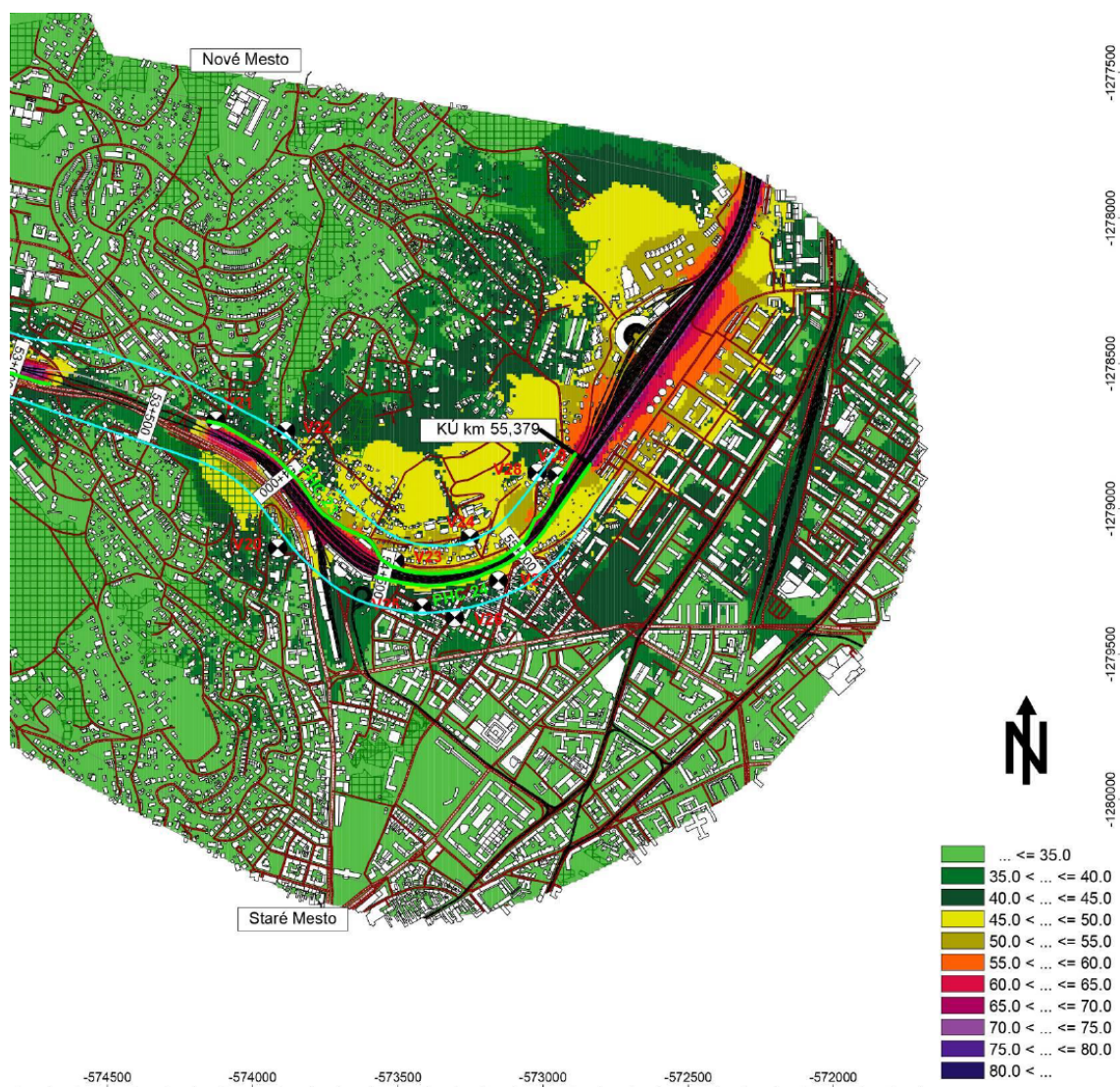


1. 1. stanica parnej železnice, *1848
NKP R-NVB 326/80
2. Kofajisko za býv. výprav. budovou, *1848
NKP R-NVB 117/86
3. Palugyayov palác, *1873-79
NKP R-NVB 326/80
4. Sklad I a II 1. stanice parnej železnice, *2. pol. 19. st.
NKP R-NVB 117/86
5. Nájemné domy Šancová 2,4,6; *1890-1906
NKP R-NVB 364/85
6. Hlavná železničná stanica; *1860
hmotná nehnuteľná pamätihodnosť, BA – IV. - A.3, potenciál NKP
7. Železničný most na peštianskej trati - viadukt, *70. léta 19. st.
hmotná nehnuteľná pamätihodnosť, BA – IV. - A.2
8. Ambulatórium, *1936 - pamiatková ochrana ohrozená z dôvodu zlého technického stavu objektu, objekt navyše nesúhlasí s verejne prístupným priestranstvom a nemožno nariadiť ani údržbu objektu
9. Sklad III *1905 a sklad *40. léta potenciál NKP
KPÚ vníma stavbu ako súčasť historicky hodnotného urbanistického železničného územia

Obr. č. 3 Grafické znázornenie a analýza rôznych stupňov pamiatkovej ochrany budov a stavieb v území (zdroj: Metropolitný inštitút Bratislavy 2021, Pamiatkový úrad SR)

4.4 Hluk

Bezprostredné okolie významných železničných uzlov je výrazne ovplyvnené hlukovým zaťažením. Terénne danosti územia, teda úpätie masívu Karpát, kde sa historicky nachádzali vinice nad Bratislavou, teraz s hustou zástavbou rodinných domov pod Kolibou - severne od ulice Jaskový rad a západne na bratislavskej Kalvárii - sú vystavené nadmernému znečisteniu hlukom nielen z cestnej, ale aj železničnej dopravy. Výrazne tomuto javu napomáha prirodzene sa zvažujúci terén a vysoko frekventovaná doprava na ulici Šancová a Pražská, nedostatočne udržiavané a staršie železničné vozidlá a iná železničná infraštruktúra, súčasne aj samotná geometria koľajiska.



Obr. č. 4 Analytická hluková mapa ekvivalentných hladín hluku v nočnom čase 22:00 – 6:00 podľa Vibroakustickej štúdie s návrhom opatrení pre stupeň EIA v rámci Modernizácia železničného uzla Bratislava (zdroj: ŽSR/Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. Žilina, 2020)

5 Spracovanie štúdie

Súťaž bude spracovaná v 2 fázach, ktoré časovo na seba nenadväzujú:

- **I. fáza – Analýza a návrh rozvoja riešeného územia;** závery z tejto fázy urbanisticko-ekonomicko-dopravnej štúdie budú podkladmi pre vyhlásenie medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaže návrhov (formou súťažného dialógu). Po ukončení I. fázy štúdie a spracovaní jej záverov bude vyhlásená medzinárodná urbanisticko-dopravno-architektonická súťaž návrhov (formou súťažného dialógu).
- **II. fáza – Posúdenie a návrh implementácie výstupov z medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaže návrhov** (súťažného dialógu).

5.1 Požiadavky na priebeh a štruktúru spracovania

V priebehu spracovania jednotlivých fáz štúdie je nevyhnutné:

- absolvovať so zadávateľom priebežné konzultácie v stave rozpracovanosti;
- absolvovať konzultácie s kľúčovými aktérmi v území;
- odprezentovať výstupy z jednotlivých fáz štúdie podľa kapitoly 5;
- frekvencia a termíny budú dohodnuté so zhotoviteľom štúdie;

5.1.1 I. fáza - Analýza a návrh rozvoja riešeného územia

Táto fáza predchádza vyhláseniu medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaži návrhov.

Výstup z prvej fázy bude tvoriť návrh rozvoja riešeného a mal by vytvoriť podklad pre rozhodnutie partnerov projektu o optimálnom smerovaní projektu. Cieľom zadávateľa je na základe zhodnotenia všetkých možných alternatív riešenia nájsť 3 potenciálnych rôznorodých variantov (napríklad variant konzervatívneho rozvoja územia – variant s maximálnou ekonomickou výnosnosťou – variant vyváženého rozvoja územia) možného využitia a usporiadania územia, ktoré budú ďalej prerokované pre rozhodnutie o ďalšom postupe projektu. Vybraný variant bude následne tvoriť základný podklad pre stanovenie stavebného programu pre medzinárodnú urbanisticko-dopravno-architektonickú súťaž návrhov.

I. fáza sa skladá z troch postupných etáp:

A. Prieskum

- analýza postupov a procesov akými boli realizované verejné zákazky na podobné zahraničné projekty a akým spôsobom boli tieto projekty riadené;
- analýza vstupných informácií a údajov na základe diskusie so stakeholdermi v území;
- analýza vstupných podkladov, analýza existujúcej infraštruktúry a možností rozvoja;
- vytvorenie databázy s grafickými dokumentmi;
- konzultácie /stretnutia/ workshopy s dotknutými inštitúciami, stakeholdermi a orgánmi štátnej a verejnej správy;
- prezentácie pro zadávateľov a stakeholderov;
- orientačný časový rámec – 10 týždňov.

B. Určenie jednotlivých scenárov

- prípravné programovanie multimodality a určenie zásad a priorít rozvoja dopravnej infraštruktúry;

- zostavenie komplexných dopravno-urbanistických scenárov rozvoja územia a ich postupná eliminácia za účasti zadávateľa do minimálne 3 základných interdisciplinárnych variantov napríklad:
 - variant konzervatívneho rozvoja územia
 - variant s maximálnou ekonomickou výnosnosťou
 - variant konvergentného rozvoja územia
- analýza efektívnosti investícií - kľúčovým aspektom bude zhodnotenie pomeru atraktivity a prínosu projektu pre spoločnosť voči nákladom na jeho realizáciu a následne prevádzku;
- predpoveď stability každého variantu v závislosti na zmenách parametrov v časovom ohraničení;
- priebežné konzultácie /stretnutia/ workshopy s dotknutými inštitúciami, stakeholdermi a orgánmi štátnej a verejnej správy;
- prezentácia pre zadávateľov štúdie;
- orientačný časový rámec – 10 týždňov.

C. Určenie stavebného zámeru pre súťaž návrhov - dialóg (zhrnutie)

- prehĺbenie preferovaných scenárov a ich zhrnutie
- stanovenie a hodnotenie stavebného programu
- priebežné konzultácie /stretnutia/ workshopy
- prezentácia pre zadávateľov a konzultantov štúdie
- orientačný časový rámec – 10 týždňov

5.1.2 II. fáza- Posúdenie a návrh implementácie výstupov z medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaže návrhov-súťažného dialógu

Fáza nasleduje po vyhodnotení medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaži a bude zahŕňať:

- analýzu víťazného návrhu;
- stanovenie etapizácie jednotlivých krokov, ktoré je nevyhnutné urobiť v území v období po vyhlásení výsledkov medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaže na novú Hlavnú stanicu v Bratislave a k nej príľahlých území;
- stanovenie možného fázovania a financovania projektu;
- minimálne 2 stretnutia/workshopy;
- minimálne 2 priebežné prezentácie pre zadávateľov;
- orientačný časový rámec – 10 týždňov.

5.2 Požiadavky na odovzdanie štúdie

Obsah odovzdania bude členený nasledovne:

I. fáza- Analýza a návrh rozvoja riešeného územia (pred vyhlásením medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaži návrhov):

- manažérske zhrnutie etáp vo vyššie uvedenej štruktúre, vrátane právnej analýzy a navrhovaného systému riadenia, koordinácie a hodnotenie;
- PowerBI interaktívny report naviazaný na geolokovaný 3D BIM (napríklad model v ArcGis);
- Harmonogram implementácie, definície kľúčových krokov a podmieňujúcich investícií
- Variantné scenáre rozvoja a ich ekonomické posúdenie
- Koncepčný urbanistický návrh, koncepčný návrh verejného dopravného vybavenia a technickej infraštruktúry, preferované v mierke 1:1000 až 1:2000 alebo podľa dohody so zadávateľom
- Dokumentácia bude odovzdaná v needitovateľnej (pdf) a editovateľnej verzii

II. fáza - Posúdenie a návrh implementácie výstupov zo súťaže návrhov- dialógu (po vyhodnotení medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaži návrhov)

- Manažérske zhrnutie
- Právna analýza implementácie víťazného návrhu
- Financovanie investícií v území
- Fázovanie území a realizácie víťazného návrhu
- Návrh systému riadenia, koordinácie a hodnotenie
- Interaktívny report naviazaný na geolokovaný model (napríklad PowerBI naviazaný na 3D BIM model v ArcGis)
- Dokumentácie bude odovzdaná v needitovateľnej (pdf) a editovateľnej verzii

6 Podrobné zadanie štúdie

6.1 I. fáza – Analýza a návrh rozvoja riešeného územia

6.1.1 Požiadavky na využitie, umiestnenie a priestorové usporiadanie stavieb

V rámci riešenia koncepcnej štúdie sa požaduje:

- spracovať súhrnné zhodnotenie rozvoja územia (napr. tzv. SWOT analýza), predpokladá sa analýza rizík, ohrození, problémov a príležitostí v území, identifikácia možných rizikových faktorov, ktoré môžu ovplyvniť rozvoj územia, a to podľa sily ich dopadu a pravdepodobnosti realizácie (dodávateľ nebude hodnotiť len negatívne dopady, rovnako hodnotí a zisťuje pozitívne dopady na územie);
- analyzovať jednotlivé zámery v území zo strany všetkých potenciálnych investorov - ŽSR, Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK), HMSRBA, Múzeum dopravy, Bratislavská integrovaná doprava (BID), Dopravný podnik Bratislavy (DPB) a iné, vrátane súkromných projektov a ich majetkových vyrovnaní;
- navrhnuť koncepciu rozvoja územia, určiť vhodný pomer funkcií a optimálnu intenzitu a preveriť súlad tohto návrhu s platným územným plánom, prípadne navrhnuť vhodnú zmenu súčasnej regulácie územného plánu v predmetnej lokalite;
- stanoviť variantne možnosti zastavania územia z hľadiska urbanistickej štruktúry (hustota zástavby, podlažnosť/ výška zástavby) a funkčného využitia (rezidenčné, administratívne, komerčné – retail, nekomerčná občianska vybavenosť, krátkodobé ubytovanie a pod., verejných priestorov);
- analyzovať možnosti riešenia zosúladení individuálnych a verejných záujmov v kontexte vlastníckych vzťahov k pozemkom a objektom;

6.1.2 Požiadavky na ekonomické riešenie

V rámci štúdie je potrebné stanoviť legislatívny rámec, tzn. dodávateľ prevedie analýzu právneho rámca, ktorý bude mať vplyv na rozvojové aktivity v území, najmä sa zameria na časovú platnosť jednotlivých územných regulatív, limitov a rozhodnutí, EIA, hlukové štúdie, európska legislatíva pre železničnú dopravu a ďalšie;

Požaduje sa stanoviť:

- priority, podmieňujúce investície a investičné riziká v území
- zapojenia kľúčových aktérov do financovania a stanovenie ich zodpovedností;
- rozpočtové limity;
- odhad celkových nákladov a výnosov vrátane celospoločenských prínosov navrhnutých využití územia;
- mieru, do akej môžu komerčné nehnuteľnosti spolufinancovať výstavbu verejných stavieb (napríklad výstavbu samotnej železničnej stanice, verejných priestorov a prípadne tiež aj dopravnej infraštruktúry);
- rozpočet jednotlivých podmieňujúcich investícií, spôsob ich financovania;
- pridanú hodnotu nového riešenia strategického uzla železničnej dopravy - Hlavná stanica - a nadväzujúcich módov dopravy v porovnaní s (celospoločenskou) hodnotou pri zachovaní jednotlivých pamätihodností a budov s potenciálom pamiatkovej ochrany;
- príležitosti a možnosti na zapojenie súkromného sektora do rozvojovej spolupráce a spôsob nakladania s nehnuteľnosťami (napríklad dlhodobý nájom, predaj atď.)

6.1.3 Požiadavky na ochranu a rozvoj pamiatkových hodnôt územia

Do riešeného územia zasahuje pamiatková zóna Bratislava - centrálna mestská oblasť. Riešenie štúdie by malo rešpektovať príslušné Zásady ochrany Pamiatkovej zóny Bratislava – centrálna mestská oblasť (v prílohe P03), v prípade uvedenie relevantných argumentov je však prípustné odklonenie sa od kritérií Zásady ochrany pamiatkového územia.

V štúdiu bude ďalej riešená rekonfigurácia priestorov Múzea dopravy a alternatívne možnosti využitia priestorov súčasného Múzea dopravy a ostatných objektov s pamiatkovou ochranou (NKP - národná kultúrna pamiatka) v území spolu s pamiatkovo chránenou časťou historického koľajiska (tiež NKP - národná kultúrna pamiatka)

6.1.4 Požiadavky na riešenie technickej infraštruktúry

V rámci svojho riešenia sa dodávateľ zameria na definovanie kľúčových požiadaviek pre riešenie „prioritnej“ infraštruktúry. Dodávateľ navrhne koncepčné rozvrhnutie sietí technickej infraštruktúry v riešenom území (najmä chrbtícovej sieti kanalizácie, vodovodu, plynovodu, teplovodu, silnoprádových a dátových telekomunikačných rozvodov)

6.1.5 Požiadavky na riešenie dopravnej infraštruktúry

Medzi hlavné ciele štúdie patrí riešenie dopravných vzťahov v území z hľadiska multimodality, bezbariérovosti a obsluhy - najmä koncepčný návrh prestupného uzlu (terminálu) s módmi dopravy: železničná, pešia, cyklistická, mestská hromadná doprava (MHD), zdieľaná mobilita (zdieľané bicykle, kolobežky a car-sharing), individuálna automobilová doprava (IAD). Dodávateľ vyhodnotí stav súčasnej dopravnej infraštruktúry.

Koncepčný návrh by mal byť spracovaný variantne (min. 2 varianty usporiadanie dopravy multimodálneho uzlu vid' nižšie) s cieľom nájsť najvhodnejšie riešenie vedenia všetkých druhov dopravy v území a následného napojenia na existujúcu i plánovanú komunikačnú sieť (najmä severná tangenta- vid' nižšie). Je potrebné sa zamerať na funkčnosť, prehľadnosť a organizovanosť dopravy v staničnom priestore, ako aj na ergonómiu pešieho pohybu vrátane pohybu pri prestupovaní medzi jednotlivými módmi dopravy s dôrazom na minimalizovanie časových strát cestujúcich (dbať na bezkolíznosť, bezpečnosť, bezbariérovosť, horizontálnu a vertikálnu priepustnosť zohľadňujúc aktuálnu a výhľadovú vyťaženosť verejných priestranstiev). Dôležité je koncipovať optimálny spôsob prepojenia hlavnej stanice s okolitým verejným priestorom a nadväznou urbanistickou štruktúrou.

Železničná doprava

Z hľadiska vlakovej dopravy sa požaduje rešpektovať územnú rezervu vyplývajúcu zo záväzného podkladu ŽSR (príloha P19), v prípade nevyhnutnosti je možné koľajisko modifikovať spracovateľom za podmienky zachovania rovnakých technických a technologických podmienok a po odsúhlasení vyhlasovateľom štúdie respektíve ŽSR;

Automobilová doprava

Súčasťou štúdie bude koncepčné preverenie priestorových možností trasovania Severnej tangenty za podmienok ktoré sú definované v zmysle Územného plánu mesta Bratislava z roku 2007 v znení zmien a doplnkov a v zmysle nového usporiadania koľajiska hlavnej stanice (príloha P19), a to v kontexte riešenia multimodality. Ako východiskový stav slúži UPN BA, v ktorom bola Severná tangenta (ST) zakreslená na základe stavebného zámeru z r. 2000. Cieľom je preveriť rôzne smerové a výškové vedenia vedenie Severnej tangenty resp. navrhnúť variant, ktorý vychádza z požiadaviek UPN BA a preukáže jej realizovateľnosť v takej polohe, ktorá by nebola v kolízii s inými navrhovanými riešeniami v rámci riešeného územia, ako aj po zohľadnení výhľadovej intenzity dopravy. V rámci štúdie nie je potrebné venovať sa Severnej tangente komplexne - mimo riešené územie koľajiska - (napr. nie je cieľom preveriť uvažované napojenie na Račianske mýto a preložku cesty II/502 na Pionierskej). Dopĺňujúce podklady ohľadom výhľadovej intenzity dopravy Severnej tangenty, ako aj pôvodný návrh z r. 2000 sú uvedené v prílohe P16. Dôležité je vnímať, že v túto chvíľu nie je známe, kedy bude Severná tangenta realizovaná. Momentálne je len v procese prípravy Územný plán zóny CMO-Severovýchod, ktorej súčasťou je CMO (centrálny mestský okruh), ktorého je Severná tangenta súčasťou.

Z hľadiska automobilovej dopravy sa ďalej požaduje spracovať koncepciu parkovania a jeho následné preverenie v riešenom území. Hlavným cieľom je minimalizácia dlhodobého parkovania v riešenom území - stratégiou mesta je motivovať ľudí využiť možnosti MHD, TAXI, prípadne iných zdieľaných foriem dopravy, na úkor v súčasnosti preferovanej IAD.

Stanovenie celkového počtu parkovacích miest v rámci riešeného územia bude stanovené pre každý variant samostatne:

- počet bude závisieť od navrhovaných funkcií v území;
- je nutné v maximálnej miere minimalizovať počet nových parkovacích miest;
- pri výpočte zohľadniť výhodnú polohou riešeného územia Hlavnej stanice k centru mesta (pešia a cyklistická dostupnosť), ako aj dostupnosť a preferenciu MHD, ktorá má v tomto území prioritu. Do výpočtu sa požaduje dosadiť za koeficient mestskej polohy **Kmp=0,3** a koeficient deľby prepravnej práce **Kd=0,8**;

Predpokladá sa analýza a stanovenie týchto kritérií:

- stanovenie nevyhnutnej kapacity krátkodobého parkovania (do 30 min. státia) a dlhodobého parkovania (bude slúžiť najmä pre zamestnancov, cestujúcich na diaľkové vlaky a podobne), a to v prospech krátkodobého parkovania, pričom podmienkou je, aby tento druh parkovania bol v podzemí v riešenom území v dosahu Hlavnej stanice,
- stanovenie kapacity a preverenie vyhradeného priestoru (tzv. „drop off“ zóny) na krátkodobé zastavovanie automobilov, ktorý bude použiteľný pre verejnosť i vozidlá TAXI služby, žiadané je jeho umiestnenie podľa možnosti čo najbližšie k vstupu do budovy stanice; stanovište TAXI služby by mal fungovať systémom first-in, first-out (FIFO), predpokladá sa, že vjazd a výjazd motorových vozidiel k stanici za účelom parkovania alebo vyloženia/vyzdvihnutia cestujúcich bude regulovaný cez prístupový systém
- pre vozidlá zásobovania za účelom vykladania tovaru pre uvažované obchody a služby v rámci riešeného územia;
- stanovenie počtu parkovacích miest vyhradených pro elektricky dobíjateľné automobily;

Mestská hromadná doprava

Hlavným cieľom je zabezpečiť preferenciu verejnej osobnej dopravy (ďalej len „VOD“) s ohľadom na tieto kvalitatívne ukazovatele:

- plynulo napojiť železničnú dopravu na MHD a tiež medzi jednotlivými linkami MHD s minimalizovaním peších vzdialeností pri prestupoch;
- zastávky pre rôzne druhy MHD (električka, autobus, trolejbus) situovať čo najbližšie pri sebe;
- vytvoriť dostatočné čakacie plochy na zastávkach, ktoré by boli komfortné;
- v koncepcii zohľadniť požiadavky a potreby imobilných a cestujúcich s rôznym handicapom.

Z hľadiska MHD je nutné počítať s umiestnením nasledovných liniek:

- linky začínajúce a končiacie na hlavnej stanici;
- linky prechádzajúce územím;
- nočné linky, pre ktoré je hlavná stanica centrálnym prestupným uzlom;
- preveriť prepojenie Pražskej (zastávky Sokolská) s predstaničným námestím.

Predpokladá sa analýza a preverenie nasledujúcich dvoch variantov (prípadne iných inovatívnych variantov) prepojenia s predstaničným námestím s ohľadom na ich funkčnosť a priestorové možnosti:

- **I. variant** spočíva v preverení možnosti vedenia MHD (autobusy a trolejbusy) z Pražskej ulice (smerom od Lamača) priamo na Nám. F. Liszta (úrovňovo/ mimoúrovňovo). Subvarianty:
 - obojsmerné vedenie MHD po danej trase,
 - jednosmerné vedenie MHD iba v smere Pražská - Nám. F. Liszta, pričom v opačnom smere (zo Šancovej a Štefánikovej na Pražskú) by bola na obsluhu hlavnej stanice využívaná zastávka v približne existujúcej polohe na Pražskej ulici, s navrhnutím priameho pešieho prepojenia na predstaničné námestie.
- **II. variant** spočíva v navrhnutí prestupného uzla „Sokolská - Hlavná stanica“, kedy cestujúci majú možnosť pohodlného a bezbariérového prestupu medzi MHD a vlakom aj zo zastávky Sokolská na Pražskej ulici. V rámci uvedeného je potrebné navrhnuť vhodné nástupištia pre zástavku MHD „Sokolská“ a úrovňovo/mimoúrovňovo pešie prepojenie so stanicou cez koľajisko Dvor, ktoré požadujeme zachovať, ale využívané by bolo len výnimočne pre potreby Múzea dopravy.

V prílohe P11 sú znázornené budúce možné vedenia liniek v okolí hlavnej stanice na základe vyššie popísaných variantov riešenia.

Požaduje sa preveriť:

- najvhodnejšie riešenie vedenia autobusovej, trolejbusovej a električkovej dopravy v rôznych výškových úrovniach (uličné rezy sú prílohou k zadaniu v prílohe P10).
- územné rezervy pre budúce možné vedenie električkovej trate v smere od hlavnej stanice na Štefánikovu ulicu.
- možnosti segregácie individuálnej automobilovej dopravy (IAD) od mestskej hromadnej dopravy (MHD).
- možnosti skrátenia vzdialeností medzi zastávkami MHD "Pod stanicou" a priblížiť ich čo najviac k sebe (súčasná schéma umiestnenia zastávok MHD v okolí stanice je znázornená v prílohe P04).
- možnosť vhodného obratiska pre električky v blízkosti hlavnej stanice (výpravnej budovy)
- najvhodnejšiu polohu električkovej trate a umiestnenie električkových zastávok v blízkosti stanice v rôznych výškových variantoch (rešpektovať pri návrhu riešenia parametre podľa STN P 73 6425 a manuálu verejných priestorov – Princípy a štandardy zastávok MHD).
- nové organizačné riešenie autobusovej a trolejbusovej dopravy, a to aj v kontexte vedenia električkovej trate.

Požiadavky na obratisko a zastávky MHD:

- hrany nástupíšť navrhnuť ako priame;
- pokiaľ budú mať jednotlivé linky samostatné nástupištia, medzi za sebou stojacimi vozidlami postačuje medzera 1 meter. To znamená, že ak bude mať linka 71 svoje vlastné nástupište, tak dva za sebou stojace 24-metrové trolejbusy si vyžadujú dĺžku nástupištia min. 49 metrov;
- pokiaľ budú mať rôzne linky spoločné nástupište/nástupištia, potom je potrebné uvažovať s medzerou medzi vozidlami podľa STN P 73 6425 čl. 6.2.1.7.;
- medzi vozidlami nočných liniek postačuje medzera 1 meter;
- nástupištia je potrebné situovať tak, aby linky premávajúce rovnakým smerom (napr. na ul. Šancová) mali nástupištia pri sebe alebo zastavovali na spoločnom nástupišti;
- pokiaľ bude navrhnuté riešenie, pri ktorom bude možné prechádzať cez predstaničné námestie v smere Šancová – Pražská a Štefánikova – Pražská, je potrebné pre priebežné linky počítať s nástupišťom dĺžky 60 metrov pre každý smer jazdy;
- počty vozidiel, ktoré sa v jednom čase môžu nachádzať na obratisku hlavnej stanice sú uvedené v prílohe zadania P15;

Autobusová doprava

Z hľadiska autobusovej dopravy sa požaduje navrhnuť samostatné nástupište od premávky MHD, ktoré bude slúžiť spoločne pre potreby diaľkovej dopravy, náhradnej autobusovej dopravy (náhrada za železničnú osobnú dopravu v prípade výluk prípadne náhrada za električkovú dopravu) a prípadnej prímestskej autobusovej dopravy.

Cyklistická doprava

V koncepčnom návrhu sa požaduje začleniť plánované cyklistické trasy, ktoré prechádzajú riešeným územím tak, aby zabezpečili nadväznosť hlavnej stanice na súčasné a budúce trasy cyklistickej dopravy. Pričom bude nevyhnutné zohľadniť niveletu a minimalizovať potrebu stúpania pre prístup na hlavnú stanicu a k parkovaniu pre bicykle. Ďalej sa požaduje analyzovať a preveriť kapacitu a umiestnenie bezobslužnej a krytej úschovni bicyklov a zdieľaných bicyklov (potenciálne viacerých prevádzkovo rozdelených) v blízkosti výpravnej budovy stanice do budúcnosti s možnosťou rozšírenia, potencionálne umiestnenie takejto garáže je znázornené v prílohe P06. Predpokladá sa, že kapacita bude stanovená na základe celkového počtu cestujúcich

Pešia doprava

V rámci koncepčného návrhu je potrebné zníženie bariér v priestoroch stanice a úprava všetkých komunikácií a prechodov tak, aby boli bezbariérové a cestujúci prekonávali čo najmenšie výškové rozdiely a čo najkratšie

vzdialenosti. Predpokladajú sa široké a bezpečné pešie koridory k hlavnej stanici a na zastávky MHD, pričom je nutné venovať zvýšenú pozornosť pešej trase do historického centra mesta.

Je potrebné preveriť nadchod pre peších nad križovatke Šancová – Pražská – Štefánikova v súčasnej podobe, pričom nie je nevyhnutné jeho zachovanie. Je však potrebné, aby bola zabezpečená bezpečnosť a plynulosť prechodu cestujúcich v území (schéma existujúcich preferovaných peších koridorov je znázornená v prílohe P07).

6.1.6 Požiadavky na riešenie zelene

Riešenie štúdie určí primerané zastúpenie plošnej a líniovej zelene.

V koncepcii je potrebné zohľadniť nároky budúcej údržby a správy zeleno-modrej (prípadne zeleno-modro-sivej) infraštruktúry, v rámci ktorej budú posudzované napríklad nasledujúce kritéria:

- efektívnosť z hľadiska hospodárenia so zrážkovými vodami (minimalizácia povrchového odtoku zrážkovej vody, zber zrážkovej vody pre jej opätovné využitie);
- minimalizácia nákladov na chladenie objektov realizáciou vegetačných striech a fasád;
- udržateľnosť používaných materiálov;
- uhlíková stopa realizácie zámeru;
- všeobecne súlad s ostatnými regulatívmi, princípmi a štandardmi z hľadiska zelene vyplývajúcimi z platnej legislatívy, ako aj dokumentov, stratégií, princípov a štandardov na úrovni celého mesta či jeho verejných priestorov; a i. štandardy a normy (vybrané príklady sú uvedené v kap. 7.1 Dostupné podklady a dokumentácie).

6.2 II. fáza – Posúdenie a návrh implementácie výstupov zo súťaže návrhov - dialógu

Hlavným cieľom je analýza a posúdenie víťazného návrhu z medzinárodnej urbanisticko-dopravno-architektonickej súťaže návrhov s prihliadnutím na výsledky I. fázy tejto štúdie. Súčasťou II. fázy štúdie bude návrh implementácie, ktorá by mala zahŕňať minimálne:

• Analýza víťazného návrhu

Dodávateľ spracuje analýzu víťazného návrhu s ohľadom na výstupy z 1.fázy tejto štúdie. Predpokladá sa analýza rizík, ohrození, problémov a príležitostí v území, definície kľúčových krokov, míľnikov a podmieňujúcich investícií

• Harmonogram implementácie

Dodávateľ pracuje s výstupmi z 1. fázy časti Analýza. Cieľom je spracovanie vyššie spomínanej analýzy do čitateľného harmonogramu. Súčasťou harmonogramu bude súpis a časový rámec základných krokov k dosiahnutiu cieľového stavu, t.j. výstavby novej hlavnej stanice a rozvoja príľahlého územia. Zamerať by sa mal hlavne na harmonogram projektových prác, postup pri majetko-právnom vysporiadaní a výstavby so zadaním jednotlivých stakeholderov (HMSRBA, ŽSR, súkromný sektor a iné)

Dodávateľ zdefiniuje konkrétne fázovanie (najlepšie variantne) v jednotlivých kľúčových bodoch rozvoja - doprava, definícia budov, ktoré budú kľúčové pre fungovanie celku a plôch, s ktorými sa bude uvažovať ako s rezervou pre využitie v budúcnosti - a zameria sa na časovú súseďnosť a nadväznosť jednotlivých investícií.

• Financovanie investícií v území

Dodávateľ prevedie analýzu možností financovania jednotlivých krokov so zreteľom na zaistenie viaczdrojového financovania (investície kľúčových aktérov, dotácie z fondov EU, možnosti zapojení súkromného kapitálu / developera).

Súčasťou by mal byť prepočet investičných nákladov pre jednotlivých stakeholderov, najmä pre HMSRBA a ŽSR, respektíve Ministerstvo Dopravy. Dodávateľ sa zameria na identifikovanie možných dotačných programov a ich časových súvislostí na vyhodnotenie dopadov na rozpočet stakeholderov.

Prepočet by mal umožniť objektívne zhodnotenie výšky investícií v podrobnosti s rozdelením na jednotlivé fázy výstavby (príprava, majetko-právne vzťahy, projektová dokumentácia, inžinierska činnosť, realizácia), vrátane zhodnotenia z hľadiska subjektov disponujúcimi verejnými financiami.

- **Návrh legislatívnych a právnych krokov**

Dodávateľ vytvorí návrh postupu povoľovacieho procesu podľa platnej legislatívy územných a stavebných rozhodnutí alebo povolení. Návrh bude zohľadňovať možnosť využitia existujúcich rozhodnutí, ich zmeny alebo úpravy, alebo povolenie nových rozhodnutí a ich vzájomnú kompatibilitu.

Dodávateľ navrhne postup koordinácie povoľovacieho procesu - samostatne pre ŽSR a HMSRBA.

- **Návrh fáz spracovania projektovej dokumentácie a realizácie stavby**

Dodávateľ navrhne výkonové fázy spracovania projektovej dokumentácie a súvisiacich dokumentov a činností (najmä štúdiu, dokumentáciu pre územné rozhodnutie, posudzovanie vplyvov na životné prostredie- EIA, SEA, dokumentáciu pre stavebné povolenie stavby, činnosť autorského dozoru, technického dozoru investora, správcu stavby a pod.), ich časovú a vecnú súslednosť a nadväznosť. Dodávateľ zváži a navrhne model výberu budúceho generálneho dodávateľa stavby alebo viac dodávateľov a to nielen na základe ceny, ale aj kvality.

- **Riadenie, koordinácia a hodnotenie**

Dodávateľ navrhne systém riadenia, koordinácie jednotlivých činností a ich hodnotenie. Dodávateľ zodpovie otázku, akým spôsobom ideálne riadiť celý proces a zaistiť rozvoj v území.

V implementačnej časti sa jedná o rozpracovanie zámerov do roku 203x, a to do konkrétnych krokov (etapizácie) vedúcich k úspešnej realizácii celku - rozvoja celého riešeného územia.

Dodávateľ vypracuje model riadenia s definovaním základných úloh a kompetencií jednotlivých aktérov a navrhne aké ďalšie dohody (napr. memorandá, zmluvy o spolupráci a pod) je vhodné uzavrieť pre zaistenie kvalitnej spolupráce jednotlivých zainteresovaných subjektov. Dodávateľ tiež identifikuje jednotlivé systémy riadenia (napr. pracovné skupiny, riadiace výbory) a navrhne funkčnú schému ich vzájomných vzťahov.

Dodávateľ nastaví spôsob overovania splnenia jednotlivých zadaných etáp a proces redefinovania stanovených parciálnych cieľov, ktoré nebolo možné splniť v požadovanom termíne alebo kvalite.

7 Zoznam podkladov a príloh

7.1 Dostupné podklady a dokumentácie

- Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (ďalej len „ÚPN-R BSK“) v platnom znení;
↗ [Územný plán regiónu - Bratislavský samosprávny kraj - Bratislavskykraj.sk](https://cdn-api.bratislava.sk/strapi-homepage/upload/UGD_949951ca29.pdf)
- Územný generel dopravy hl. mesta Bratislavy 2015;
↗ https://cdn-api.bratislava.sk/strapi-homepage/upload/UGD_949951ca29.pdf
- Územný plán hl. mesta SR Bratislava, rok 2007 v znení zmien a doplnkov;
↗ <https://bratislava.sk/zivotne-prostredie-a-vystavba/rozvoj-mesta/uzemnoplanovacie-dokumenty/platna-uzemnoplanovacia-dokumentacia/uzemny-plan-mesta-a-jeho-zmeny-a-doplanky>
- Koncepcia rozvoja MHD v BA 2013-2025;
↗ https://cdn-api.bratislava.sk/strapi-homepage/upload/Koncepcia_rozvoja_MHD_2013_2025_b46d95b779.pdf
- Regionálny plán udržateľnej mobility 2020;
↗ <https://bratislavskykraj.sk/regionalny-rozvoj/projekty/zrealizovane-projekty/pum-bsk/>
- ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti 2019;
↗ <https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/uzol-bratislava.html>
- Dostupné TP a STN (ČSN), ktoré súvisia s návrhovými prvkami pre MHD, miestne komunikácie a projektovanie križovatiek (STN 73 6101, STN 73 6102, STN 73 6110,...) ;
↗ https://normy.unms.sk/eshop/public/standard_detail.aspx?id=106189
↗ https://normy.unms.sk/eshop/public/standard_detail.aspx?id=90683
↗ https://stn-online.sk/eshop/public/standard_detail.aspx?id=93630
- Metodika navrhovania cyklistických komunikácií v Bratislave (10/2014);
↗ https://cyklokoalicia.sk/wp-content/uploads/2018/06/Metodika_Navrhovanie_cyklistickych_komunikacii_v_Bratislave.pdf
- Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy hl. mesta SR Bratislavy (04/2019);
↗ <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/data/att/41761.pdf>
- Manuály MIB;
↗ <https://mib.sk/manual-verejnych-priestorov/principy-a-standardy/>
- Bratislava 2030 – Program rozvoja mesta 2022-2030;
↗ <https://bratislava2030.sk/>
- Vyhľadávacia štúdia záchytných parkovísk Bratislava 2015;
↗ <https://www.aurex.sk/sk/top/projekty/studie-dopravy/vyhladavacia-studia-zachytnych-parkovisk-bratislavy>
- Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (05/2014) ;
- Všeobecne záväzné nariadenie Bratislavy o starostlivosti o verejnú zeleň;
↗ <https://zastupitelstvo.bratislava.sk/data/att/42107.pdf>
- Príslúchajúce právne predpisy;

7.2 Zoznam príloh

Podklady súvisiace s medzinárodnou urbanisticko-dopravno- architektonickou súťažou na Hlavnú stanicu v Bratislave a okolitého územia

- Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj (ďalej len „ÚPN-R BSK“) v platnom znení;
- Územnoplánovacia informácia, ÚPN BA;
- Majetko-právna informácia;
- Materiály spracované MIB;
- Technická mapa s vyznačeným riešeným územím;
- 3D model;
- Fotodokumentácia;
- Prognózy vývoja demografie a pohybu v území;
- Historický výskum;
- Plán dopravnej obslužnosti;
- Situácia s vyznačením dotknutého a riešeného územia s vyznačeným koridorom koľajiska v dwg;
- Zásady ochrany pamiatkového územia: Pamiatková zóna Bratislava – centrálna mestská oblasť, Krajský pamiatkový úrad, 2015;
- Urbanistická štúdia Brownfieldy na území mesta Bratislava (2019) v aktuálnom znení;
- Územný generel športu (2009)