3/3

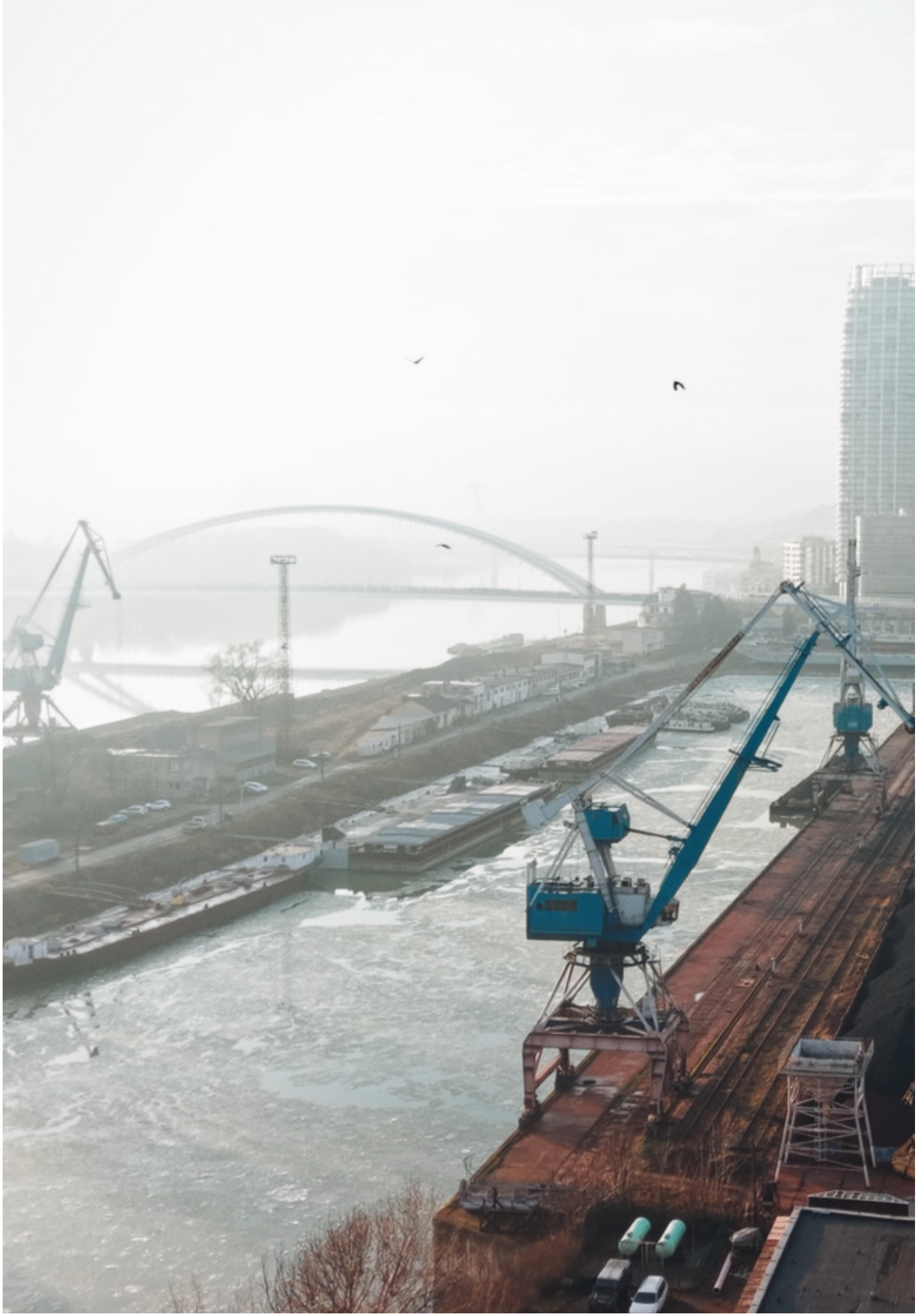
Súťažné zadanie súťaže návrhov

Zimný prístav Bratislava

verejné prístavy

BRATISLAVA

Metropolitný inštitút Bratislavy



Obsah

01 Úvod **7**

1.a. Úvodné slovo 8
1.b. Predmet súťaže 10
1.c. Zimný prístav má byť: 11

02 Proces **13**

2.a. Proces 14
2.b. Vízia rozvoja Zimného prístavu 15

03 Základné údaje **17**

3.a. Poloha v meste 18
3.b. Riešené a dotknuté územie 19
3.c. Majetok a správa 20
3.d. Rozvoj v kontaktných územiach 21
3.e. Etapizácia 22

04 Charakter územia **25**

4.a. Zimný prístav – charakter 29
4.b. Princípy rozvíjania charakteru 29

05 Verejný priestor **33**

5.a. Princípy pre verejný priestor 34

06 Mestská štruktúra **37**

6.a. Urbanistická kompozícia 38
6.b. Členenie územia – Sektory 40
6.c. Priestorová regulácia 41
6.d. Svetlotechnické parametre 43

07 Funkčná náplň **45**

7.a. Funkčná regulácia a vybavenosť 46
7.b. Školy a školské zariadenia 47
7.c. Šport 47
7.d. Kultúra 48
7.e. Zdravotníctvo a soc. starostlivosť 48

08 Mobilita a doprava **51**

8.a. Princípy mobility a dopravy 52
8.b. Pešia a cyklistická mobilita 53
8.c. Mestská hromadná doprava 55
8.d. Napojenia na existujúcu cestnú sieť 55
8.e. Statická doprava 57
8.f. Logistika a zber odpadu 57
8.g. Lodná doprava 58

09 Zeleno-modrá infraštuktúra **61**

9.a. Kostra zeleno-modrej infraštruktúry 62

10 Protipovodňová ochrana **67**

10.a. Princípy potipovodňovej ochrany 68
10.b. Technické riešenie podľa sektorov 73

11 Energetický koncept **75**

11.a. Koncepcia energetickej stratégie 76

***Analytické informácie** **79**

*4.a. Súčasná zástavba v prístave 80
*4.b. História prístavu 81
*4.c. Kultúrne pamiatky, zbierkové objekty 82
*4.d. Umelecké diela 87
*6.a. Hustota obyvateľstva a zástavby 90
*7 Vybavenosť v Zimnom prístave 92
*8.a. Doprava v mierke regiónu 99
*9 Zeleno-modrá infraštruktúra územia 100
*11 Technická infraštruktúra územia 102

01
Úvod

1.a. Úvodné slovo

Peter Gero

garant Vízie rozvoja územia Zimného prístavu

Nový Zimný prístav – mestská urbanistická štruktúra – predstavuje premenu industriálu na živú časť mesta so zmiešanými funkciami centrálneho charakteru, ako sú kultúra, šport, rôzne druhy bývania, pracovné príležitosti a ďalšie funkcie vygenerované v kreatívnej tvorbe tohto územia.

Celkovým cieľom je vytvorenie ďalšieho urbanistického celku Bratislavy. V logickom slede krokov budovania nábrežia Karloveské rameno, River Park, Vydrica a Eurovea sú zrkadlením aktuálneho rozvoja mesta na pravom brehu Dunaja – príťažlivý priestor nového charakteru Bratislavy ako mesta na rieke Dunaj.

Ojedinelý zámer, ojedinelý priestor, ojedinelá súhra aktérov si priam vynúti ojedinelý otvor základu kreativity. Genius odbornej kreatívnej angažovanosti – tvorby zo skúsenostného fluidum existujúcich realizácií podobného charakteru – a spojenie so špecifickým jedinečným priestorom Zimného prístavu: stopy industriálnych funkcií, prepojenia s mestom – základ rozmanitosti a genius loci.

Matej Danóci

generálny riaditeľ Verejné prístavy a.s.

Sústredenie prekládkových kapacít do zóny Pálenisko a uvoľnenie územia Zimného prístavu pre ďalší mestský rozvoj bolo strategickým rozhodnutím štátu, investíciou do budúcnosti Bratislavy a zároveň veľkým záväzkom voči mestu, jeho histórii aj obyvateľom. Toto územie dnes predstavuje bariéru medzi mestom a Dunajom, no v budúcnosti sa môže stať miestom, kde sa rieka opäť prirodzene prepája s každodenným životom Bratislavy.

Vyzývame preto súťažné tímy, aby k návrhom pristúpili s rešpektom k industriálnemu dedičstvu prístavu, k jeho technickej podstate aj k hodnotám, ktoré si toto miesto nesie. Rozvoj územia musí byť kompatibilný s presunom prístavných funkcií do zóny Páleniska, ktorá bude aj naďalej tvoriť územie s funkčným prístavným charakterom v priamom susedstve novej mestskej štvrte. Našou ambíciou nie je tieto hodnoty potlačiť, ale pretaviť ich do modernej mestskej štvrte, ktorá bude rešpektovať históriu a zároveň jasne smerovať do budúcnosti.

Zároveň očakávame súťažný návrh, ktorý dokáže územie transformovať na otvorenú, živú a polyfunkčnú mestskú štvrť s kvalitnými verejnými priestormi a silným vzťahom k vode.

Našou ambíciou je vytvoriť rámec pre dlhodobý a udržateľný rozvoj, územie, ktoré bude klimaticky odolné, technicky realizovateľné a ekonomicky životaschopné, no zároveň ľudské a inkluzívne. Hľadáme riešenie, ktoré spojí verejný záujem s vysokou urbanistickou kvalitou a prinesie Bratislave novú štvrť, na ktorú bude môcť byť hrdá.

1.b. Predmet súťaže

Predmetom súťaže je návrh **urbanistického riešenia pre transformáciu územia Zimného prístavu,** ktorý predstavuje unikátnu príležitosť vytvoriť na dunajskom nábreží živú mestskú štvrť.

Cieľom je premena dnes uzavretého, monofunkčného aktívneho logistického areálu pre nákladnú dopravu a prekládku materiálov **na otvorenú, živú a kompaktnú mestskú štvrť priamo na nábreží Dunaja**. Hľadá sa návrh prostredia založený na princípoch mesta krátkych vzdialeností, s prioritou pešieho pohybu, kvalitných verejných priestorov a modro-zelenej infraštruktúry.

S veľkosťou cca **65 ha je Zimný prístav jedným z posledných veľkých transformačných území** v dotyku s centrom Bratislavy. Návrh má nadviazať na prístavné funkcie zahrnutím osobnej lodnej dopravy a mestskej maríny tak, aby sa Zimný prístav, v súčasnosti vnímaný ako **infraštruktúrna enkláva,** stal unikátnym kontaktným bodom mesta s riekou.

Súťaž je vyhlásená **s cieľom získať návrh, ktorý najpresvedčivejšie zhmotní verejný záujem a naplno aktivuje potenciál územia.** Víťazný návrh má poskytnúť robustný urbanistický rámec ("Masterplan"), ktorý určí nielen **priestorové usporiadanie, ale stanoví aj záväzné princípy a kvalitatívne štandardy pre dlhodobo udržateľný rozvoj tejto lokality.**

1.c. Zimný prístav má byť:

① **Súčasťou rozšíreného centra mesta**, ktorá dodefinuje vzťah Bratislavy k rieke Dunaj. Vodný fenomén rieky a prístavných bazénov sa stane nositeľom priestorovej kompozície, umožňujúc vznik celoročných verejných priestorov pre mestský život, kultúru a rekreáciu.

② **Zónou s funkčne diverzifikovanou štruktúrou**, založenou na vrstvení funkcií, s prevládajúcou funkciou bývania.

③ **Zónou založenou na mestskej blokovej štruktúre**, s jasne čitateľnou **hierarchiou priestorov** – od mestských tried a nábrežných promenád, cez poloverejné vnútrobloky, až súkromné zóny.

④ **Územím s mestotvornou hustotou zástavby**, ktorá reflektuje exkluzívnu centrálnu polohu, no zároveň rešpektuje ľudskú mierku a environmentálne limity územia.

⑤ **Otvorenou a inkluzívnou štvrťou** s vysokou mierou pešej priestupnosti, bez fyzických bariér, plynulo prepojenou s okolitým mestským tkanivom.

⑥ **Mestom krátkych vzdialeností**, kde sú každodenné potreby dostupné v pešej alebo cyklistickej vzdialenosti, s dôrazom na prístupnosť služieb v parteri.

⑦ **Príkladom synergie technickej protipovodňovej infraštruktúry a architektúry verejných priestorov,** kde je stratégia ochrany integrovaná priamo do stvárnenia nábrežných promenád a do parteru bez vytvárania vizuálnych či fyzických bariér voči rieke.

⑧ **Miestom so špecifickým charakterom a identitou (genius loci)**, ktorá rešpektuje historickú pamäť územia a kreatívne ju rozvíja súčasnými výrazovými prostriedkami. Industriálne artefakty – žeriavy, koľajiská, haly a portály – majú byť integrované, prípadne reinterpretované v novom riešení.

⑨ **Klimaticky odolnou zónou**, ktorá využíva modro-zelenú infraštruktúru na zmierňovanie efektu tepelného ostrova, na manažment dažďových vôd a podporu mestskej biodiverzity.

①⓪ **Kompatibilný s presunom funkcie prístavu do zóny Páleniska,** ktorý bude i naďalej tvoriť územie s aktívnou priemyselnou činnosťou.

02
Proces

2.a. Proces

Vyhlásenie urbanistickej súťaže pre Zimný prístav je výsledkom strategickej dohody a koordinovaného postupu kľúčových aktérov v území:

Verejné prístavy, a. s. (vyhlasovateľ a vlastník)

Verejné prístavy v pôsobnosti Ministerstva dopravy sú majoritný vlastník pozemkov a technickej infraštruktúry. Iniciovali tento proces v nadväznosti na strategické rozhodnutie o konsolidácii nákladných prístavných funkcií a ich presune zo Zimného prístavu do areálu Prístav Pálenisko. Úspešné majetkoprávne vyrovnanie vytvorilo predpoklady pre uvoľnenie územia Zimného prístavu pre plnohodnotnú novú mestskú štvrť. Verejné prístavy budú aj naďalej kľúčovým aktérom pre budúcnosť Zimného prístavu a budú zadávateľom nadväzujúcich procesov po súťaži.

Hlavné mesto SR Bratislava (vyhlasovateľ a orgán územného plánovania)

Pre mesto predstavuje tento proces realizáciu dlhodobej koncepcie rozvoja nábrežia Dunaja („Bratislava – mesto na rieke"), v rámci ktorého Zimný prístav predstavuje kľúčový rozvojový segment. Mesto vstupuje do procesu z pozície orgánu územného plánovania, ktorý bude výsledky súťaže zahŕňať do ďalších dohôd o rozvoji územia.

Metropolitný inštitút Bratislavy (organizátor súťaže a odborný garant)

MIB v procese vystupuje ako odborný partner, ktorý garantuje kvalitu súťažného procesu, ochranu verejného záujmu a kontinuitu urbanistických princípov.

Cieľom súťaže je nájsť multidisciplinárny tím zložený z expertov na urbanizmus, krajinu, protipovodňovú ochranu a verejné priestory, ktorý spracuje komplexný **Masterplan slúžiaci** ako strategický rámec transformácie územia. Ten sa stane záväzným podkladom pre **koordináciu následných investičných procesov, vypracovanie nadväzujúcich urbanisticko-architektonických štúdií a organizovanie čiastkových architektonických súťaží.** Súťaže sa zamerajú na architektonický návrh kľúčových objektov –akcentov a dominánt formujúcich novú siluetu a identitu nábrežia.

Výsledný Masterplan bude taktiež plniť funkciu **podrobného regulačného rámca** pre transformáciu, definujúc priestorovú štruktúru, objemové limity a funkčné využitie. Stanoví tak jasné pravidlá pre spoluprácu s developerským sektorom či prípadné majetkové transakcie, čím zabezpečí **transparentnosť, investičnú predvídateľnosť, kontinuitu kvality a dlhodobú udržateľnosť rozvoja.**

Schéma 1: Proces transformácie Zimného prístavu

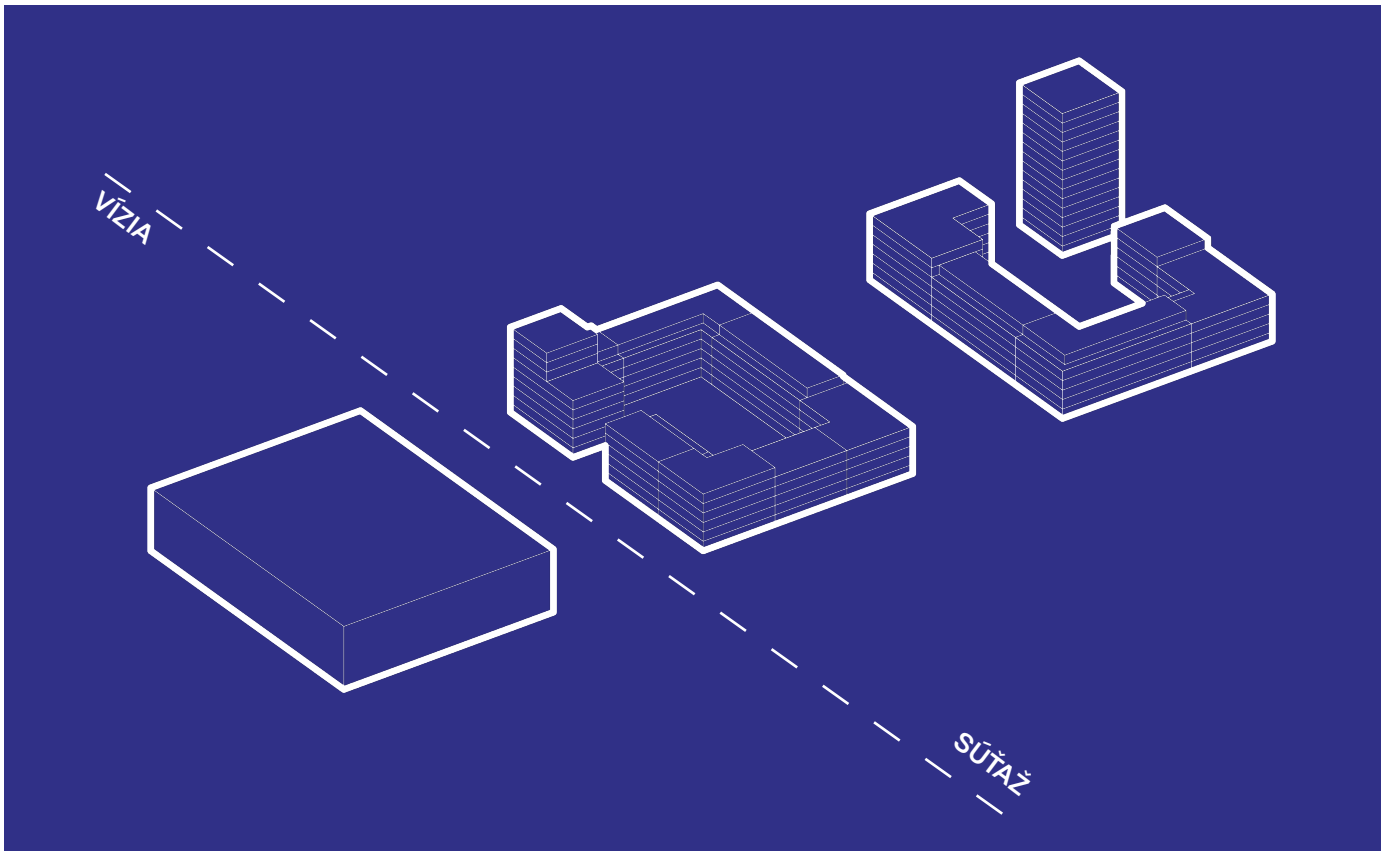
2.b. Vízia rozvoja Zimného prístavu

Príprave súťaže predchádzalo spracovanie **Vízie rozvoja územia Zimného prístavu**, ktorú na podnet Verejných prístavov vypracoval Metropolitný inštitút Bratislavy. Tento dokument preveril technickú a ekonomickú r**ealizovateľnosť transformácie**, **zadefinoval priestorové limity a formuloval záväzné urbanistické princípy a limity.** Vízia sa zamerala na začlenenie územia do širších mestských a krajinných väzieb a vytvorila **odborný základ pre súťažné zadanie.** Súčasťou vízie je aj **podrobné priestorové stvárnenie**, ktoré malo za úlohu preveriť uplatnenie princípov v riešenom území (proof of concept).

Urbanistické princípy z vízie boli prenesené do Súťažného zadania, preto pre účasť v súťaži **nie je nutnou podmienkou štúdium jej plného rozsahu.** Záväzné princípy a limity z vízie tak predstavujú koncepčný rámec pre navrhovanie v súťaži.

Vízia je v plnom rozsahu prístupná na adrese https://mib.sk/bratislava-ma-viziu-premeny-zimneho-pristavu-dalsim-krokom-je-medzinarodna-sutaz/ a v GIS aplikácii.

Schéma 2: Rozdiel mierky výstupov vízie a súťaže

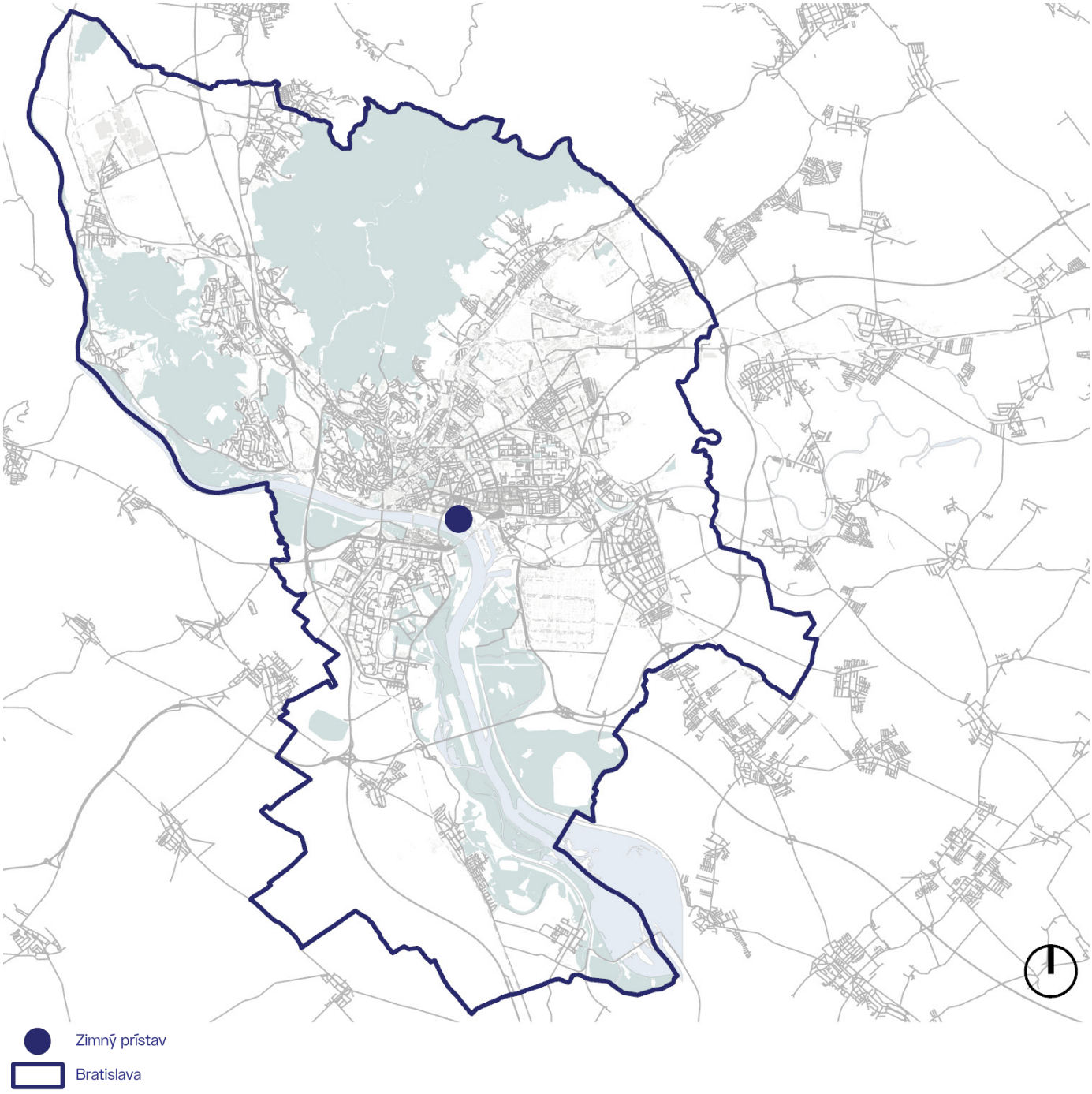


03 Základné údaje

3.a. Poloha v meste

Bratislava je stredoeurópska pohraničná metropola v dotyku s Rakúskom a Maďarskom. Zimný prístav má exponovanú pozíciu na hlavnom toku Dunaja, v uzle dvoch nosných európskych dopravných koridorov – Rýnsko–Dunajského a Baltsko–Jadranského. Lokalita disponuje mimoriadnym potenciálom, vyplývajúcim z kontaktu s riekou a priameho susedstva s rozvíjajúcim sa celomestským centrom (zóny Eurovea II, Chalupkova, Klingerka, Nivy).

Schéma 3: Zimný prístav v kontexte Bratislavy



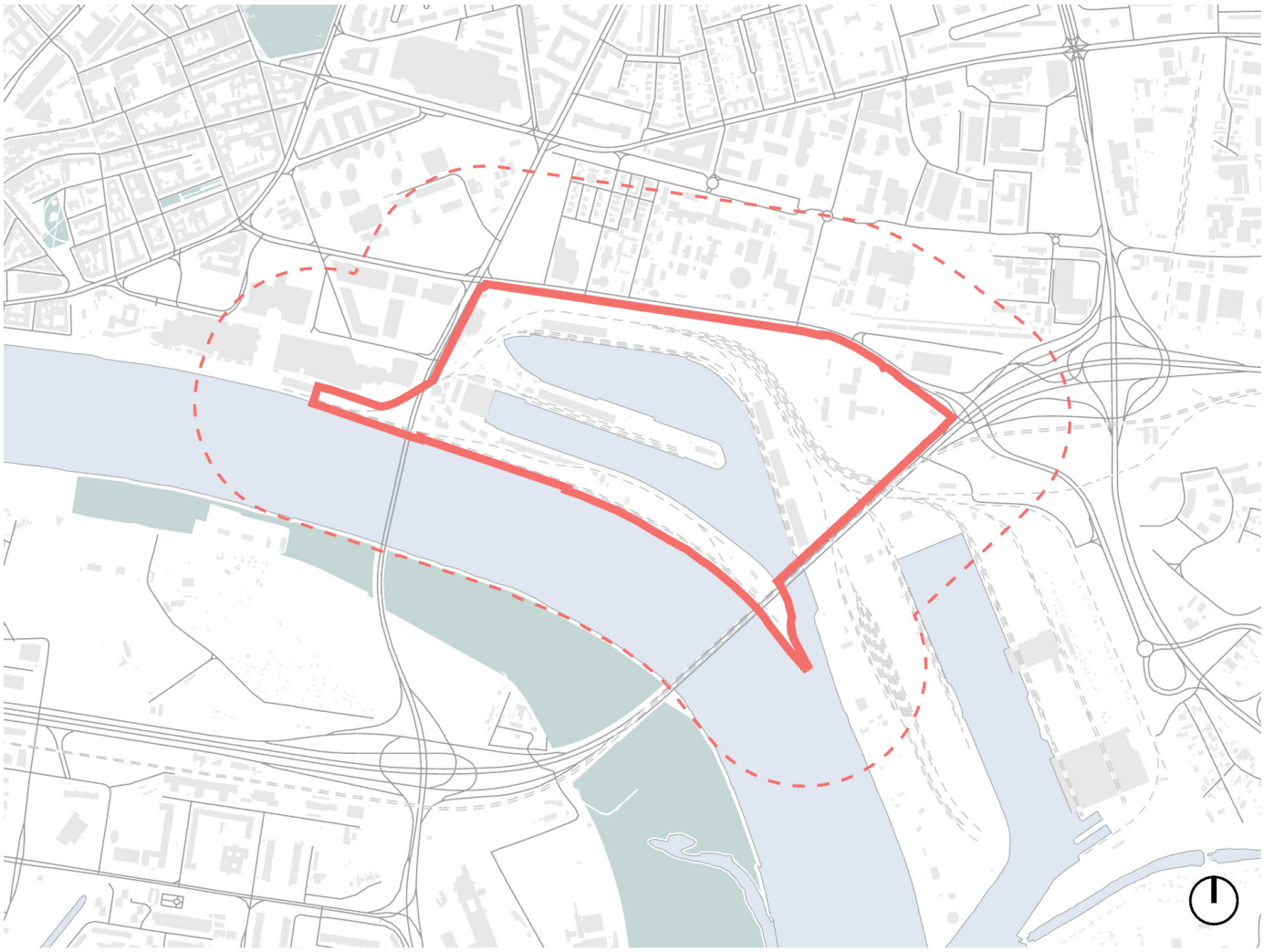
3.b. Riešené a dotknuté územie

Riešené územie je vymedzené dopravným koridorom ulíc Prístavná a Košická, mostom Apollo, Prístavným mostom a riekou Dunaj. Z celkovej rozlohy **64,5 ha** tvorí pevnina **45,03 ha**, zvyšnú časť zaberá vodná plocha **prístavných bazénov**.

Dotknuté územie predstavuje priestor pre koncepčný presah súťažných návrhov. Realizácia úprav v ňom bude závisieť od súčinnosti tretích strán a budúcich externých investícií, preto by nemali podmieňovať realizovateľnosť a funkčnosť navrhovaného riešenia v riešenom území.

V súťažných návrhoch je možné do dotknutého územia navrhovať úpravy s cieľom lepšej integrácie novej štvrte. Okrem iného sa predpokladá úprava profilu Prístavnej ulice a úprava priestoru pod mostom Apollo pre plynulé prepojenie smerom k nábrežiu pred Eurovea.

Schéma 4: Vymedzenie riešeného územia a dotknutého územia



hranica riešeného územia

dotknuté územie

3.c. Majetok a správa

V území s rozlohou **64,5 ha** je dominantným vlastníkom s **93,1%** podielom z výmery riešeného územia spoločnosť Verejné prístavy a.s. (100% vlastnená Slovenskou republikou), čo predstavuje **60 ha.** Štát vlastní **1,2** ha (**1,9%**). Podiel hl. m. SR Bratislavy predstavuje **2,3%** podielu z riešeného územia (**1,5 ha**). Súkromní vlastníci tvoria **2,7%**-ný podiel z celého riešeného územia v rozsahu **1,7** ha.

V cieľovom stave budú verejná infraštruktúra a priestranstvá celomestského významu spravované hlavným mestom Bratislava. Poloverejné a verejné priestranstvá lokálneho významu budú spravované vlastníkom územia. Návrh by mal zohľadňovať toto rozdelenie pri plánovaní prístupov, prepojení a hierarchizácii verejných priestranstiev, aby bola dlhodobo zabezpečená ich funkčná koherencia a udržateľnosť.

Schéma 5: Vlastnícke vzťahy v riešenom území

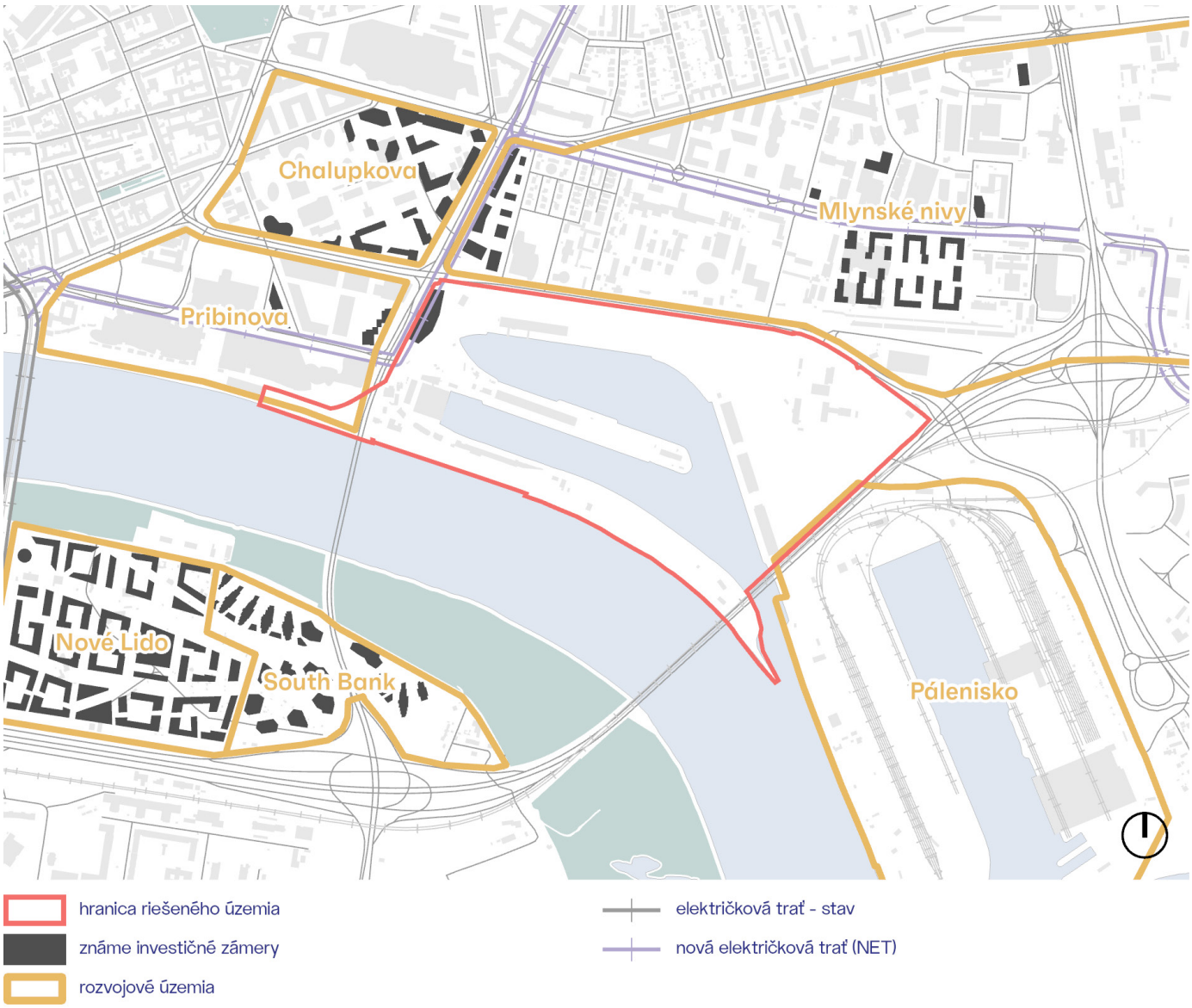
hranica riešeného územia
Verejné prístavy, a.s.
Mesto
Slovenská republika
Súkromné vlastníctvo

3.d. Rozvoj v kontaktných územiach

V blízkom okolí Zimného prístavu je viacero pripravovaných zámerov, ktoré budú v roku 2030 hotové alebo podstatne rozpracované:

- **Električková trať Pribinova – Košická:** Navrhovaná pozdĺž severozápadnej hranice riešeného územia. Zásadne zlepší dopravnú obslužnosť pre územie Zimného prístavu a zabezpečí prepojenie s centrálnymi i okrajovými mestskými časťami.
- **Transformačná zóna Mlynské nivy:** Severne od Zimného prístavu sa nachádza územie, ktoré prechádza intenzívnou transformáciou na polyfunkčnú mestskú štvrť v súlade s urbanistickou štúdiou zóny Mlynské nivy.
- **Prístav Pálenisko:** Územie juhovýchodne od Zimného prístavu, za Prístavným mostom – perspektívna oblasť pre postupné zintenzívnenie prekládkovej kapacity. Do Páleniska je plánované premiestnenie zariadení a infraštruktúry zo Zimného prístavu.
- **Zóny Chalupkova a Pribinova:** Na severozápade a priľahlom ľavom brehu Dunaja sa nachádza existujúca a rozvíjajúca sa zástavba bratislavského „downtownu".

Schéma 6: Rozvoj v kontaktných územiach



- **Pravý Breh Dunaja (Nové Lido a South Bank):** Na protiľahlom pravobrežnom nábreží sú plánované rozvojové zámery zón Nové Lido a South Bank. Tieto sú spolu so zónami Pribinova a Chalupkova súčasťou plánovaného nového celomestského centra.

- **„Ihla“:** Pripravovaný investičný zámer sa má stať novou najvyššou budovou Bratislavy. S navrhovanou výškou 220 metrov prekoná súčasnú Eurovea Tower (168 m).

3.e. Etapizácia

Návrh etapizácie výstavby musí garantovať logickú, technicky realizovateľnú a ekonomicky udržateľnú transformáciu územia. Má zohľadňovať nasledujúce princípy:

- Pre účely etapizácie je vhodné **členiť územia na sektory** (A – F). Postup výstavby má byť navrhnutý tak, aby vznikali **ucelené a funkčné mestské celky**, nie izolované fragmenty zástavby.

- Rozvoj územia má prebiehať v **logickej priestorovej postupnosti**, ideálne v smere od existujúceho centra mesta a zóny Eurovea smerom k prístavnému bazénu a ďalej na východ. Tým sa zabezpečí plynulé „zošívanie“ nového územia s existujúcou urbanistickou štruktúrou.

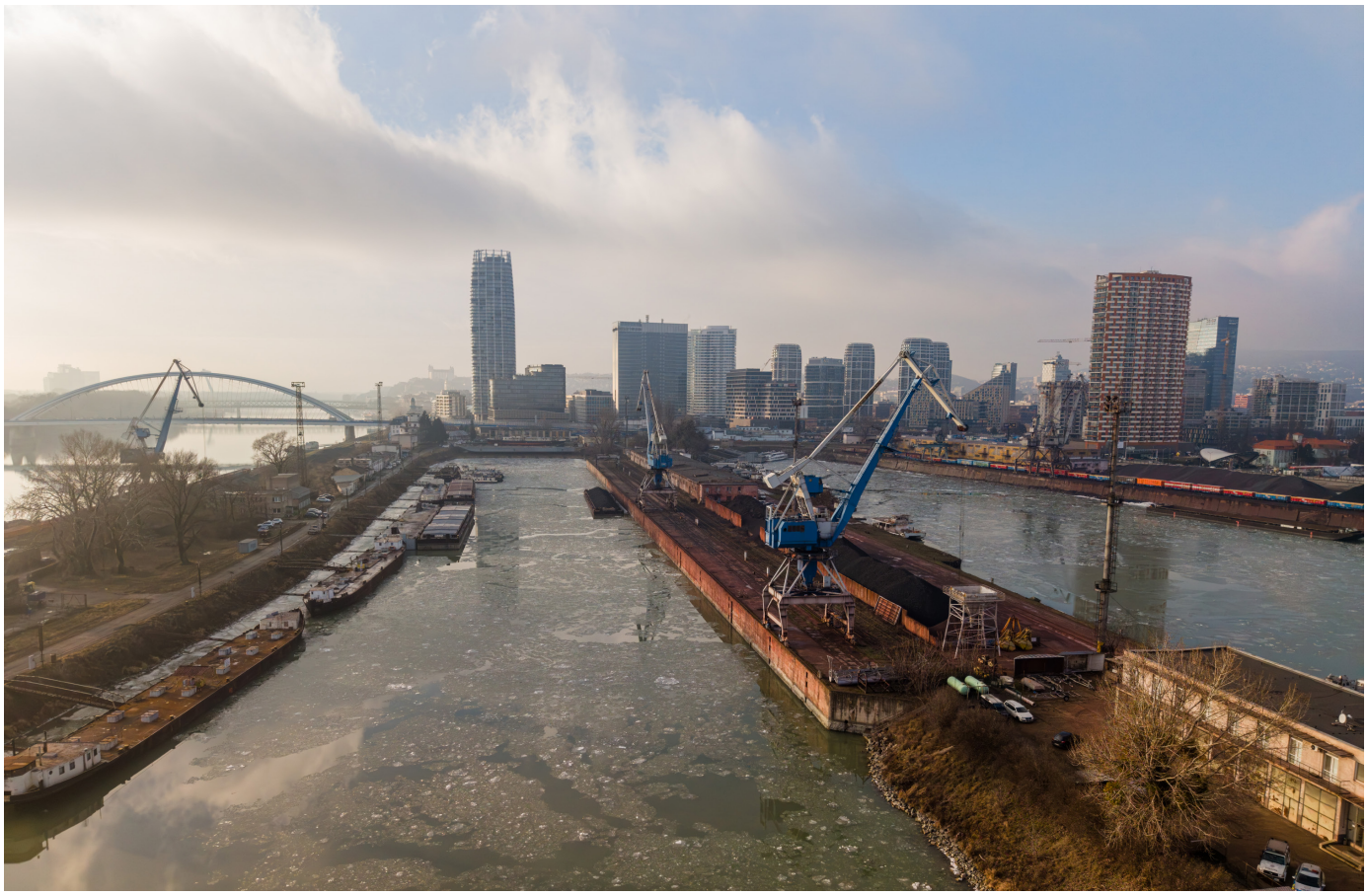
- V zmysle **Vízie rozvoja územia Zimného prístavu** je nevyhnutným predpokladom akejkoľvek výstavby v prístave predchádzajúca alebo súbežná realizácia **technických opatrení protipovodňovej ochrany**.

- **Vybudovanie technickej a dopravnej infraštruktúry** (vrátane inžinierskych sietí, komunikácií a verejných priestorov) **musí časovo predchádzať**, alebo prebiehať súbežne s realizáciou stavebných objektov. Cieľom je aby v čase uvedenia budov do prevádzky bola daná zóna plne dopravne obslúžená a napojená na kvalitný verejný priestor.

Obrázok 1: Pohľad na Zimný prístav so zástavbou downtownu a hradom v pozadí

04
Charakter
územia

Obrázok 2: Bazény prístavu, most Apollo a downtown v pozadí



Obrázok 3 & 4: Žeriavy a v pozadí nové developmenty na Mlynských nivách a Eurovea Tower s Bratislavským hradom

Obrázok 5 & 6: Peletizovaná železná ruda, v pozadí development Skypark, lode v južnom bazéne

Obrázok 7: Existujúce industriálne prvky v Zimnom prístave – portálové žeriavy

Obrázok 8: Existujúce industriálne prvky v Zimnom prístave – prekládkový žeriav, koľaje a peletizovaná ruda

4.a. Zimný prístav – charakter

Územie Zimného prístavu predstavuje v Bratislave unikátny urbanistický fenomén s výrazným industriálnym genius loci. Jeho charakter je **determinovaný historickými prístavnými bazénmi,** ako aj **súborom technických pamiatok, objektov a pôvodnými skladovými budovami.**

Územie má špecifickú lineárnu a fragmentovanú štruktúru, typickú striedaním **vodných plôch a úzkych, pretiahnutých pásov pevniny.** Charakter nábrežných hrán je variabilný – kombinuje šikmé hrany z kameňa a svahovité brehy s takmer priamym kontaktom s vodou a kolmé betónové prístavné steny (brehové múry), ktoré sú dodnes využívané pre logistiku. Územie je pri extrémnych hydrologických situáciách vystavené zaplaveniu.

V riešenom území **sa neuvažuje so zachovaním funkčnej vlečky**, ktorá v súčasnosti slúži na prekládku nákladu. Táto funkcia sa s nevyhnutnou infraštruktúrou presunie **do lokality Pálenisko.** Aj po transformácií Zimného prístavu bude preto v tesnej blízkosti územia aj naďalej prebiehať prekládka nákladu a sypkých materiálov, čo bude mať výrazný vplyv na bezprostredné okolie. Výrazným obmedzujúcim faktorom z hľadiska hluku je aj existujúce železničná trať vedená po Prístavnom moste.

4.b. Princípy rozvíjania charakteru územia

Tento priestor sa vyznačuje mimoriadnou koncentráciou **pamiatkových hodnôt** – od urbanistickej štruktúry, cez architektúru chránených objektov, až po vrstvu technických artefaktov a umeleckých diel vo verejnom priestore. Cieľom transformácie je integrácia týchto hmotných dokladov minulosti do novej priestorovej identity štvrte a ich kreatívna interpretácia.

- **Urbanistická mierka:** Areál sa zachoval ako čitateľný celok v pôvodnej funkčnej komplexite (od bývania v Dome lodníkov až po údržbu a opravovanie lodí). Významné je lineárne prepojenie nábrežnej hrany, ktoré spájalo (aj koľajovým systémom) dnešný osobný prístav, Sklad č. 7, Dom lodníkov a technickú infraštruktúru.

- **Silueta prístavu** je urbanistickou hodnotou územia. Vstupuje z viacerých diaľkových pohľadov do siluety mesta, ktorú z južného prístupu do mesta charakterizuje hrad, veža Dómu sv. Martina, masív Karpát, plochy vodných bazénov a žeriavy v Zimnom prístave. Pri návrhu treba dbať na:

    - Diaľkové pohľady na toto územie z mostu Apollo ako aj z vody, v ktorých by mali byť jasne čitateľné historické stavby **Domu lodníkov** a **Prečerpávacej stanice**, prítomnosť bazénov prístavu a technické zariadenia prístavu (žeriavy, prekladiská). Požiadavka vyplýva z územného plánu.

    - Vizuálne prepojenie s od **Skladu č. 17** s **Lodným výťahom a dielňou,** za ktorou sa nachádza silueta hradu.

- Výzvou pri integrácii zachovaných objektov predstavuje kolízia s požiadavkami protipovodňovej ochrany, konkrétne s plošným navyšovaním nivelety terénu. Tento zásah vytvára riziko výškového „utopenia“ pôvodných budov voči novému verejnému priestoru a oddialenia od vodnej hladiny.

Národné kultúrne pamiatky

- Národné kultúrne pamiatky (ďalej len „NKP“) nehnuteľné je nutné **zachovať.**

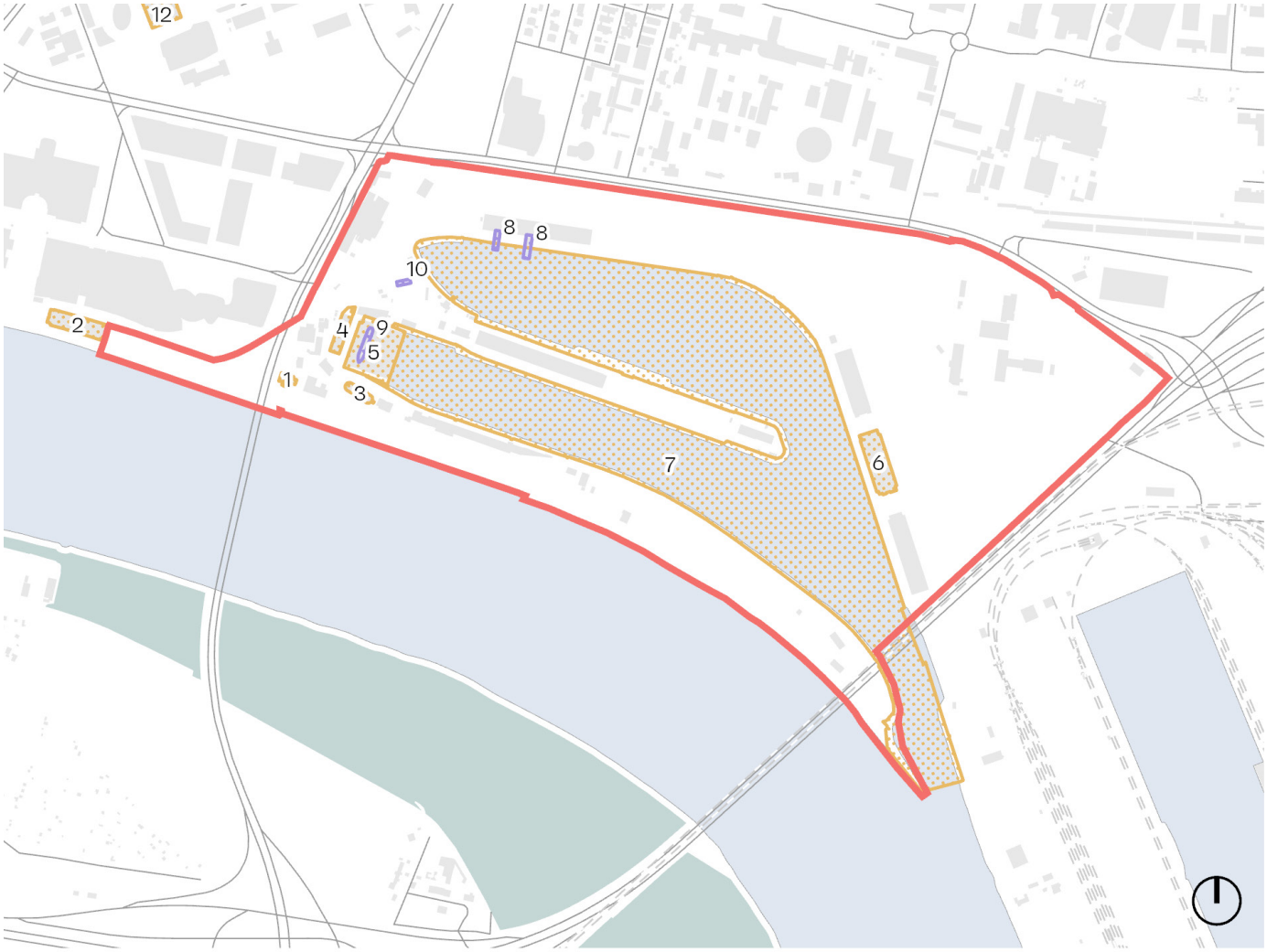
- Riešenie zasahujúce do NKP a **v ochrannom pásme musí** byť citlivé k historickej podstate a výsledné riešenie podlieha posúdeniu Krajského pamiatkového úradu.

- **Ochranné pásmo:** Zákonné ochranné pásmo v okruhu 10 m od pamiatky nepredstavuje stavebnú uzáveru. V tomto priestore je možné umiestňovať a navrhovať nové hmoty, je však nevyhnutné dbať na citlivé architektonické a hmotovo-priestorové riešenie.

- Pri návrhu osadenia nových stavieb musí byť zohľadnené, že NKP majú mať v priestore dominantné vizuálne postavenie, aby ostali čitateľné ich pamiatkové a urbanistické hodnoty.

- **Lodná dielňa a Lodný výťah:** Pri objekte Lodnej dielne je možné preveriť jej adaptáciu pre kultúrne využitie, napríklad pre Múzeum vodnej dopravy. Funkčná náplň budovy musí byť prevádzkovo a vizuálne prepojená s hlavným verejným priestorom, ktorý vznikne medzi dielňou a Lodným výťahom. Objekt dielne je možné citlivo pristavať či nadstavať, za predpokladu zachovania jeho pamiatkových hodnôt.

Schéma 7: Národné kultúrne pamiatky a zbierkové objekty



hranica riešeného územia

národná kultúrna pamiatka

hnuteľné NKP a zbierkové predmety STM

1. PREČERPÁVACIA STANICA ODPADOVÝCH VÔD
2. SKLAD Č. 7
3. DOM LODNÍKOV
4. LODNÁ DIELŇA
5. LODNÝ VÝŤAH
6. PRÍSTAVNÝ SKLAD Č. 17
7. PRÍSTAV
8. DVA PORTÁLOVÉ ŽERIAVY Č. 15 A Č. 16
9. REMORKÉR ŠTUREC
10. REMORKÉR ZVOLEN

Hnuteľné pamiatky

- Chránené historické žeriavy a pamiatkovo chránené plavidlá je vhodné integrovať do budúcich verejných priestorov ako nositeľov identity miesta. S ich presunom do prístavu Pálenisko a ďalším využitím na logistické účely sa neuvažuje. Uvedené platí aj pre v súčasnosti využívané moderné žeriavy.

Prístavné bazény:

- Bazény predstavujú priestorovo najvýraznejší a pamiatkovo najhodnotnejší prvok Zimného prístavu. Ide o komplexné technické dielo definované prístavnými múrmi, líniami koľajiska a zachovanou „technickou armatúrou" nábreží (dalby, úväzné prvky, rebríky, rampy).

- **Nemennosť geometrie:** Pôdorysná stopa a plošná konfigurácia bazénov sú fixné a nemenné. Zachovanie pôvodného obrysu vodných plôch je základným princípom pamiatkovej ochrany urbanistickej štruktúry.

- **Reverzibilné prvky:** Do priestoru vodnej hladiny je prípustné vkladať nové, ľahké a reverzibilné konštrukcie (plávajúce móla, pontóny, doky), ktoré obohatia využitie vody bez trvalého zásahu do jej geometrie.

- **Kontakt s vodou (úprava hrán):** V exponovaných polohách, v priamej väzbe na kľúčové verejné priestory, je možné v obmedzenom rozsahu preveriť zníženie úrovne terénu a vloženie pobytových schodísk či terás.

Umenie v Zimnom prístave

V území sa nachádzajú viaceré umelecké diela, ktoré majú priamu spojitosť s týmto miestom, preto je dôležité ich citlivé zasadenie do nového kontextu. Technicky je ich presun možný, avšak vzhľadom na rozmery niektorých z nich to môže byť technicky a finančnej komplikované. V prípade presunu, návrh nového osadenia musí byť riešený citlivo a vzhľadom na ustanovenia Autorského zákona (č. 185/2015 Z. z.) podlieha povinnosti informovať autora o zámere trvalého premiestnenia diela v dostatočnom predstihu.

- Diela Základný kameň a Stuha priateľstva boli súčasťou výtvarného stvárnenia mosta, preto je vhodné navrhovať umiestnenie v miestach ich súčasnej polohy

- Dielo Pomník námorníkom Dunajplavby spĺňa kritéria vojnového hrobu podľa zákona č. 130/2005, preto jeho premiestnenie nie je žiadúce a podlieha súhlasu Ministerstva vnútra.

05 Verejný priestor

5.a. Princípy pre verejný priestor

Návrh krajiny a verejného priestoru má byť v jadre priestorovej logiky Masterplanu pri transformácií Zimného prístavu na vitálne mestské prostredie definované kontrastom medzi zachovanou monumentálnosťou industriálnej stopy a inkluzívnou ‚ľudskou mierkou'. Ústredným princípom pre územie je „mesto v úrovni očí", kde zážitok chodca formuje estetickú a funkčnú náplň v troch urbanistických úrovniach: mesto, štvrť a budovy.

Cieľom je vytvoriť priestupné, klimaticky odolné a sociálne inkluzívne prostredie, ktoré maximalizuje kontakt s vodnou plochou. Balancovaním týchto úrovní sa projekt stáva strategickým odrazovým mostíkom pre rozvoj bratislavských nábreží – prekračuje rámec lokálneho zásahu smerom k holistickému posilneniu verejných a kultúrnych hodnôt a stanovuje nový štandard pre vzťah hlavného mesta k jeho rieke.

Od návrhu sa očakáva **zakomponovanie industriálnej stopy a zachovaných artefaktov** (koľajnice, žeriavy) priamo do verejného priestoru.

- Pre pevninskú časť územia je definovaný referenčný pomer:
  - **zastavané plochy (40%),**
  - **verejné priestranstvá (40%),**
  - **poloverejné / polosúkromné priestranstvá (20%).**
- Prioritou je vytvorenie silných priečnych väzieb na okolitú mestskú štruktúru a eliminácia vizuálnych bariér, prioritou je prirodzená orientácia v území.
- Celé územie má byť navrhované s opatreniami na **upokojenie automobilovej dopravy**. Riešenie verejných priestranstiev musí zabezpečiť priestupnosť – plynulosť pohybu po území pri zachovaní intimity vnútroblokov.
- Požaduje sa, aby návrh okrem komerčných prevádzok integroval do verejného priestoru aj tzv. **„tretie miesta"** – nekomerčné zóny pre voľný pobyt, komunitné aktivity a šport.
- Pri rozmiestňovaní **aktívnych parterov** zohľadňovať predpokladanú frekvenciu pešieho pohybu v ulici podľa jej hierarchie.

Ťažiskové verejné priestranstvá

Pre ťažiskové verejné priestranstvá sú definované základné 3 požiadavky. (Tieto priestranstvá budú predmetom nadväzujúcej zákazky zo súťaže):

- návrh hlavného námestia s preferovaným umiestnením pri **Lodnom výťahu**, v západnej časti južného bazéna.
- umiestnenie **centrálneho priestranstva na strednom cípe** (sektor B) v nadväznosti na navrhovaný **priestorovo-architektonický akcent** riešeného územia
- **umiestnenie hlavnej nábrežnej promenády** pozdĺž hlavného toku rieky Dunaj, ktorá tak doplní existujúcu líniu verejných priestorov pozdĺž rieky

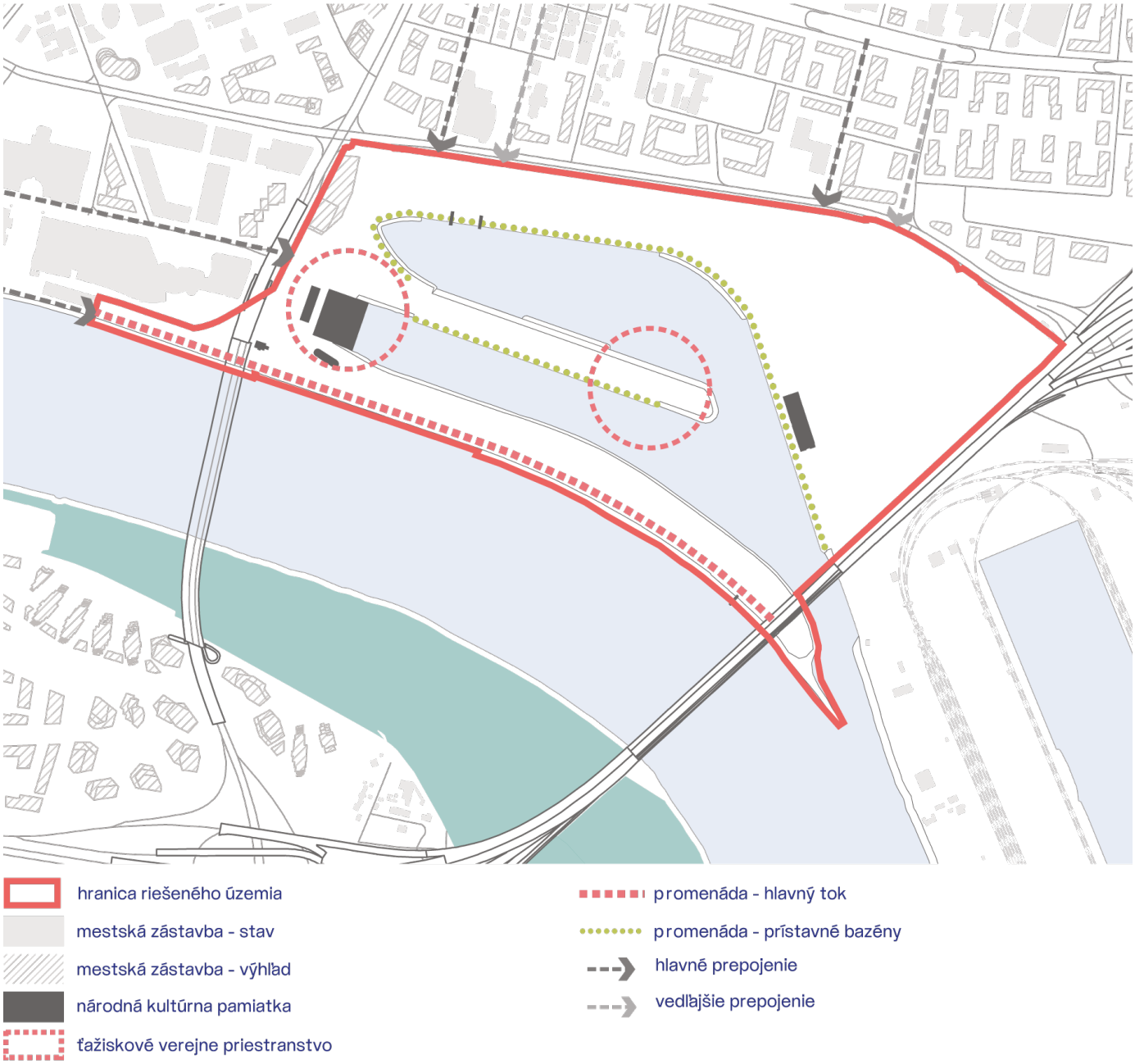
Sekundárne verejné priestranstvá

- **Promenády** sa predpokladajú aj **v kontakte s prístavnými bazénmi**, ktorých rozsah a umiestnenie je predmetom súťažného návrhu. Kľúčovou hodnotou promenád je bezprostredný kontakt s prístavným bazénom a prístup k vode.
- V území sa očakáva návrh ďalších **menších námestí**, okrem iného je v predpoliach pamiatkovo-chránených objektov a občianskej vybavenosti potrebné navrhnúť **lokálne ťažiská.**

Nábrežné hrany:

- **Hrany prístavných bazénov** sú pamiatkovo chránené. Pri tvorbe verejného priestoru sú prípustné intervencie uvedené v kapitole 4.
- Limitom pre návrh verejných priestorov je aj **výškový rozdiel medzi bežnou hladinou Dunaja a referenčným terénom** (Viac v kapitole 11)

Schéma 8: Kompozícia verejných priestorov



Vodná hladina:

- Požaduje sa **aktivácia vodnej hladiny** vytvorením série pobytových priestorov priamo na nej. Návrh má priniesť funkčné využitie vody formou **plávajúcich mól, pontónov, mestských kúpeľov či kultúrnych scén na vode,** ktoré sa stanú cieľovými bodmi v území.

06
Mestská štruktúra

6.a. Urbanistická kompozícia a priestorová štruktúra

Súťažný návrh musí zadefinovať jasnú priestorovú logiku, ktorá vytvorí čitateľný mestský celok, reagujúci na fenomén vody a historickú stopu územia.

- **Priestorová kostra a osi:** Kompozícia územia je definovaná primárne osou v predĺžení Pribinovej ulice (smer západ-východ) a Plynárenskej ulice (smer sever-juh). Sekundárne kompozičné väzby a kľúčové prepojenia s mestom predstavujú predĺženia ulíc Plátennícka a Súkennícka.

- **Štruktúra zástavby a priehľady:** V návrhu sa požaduje uplatniť primárne kompaktnú blokovú štruktúru, ktorá jasne definuje uličné priestory. Zástavba ale nesmie vytvárať vizuálnu bariéru – dôraz sa kladie na hmotovú perforáciu a zachovanie priehľadov.

- **Priestorovo – architektonická dominanta:** Ukončenie predĺženej Pribinovej ulice na cípe stredného polostrova je určené ako priestor pre architektonicky a hmotovo výraznú urbánnu dominantu. Tento objekt a jeho predpolie má plniť úlohu kompozičného zavŕšenia hlavnej mestskej osi, orientačného bodu a nového spoločenského ťažiska nábrežia a priľahlej zóny.

- **Výšková zonácia a gradácia:** Návrh musí principiálne rešpektovať prevládajúce hladiny zástavby (neznamená výškový limit) stanovené pre jednotlivé sektory, s prípustnými lokálnymi akcentami. Celková kompozícia má hmotovo gradovať smerom k uzlovému priestoru Košická – Landererova – Prístavná.

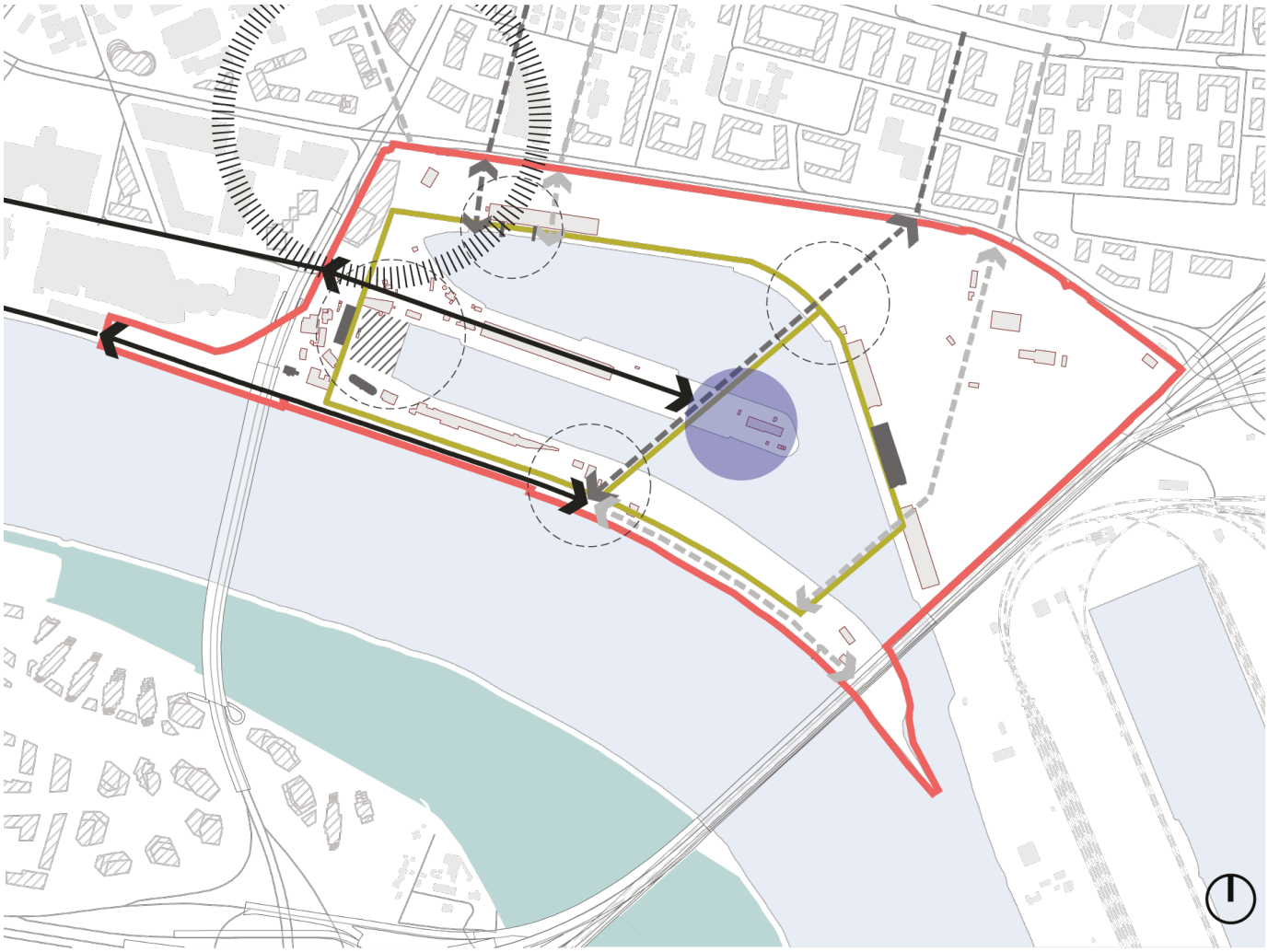
- **Integrácia a prepojenie:** Je nevyhnutné reagovať na súčasnú priestorovú segregáciu jednotlivých častí územia (južný a stredný polostrov vs. zvyšok územia). Návrh ich má prepojiť do fungujúceho urbánneho celku. Požaduje sa vytvorenie okružného systému, ktorý umožní plynulý pohyb a prepojenie celého územia formou mostných prepojení a lávok pre peších a cyklistov.

- **Pamiatkový klaster:** V lokalite súčasného pamiatkového klastra vo väzbe na južný bazén je požadované umiestniť kultúrnu funkciu (viac kapitole 7).

- **Promenáda-hlavný tok:** Záväzným kompozičným javom je hlavná nábrežná promenáda (viac v kapitole 5 a 9).

- **Väzba na vodu a nábrežná promenáda:** Je nevyhnutné zabezpečiť priamy prístup k prístavným bazénom a promenádam. Súčasne musí kompozícia zástavby prirodzene navádzať návštevníkov k hlavnému toku Dunaja a k hlavnej nábrežnej promenáde.

Schéma 9: Urbanistická kompozícia



hranica riešeného územia

urbánny charakter jestvujúcej zástavby

národná kultúrna pamiatka

národná kultúrna pamiatka - Lodný výťah

priestorová architektonická dominanta

zokruhovanie územia

primárna kompozičná os

hlavné prepojenie

vedľajšie prepojenie

celomestská výšková dominanta

kompozičný uzol

6.b. Členenie územia – Sektory

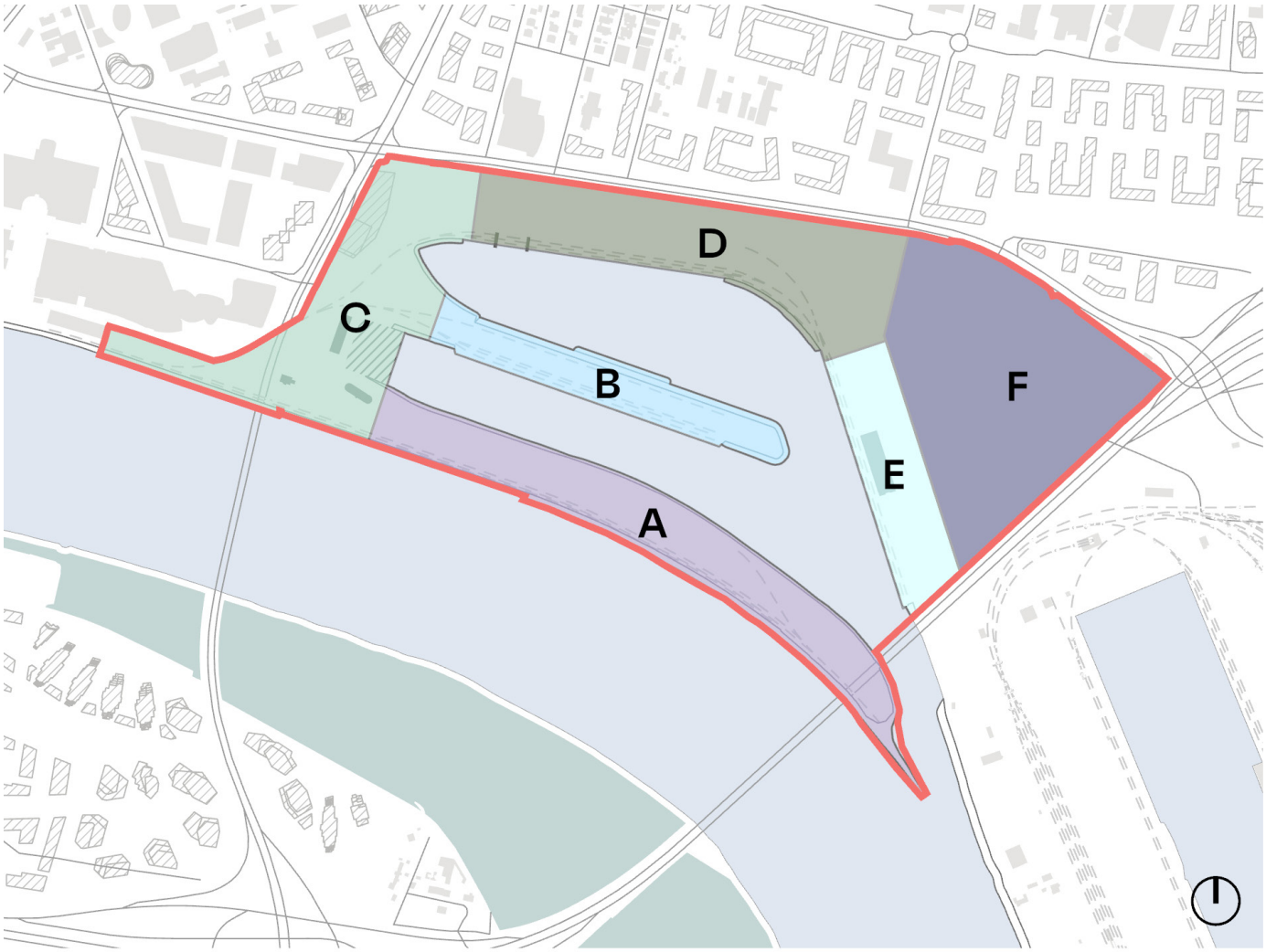
Pri spracovaní súťažného návrhu je preferované vychádzať z členenia územia na sektory.

Záväzné sú **sumárne bilancie podlažných plôch pre celé riešené územie, prevládajúce podlažnosti alokované jednotlivým sektorom a limity pre výškové akcenty a dominanty pre sektor.**

S hranicami sektorov je možné pracovať v reakcii na navrhovaný urbanizmus pri rešpektovaní základných urbanistických princípov daného sektora.

Súťažný návrh bude pre jednotlivé sektory vykazovať **hrubé podlažné plochy a pomer funkcií, pričom kľúčový je súlad so zadaním v sumárnych bilanciách pre celé riešené územie.**

Schéma 10: Členenie územia na sektory



hranica riešeného územia

A vymedzenie sektorov

6.c. Priestorová regulácia

Cieľom súťaže je navrhnúť optimálnu distribúciu objemov. Výsledkom má byť **kompaktné mestské prostredie**, ktorého mierka je adekvátna významnej nábrežnej polohe a kontaktu s centrálnou mestskou zónou.

Pri formovaní panorámy Bratislavy v zóne rozšíreného centra je potrebné uplatniť princíp **výškovej gradácie**, v reakcii na súčasnú výškovo homogénnu zástavbu s tzv. efektom hradby. Preferuje sa **hierarchizovaná kompozícia,** v ktorej sa nad základnou hladinou zástavby profilujú **lokálne akcenty a celomestské dominanty**.

Vyžaduje sa práca s dvomi úrovňami výšok:

- **Základná hladina zástavby:** Pre kompaktnú blokovú štruktúru sa stanovuje prevládajúca podlažnosť (5 až 8 nadzemných podlaží).

- **Lokálne akcenty a dominanty:** V jednotlivých mestských blokoch sú prípustné lokálne akcenty a dominanty so stanovenými výškovými limitmi pre jednotlivé sektory.

Priestorová regulácia sa v súťaži stanovuje prostredníctvom dvoch záväzných parametrov:

- **Maximálna hrubá podlažná plocha (HPP):** Je stanovená v súčte pre celé riešené územie. Súťažný návrh prinesie optimálnu distribúciu tohto objemu do jednotlivých sektorov tak, aby súčet HPP za sektory neprekročil celkový limit.

- **Prevládajúca podlažnosť:** Je stanovená indikatívne pre jednotlivé sektory. Ide o podlažnosť, ktorá má v jednotlivom bloku a sektore prevažujúce zastúpenie.

Kapacitné limity (HPP)

V rámci pevninskej časti riešeného územia (45,03 ha) sú stanovené kapacitné limity pre hrubú podlažnú plochu nadzemných podlaží:

- **Minimálny objem:** 950 000 m² HPP.
- **Maximálny prípustný objem:** 1 040 000 m² HPP.

Súťažné návrhy môžu pracovať s bilanciami v rámci tohto intervalu. Možnosť využitia kapacity smerom k hornej hranici (do úrovne 1 040 000 m²) je podmienená zachovaním logiky verejných priestorov a preukázaním priestorovej únosnosti takejto intenzity. Hodnota 1 040 000 m² HPP predstavuje **neprekročiteľný horný limit** (záväzné maximum). Cieľom je nájsť optimálnu rovnováhu medzi hustotou zástavby a kvalitou mestského prostredia.

Prevládajúca podlažnosť

- Prevládajúcu podlažnosť môžu navrhované objekty **lokálne prevýšiť** o max. 1 podlažie, pokiaľ to prispieva k plasticite uličného frontu a rytmizácii zástavby. Porušenie prevládajúcej podlažnosti **smerom nadol** nie je limitované.

- Do tejto hladiny sa nezapočítavajú **lokálne výškové akcenty a dominanty.**

- Do počtu podlaží sa započítavajú nadzemné podlažia od najnižšieho styku budovy s terénom.

- Do počtu podlaží sa 1. NP (parter) započítava ako jedno podlažie, ak jeho konštrukčná výška nepresiahne **4,5 m**. Nad 4,5m sa počíta ako 2 podlažia (resp. alikvotne podľa výšky).

- **Podkrovia a ustúpené podlažia** sa započítavajú do prevládajúcej podlažnosti vtedy, ak ich plocha presahuje 50% podlažnej plochy typického podlažia v danej budove.

- **Technologické nadstavby** (HVAC, strojovne výťahov) sa do podlažnosti nezapočítavajú, pokiaľ slúžia výlučne na technickú obsluhu budovy a nepresahujú 30% plochy strechy.

Tabuľka 1: Indikatívne prevládajúce podlažnosti a limity pre akcenty a dominanty

Sektor	Prevládajúca podlažnosť	Limit pre akcenty a dominanty
A	5 n.p.	bez akcentov
B	6 n.p.	30 m
C	8 n.p.	nelimituje sa
D	8 n.p.	60 m
E	5 n.p.	bez akcentov
F	7 n.p.	45 m

Dominanty a akcenty

Pre výškové akcenty a dominanty sú definované limity pre jednotlivé sektory:

- **Sektor C – sever (výškový klaster):** Súťažný návrh v severnej časti sektora môže pracovať s viacerými výškovými budovami (aj nad 90 m). V rámci kompozičnej gradácie územia, návrh môže preveriť umiestnenie novej celomestskej dominanty v ťažiskovom uzle Košická – Landererova – Prístavná, kde **nie je stanovený výškový limit.**

- **Sektor D – severná časť riešeného** územia: Územie pre umiestnenie **lokálnych akcentov** do maximálnej relatívnej výšky **60 m.**

- **Sektor F – východná časť riešeného územia:** Územie pre umiestnenie **nižších akcentov** do maximálnej relatívnej výšky **45 m.**

- **Sektor B:** Je prípustné preveriť výšku návrhovej architektonickej dominanty **okolo 30 m.**

- V **sektoroch E a A** sa výškový akcent nepredpokladá.

Pri umiestňovaní výškových dominánt (nad 90 m) v území platí povinný **odstup minimálne 100 m od nábrežnej hrany hlavného toku.** Pre akúkoľvek ostatnú zástavbu v dotyku s voľným tokom Dunaja je stanovená **stavebná čiara minimálne 30 m od nábrežnej hrany.**

V rámci ochranných pásiem bratislavského letiska je definovaná všeobecná výšková hladina **300 m n. m.** – cca **168 m** nad terénom. Prekročenie tohto limitu je prípustné, avšak podlieha udeleniu výnimky od príslušného leteckého úradu. Súťažný návrh v exponovaných polohách môže overiť možnosti vertikálneho rastu aj nad túto hladinu, pre vznik nového vertikálneho ťažiska a čitateľnej mestskej siluety.

Pri navrhovaní výškových stavieb bude potrebné posúdiť ich celomestské pôsobenie a postupovať pri návrhu v zmysle UŠ výškového zónovania hl. m. SR Bratislavy. Umiestnenie a výška jednotlivých objektov budú po súťaži preverené z hľadiska pôsobenie navrhovanej kompozície na obraz mesta z vyhliadkových terénnych bodov statického vnímania (Bratislavský hrad – JV a V terasa, Stráže, Tyršovo nábrežie, Nové Lido, Stará vinárska) zo stavieb (Michalská veža, vyhliadka UFO, Vyhliadka Kamzík) ako aj z mostov (Most SNP, Starý most, Most Apollo, Prístavný most) a z pohľadu dynamického vnímania siluety mesta v polohe vstupov do mesta po Dunaji (od Rakúska a od Maďarska) a diaľničných príjazdoch.

6.d. Svetlotechnické parametre

V slovenskom kontexte predstavujú svetlotechnické normy významný faktor limitujúci urbanistickú štruktúru. Pri návrhu geometrie blokov sa požaduje zohľadňovanie svetlotechnických podmienok pre komfort rezidentov, špeciálne pri umiestňovaní školskej infraštruktúry, škôlok a zariadení pre seniorov.

S cieľom dosiahnuť požadovanú mestskú hustotu a kvalitu uličného priestoru pri dodržaní hygienických štandardov je vhodné aplikovať nasledujúce princípy:

- Využitie spodných podlaží v tienistých polohách uličného profilu pre občiansku vybavenosť, administratívu alebo obchod, ktoré majú nižšie požiadavky na insoláciu.

- Ustupovanie horných podlaží sa uplatňuje na zníženie uhla tienenia pre protiľahlú fasádu, čo maximalizuje podlažnosť pri zachovaní svetelného komfortu ulice.

07 Funkčná náplň

7.a. Funkčná regulácia a vybavenosť

Cieľom je vytvorenie kompaktnej, funkčne hybridnej mestskej štruktúry, založenej na princípe vertikálneho vrstvenia funkcií, nie len ich plošnej distribúcii. Výsledný návrh musí predchádzať vzniku monofunkčných zón a definovať vyvážený vzťah medzi celomestským významom lokality a kvalitou rezidenčného prostredia. Ambíciou je zabezpečiť celodennú urbánnu vitalitu prostredníctvom integrácie bývania, práce a rekreácie.

- Celkové rozdelenie funkcií pre územie je stanovené v pomere maximálne **70% bývanie** a minimálne **30% občianska vybavenosť.** Ide o záväzný parameter vyplývajúci z Vízie rozvoja územia Zimný prístav.

- Za **občianskú vybavenosť** sa v súlade s Územným plánom hl. m. Bratislavy považuje komplex zariadení a plôch, ktorých cieľom je uspokojovanie potrieb verejnosti najmä v oblasti výchovy a vzdelávania, sociálnych služieb, zdravotnej starostlivosti, kultúry, cirkví, verejnej správy, administratívy, verejného stravovania, obchodu, rekreácie, športu, cestovného ruchu a nevýrobných služieb.

- Pri navrhovaní **funkcie bývania** je odporúčané zahrnúť aj rozličné inovatívne formy vrátane študentského, dočasného a zdieľaného bývania (co-living, baugruppe).

- **Občianskú vybavenosť** pre územie je potrebné riešiť s dôrazom na dve úrovne:

  - **Celomestský a nadmestský význam:** Komerčná a nekomerčná vybavenosť generujúca pracovné príležitosti a návštevnosť zóny (administratíva, kultúra, služby).

  - **Lokálny význam:** Funkčný mix s dominantným zastúpením bývania, pričom obytné domy musia disponovať živým parterom (obchody, služby, gastro).

- **Nábrežná promenáda na hlavnom toku** (viac v kapitole 5) je plánovaná ako zonálny park pozdĺž hlavného toku rieky Dunaj. V území je potrebné navrhovať aj sieť lokálnych parkov v severovýchodnej a západnej časti lokality (detailne v kapitole 8).

- Je potrebné navrhnúť **rekreačné využitie nábrežných hrán a vodných plôch** prístavných bazénov (detailne v kapitole 7).

- V zmysle nadradenej územnoplánovacej dokumentácie (UPNR) je v území nutné integrovať funkciu osobného lodného prístavu (terminál hromadnej osobnej dopravy, stojiská výletných lodí) a prístavu rekreačných plavidiel (mestská marína).

Požaduje sa rozlíšenie využitia bazénov:

- **1)** primárne pre potreby **mestskej maríny a rekreačnej plavby** (s umiestnením vybavenosti a servisu maríny v priľahlých sektoroch).

- **2)** primárne **pre mäkké formy rekreácie, vodné športy a kúpalisko** (s návrhom prvkov priameho kontaktu s vodou – pontóny, plávajúce móla).

Z hľadiska vybavenosti boli pre územie stanovené nasledujúce princípy, vychádzajúce z Vízie rozvoja územia Zimného prístavu:

7.b. Školy a školské zariadenia

Navrhnúť **materské školy** dostupné z obytného územia v pešej dochádzkovej vzdialenosti približne **400 m** a **základnú školu** s optimálnou dostupnosťou pre celé územie (referenčná hodnota dochádzkovej vzdialenosti pre základné školy je 700m).

- Je preferované navrhovať zariadenia **integrované do urbanistických blokov,** nie solitérne areály. Školy by mali aplikovať vertikálne vrstvanie funkcií v rámci školského bloku a ich vonkajšie priestory majú umožňovať využívanie aj mimo vyučovania, aby prirodzene zapadli do mestskej štruktúry.
- Predpokladá sa umiestnenie približne **štyroch 4-triednych škôlok a jednej 36-triednej základnej školy.** Návrh má zohľadniť využívanie zariadení školy (napr. telocvične) na využitie pre verejnosť po vyučovaní.
- V území by mala byť zachovaná funkcia súčasne fungujúceho **školského internátu** Ekonomickej univerzity s kapacitou min. 89 lôžok. Predpokladá sa jej premiestnenie do novej budovy.

7.c. Šport

Okrem nadväzovania na existujúce športové trasy, nová časť nábrežia má ponúkať aj možnosti športových aktivít zohľadňujúc jedinečný charakter územia:

- kľúčovou požiadavkou je zabezpečenie **kontinuity nadregionálnych cyklistických trás** – integrovanie trasovania medzinárodnej cyklomagistrály EuroVelo 6 (Dunajská cesta), v podobe bezpečného a atraktívneho prejazdu cez Zimný prístav,
- športoviská je požadované navrhovať ako multifunkčné plochy integrované do mestského prostredia,
- odporúčané je poskytnúť priestor možnosti konania rôznych aktivít podľa sezónnosti (tréningy, komunitné podujatia, dočasné letné/zimné plochy),
- požadované je priestorové riešenie bez bariér, prepojené s okolitými funkciami, a zároveň minimalizovanie konfliktov medzi rôznymi typmi používateľov,
- priestor je navrhované sprístupniť širokému spektru užívateľov – deti, mládež, seniori, amatéri aj profesionáli
- predpokladá sa umiestnenie viacúčelovej športovej haly s kapacitou 500-600 divákov
- odporúčané je zamerať sa na tri hlavné oblasti:
  - **vodné športy** – priame využitie rieky a jej nábrežia pre kanoistiku, kajakovanie, paddleboarding alebo komunitné vodné aktivity (kúpanie v Dunaji je odporúčané len pri technickom oddelení a filtrovaní vody v bazéne). Využitie vodnej hladiny by malo reflektovať sezónnosť, s potenciálom zimného využitia (napr. verejné korčuľovanie) v prípade priaznivých klimatických podmienok.
  - **bežecké a cyklistické trasy** – integrácia do uličnej siete a nábrežných promenád, prepojenie so širším mestským kontextom a systémom cyklotrás,
  - **športové zóny vo verejných priestoroch** – multifunkčné plochy, ktoré podporujú spontánnu aktivitu obyvateľov a návštevníkov.
- **rekreačné využitie:** Súčasťou návrhu môže byť overenie možností pre nízkorýchlostnú individuálnu plavbu a vodné športy (kajaky, paddleboardy). Cieľom je sprístupniť vodu pre aktívnu rekreáciu pri rešpektovaní bezpečnosti prevádzky.

7.d. Kultúra

Návrh má definovať **variabilný priestorový rámec kultúrnej infraštruktúry.** Cieľom sú **kultúrne objekty integrujúce funkcie, ktoré sa navzájom dopĺňajú:**

- **Kultúrno-kreatívny HUB** – pre Sektor C je definovaná požiadavka na návrh multifunkčného kultúrno-komunitného centra. Má potenciál integrovať funkcie ako sú súčasný tanec a pohybové divadlo, výstavné kapacity pre vizuálne umenie či menšiu koncertnú sálu. Súčasne má poskytovať potrebné zázemie vo forme skúšobní, ateliérov a co-workingových priestorov pre kreatívne odvetvia, startupy a neziskový sektor. Je vhodné uvažovať aj nad komunitnými funkciami ako je centrum voľného času zahŕňajúce krúžky pre deti aj aktivity pre seniorov.

- **Priestorovo-architektonická dominanta** (Sektor B) – v exponovanej polohe východnej časti stredného cípu je žiaduce situovať hmotovo a architektonicky významný akcent. Má integrovať kultúrnu funkciu s doplnkovým funkčným mixom vybavenosti a služieb. Konkrétna kultúrna funkcia (knižnica, multifunkčná sála alebo iné) nie je stanovená. Bude predmetom odbornej diskusie v nadväznosti na súťaž.

- **Múzeum vodnej (lodnej) dopravy** – je potrebné preveriť vhodné priestorové situovanie múzea, prednostne v priamej väzbe na objekty národných kultúrnych pamiatok (NKP) Lodný výťah a Lodná dielňa. Súčasťou tohto funkčného celku by bol vhodný návrh exteriérovej expozície (open-air) pre veľkorozmerné zbierkové predmety (plavidlá Zvolen, Šturec, Meteor).

- V území je vhodné uvažovať aj nad kultúrnou funkciou vo forme základnej umeleckej školy.

7.e. Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť

- požadované je navrhovanie zariadení zdravotníctva a sociálnej starostlivosti, ktoré dokážu **flexibilne reagovať na demografické zmeny** a aktuálne potreby,

- odporúčané je umiestňovanie **ambulancií** prioritne do parteru, resp. spodných podlaží a v blízkosti zastávok MHD,

- odporúčané je umiestňovanie zariadení **sociálnej starostlivosti integrované do obytného prostredia,** v blízkosti plochy kompaktnej parkovej zelene, obchodov a verejných služieb a v dobrej nadväznosti na MHD.

- uvažovať s umiestnením **dvoch zariadení pre seniorov integrovaných do obytného prostredia** a jedného **špecializovaného zariadenia** s celkovou kapacitou približne 50 miest.

08 Mobilita a doprava

8.a. Princípy mobility a dopravy

Špecifickými faktormi pre návrh mobility sú prítomnosť vodného toku Dunaja, priestorové obmedzenia (znížená dostupnosť) južného a stredného polostrovu, bezprostredné prepojenie na okolité územie a centrum mesta.

Základným koncepčným princípom je podpora a preferencia udržateľnej mobility. Ide predovšetkým o dobrú dostupnosť mestskej hromadnej dopravy, vybudovanie dostatočnej siete kvalitnej pešej a cyklistickej infraštruktúry, rôzne formy upokojovania individuálnej automobilovej dopravy vo vnútri ale aj na okraji územia, a podpora zdieľanej mobility a elektromobility.

Požiadavky na riešenie dopravy a mobility v riešenom území:

- zohľadniť **väzby na okolité územie** a ich vzájomné prepojenie
- zohľadniť **vymiestnenú železničnú** vlečku mimo riešené územie
- preveriť **vstupy do územia** v kľúčových bodoch
- **zaviesť „low traffic zone"** s dominanciou cyklistického a pešieho pohybu (hlavne na polostrovoch)
- upokojiť **individuálnu automobilovú** dopravu a zamedziť nežiadúci tranzit
- **redukovať statickú dopravu,** minimalizovať parkovacie miesta na teréne v uličných priestranstvách
- podporovať budovanie **parkovacích domov** a ich možnú integráciu s objektami verejnej vybavenosti
- zamerať sa na zvýšenie ponuky a **dostupnosti verejnej osobnej dopravy,** navrhnúť jej vhodnú formu a možné **polohy zastávok**
- preferovať **aktívnu mobilitu,** plynulý a bezpečný pohyb chodcov a cyklistov
- zabezpečiť vysokú mieru **prepojenosti a pešej dostupnosti** k základným potrebám v území
- navrhnúť prepojenia medzi jednotlivými sektormi **cez bazény prístavu**
- zadefinovať **hierarchiu a typológiu** jednotlivých ulíc
- navrhnúť vhodné riešenia **úpravy/rozšírenia ul. Prístavná,** ktorá je už v súčasnosti silne zaťažená IAD

Typológia ulíc z pohľadu mobility

V súťaži sa očakáva návrh a priestorové rozpracovanie typológie ulíc:

- **Mestská ulica:** Profil s jasne definovaný hlavným a vedľajším dopravným priestorom (oddelená motorová doprava) a pásom mobiliáru a zelene, ktorý zachováva charakter upokojenej zóny s dôrazom na bezpečnosť. Pri takomto type ulice je možné uvažovať s vedením autobusovej MHD a krátkodobým parkovaním.
- **Obytná ulica:** Profil v režime zmiešaného pohybu (shared space) s obmedzeným vjazdom motorovej dopravy, s fyzickou preferenciou peších a cyklistov. Tento typ vhodne aplikovať primárne v obytných blokoch a pozdĺž nábrežných hrán bazénov. Dôraz na mäkké hrany (soft edges) – prechodovej zóny medzi fasádou a ulicou napr. formou predzáhradok.
- **Pešia ulica:** Profil s vylúčením motorovej dopravy okrem záchranných zložiek.

8.b. Pešia a cyklistická mobilita

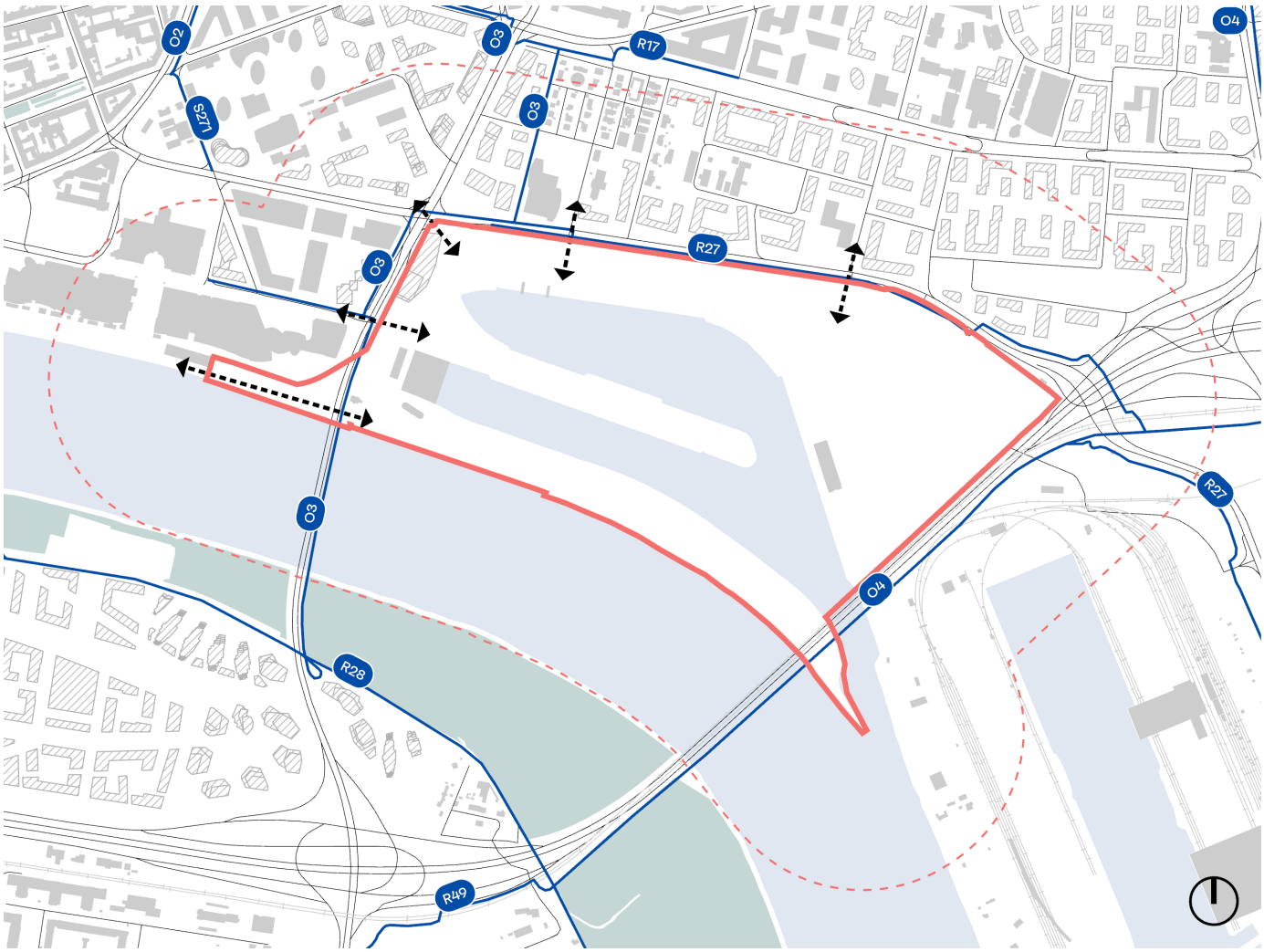
Sieť pešej a cyklistickej infraštruktúry pre Zimný prístav je potrebné navrhovať v dostatočnej kvalite a hustote. V návrhu je nutné zohľadniť potreby najzraniteľnejších účastníkov dopravy.

Dôležitým prvkom je vytvorenie **lávok pre peších a cyklistov,** ktoré vzájomne prepoja časti Zimného prístavu oddelené prístavnými bazénmi. Výrazné zastúpenie pešej dopravy sa očakáva **popri hranách prístavných bazénov**, kde je vhodné umiestnenie budov s aktívnym parterom, či návrh mestskej maríny a promenády.

Požaduje sa vytvoriť a zachovať kľúčové pešie napojenia lokality na širšie územie:

- na **promenádu popri Eurovea II.**, smerujúca pozdĺž toku Dunaja,
- **z ulice Pribinova,** pričom peší ťah je preferované viesť stredným polostrovom Zimného prístavu,
- **na zastávky MHD** v okolí križovatky Landererova-Košická,
- **severnej časti riešeného územia** s územím Mlynských nív (ul. Plátennícka a ul. Plynárenská).

Schéma 11: Pešie prepojenia a sieť cyklistických ciest

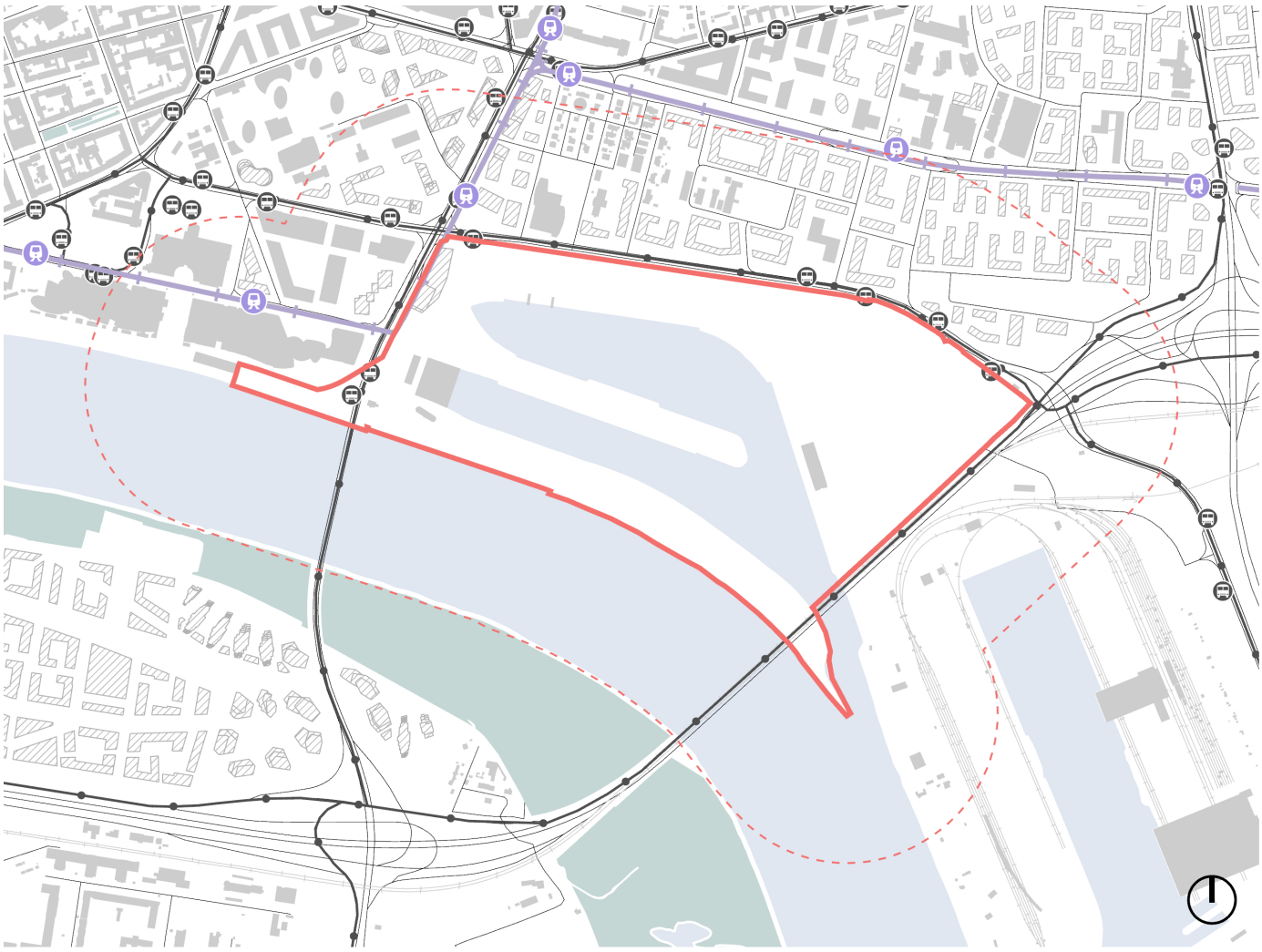


hranica riešeného územia
hranica dotknutého územia
existujúca cyklistická infraštruktúra
významné prepojenie
mestská zástavba - stav
mestská zástavba - výhľad

Cyklistické cesty je potrebné napojiť na existujúce cyklistické okruhy a radiály O3, O4 a R27.

- Očakáva sa návrh cyklistických ciest kopírujúci hlavné pešie ťahy, v priestore ťažiskových ulíc.
- Navrhnúť dostatok miest na odstavovanie a parkovanie bicyklov a ďalších prostriedkov mikromobility, najmä vo významných bodoch, ako napr. prestupný uzol v priestore križovatky Košická, vysoko frekventované zastávky MHD, parkovacie domy, P+R parkoviská, alebo významné kultúrne a rekreačné miesta.

Schéma 12: Existujúca a plánovaná sieť MHD



hranica riešeného územia
hranica dotknutého územia
plánovaná zastávka NET
nová električková trať (NET)
existujúca zastávka nekoľajovej MHD
existujúca nekoľajová MHD
mestská zástavba - stav
mestská zástavba - výhľad

8.c. Mestská hromadná doprava

V susedstve riešeného územia sú plánované dve električkové trate, na ktoré je potrebné v návrhu nadviazať. **Navrhovaná električková trať Pribinova – Košická** je vedená pozdĺž západnej hranice riešeného územia v blízkosti mostu Apollo. **Navrhovaná električková trať Podunajské Biskupice – Vrakuňa** prechádza územím Mlynských nív, severne od Zimného prístavu. Po ich realizácii bude prístav v pešej dostupnosti zastávok nosného systému MHD, čím sa zabezpečí lepší prístup do centra mesta ako aj ostatných častí mesta.

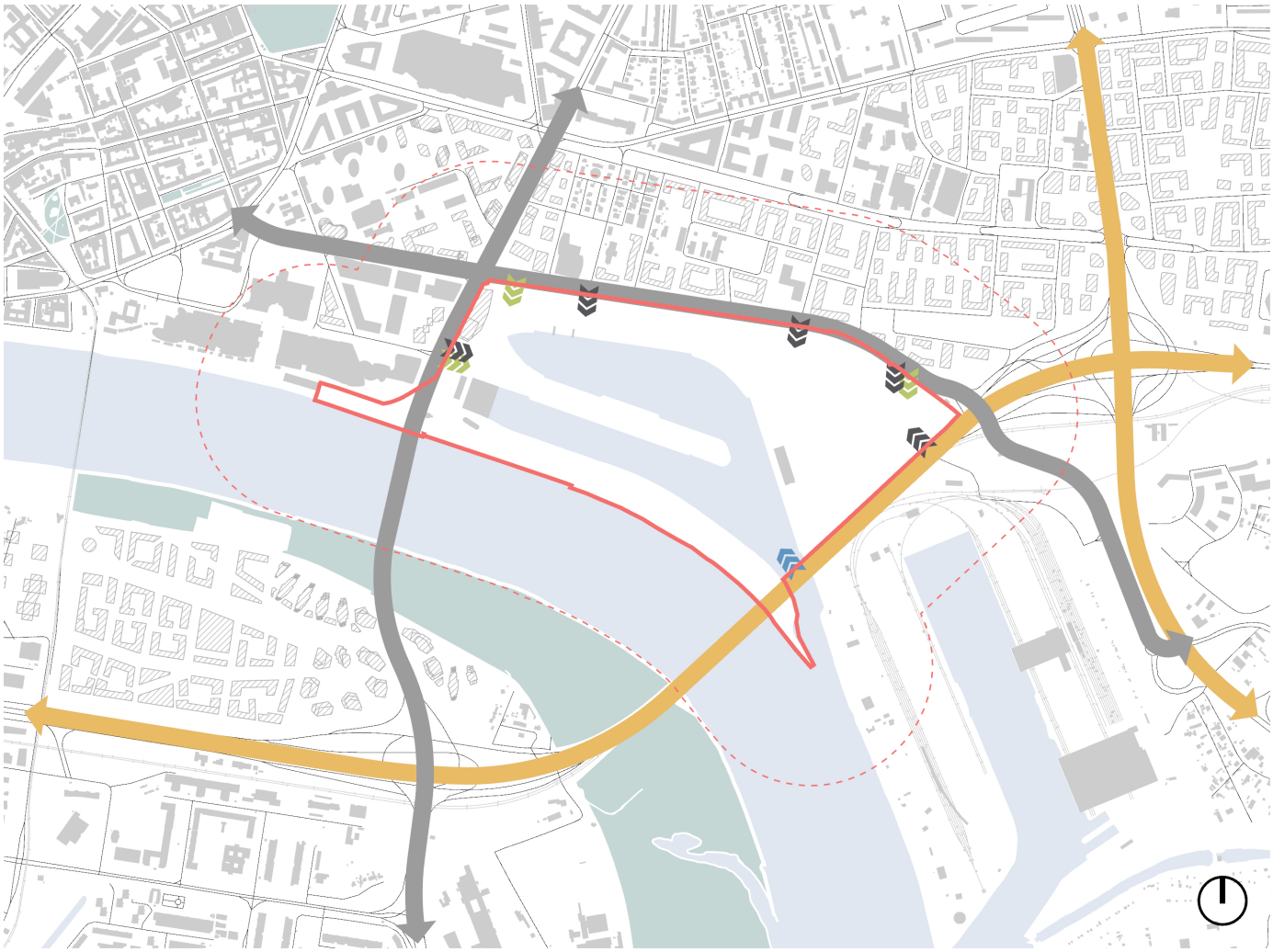
Ostatné formy MHD v podobe **autobusov** sa preferuje navrhnúť v severnej a východnej časti riešeného územia. Pri umiestňovaní zastávok MHD je potrebné zohľadniť **dochádzkovú vzdialenosť 500 m**.

Vzhľadom na vysoké intenzity individuálnej automobilovej dopravy a časté dopravné kongescie na Prístavnej ulici, je vhodné zachovať územnú rezervu pre zriadenie **BUS pruhov**. Tie môžu byť realizované buď ako regulárne segregované pruhy po stranách ulice, alebo ako samostatný segregovaný pás v strednej časti ulice pre systémy typu „Bus rapid transit" (BRT). Územná rezerva je v dlhodobom časovom horizonte určená aj na preverenie a prípadnú realizáciu električkovej trate po ulici Prístavná.

8.d. Napojenia na existujúcu cestnú sieť

- Pre správne fungovanie dopravy v Zimnom prístave je nevyhnutné napojenie na nadradenú cestnú sieť:
  - **dialnica D1** v dotyku južnej a východnej hranice riešeného územia (súčasť E 58)
  - **rýchlostná cesta R7,** ktorá začína dialničným privádzačom cesty E 58 vo východnej časti (súčasť E 575)
  - viacpruhové miestne zberné **cesty Prístavná a Košická vrátane mosta Apollo.**
- **Vstup do územia z ul. Prístavná** sa predpokladá ako hlavný pre automobilovú dopravu. Prístavná je 4-pruhovou miestnou zbernou cestou s vysokými intenzitami dopravy.
- Ako sekundárny vstup do územia sa odporúča využiť východné **napojenie cez územie prístavu Pálenisko,** s napojením na existujúcu svetelnú križovatku, po splnení podmienky mimoúrovňového vedenia cez železničnú trať do Páleniska.
- Ďalšie napojenie je možné aj **zo západnej strany z ul. Pribinova,** ktoré by malo primárne slúžiť peším a cyklistom.

Schéma 13: Nadradená cestná infraštruktúra v dotyku s riešeným územím Zimného prístavu



hranica riešeného územia

hranica dotknutého územia

diaľnica a rýchlostná cesta

ul. Prístavná, Košická a most Apollo

Vstup do územia

cestná doprava

cyklistická doprava

lodná doprava

mestská zástavba - stav

mestská zástavba - výhľad

8.e. Statická doprava

Upokojovanie dopravy sa sleduje aj formou redukcie statickej dopravy.

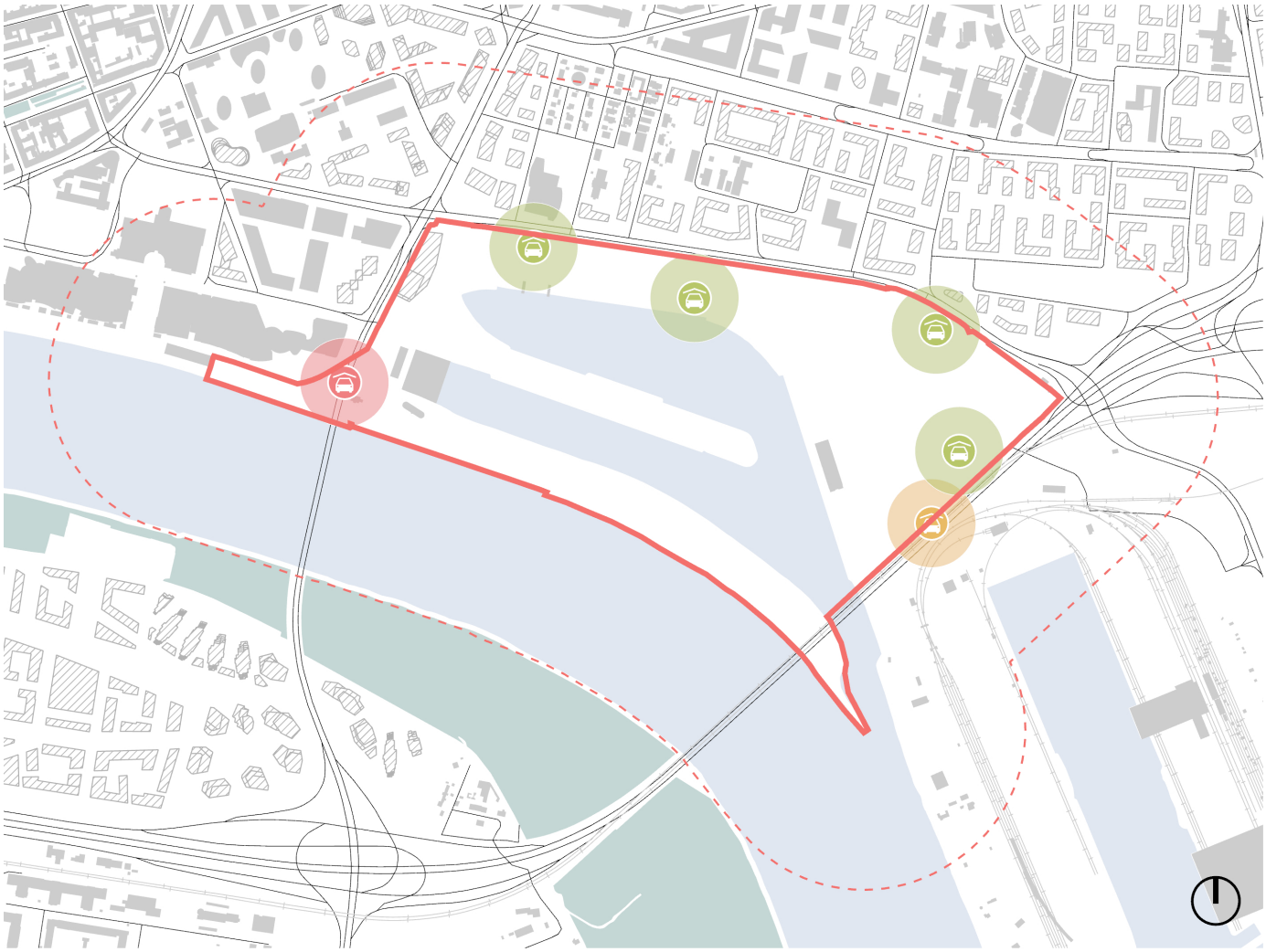
- Je potrebné navrhnúť **dlhodobé** odstavné stojiská pre obyvateľov, a **krátkodobé** parkovacie miesta pre návštevníkov a zamestnancov.
- V návrhu preveriť nároky na statickú dopravu pri uplatnení **maximálnych podmienok 1 parkovacieho miesta na 100 m² HPP pre funkciu bývanie a 1 parkovacie miesto na 60 m² HPP pre funkciu občianskej vybavenosti,** vrátane zamestnancov a návštevníkov.
- **Na povrchu** uvažovať len s minimálnym počtom parkovacích miest **v rozsahu menej ako 10% z celkového počtu,** ktoré budú výhradne určené ako krátkodobé, zvyšok kapacít umiestňovať do nadzemných parkovacích domov a do podzemia.
- Väčšinový podiel parkovacích kapacít umiestňovať do **parkovacích domov**, resp. do dopravných hubov, v okrajových častiach riešeného územia s priamym prístupom z nadradenej cestnej siete a možnosťou integrácie viacerých funkcií v rámci objektu.

Je žiadúce preveriť umiestnenie **parkovacích domov v okolí Prístavného mostu alebo Prístavnej ulice** s dobrou dostupnosťou a priamym napojením na D1 a R7, alebo navrhnúť iné možnosti. Územie v blízkosti Prístavného mosta je v súčasnosti atakované **hlukom z dopravy,** čo predstavuje významné limity možného funkčného využívania v týchto lokalitách. Preto sa odporúča navrhnúť parkovací dom tak, aby daný hluk dopravy z Prístavného mosta odkláňal. Pri návrhu parkovacích domov je potrebné uvažovať aj s možnou budúcou **konverziou na inú funkciu.**

8.f. Logistika a zber odpadu

Návrh má zohľadňovať spôsoby prepravy tovaru, zásobovanie a kuriérske služby tak, aby sa **nevyžadoval vjazd väčších nákladných vozidiel až k cieľovej destinácii.** Preferuje sa ekologický a priestorovo nenáročný spôsob distribúcie komodít. Jednou z možností je vo vhodnej polohe navrhnúť **distribučný hub** s prekládkou tovaru na menšie vozidlá, elektromobily alebo cargo-bicykle. Podobne je v návrhu potrebné riešiť aj **odpadové hospodárstvo,** napr. návrhom odpadového hubu.

Schéma 14: Orientačná poloha parkovísk a parkovacích domov



hranica riešeného územia
hranica dotknutého územia
parkovací dom
povrchové parkovisko
povrchové parkovisko pre potreby lodnej osobnej dopravy
mestská zástavba - stav
mestská zástavba - výhľad

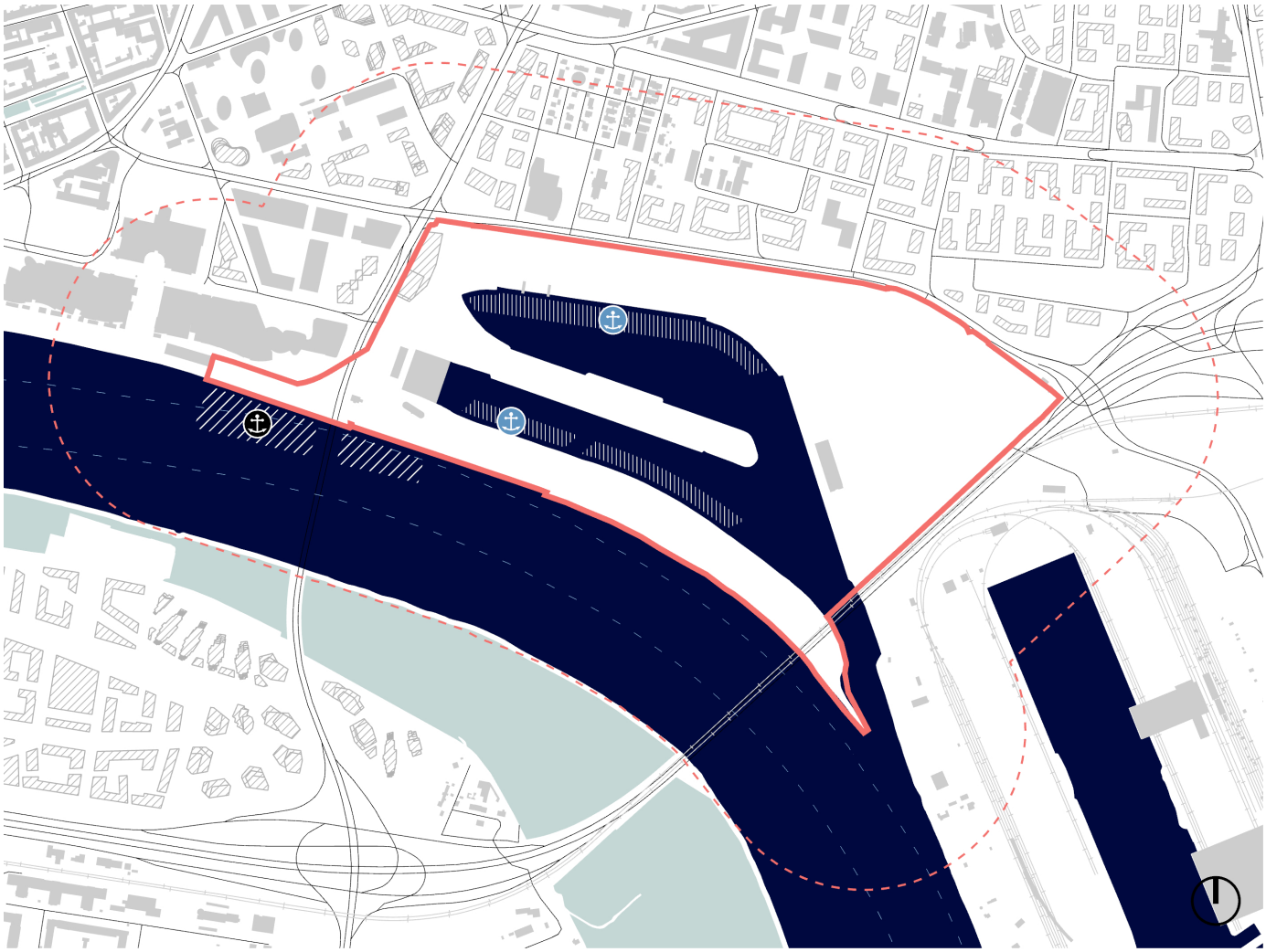
8.g. Lodná doprava

Jedným zo zásadných prvkov rozvoja tohto územia je rozšírenie kapacít lodnej osobnej dopravy mesta Bratislava **vybudovaním infraštruktúry pre rekreačné plavidlá medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej lodnej dopravy** (ďalej ako „LOD") a **mestskej maríny**.

Vybudovanie takejto infraštruktúry si vyžaduje aj ďalšie prvky, ako napr. **terminál LOD, administratívne zázemie, dostatočnú technickú infraštruktúru** (napr. pontóny pre výletné lode a mestskú marínu, zásobovanie elektrickou energiou a pod.) či dostatok **parkovacích kapacít** vrátane turistických **autobusov**, atď.

- Terminál LOD a administratívne zázemie sa odporúča navrhnúť **do samostatnej budovy**, v blízkosti pontónov, resp. kotviska LOD.

Schéma 15: Lodná osobná doprava a mestská marína



hranica riešeného územia
hranica dotknutého územia
vodné plochy
lodná osobná doprava
mestská marína
plavebný koridor
mestská zástavba - stav
mestská zástavba - výhľad

- Kotvenie výletných osobných lodí navrhnúť **na hlavnom toku Dunaja** (pred a za mostom Apollo) a pre mestskú marínu je možné využiť jeden z prístavných bazénov.

- Parkovacie kapacity v súvislosti LOD Vízia rozvoja Zimného prístavu predpokladá **v podmostí mosta Apollo**, súťaž však môže preveriť iné lokality. Dôležitá je krátka vzdialenosť a bezpečnosť cestujúcich medzi kotviacimi loďami, terminálom LOD a samotného parkoviska.

09
Zeleno-modrá infraštuktúra

9.a. Kostra zeleno-modrej infraštruktúry

Vychádzajúc z ekologických hodnôt a príležitostí územia, návrh má priniesť holistický prístup, v ktorom krajina, urbánna ekológia a obnova prírody tvoria neoddeliteľnú súčasť Masterplanu. Cieľom je dosiahnuť symbiózu, v ktorej sa zastavané prostredie a živé ekosystémy navzájom umocňujú, čím zabezpečia dlhodobú klimatickú odolnosť a vytvoria živú, udržateľnú a ekologicky funkčnú štvrť. Integrovaný prístup sa má premietnuť aj do práce s mierkou verejného priestoru.

Dôležitou úlohou je obnova biodiverzity územia a dekontaminácia územia (land remediation). Riešenie ma priniesť vytváranie pestrých ekosystémov vrátane mokradí, retenčných krajinných prvkov, krajinných koridorov a priestoru pre prirodzené sukcesné procesy, ktoré podporia rozmanitosť rastlín a živočíchov.

Návrh má demonštrovať, že ekologické hodnoty sú centrálnou kvalitou Masterplanu.

Návrh zeleno-modrej infraštruktúry má byť postavený na princípoch **riešení inšpirovaných prírodou** a integrovať tri základné piliere klimatickej odolnosti:

- **Manažment zrážkových vôd:** zadržiavanie vody, vsakovanie, spomaľovanie odtoku, ktoré znižuje nároky na kanalizačnú sieť.
- **Zlepšenie mikroklímy:** znižovanie efektu mestského tepelného ostrova prostredníctvom tienenia vzrastlými stromami a evapotranspirácie.
- **Podpora biodiverzity:** tvorba ekologicky hodnotných plôch, ochrana existujúcej vzrastlej zelene a tvorba zelených koridorov.

Cieľom je zabezpečenie dostatočnej **kvantity aj kvality zelenej infraštruktúry** kostrových prvkov (parkov) ako aj v rámci **verejných priestorov,** s dôrazom na dostupnosť a vzájomnú prepojenosť prvkov zeleno modrej infraštruktúry.

- V riešenom území sa očakáva **vytvorenie parkov, s kľúčovou rolou nábrežnej promenády.**
- Očakáva sa vytváranie **zelených koridorov,** ktoré spájajú izolované zelené plochy a biotopy a prinášajú benefit pre peší pohyb a cyklodopravu.
- V prístave je vhodné pracovať s rozsiahlymi **líniami vzrastlej stromovej vegetácie**, pričom je odporúčané **predĺženie brehovej líniovej vegetácie** pozdĺž rieky Dunaj v južnej časti územia
- Z hľadiska **druhovej skladby je potrebné:**
  - zohľadňovať biodiverzitu a klimaticky odolné, extenzívne formy zelene, kvitnúce lúky, vegetačné strechy a pod.
  - uprednostňovať výsadbu domácich druhov drevín vhodných pre lokálnu mikroklímu
  - využívať prirodzene vyskytujúcu sa vegetáciu s cieľom zabrániť veternej a vodnej erózii.

Modrá infraštruktúra

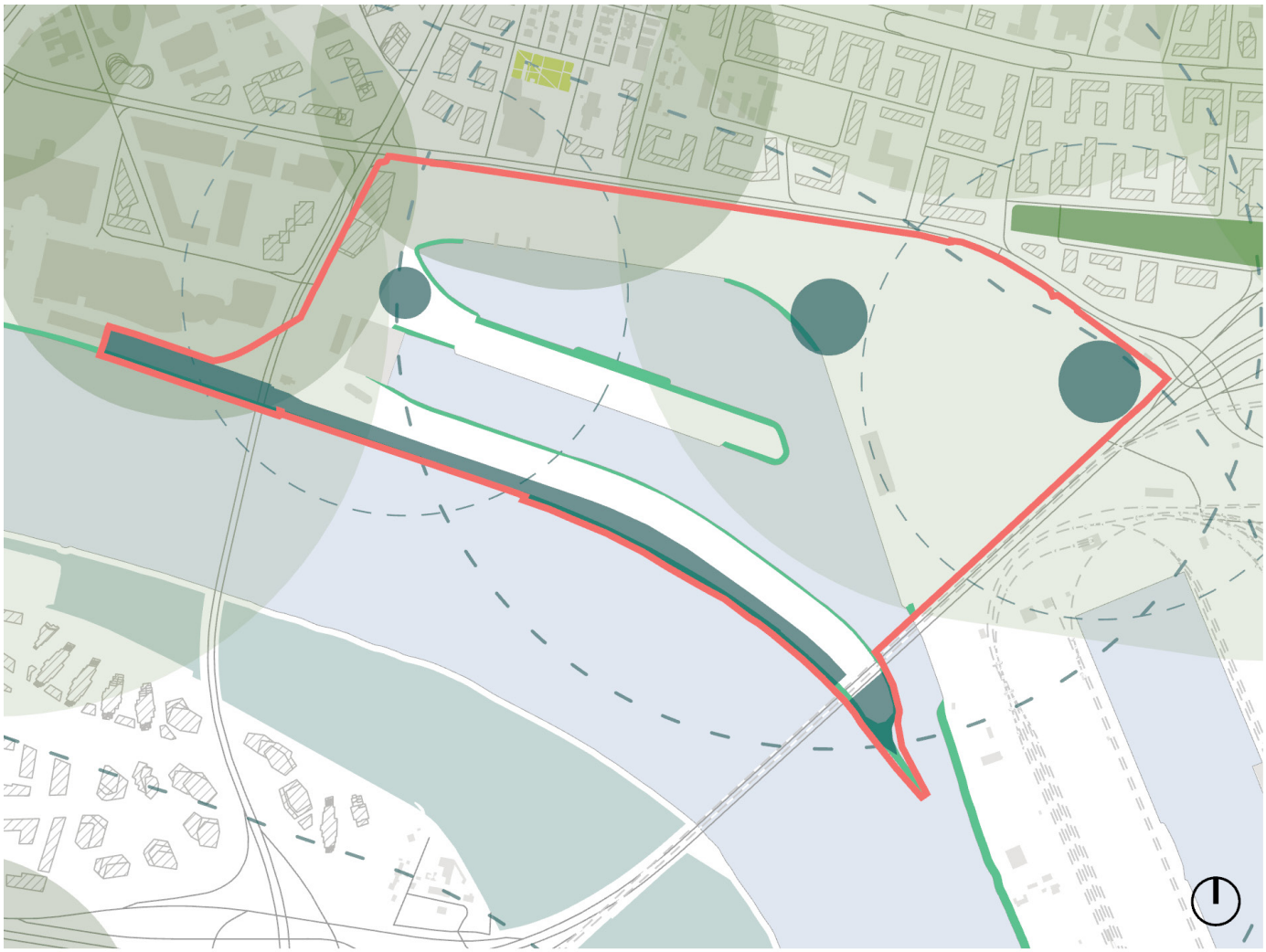
Územie Zimného prístavu predstavuje **inundačné územie**, preto je nevyhnutná adaptácia na riziká spojené s výskytom veľkých povodní (Q_{1000}) – viď kapitola 10. Je preto kladený dôraz na odvodnenie riešeného územia, zachytávanie a využívanie zrážkových vôd, protipovodňovú ochranu.

- Kľúčové je, aby zrážková voda v území bola **lokálne vsakovaná a prebytočná voda bola zadržaná v akumulačných/retenčných objektoch** a len v minimálne zvádzaná do stoky (napr. dažďové jazierka, retenčné ryhy, priehlbiny).
- Je potrebná adaptácia územia na záplavové javy formou priestorov a prvkov, ktoré môžu byť **dočasne zaplavované.**

Urbanizované mestské prostredie

- Prvky zeleno-modrej infraštruktúry zakomponovať do všetkých foriem verejného priestoru.
- Na spevnených plochách námestí zachytávať dažďovú vodu prostredníctvom retenčných nádrží.
- V prípade stromoradia popri komunikáciách využiť priepustné povrchy pri kmeňoch stromov.

Schéma 16: Princípy zeleno-modrej infraštruktúry



hranica riešeného územia
mestská zástavba - stav
mestská zástavba - výhľad
park - stav
park - návrh
park - návrh MUŠ
svahovitosť terénu - stav
dostupnosť parkov 300 m - stav
dostupnosť parkov 600 m - stav
dostupnosť parkov 300 m - návrh
dostupnosť parkov 600 m - návrh

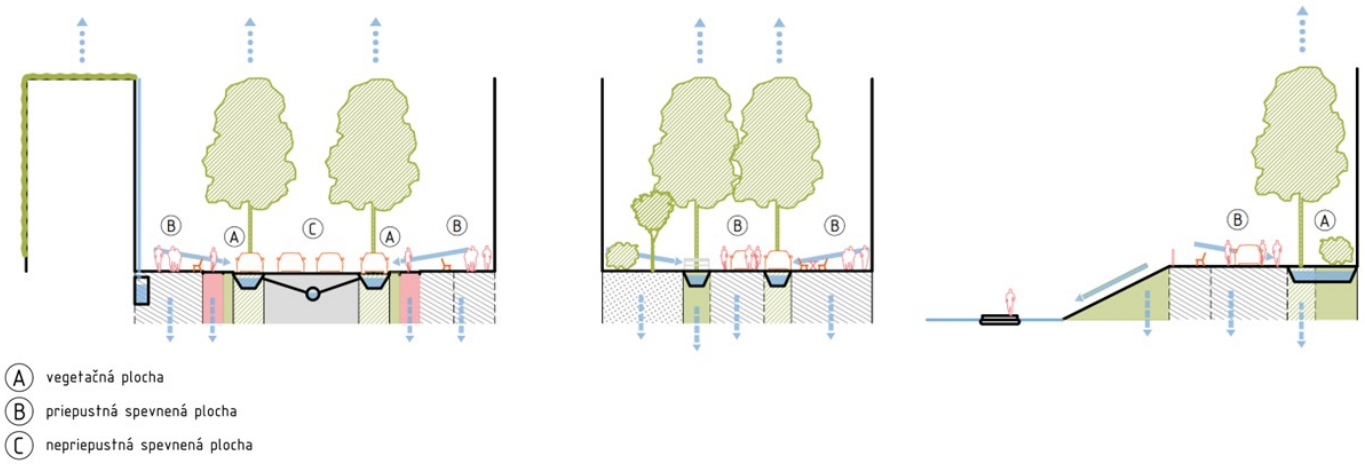
Brehové časti a nábrežia

- Je vhodné zachovanie brehových porastov, podpora vzniku **lužnej vegetácie.**
- Na spevnenie svahov primárne využívať prirodzený lokálny vegetačný materiál.
- Úseky svahov nad hladinou 90 dňového prietoku (Q_{90d}) prioritne **opevňovať vegetačnými** alebo kombinovanými druhmi opevnenia.
- Realizovať mokrade a zaplavované plochy na princípe suchých poldrov.

Dopravný priestor

- Pri návrhu šírky uličného profilu uvažovať s priestorom na začlenenie zelenej infraštruktúry a vodozádržných opatrení.
- Parkoviská a parkovacie miesta je žiadúce budovať z polopriepustných/priepustných materiálov .

Schéma 17: Zeleno-modrá infraštruktúra a opatrenia hospodárenia s dažďovou vodou vo vybraných uličných profiloch z vízie rozvoja



Parkové plochy

- V parkoch **maximalizovať podiel nespevnených povrchov a vegetačného pokryvu**, ktoré zvládajú prívalové dažde, občasné zaplavenie územia, ako aj dlhšie obdobie sucha a periódy horúčav. Je vhodná integrácia protipovodňovej ochrany do plochy parkov vytvorením možnosti dočasného zaplavovania.
- **Uprednostňovať** pôvodné, dlhoveké druhy stromov, ako aj klimaticky odolnú vegetáciu.
- Parky hierarchizovať na **zonálne parky, lokálne parky a menšie susedské parky**, rovnomerne rozložené v území s cieľom zachovania pešej dostupnosti.

Dimenzie parkov

Pri spracovaní **Vízie rozvoja územia Zimného prístavu** boli stanovené celkové plochy parkových plôch pre jednotlivé sektory. V súťaži stanovujú referenčnú hodnotu pre ďalšiu prácu.

V území sa uvažuje s extenziou existujúceho hlavného brehového koridoru líniovej vegetácie rieky Dunaj vo forme atraktívnej a multifunkčnej **promenády**, s predpokladanou výmerou **4,6 ha** a charakterom **zonálneho parku.**

- V **sektore D**, je vhodné umiestniť **zonálny park.** Umiestnenie parku je potrebné navrhovať vo väzbe na dostupnosť v sektore a mikroklimatickú funkciu. Pripúšťa sa možnosť zlúčenia s inou parkovo-upravenou plochou alebo iné umiestnenie parku za predpokladu maximalizácie chladiaceho účinku, prístupnosti a ekologickej konektivity.
- Okrem zonálnych parkov je vhodné v území vytvorenie **min. dvoch lokálnych parkov v sektoroch C a F.** Nachádza sa tu potenciálne **perspektívna vzrastlá vegetácia** a je žiadané jej začlenenie do navrhovaných zelených plôch

Tabuľka 2: Bilancia referenčných parkových plôch pre územie

zonálny park (m²)	lokálny park (m²)	parkové plochy spolu (m²)
46 400 (A, C)*	11 400 (F)	
10 600 (D)	4 500 (C)	
		72 900

* označenie sektoru (A, C, D, F)

** uvedené hodnoty sú zaokrúhlené na celé stovky štvorcových metrov. Presnosť ± 100 m²

Aplikácia Ekoindexu

Víťazný návrh bude po ukončení súťaže dopracovaný v súlade s metodikou nástroja Ekoindexu. Pre súťažný návrh vyplývajú z metodiky nasledujúce záväzné požiadavky:

- Minimálne **35% z celkovej pevninskej nezastavanej plochy musí tvoriť zeleň.**
    - Z toho min. **40% zelene na rastlom** teréne/násype a max. **60% zelene na konštrukciách**.
- Referenčný podiel vegetačných striech (extenzívne/intenzívne) je **50% z** pôdorysu striech budov.
- Minimálny **podiel priepustných plôch** v nezastavanom území 50%.
- **Redukcia spevnených plôch:** Maximálne 20% zo započítaných zelených plôch môžu tvoriť komunikácie a parkoviská (napr. zatrávňovacia dlažba), zvyšok musí tvoriť plnohodnotná vegetácia.
- Návrh musí zapracovať princíp, kde min. 70% zrážok zo spevnených plôch bude aktívne zhodnotených (vsakovanie, retencia, recyklácia).

10 Proti-povodňová ochrana

10.a. Princípy potipovodňovej ochrany

Urbanistická transformácia Zimného prístavu je zásadne determinovaná jeho polohou v aktívnom inundačnom území Dunaja. Tento faktor diktuje priestorovú konfiguráciu, morfológiu zástavby a charakter verejných priestorov.

Dodržanie stanovenej protipovodňovej stratégie preto predstavuje **základný predpoklad pre realizovateľnosť** akejkoľvek urbanistickej intervencie. Protipovodňová ochrana by nemala byť vnímaná len ako dodatočné technické opatrenie, ale ako primárna kostra fyzickej podoby novej štvrte.

Cieľom súťaže je návrh integrovaného riešenia, ktoré zabezpečuje ochranu novej zástavby na úroveň **Q_{1000}** (tisícročná voda). Aplikácia princípu riadenej inundácie a kontrolované zaplavovanie vybraných priestorov sú prípustné, avšak jednotlivé sektory a stavebné bloky musia byť dopravne a pešo **obslúžené výhradne z bezpečnej nivelety (Q_{1000})**.

- Návrh zároveň má preukázať **hydraulickú neutralitu** – technické opatrenia nesmú negatívne ovplyvňovať odtokové pomery ani zvyšovať úroveň povodňovej hladiny v širšom kontexte (najmä v dotyku s Pamiatkovou rezerváciou Staré Mesto).
- Protipovodňová ochrana bude v súlade s riešením modro-zelenej infraštruktúry.
- Technické prvky ochrany (násypy, mobilné hradenie) nesmú v území vytvárať priestorové bariéry. Vyžaduje sa ich organická integrácia do verejného priestoru a krajinnej architektúry.

Parametre pre návrh

Východiskom pre návrh terénnych úprav a nivelety sú výsledky hydraulického modelovania (DHI s.r.o.). Vzhľadom na prognózu dopadov klimatickej zmeny je nutné uvažovať s navýšením prietoku **o bezpečnostnú rezervu 20%.** Súťažný návrh tento scenár zohľadní a preukáže priestorovú rezervu a adaptabilitu riešenia. Potvrdenie aplikácie tohto navýšenia a jeho presných technických parametrov sa preverí až po súťaži. Tabuľka 3 sumarizuje kľúčové výškové úrovne hladiny Dunaja a ich vzťah k referenčnému terénu:

Typológia nábrežných verejných priestorov

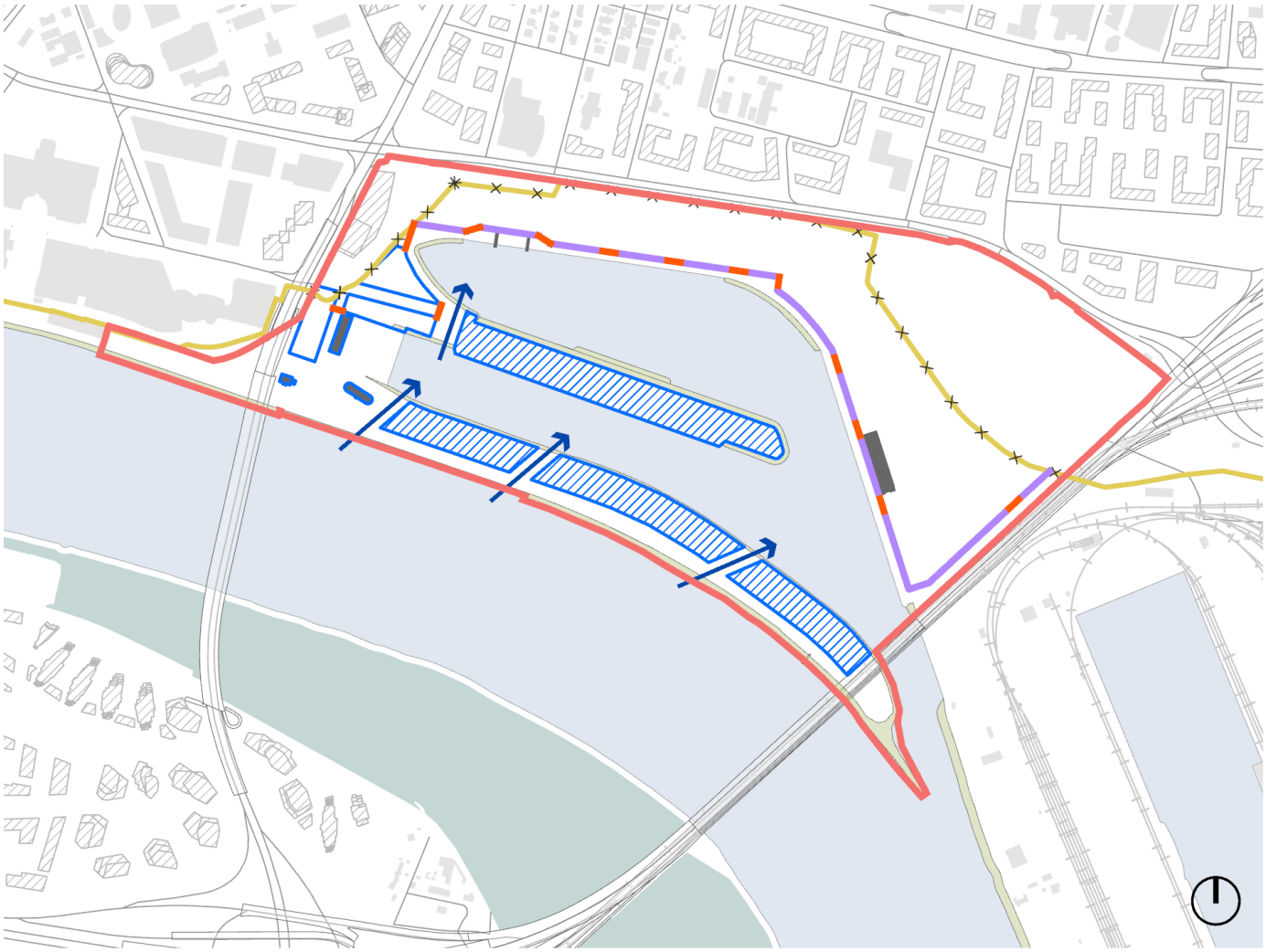
V rámci **Vízie rozvoja územia Zimného prístavu** boli overené profily **nábrežných promenád** (Typ 1 A, 1 B a 1C), v súvislosti s technickými limitmi protipovodňovej ochrany. Je nevyhnutné, aby súťažný návrh pri nábrežiach vychádzal z definovaných princípov a priniesol riešenie, ktoré rešpektuje bezpečnostné, technické a priestorové nároky územia.

Tabuľka 3: Referenčné výškové hladiny a parametre ochrany na základe Vízie rozvoja Zimného prístavu

Parameter/Scenár	Kóta hladiny (m n.m. Bpv)	Rozdiel voči bežnej hladine (m)	Potrebná výška ochrany nad terénom (m)*
Minimálna hladina (stav sucha)	130,2	–	–
Bežná hladina (priemerný stav)	131,9	–	–
Referenčný terén (sektor B)	136,2	+ 4,30	–
Q_{100} (storočná voda)	137,6	+ 5,70	+ 1,40
Q_{1000} (tisícročná voda)	138,8	+ 6,90	+ 2,60
Q_{1000} + 20% (klimatická rezerva)	139,7	+ 7,80	+ 3,50

* Poznámka: hodnota „Potrebná výška ochrany nad terénom" je vztiahnutá k referenčnej výške pevniny v Sektore B (136,2 m n. m.). Keďže je výška terénu v území premenlivá, skutočná výška násypu sa bude lokálne líšiť.

Schéma 18: Referenčný technický scenár protipovodňovej ochrany



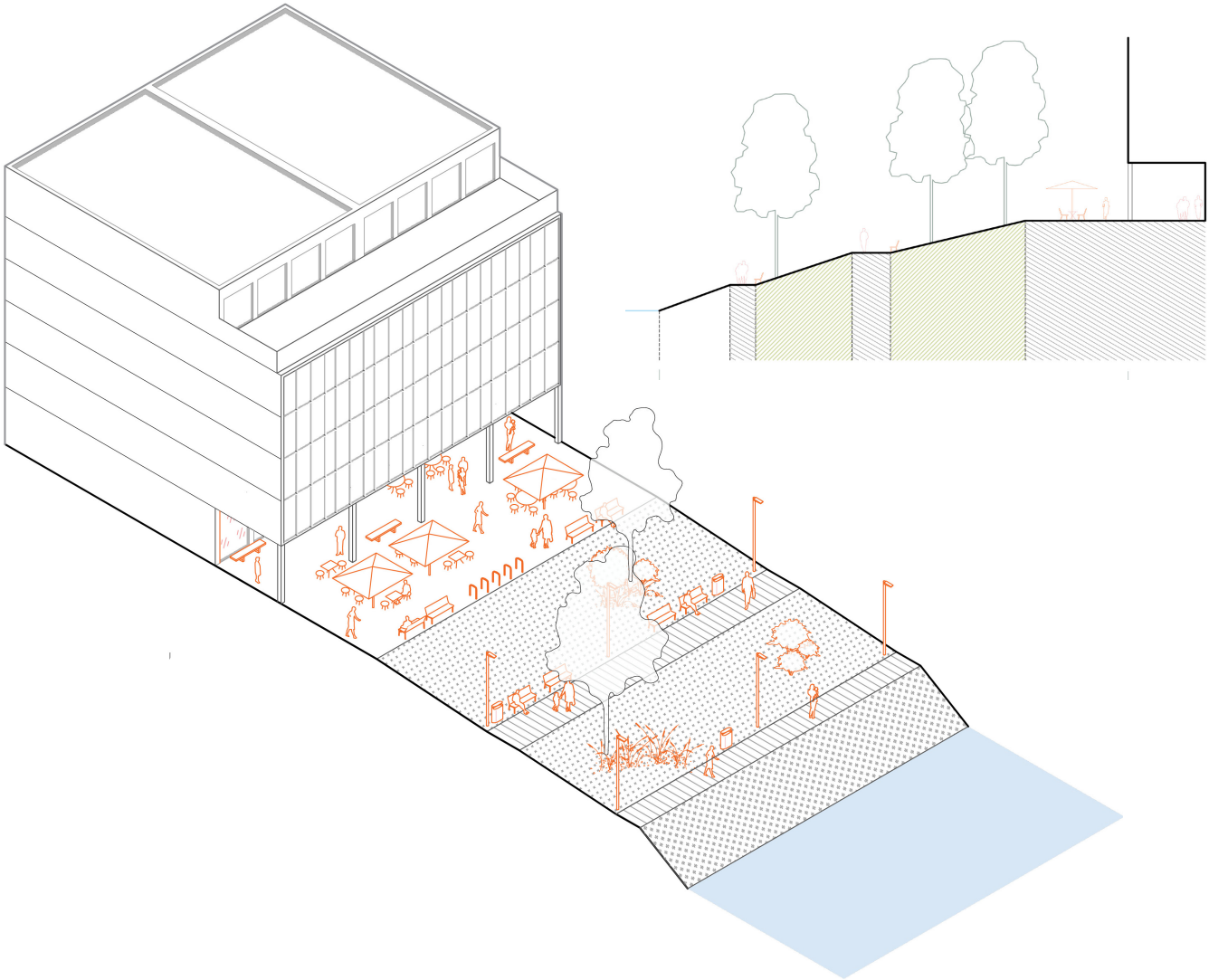
hranica riešeného územia
mestská zástavba - stav
mestská zástavba - výhľad
národná kultúrna pamiatka v RÚ
svahovitosť terénu - stav
celoobjektová protipovodňová ochrana
priestorová protipovodňová ochrana - zemný násyp
protipovodňová línia - stav
protipovodňová línia - stav na zrušenie
protipovodňová ochrana - priečelie objektu
protipovodňová ochrana - mobilná stena
smer prúdenia toku v prietočnom koridore

1 A: Nábrežná ulica – promenáda

- Lokalizácia: pozdĺž hlavného toku Dunaja
- Dvojúrovňový profil ponúkajúci kontakt s riekou pri zachovaní ochrany Q_{1000}:
  - **Horná úroveň (Promenáda – hrádza Q_{1000}):** Hlavná komunikačná os s aktívnym parterom a vybavenosťou umiestnená na korune násypu (na úrovni protipovodňovej ochrany Q_{1000}), plne funkčná aj počas povodňových stavov. Na tejto úrovni je vedená hlavná pešia, dopravná a cyklistická komunikácia.
  - **Dolná úroveň (inundačný verejný priestor):** Pobytový priestor v priamom kontakte s hladinou, prístupný pre peších aj cyklistov. Všetky prvky (zeleň, mobiliár, povrchy, prípadný sezónny parter) musia byť odolné voči periodickému zaplaveniu (flood-resilient design) a fasády objektov vybavené technickým zabezpečením (protipovodňové vráta)

Obrázok 9: Nábrežná ulica – promenáda 1A (hlavný tok rieky Dunaj – inundačné pásmo, dvojúrovňový profil)

*na obrázku nie je zobrazená horná úroveň promenády



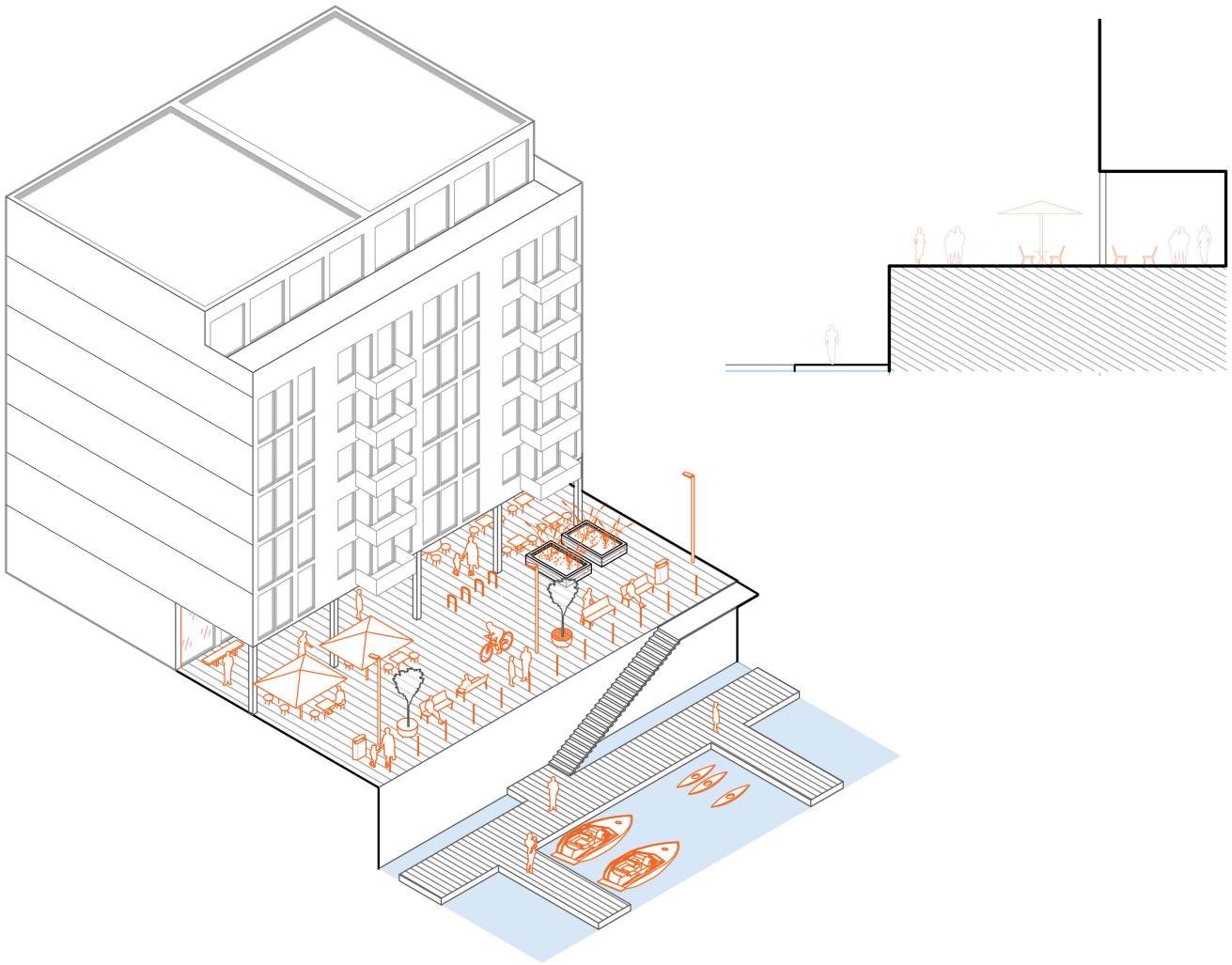
1 B: Prístavná promenáda na zvýšenej nivelete (Zemný násyp)

- Lokalizácia: Prevažujúca časť sektora B

- Verejný priestor situovaný **na korune násypu v bezpečnej výške.** Kontakt s vodou je zabezpečený **lokálnym prerušením** násypu formou pobytových schodísk (ghats), rámp a znížených terás.

- Plne zachovaný **pohyb peších, cyklistov** a fungovanie prevádzok aj počas povodňových stavov.

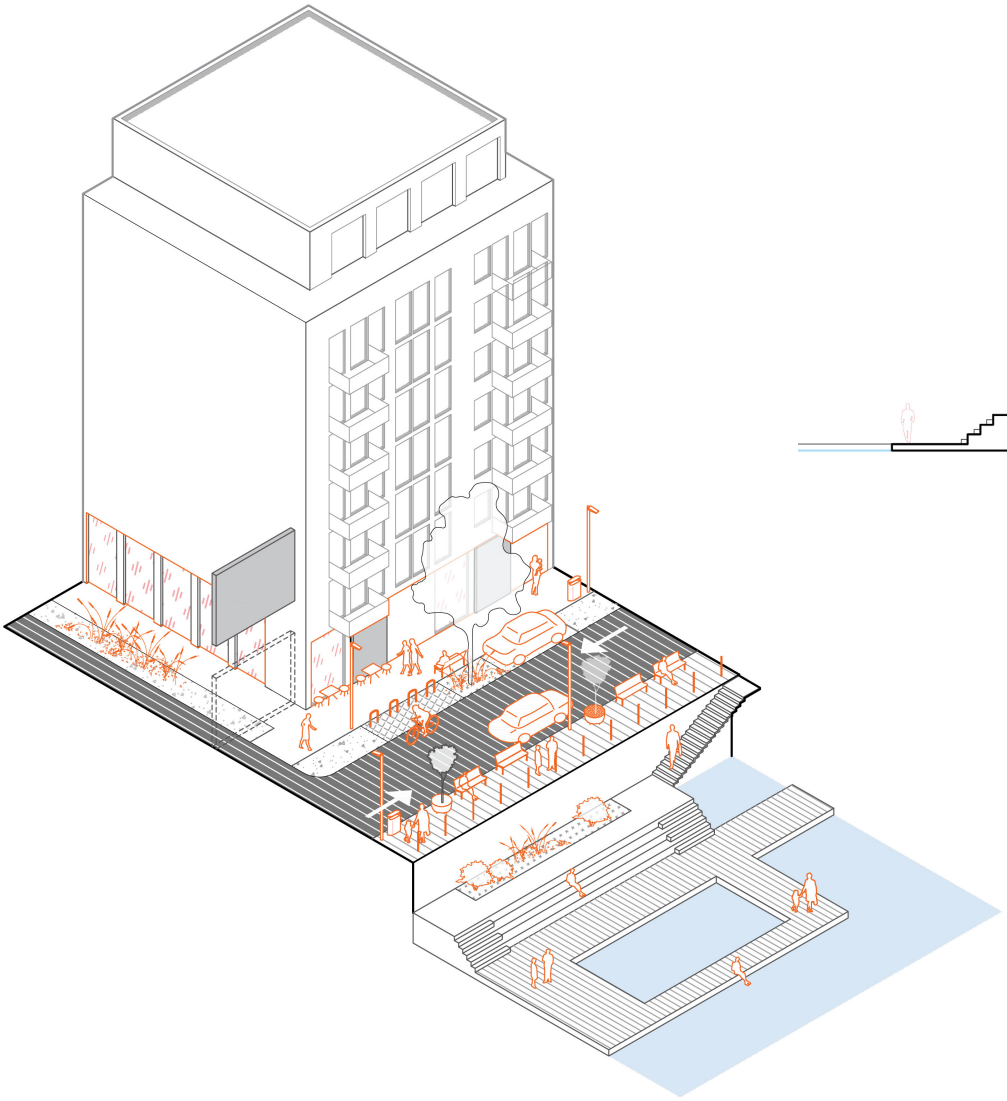
Obrázok 10: Prístavná promenáda na zvýšenej nivelete (Zemný násyp) – 1B

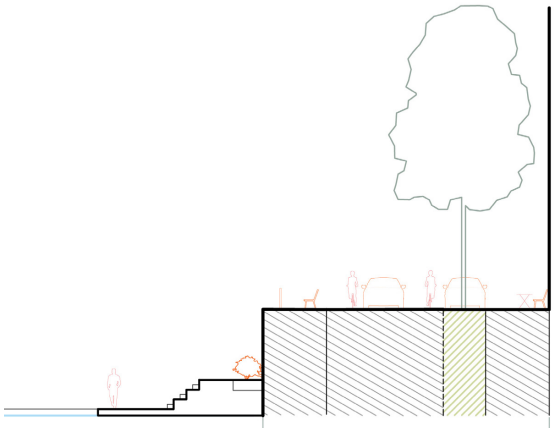


1C: Prístavná promenáda v záplavovej úrovni

- Lokalizácia: severná hrana severného bazéna (kontakt s mestským blokom).
- Promenáda **v pôvodnej (záplavovej) úrovni terénu**, čo umožňuje bezprostredný kontakt s vodou.
- Prevádzka a pohyb:
  - Bežný stav: Prepojenie aktívneho parteru s promenádou.
  - Počas povodne: Priestor je neprístupný a pohyb presmerovaný. Protipovodňová línia je posunutá na hranu zástavby (mobilné steny v uliciach, vodotesné partery, integrované protipovodňové vráta).

Obrázok 11: Prístavná promenáda v záplavovej úrovni – 1C





10.b. Technické riešenie podľa sektorov

Sektor A:

Technické riešenie je diferencované podľa kontaktu s vodným tokom.

V kontakte s prístavným bazénom (vnútrozemie): Ochranný systém je tvorený **líniou zemných násypov** vyvýšených na úroveň Q_{1000}. Línia je situovaná vo vnútrozemí sektora v kontakte s prístavným bazénom, prebieha **približne v jeho pozdĺžnej osi,** paralelne s hranou bazéna.

- Pre zabezpečenie **riadenej inundácie** je kontinuita násypu na troch miestach prerušená **prietočnými koridormi (šírka cca 30 – 40 m)**. Úroveň terénu v týchto koridoroch a v časti pred násypom (smerom k bazénu) ostáva na pôvodnej nivelete.

Zóna nábrežia (hlavný tok Dunaja): V kontakte s hlavným tokom je aplikovaný dvojúrovňový profil typu 1 A (Nábrežná ulica – promenáda).

- Spodná úroveň promenády (inundačná zóna) je v priamom kontakte s riekou a je periodicky zaplavovaná. Horná úroveň (hrádza $Q_{1000)}$ je umiestnená na korune násypu, s hlavným verejný priestorom a chránenou zástavbou.

Sektor B:

Technické riešenie zahŕňa vyhĺbenie **nového prieplavu** (šírka cca 30 m), ktorý prepája južný a severný bazén. Prieplav by mal byť stvárnený tak, aby ostala zachovaný pamiatkovo chránený obrys poloostrova (napr. prekrytím).

Pre zabezpečenie dopravnej obsluhy a ochrany zástavby je realizované **plošné navýšenie terénu (násyp)** pre ťažiskovú časť územia na úroveň Q_{1000}.

Priestorové riešenie nábrežia zodpovedá Typu 1 B (zvýšená niveleta), s možnosťou lokálnej aplikácie Typu 1C (záplavová úroveň) v polohách promenády.

- Hlavná urbanizovaná štruktúra je chránená. Promenáda na pôvodnej nivelite je čiastočne zaplavovaná.

Sektor C:

Severná časť (výškový klaster) a prepojenie so Sektorom B: Terén je **plošne navýšený na úroveň Q_{1000}**, čím je zabezpečená ochrana ťažiskovej zástavby a plynulá urbanistická kontinuita s novou štvrťou na polostrove (Typ profilu 1 B).

Južná časť (pamiatky)**:** Vzhľadom na fixné výškové osadenie existujúcich historických objektov (Sklad č. 7, Lodná dielňa) sa **terén nenavyšuje.** Tieto objekty sú chránené formou individuálnej objektovej ochrany rešpektujúcej pamiatkové hodnoty.

Sektory D a E:

V týchto sektoroch sa zachováva **pôvodná niveleta terénu** a kontakt zástavby s vodnou hladinou.

Technické riešenie: Ochrana územia je posunutá až do línie zástavby. Je riešená kombináciou **objektovej ochrany fasád** (integrované protipovodňové vráta) a systémom **mobilných hradení osadzovaných v medziblokových priestoroch.**

Riešenie nábrežia zodpovedá Typu 1C (záplavová úroveň).

- Verejný priestor pred líniou ochrany je inundačným územím. Počas povodňových stavov je zaplavený a neprístupný, peší pohyb je odklonený do vnútrozemia.

Sektor F:

Línia existujúcej protipovodňovej ochrany je v tomto sektore **relokovaná bližšie k hrane Severného bazéna.** Pôvodný zemný val sa odstraňuje.

Technické riešenie: Ochrana územia je riešená **v línii zástavby** kombináciou objektovej ochrany fasád a mobilných hradení, pričom verejný priestor pred touto líniou ostáva v režime inundačného územia.

Priestorové riešenie nábrežia zodpovedá Typu 1C (záplavová úroveň)

11
Energetický koncept

11.a. Koncepcia energetickej stratégie

V analytickej časti sú uvedené parametre technickej infraštruktúry, ktoré sa pre účely súťaže uvádzajú najmä informatívne. Limitujúcim faktorom pre návrh sú ochranné pásma sietí TI, najmä v kontaktných hranách riešeného územia s okolím.

Navrhovaný energetický koncept štvrte je založený na parametroch uhlíkovo neutrálnej až uhlíkovo pozitívnej štvrte. Pri práci so stavebnými zdrojmi je potrebné uplatňovať princípy materiálovej efektívnosti a cirkulárneho hospodárenia. V území sa neuvažuje s využívaním plynu.

Koncept energetickej stratégie

Rozvoj územia je nevyhnutné navrhovať v súlade s budúcimi požiadavkami na výstavbu – so smernicami EPBD (o energetickej hospodárnosti budov) a EED (o energetickej efektívnosti). Od roku 2030 nové budovy musieť spĺňať štandard budov s nulovými lokálnymi emisiami, pričom ich kompletné energetické potreby (teplo a chlad) majú byť pokryté výlučne z obnoviteľných alebo nízkouhlíkových zdrojov.

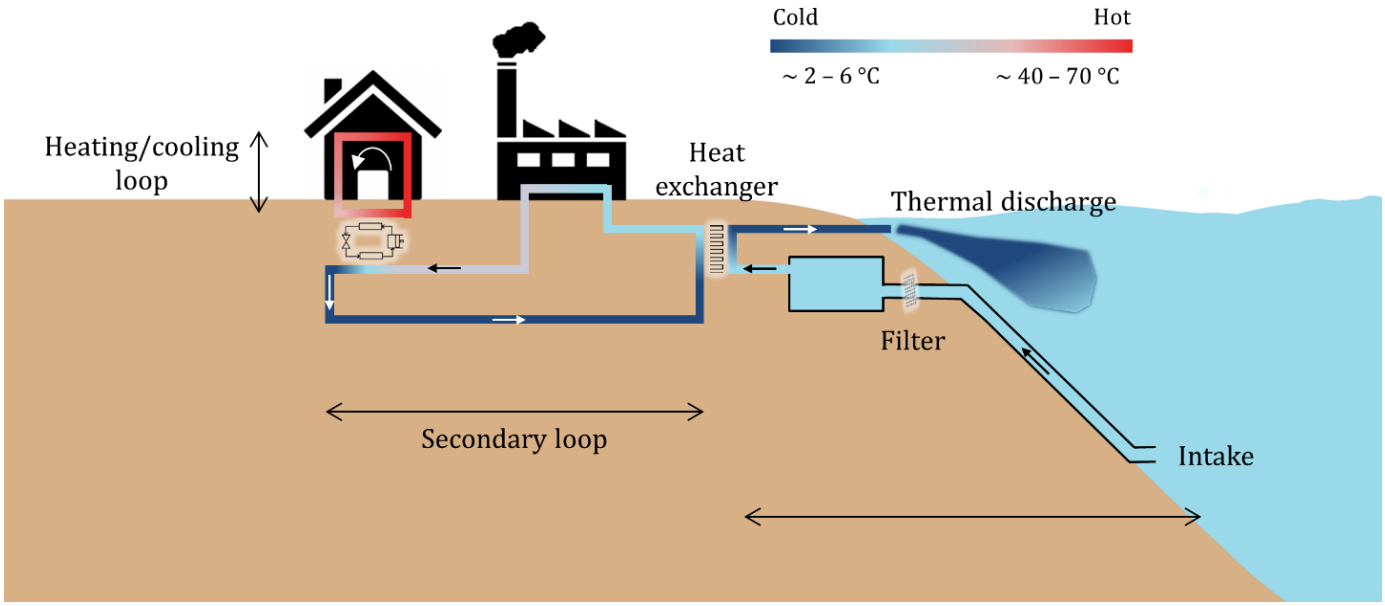
V území sa nachádza existujúce CZT, ktoré je za aktuálnych podmienok prevádzkových považované za účinné.

Lokálny systém CZT 5G s využitím tepelného potenciálu Dunaja

Pri riešení udržateľného zásobovania územia teplom a chladenia objektov, sa odporúča riešenie formou vybudovania samostatného nízkoteplotného systému centralizovaného zásobovania teplom 5. generácie (5GDHC), využívajúceho obnoviteľné a lokálne zdroje.

- V území zóny Zimného prístavu je príležitosť uvažovať o využití vody z Dunaja pre tepelné čerpadlá voda - voda buď pre jednotlivé sektory alebo vybudovať centralizovaný systém prípravy tepla a chladu pre celú zónu.
- Pri uvažovaní o vybudovaní samostatného centralizovaného systému zásobovania teplom a chladom systému piatej generácie pre celú zónu si riešenie vyžaduje územnú rezervu pre umiestnenie technológie a vybudovanie rozvodov tepla a chladu.
- Riešenie centralizovaného systému prípravy tepla a chladu môže kopírovať etapizáciu stavebného rozvoja územia po sektoroch. Môže ísť o kombináciu tepelných čerpadiel voda – voda a fotovoltických systémov, čo predstavuje mix podporujúci vznik energetických komunít.

Obrázok 12: Využitie tepelného čerpadla voda-voda z povrchových zdrojov vody, Zdroj: Eawag – aquatic research, 2019



Obnoviteľné zdroje energie

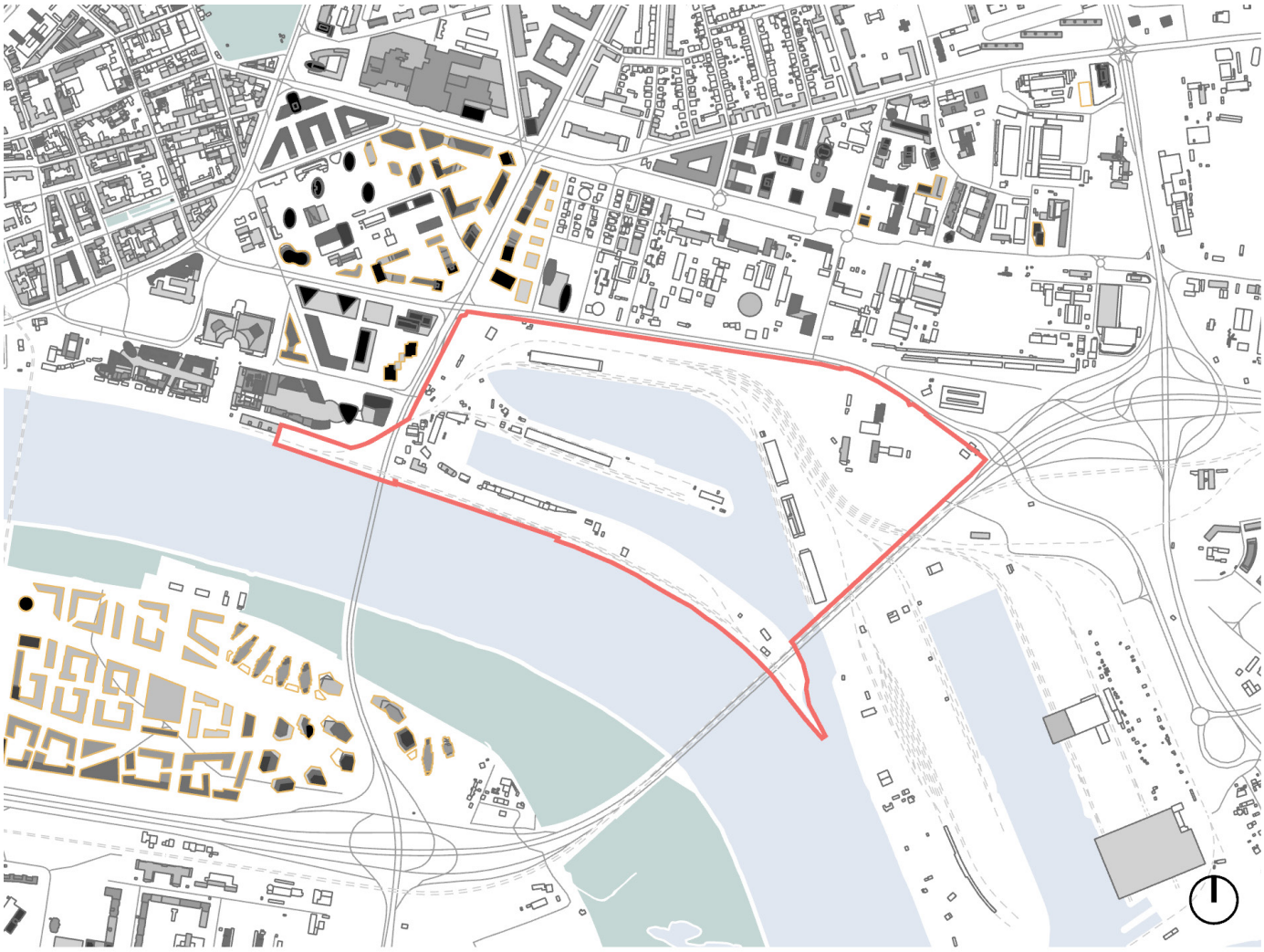
Obnoviteľné zdroje energie budú navrhované v mierke architektúry, v súťaži uvádzame iba informatívne, že na že na všetkých nových bytových a nebytových budovách musia byť inštalované vhodné zariadenia využívajúce slnečnú energiu, aby sa maximalizovala energetická nezávislosť novej štvrte a spotreba vyrobenej elektrickej energie v zóne.

*Analytické informácie

*4.a. Súčasná zástavba v prístave

V území sa nachádzajú prevládajúco jedno až dvojpodlažné skladové halové objekty najmä na nábrežných hranách v kontakte s prístavnými bazénmi. V západnej časti sa nachádzajú štvor - päť podlažné administratívne objekty a Dom lodníkov a v severovýchodnom sektore sa nachádzajú šesťpodlažné administratívne objekty a dvanásťpodlažný objekt internátu.

Schéma 19: Výšková objemová skladba budov



hranica riešeného územia

výška budov v metroch

- do 11 m
- 11 - 16 m
- 17 - 21 m
- 22 - 30 m
- 31 - 46 m
- 47 - 90 m
- viac ako 91 m
- známe investičné zámery

*4.b. História prístavu

Vznik Zimného prístavu je dôsledkom regulácie toku Dunaja v rokoch 1886 – 1896. Vytvorenie stabilného plavebného koridoru a spevnenie brehov definovalo nové tvarovanie nábrežia, čo vytvorilo technické predpoklady pre začiatok výstavby prístavu v roku 1897. Tým sa Bratislava stala dôležitým logistickým uzlom vtedajšieho Uhorska, pričom rozvoj prístavu prebiehal v úzkej súčinnosti s industrializáciou priľahlých zón a rozvojom železnice.

V medzivojnovom období a počas Slovenského štátu dosiahol prístav svoj stavebný a funkčný vrchol, pričom neplnil len technickú, ale aj spoločenskú funkciu. Od roku 1923 sa tu konali „Orientálne trhy". Prístav vtedy tvoril s mestom jeden celok, prepojený prostredníctvom siete železničných vlečiek spájajúcich lode, sklady a továrne. Táto historická stopa koľajísk je čiastočne zachovaná napríklad v úseku od **Skladu č. 7.**

Hlavnou funkciou prístavu bolo kotvenie lodí, pretože na rozdiel od hlavného toku Dunaja, vodné plochy v prístave nezamŕzali. Prítomnosť lodí je preto prirodzenou charakteristikou územia, kapacita kotvenia dosahovala až 200 lodí. Ku kotveniu lodí sa vzťahovali aj ďalšie funkcie – opravovanie v **Lodnej dielni** či zázemie pre lodníkov a administratíva.

Dejiny územia sú poznačené aj vojenskou minulosťou, ktorá zanechala v priestore stopy a environmentálne limity. Počas 1. svetovej vojny bolo územie súčasťou obrannej línie a neskôr základňou vojnového loďstva. Strategický význam prístavu viedol počas 2. svetovej vojny k spojeneckému bombardovaniu a následnému uloženiu výbušných systémov do vodných plôch. K ich plošnej detonácii nedošlo, munícia pravdepodobne ostala pod vodnou hladinou. Možná prítomnosť neodstránenej munície na dne bazénov tak dnes predstavuje bezpečnostný a technický limit, ktorý bude nutné adresovať pri práci s úpravou dna alebo zakladaním stavieb vo vodnej časti. Nepredstavuje však akútne riziko a v doterajšej prevádzke sa nepreukázali žiadne obmedzenia či ohrozenia.

Povojnové obdobie prinieslo rekonštrukciu infraštruktúry, zlom nastal v rokoch 1975 – 1983 výstavbou nového, modernejšieho Prístavu Pálenisko. Presun ťažiskových logistických operácií a celkový pokles významu riečnej dopravy po roku 1989 viedli k postupnému útlmu aktivít v Zimnom prístave. V súčasnosti majú nákladná lodná doprava aj osobná riečna doprava opäť tendenciu rásť.

Obrázok 13: Bratislava, Prístav roku 1945, Pavol Poljak, Zdroj: Web Umenia https://www.webumenia.sk/dielo/SVK:SNG.UP-DK_2549

*4.c. Kultúrne pamiatky, zbierkové objekty

1. Prečerpávacia stanica odpadových vôd z roku 1904 – 1905 s technologickým zariadením

Objekt z obdobia budovania prvej bratislavskej kanalizácie (projekt Frigyes Riedl, realizácia Pittel & Brausewetter) je cenným dokladom historizujúcej účelovej architektúry s dochovaným technologickým vybavením.

Obrázok 14: Prečerpávacia stanica

2. Sklad č. 7 z roku 1921 – 1922

Reprezentuje vyspelú architektúru hospodárskych stavieb s hodnotným hmotovo-priestorovým výrazom, zachovanou dispozíciou a čiastočne tektonickým členením fasády. Nachádza sa mimo riešené územie, s územím je prepojený vlakovou vlečkou.

3. Dom lodníkov z roku 1940 – 1942

Významné dielo funkcionalizmu od architekta Júliusa Lehockého. Objekt sa vyznačuje dynamickou hmotovou kompozíciou so zaoblenými nárožiami a prevýšením centrálnej časti objektu v priestore schodiska s vytvorením vyhliadkovej veže. Slúžil na ubytovanie lodníkov a kapitánov.

Obrázok 15: Historická fotografia skladu č. 7, Zdroj: Register modernej architektúry https://register-architektury.sk/sk/objekt/188-sklad-c-7

Obrázok 16: Dom lodníkov

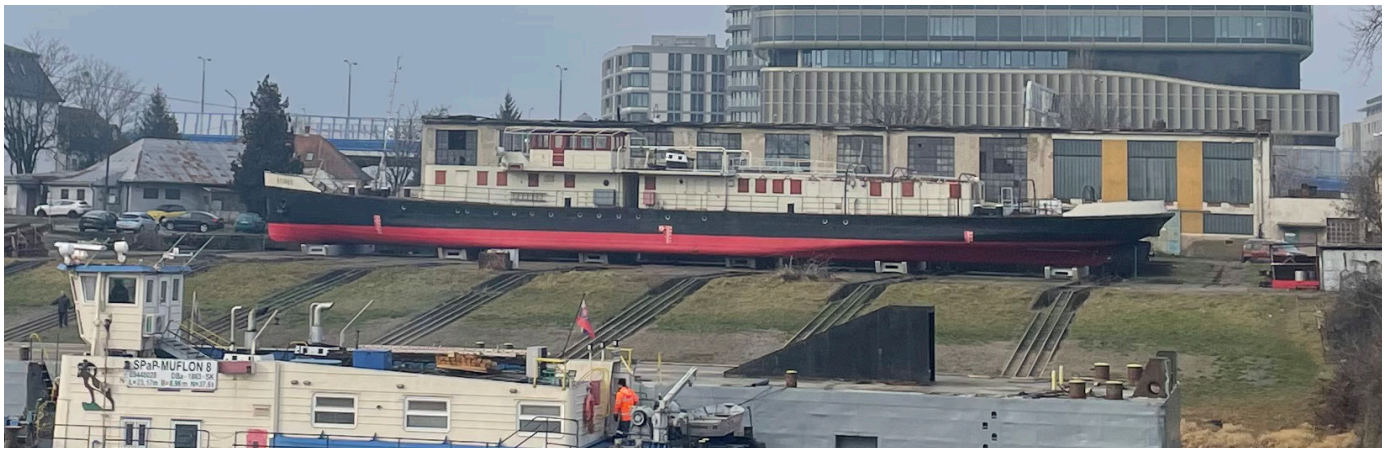
4. Lodná dielňa z roku 1943 – 1944

Dielňa je príkladom halovej industriálnej architektúry využívajúcej železobetónový skelet, ktorý umožnil vznik veľkorozponového, nečleneného, presvetleného priestoru. Reprezentuje priemyselnú architektúru halového typu zo 40. rokov 20. storočia. V interiéri je upevnený mostový žeriav potrebný pre prácu s loďami a dielcami.

5. Lodný výťah z 30. rokov 20. storočia

Lodný výťah tvorí funkčný celok s **Lodnou dielňou.** Jeho horizontálny manipulačný systém tvoria laná, lanové navijaky s transmisiou, koľajová dráha pre žeriav, hlboko zapustené koľajové dráhy pre klinové vozíky a strojovňa s velínom. Je dodnes plne funkčný a spolu s mostovým žeriavom v dielni reprezentuje špičkovú dobovú technológiu. V súčasnosti je na ňom umiestnený Remorkér Šturec.

Obrázok 17: Lodná dielňa s vodným výťahom



6. Prístavný sklad č. 17 z roku 1928 – 29

Lineárna výrazovo jednoduchá stavba skladu dokladá použitie prelomového technického riešenia hríbových stropov, ktoré výrazne ovplyvnilo rozmery skladovej budovy.

Obrázok 18: Sklad č.17

7. Prístav z rokov 1897 – 1901

Objekty bazénov sa zachovali v pôvodnom pôdorysnom riešení s rozoznateľnými novšími úpravami. Všetky ich súčasti, ktoré slúžia na kotvenie lodí a manipuláciu s tovarom sú hodnotnou súčasťou územia. Technická hodnota spočíva v realizácií, ktorá si vyžadovala pokrokové riešenia zakladania na nestabilných dunajských náplavoch, prácu pod vodnou hladinou a zjednotenie nábrežnej hrany.

8. Dva portálové žeriavy č. 15 a č. 16 zo 70. rokov 20. storočia

Hnuteľné pamiatky

Dva portálové žeriavy (výrobca Kráľovopoľská strojírna Brno) sú hnuteľnými kultúrnymi pamiatkami s výraznou technickou hodnotou. Siluetu prístavu dotvárajú aj pamiatkovo nechránené, no vizuálne ikonické žeriavy značky Ganz.

Obrázok 19: Severný bazén Zimného prístavu

Obrázok 20: Dva portálove žeriavy

9. Remorkér Šturec
Hnuteľná pamiatka

Má celkovú hmotnosť približne 330 ton (dĺžka 59 a šírka 9 metrov). Jeho samostatné umiestneniel na vode nie je možné vzhľadom na technický stav lode.

10. Remorkér Zvolen
Hnuteľná pamiatka

Obrázok 21: Remorkér Šturec vytiahnutý na Lodnom výťahu

Obrázok 22: Remorkér Zvolen

*4.d. Umelecké diela

1. Pomník padlým námorníkom v 2. svetovej vojne

Vladimír Popovič, 1972, GPS: 48.138746219147805, 17.129370966408345, https://pam.epocha.sk/pamatniky-bratislava/ruzinov-vrakuna-pod-biskupice/padlym-namornikom-v-2-svetovej-vojne-areal-pristavu

Sochárske dielo je situované na vyvýšenine pred budovou Dopravného úradu. Vedú k nemu schody z nábrežia Dunaja a je dobre viditeľné aj z rieky. Pozostáva z betónovej stély v podobe vĺn a železnej kotvy. Na betónovom podstavci je nápis **„Pracovníkom, ktorí zahynuli v boji proti fašizmu a pri výkone svojho povolania“** a na stéle nápis **“ Na pamiatku“.**

Obrázok 23: Pomník padlým námorníkom v 2. svetovej vojne

2. Základný kameň mosta Hrdinov Dukly

Vladimír Durbák, 1978, GPS: 48.140638, 17.144974, https://umeniemesta.sk/diela/recwGp2Xo7lzxzkSl

Pôvodný názov Prístavného mosta bol Most hrdinov Dukly (do 1992). Základný kameň mosta nesie tento názov a predstavuje symbolický začiatok jeho výstavby. Nad ním sa nachádza päťcípa hviezda, ktorá je odkazom na symboliku vtedajšieho politického režimu.

3. Stuha priateľstva

Ladislav Snopek, Ladislava Snopeková, Ladislav Beisetzer, Juraj Jakubík, Juraj Šimek, 1985, GPS: 48.140638, 17.144974, https://umeniemesta.sk/diela/rec7j7QUSsMD4mvzC

Monumentálne betónové dielo s obojstrannými reliéfmi, ktoré vytvára symbolickú bránu, pod ktorou môže návštevník prejsť, tematizuje motív priateľstva medzi národmi. Reliéfy dopĺňajú ikonografiu spojenú s Dunajom, slnkom, dievčatami, námorníkmi a Bratislavským hradom. Dielo vzniklo v súvislosti s Mostom Hrdinov Dukly a bolo doplnené o jednoduchú parkovú úpravu.

Obrázok 24: Základný kameň mosta Hrdinov Dukly

Obrázok 25: Stuha priateľstva

4. Návrat

Emil Venkov – 1985, GPS: 48.1398460, 17.1438940,
https://umeniemesta.sk/diela/recTYeiWKMZeC2BJX

Dielo sa nachádza pred administratívnou budovou prístavu. Je tvorené kompozíciou troch zalomených „dosiek" z betónu, ktoré stoja v štrkovom priestore reprezentujúcom riečne koryto, vytvorenom dvoma betónovými vlnami. Na čelnej strane reliéf zobrazuje zvítanie námorníkov so ženami. Na zadnej strane je logo prístavu s kotvou a päťcípou hviezdou.

Obrázok 26: Návrat

*6.a. Hustota obyvateľstva a zástavby

Hustota bytovej zástavby v centrálnych polohách Bratislavy predstavuje **100 – 125 bytov/ha**, čo pri priemernej obložnosti **2,0 obyvateľa na byt** zodpovedá hodnote **200 – 250 obyvateľov/ha**. Očakáva sa demografický pokles obložnosti na 1,6 obyvateľa/byt. Vzhľadom na mimoriadny polohový potenciál a mestotvorný charakter Zimného prístavu sa pre územie predpokladá **vyššia intenzita využitia**.

Predpokladá sa **cieľová hustota** na úrovni **260 obyvateľov/ha** (pri obložnosti 1,6 obyvateľa/byt) – **325 obyvateľov/ha** (pri obložnosti 2,0 obyvateľa/byt). V prepočte na bytové jednotky to predstavuje hustotu približne **160 – 165 bytov/ha**. Uvedené parametre hustoty sa vzťahujú na **pevninskú časť územia** (cca 45,03 ha).

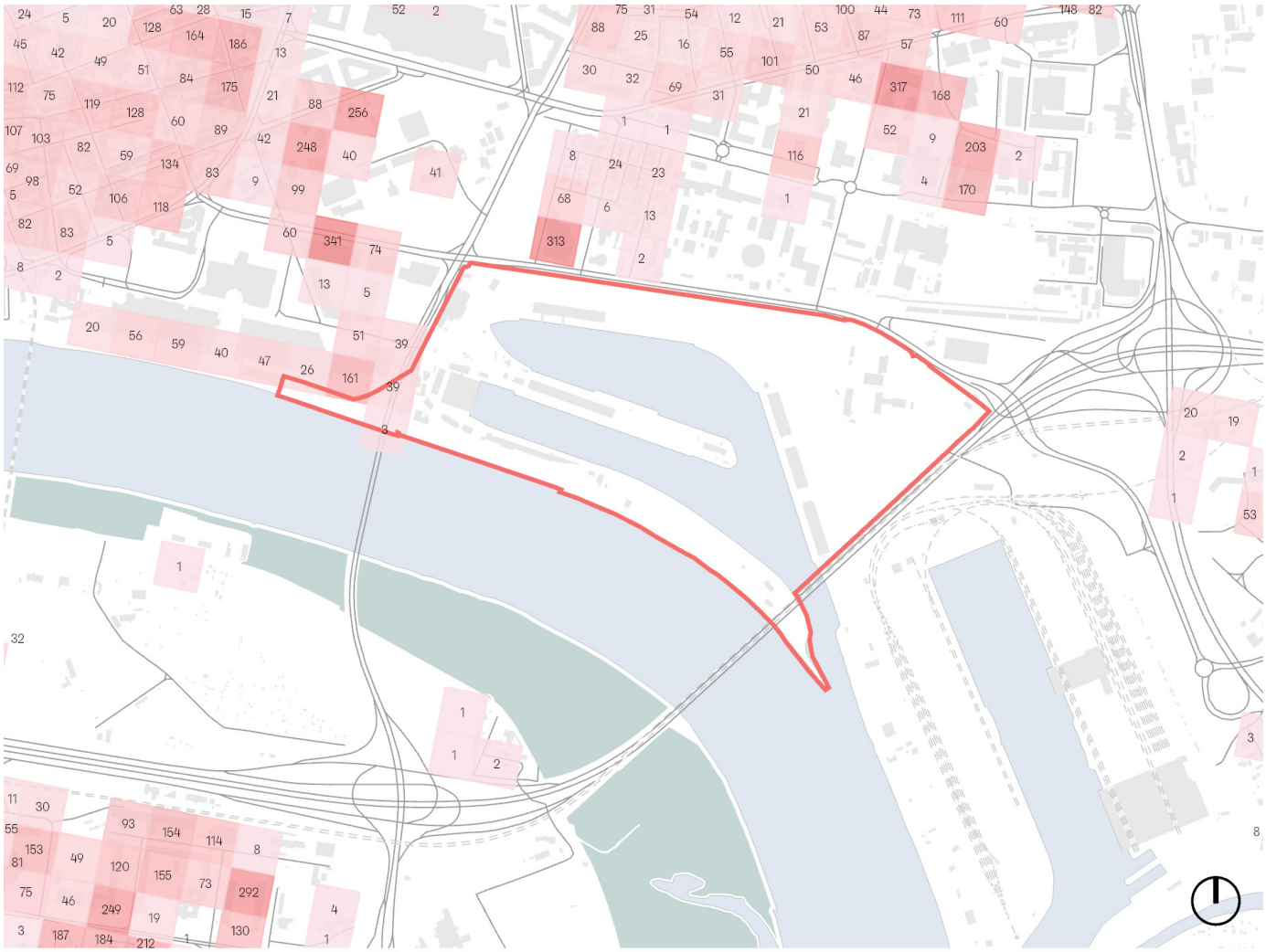
Predpokladaná veková a pohlavná štruktúra, ako aj ekonomická aktivita budúceho obyvateľstva (Tabuľka 4) je odvodená z relevantných dát Sčítania obyvateľov, domov a bytov (SODB 2021) na úrovni príslušnej Základnej sídelnej jednotky (ZSJ).

Tabuľka 4: Predpokladaná veková a pohlavná štruktúra a ekonomicky aktívni obyvatelia územia prístavu

obložnosť bytov	počet obyvateľov	mužov	žien	0 – 14 r.	15 – 64 r.	65+	ekonomicky akt. obyv.
1,60	11 718	6 477	5 241	2 011	8 946	761	6 494
2,00	14 648	8 097	6 551	2 514	11 182	951	8 117

Zdroj: Vízia rozvoja Zimného prístavu, 2026
* z dôvodu zaokrúhľovania hodnôt pri výpočte je možná odchýlka +/ – 1 obyvateľ

Schéma 20: Súčasné rozmiestnenie a hustota bytov v štvorcovej sieti 100 x 100 m (1 ha)



hranica riešeného územia

počet bytov podľa KN (apríl 2024)

1

340

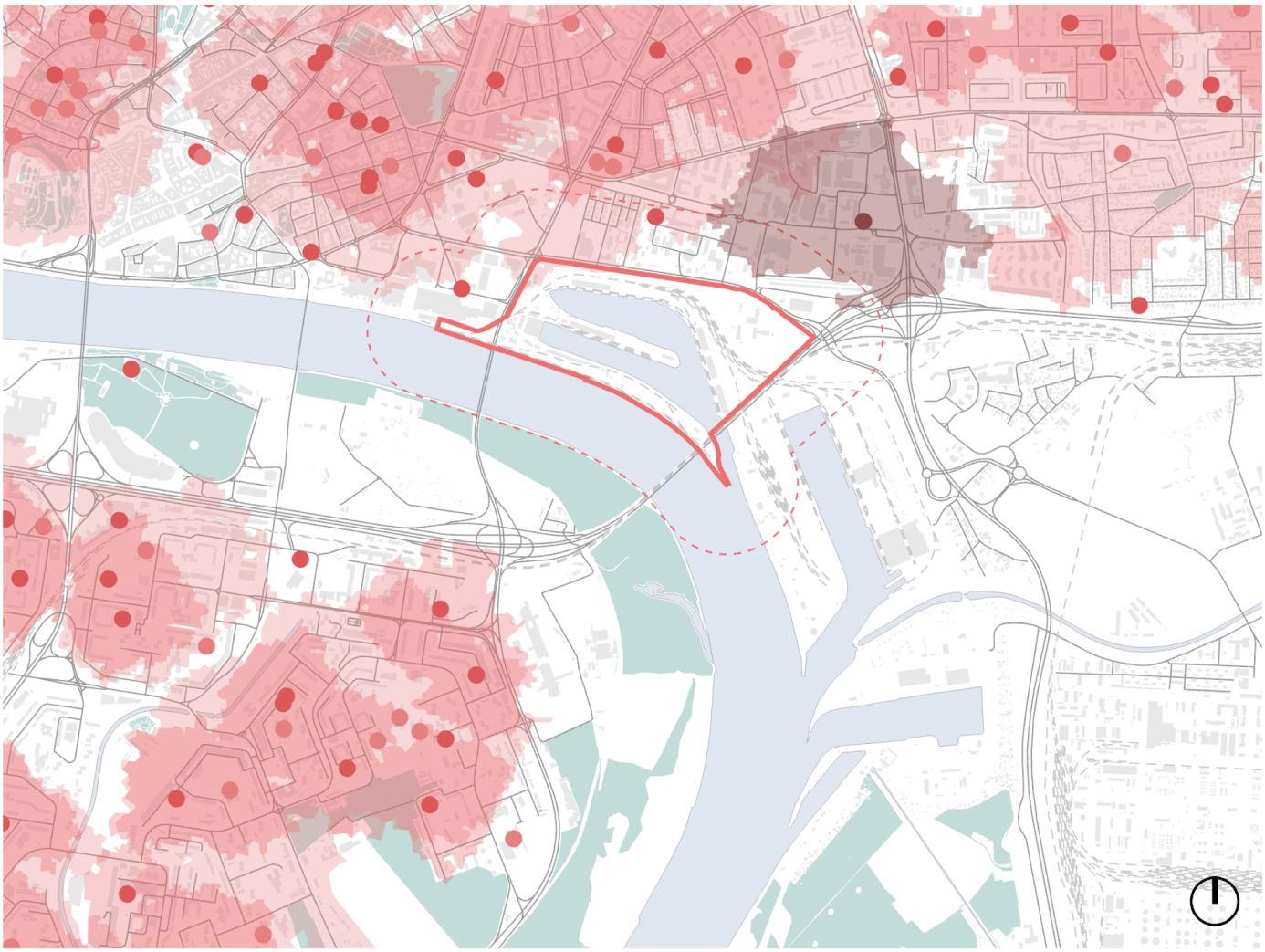
*číslo reprezentuje počet bytov a hustotu bytov na 1 ha

*7 Vybavenosť v Zimnom prístave

*7.a. Školy a školské zariadenia

Materské a základné školy, na ktoré sa vzťahujú dochádzkové vzdialenosti od miesta bydliska, sa v predmetnom území nenachádzajú. Jediná základná škola v dochádzkovej vzdialenosti územia, je ZŠ Košická, ktorá je kapacitne momentálne naplnená.

Schéma 21: Pokrytie územia MŠ a ZŠ a ich dochádzkové vzdialenosti



hranica riešeného územia
hranica dotknutého územia
materská škola
základná škola
dochádzková vzdialenosť pre MŠ 400 m
dochádzková vzdialenosť pre ZŠ - 700 m
dochádzková vzdialenosť pre ZŠ - 700m

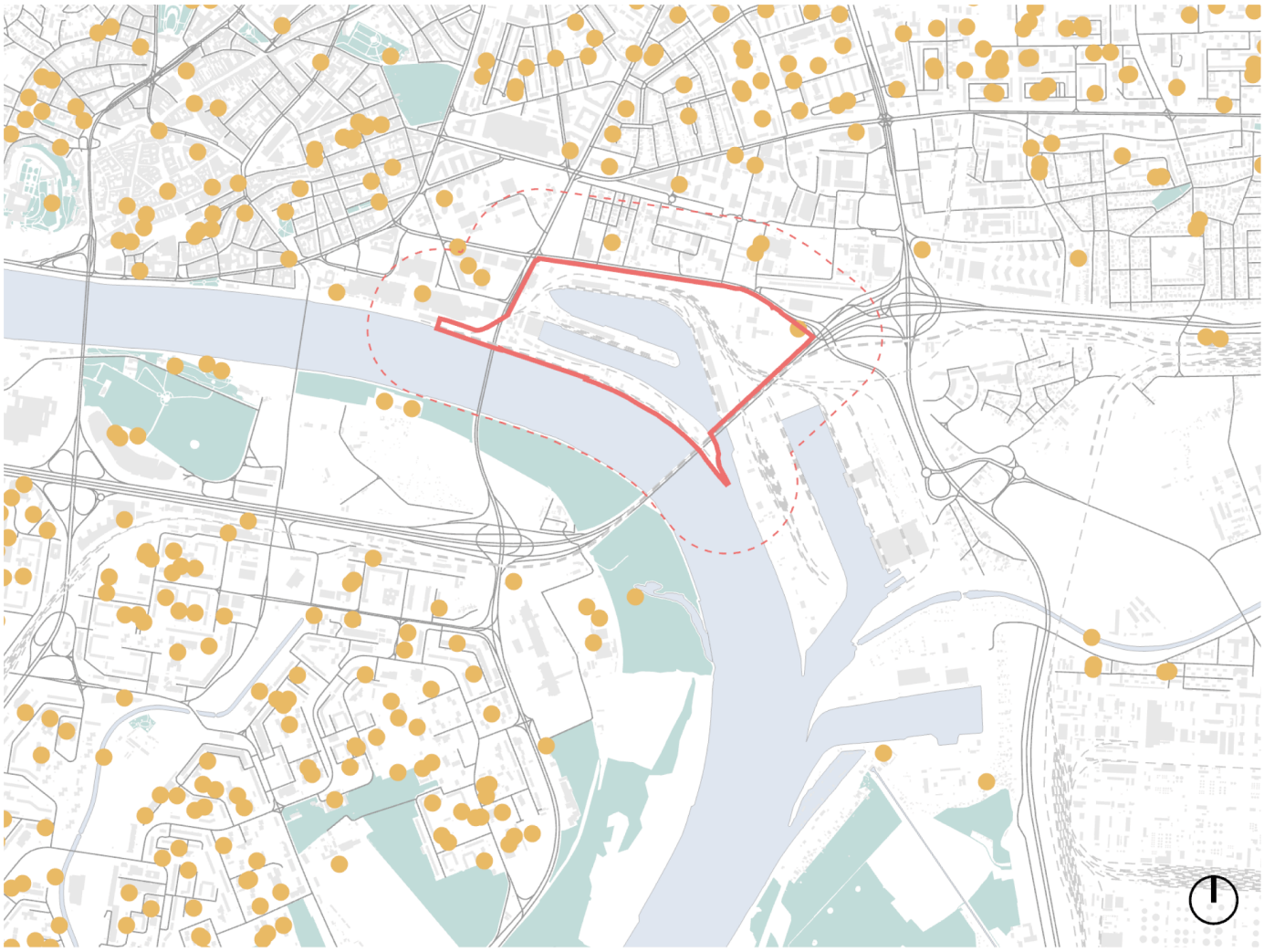
* zobrazené sú školy štátne, súkromné aj cirkevné dochádzkové vzdialenosti sú na schéme zobrazené len pre štátne školy

*7.b. Šport

Pod Prístavným mostom sa nachádzajú dva tenisové kurty s povrchom umelá tráva. Okrem nich sú ďalšie tri tenisové kurty na ulici Mlynské Nivy, ktoré ale podľa dát z mobilnej aplikácie Strava nie sú využívané. V širšom území je športová infraštruktúra pokrytá hlavne detskými ihriskami, školskými športovými areálmi a vstavanými fitnes centrami. Južne v území pôsobí Kanoistický klub AŠK Inter Bratislava a Strelnica ŠSK Slovnaft, na opačnej strane Dunaja rybársky revír, Vodácky klub Dunajčík a Dunajklub Kamzík. Vedľa nich sa nachádza Športové centrum polície.

Obe strany rieky, či už nábrežia, hrádza alebo cyklotrasy, sú intenzívne využívané na beh a cyklistiku. Dáta z aplikácie Strava to potvrdzujú– medzi najvyťaženejšie úseky behu a cyklistiky patria trasy v okolí Zimného prístavu, a to Most Apollo, petržalská hrádza, Starý most a cyklotrasa na Prístavnej ulici. Rozdiel v širšom území je badateľný hlavne na nábreží pri developmente Eurovea, ktoré je využívané len na beh (nie je tu priestor pre cyklistiku) v pokračovaní po nábreží až po most Lafranconi.

Schéma 22: Pokrytie územia športoviskami a zariadeniami športu



hranica riešeného územia

hranica dotknutého územia

športoviská a športové zariadenia

Schéma 23: Heatmapa vodných športov (zdroj: Strava)

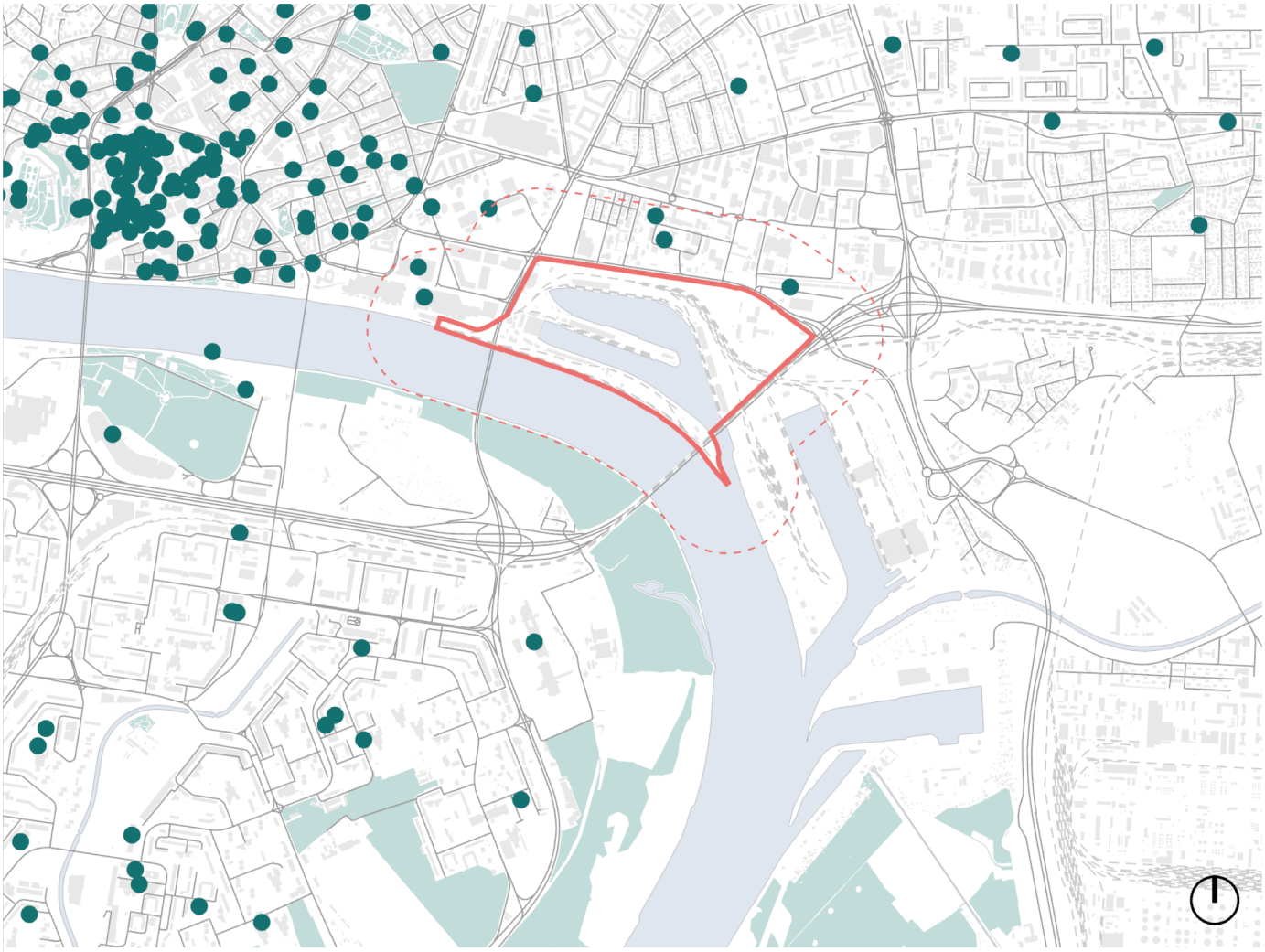
Schéma 24: Heatmapa cyklistiky (zdroj: Strava)

Schéma 25: Heatmapa pohybu bežcov (zdroj: Strava)

*7.c. Kultúra

V riešenom území sa nenachádza žiadne zariadenie kultúrnej vybavenosti. Galéria Slovenskej plynárenskej spoločnosti a Slovenské plynárenské múzeum sa nachádzajú v území širších vzťahov. Na Prístavnej ulici sa využíva priestor v radovej zástavbe panelových garáží na organizovanie undergroundových koncertov. Na Tyršovom nábreží sú pravidelne organizované koncerty a letný sezónny program. Na pravom brehu Dunaja sa nachádza Divadlo Aréna, na ľavom brehu Slovenské národné divadlo, a divadlo Meteorit. Prirodzene je okolie historického centra a všeobecne územia Starého Mesta pokryté kultúrnou vybavenosťou nepomerne viac ako zvyšok mesta.

Schéma 26: Pokrytie územia kultúrnymi zariadeniami



hranica riešeného územia

hranica dotknutého územia

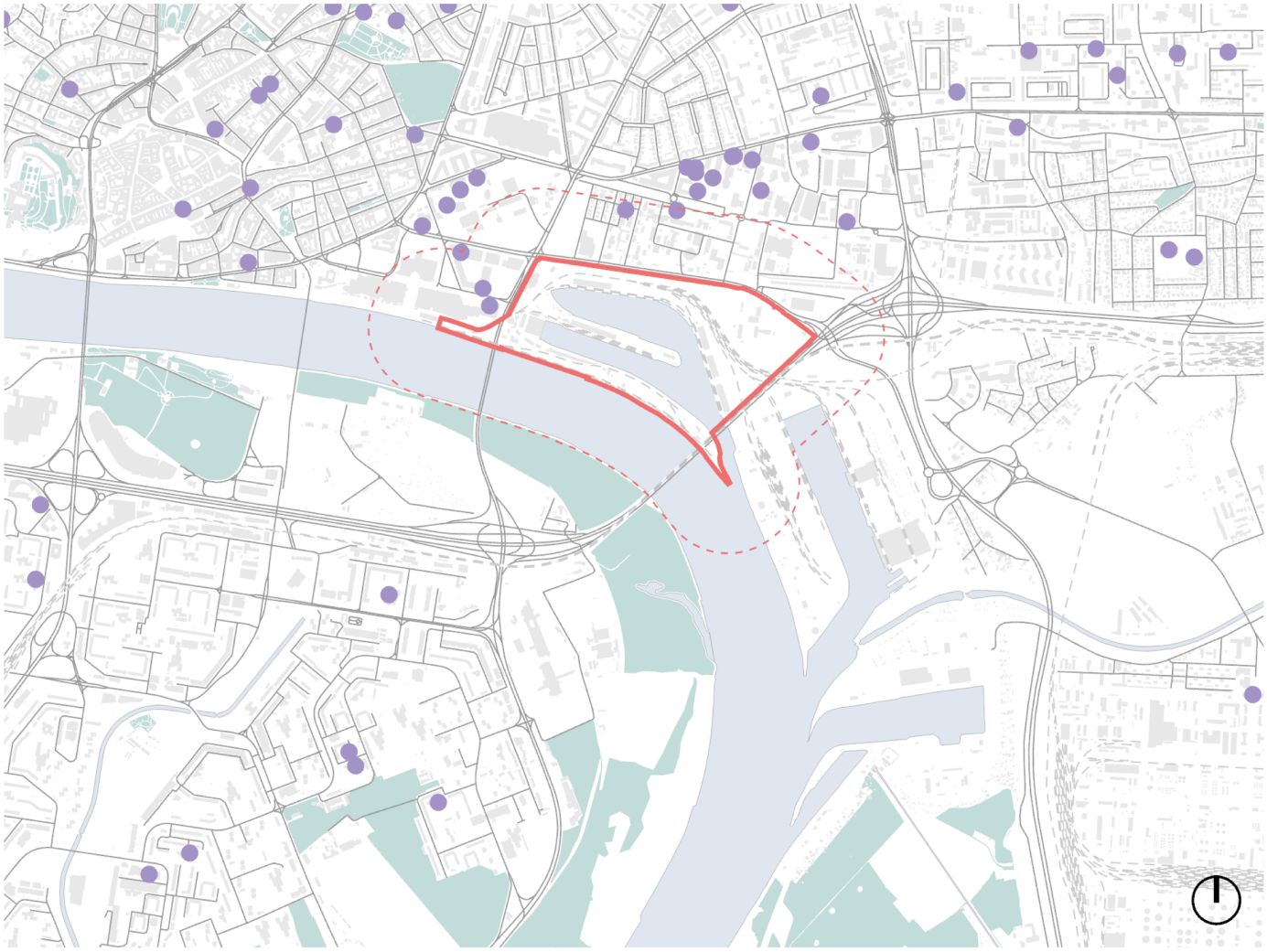
zariadenia kultúry

*7.d. Zdravotná a sociálna starostlivosť

V riešenom území nenachádzajú žiadne zariadenia zdravotnej starostlivosti. V širšom území sa nachádza 128 lekárskych miest v 26 zdravotníckych zariadeniach v rámci ambulantnej zdravotnej starostlivosti. Sústredené sú najmä v severnej časti rezidenčného komplexu Sky Park a v území okolo administratívnych komplexov Apollo Business Center a Bratislava Business Center. Najväčším zariadením, s 24 špecializáciami a 45 lekármi a lekárkami, je súkromná Poliklinika v komplexe Eurovea. Na severovýchode riešeného územia sa nachádza špecializovaná nemocnica na Hraničnej ulici – Centrum pre liečbu drogových závislostí.

V riešenom ani širšom území sa nenachádzajú zariadenia sociálnej starostlivosti.

Schéma 27: Pokrytie územia zariadeniami zdravotnej starostlivosti



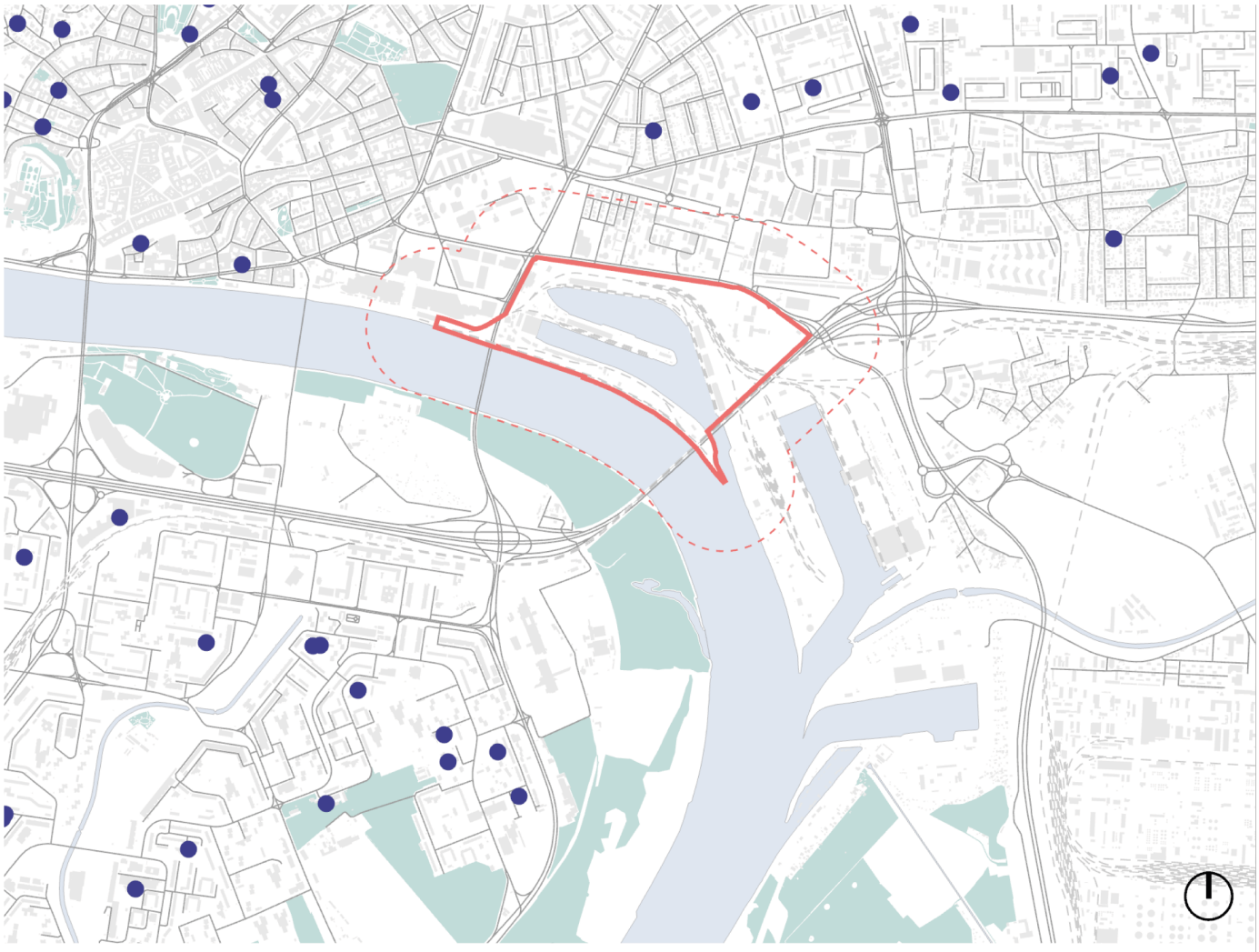
hranica riešeného územia

hranica dotknutého územia

zariadenia zdravotnej starostlivosti

*aktualizované je riešené a širšie územie, zariadenia za hranicou riešeného územia sú prebraté z ÚG zdravotníctva, 2014

Schéma 28: Pokrytie územia zariadeniami sociálnej starostlivosti



hranica riešeného územia

hranica dotknutého územia

zariadenia sociálnej starostlivosti

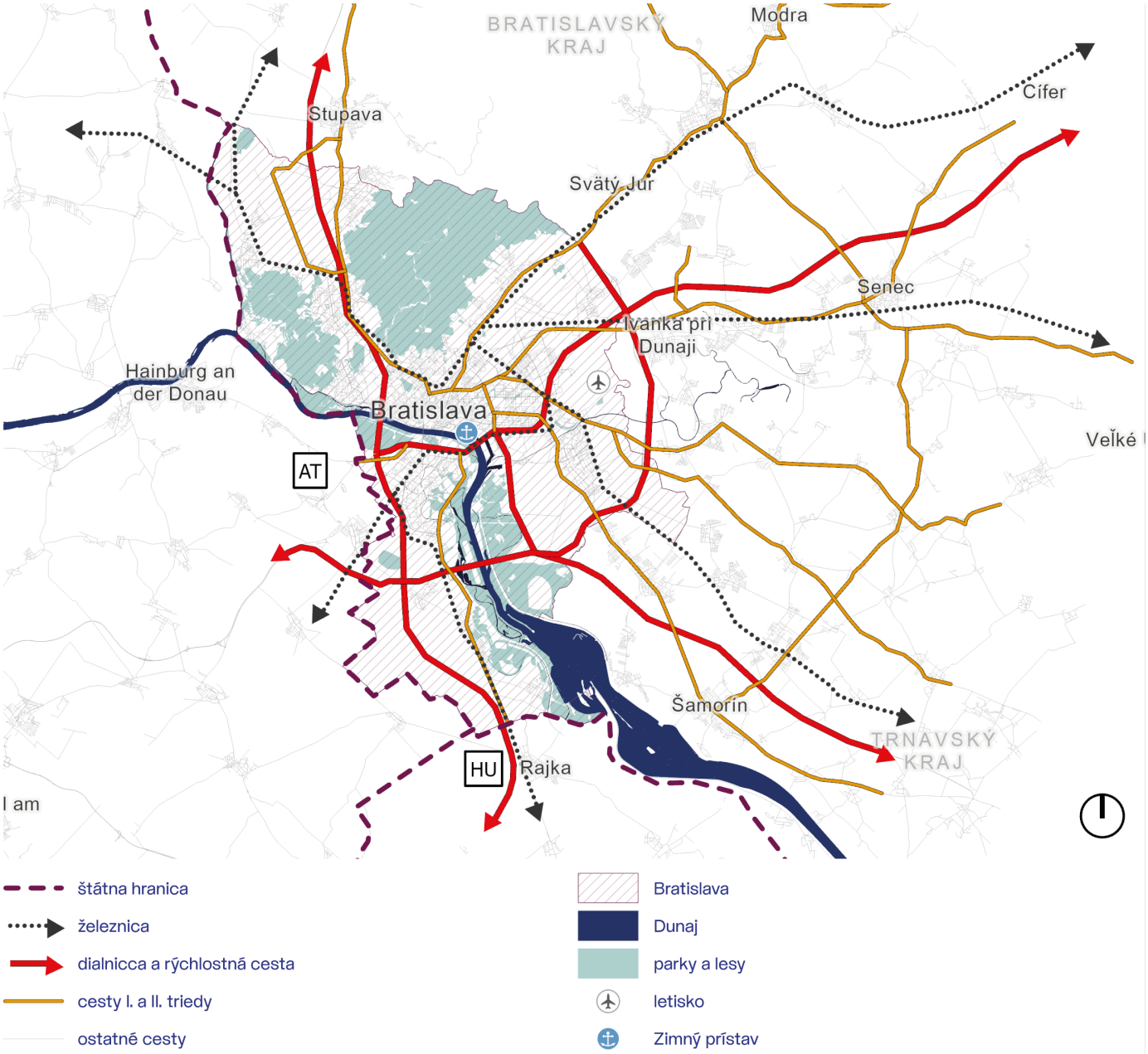
*8a Doprava v mierke regiónu

Bratislava je významný dopravný uzol, ktorý je súčasťou dvoch dopravných koridorov siete TEN-T (Trans-European Transport Network). Okrem prepojenia na Viedeň a Budapešť sa za hlavné dopravné ťahy považuje severná trasa v smere do Českej republiky, severozápadná trasa spájajúca Bratislavu s mestom Trnava a južná trasa v smere na Dunajskú Stredu.

Nadradenú cestnú sieť tvorí diaľnica D1 v smer východ-západ, diaľnica D2 smerujúca na sever, rýchlostná cesta R7 na juh a nultý mestský obchvat D4.

Rovnakými rozvojovými smermi je definovaná aj železničná infraštruktúra, ktorá zohráva významnú úlohu v každodennej dochádzke z okolitého regiónu. Z pohľadu nákladnej dopravy a cestového ruchu je významná aj riečna doprava, nakoľko rieka Dunaj je jednou z najvýznamnejších lodných trás v Európe a súčasťou Rýnsko-dunajského koridoru spájajúceho Severné a Čierne more. Vo východnej časti mesta sa potom nachádza medzinárodné letisko M. R. Štefánika s prevádzkou osobnej aj nákladnej leteckej dopravy.

Schéma 29: Existujúca dopravná infraštruktúru v širšom území Bratislavy



*9 Zeleno-modrá infraštruktúra územia

*9.a. Širšie vzťahy a environmentálne väzby:

V riešenom území sa nenachádzajú zákonom chránené prírodné prvky. V širšom okolí sa nachádzajú významné štruktúry, ktoré tvoria celomestskú kostru zelenej infraštruktúry:

- **Fragmenty ekosystémov lužného lesa** a nadväzujúce trávne porasty v okolí tokov Dunaj a Malý Dunaj (CHKO Dunajské luhy a Soví les).
- **Plochy mestskej zelene:** Sad Janka Kráľa a parkové plochy na Vajanského nábreží.

Bilancia plôch v riešenom území:

- Celková rozloha riešeného územia: **64,53 ha.**
- Plochy zelene: **18,16 ha (28,14%)**
- Vodné toky a vodné plochy: **19,27 ha (29,86%)**

Schéma 30: Zeleno – modrá infraštruktúra – riešené územie

- hranica riešeného územia
- stromoradia, aleje
- komunikácie s trávo-bylinným pásom
- sadovnícky upravená plocha
- zeleň rodinných domov
- areálová zeleň
- zeleň záhradkárskych a chatových lokalít
- lesy; lesoparky a plochy s charakterom lesa
- ochranná zeleň
- vodné toky a vodné plochy
- ostatné plochy zelene

*9.b. Štruktúra zelene:

- Plochy zelene majú nízku a strednú sadovnícku hodnotu,
  - **19,84%** tvorí areálová zeleň
  - **7,53%** ochranná zeleň
  - **0,76%** sadovnícky upravené plochy

- Nad rámec toho sú v území líniové prvky (trávobylinné pásy pri komunikáciách).

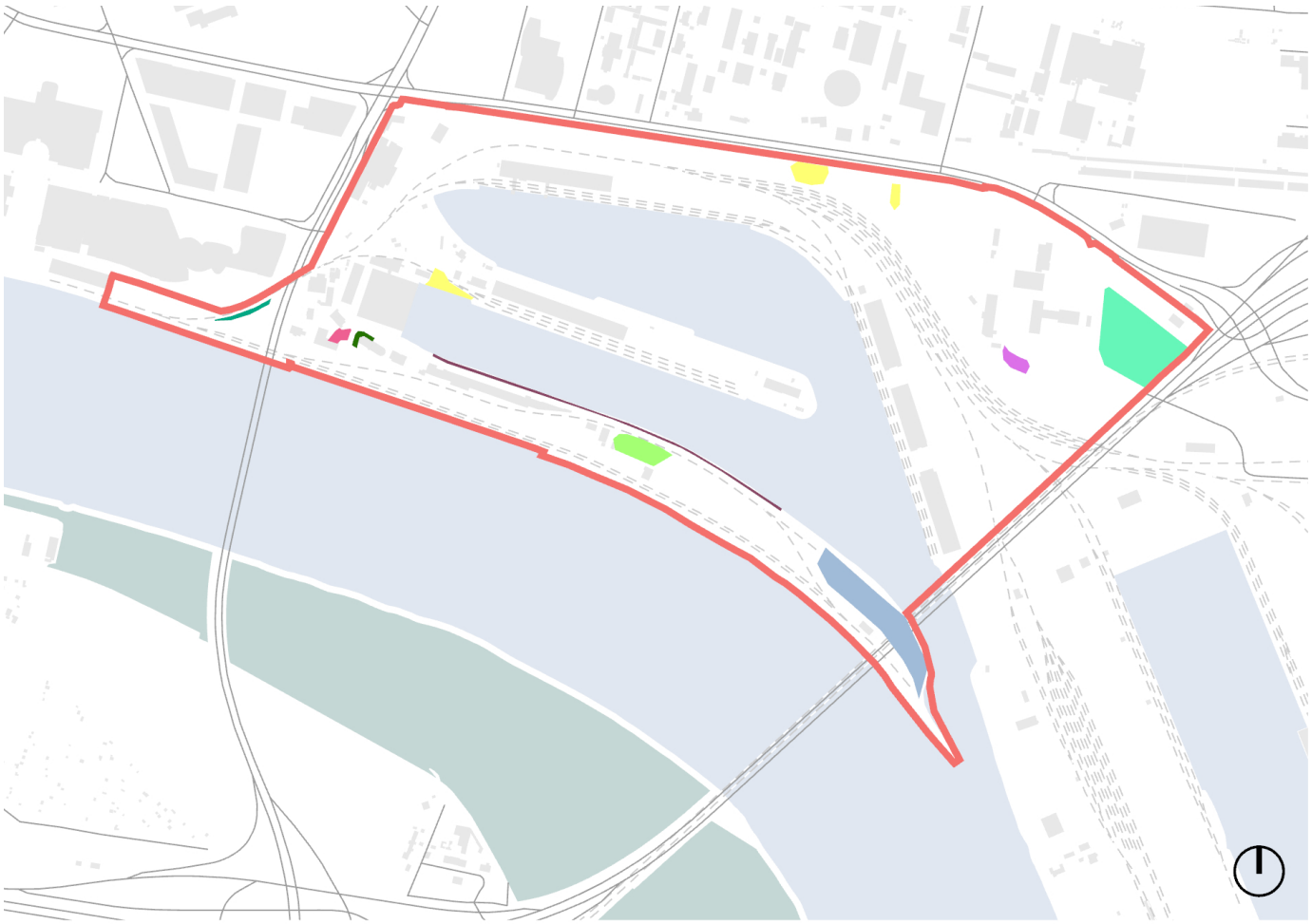
Existujúca vegetácia

Existujúca vegetácia a jej stav odzrkadľuje intenzívne využívanie Zimného prístavu ako nákladného prístavu. S tým súvisí aj **nízky podiel stromovej vegetácie.**

Ruderálna a náletová vegetácia je prítomná aj na násypoch a brehoch bazénov. Ide preto väčšinou o roztrúsené stromy, prípadne nálety drevín, ktoré sa vytvorili v menej udržiavaných častiach prístavu. **Z drevín dominujú v oblasti prístavu najmä topoľ biely a topoľ čierny.**

Väčšinu rozlohy územia tvorí bylinná vegetácia a bežné synantropné druhy. V súčasnosti nájdeme v území iba náznaky dominantných zástupcov drevín charakteristických pre lužné lesy, avšak prítomné sú aj invázne druhy a druhy s inváznym potenciálom.

Schéma 31: Sektory pre botanický prieskum so zameraním na plochy s drevinami a stromami



- hranica riešeného územia
- brezy, topole
- pagaštany
- platany a javory
- prevažne topole biele
- ruža šípová
- smreky obyčajné, smreky pichľavé, tuja, tis, pajaseň
- topole
- topole biele
- topole, agát, pajaseň
- topole, pajasene, smrek

*11 Technická infraštruktúra územia

*11.a. Zásobovanie plynom

V území sa neuvažuje s využívaním plynu. V Prístavnej ulici prechádza vysokotlaký plynovod PN 4,0, MPA a DN 300 mm prepájajúci areál SPP a Prístavný most a svojím trasovaním zasahuje do riešeného územia v sektore F. V severnej časti sektora F je potrebné v úseku od Prístavného mostu uvažovať s prekládkou jestvujúceho vysokotlakého plynovodu DN500 PN 4,0 Pa, ktorý je vedený južne aj severne od Prístavnej ulice. S prekládkou je potrebné uvažovať do priestoru pozdĺž južnej hrany Prístavnej ulice až po Plynárenskú ulicu, kde bude prechádzať po severnej hrane až po areál SPP, pri ktorom sa napojí na jestvujúcu odovzdávaciu regulačnú stanicu areálu SPP.

*11.b. Zásobovanie vodou

Z hľadiska zásobovania pitnou vodou sa v území navrhuje rozšírenie verejnej vodovodnej siete formou nových vetiev s dimenziou DN 200, ktoré budú napojené na existujúce vodovody vedené po obvode riešeného územia.

*11.c. Odkanalizovanie

V území prístavu sa nachádzajú fragmenty dažďovej a areálovej kanalizácie. Územie Zimného prístavu patrí do povodia zberača A, vedeného pozdĺž západnej strany Košickej ulice. Priamo v Prístavnej ul. sa verejná kanalizácia nenachádza. Pri juhozápadnom okraji Zimného prístavu sa nachádza kanalizačná čerpacia stanica. Samotná prečerpávacia stanica je národnou kultúrnou pamiatkou, ktorú je potrebné v území rešpektovať a chrániť.

Zrážkové vody v území z objektov a povrchového odtoku je potrebné manažovať na mieste vzniku odvádzaním (s predčistením) mimo systému verejnej jednotnej kanalizácie, návrhom vhodných retenčno-infiltračných zariadení, či použitím zrážkových vôd pre potreby zavlažovania a požiarnej vody.

*11.d. Zásobovanie elektrickou energiou

Na úrovni rozvodnej siete vysokého napätia 22 kV je územie zásobované elektrickou energiou prostredníctvom káblových vedení. Zásobovanie jednotlivých odberateľov je prostredníctvom elektrických staníc a nízkeho napätia rozvodnej siete v káblovom prevedení. V riešenom území sa nachádza elektrická stanica 22/0,4 kV prepojená káblovým vedením 22 kV s ďalšími stanicami mimo riešeného územia.

V území je potrebné jednotlivé sektory a ich stavebné bloky napájať na jestvujúcu a novonavrhovanú sieť vedení vysokého napätia 22 kV s budovaním vlastných elektrických staníc pre jednotlivé stavebné bloky. Pri návrhu je potrebné uvažovať so zásobovaním elektrickou energiou aj vo vzťahu k nárokom mestskej maríny a lodnej osobnej dopravy.

Požiadavky na následný rozvoj územia po súťaži:

- rozšírenie siete vysokého napätia 22 kV v území,
- výstavba nových transformačných staníc 22/0,4 kV
- rezervácia priestorov pre umiestnenie transformačných staníc v rámci urbanistickej štruktúry (vnútrobloky, parter administratívnych objektov, podzemné priestory).

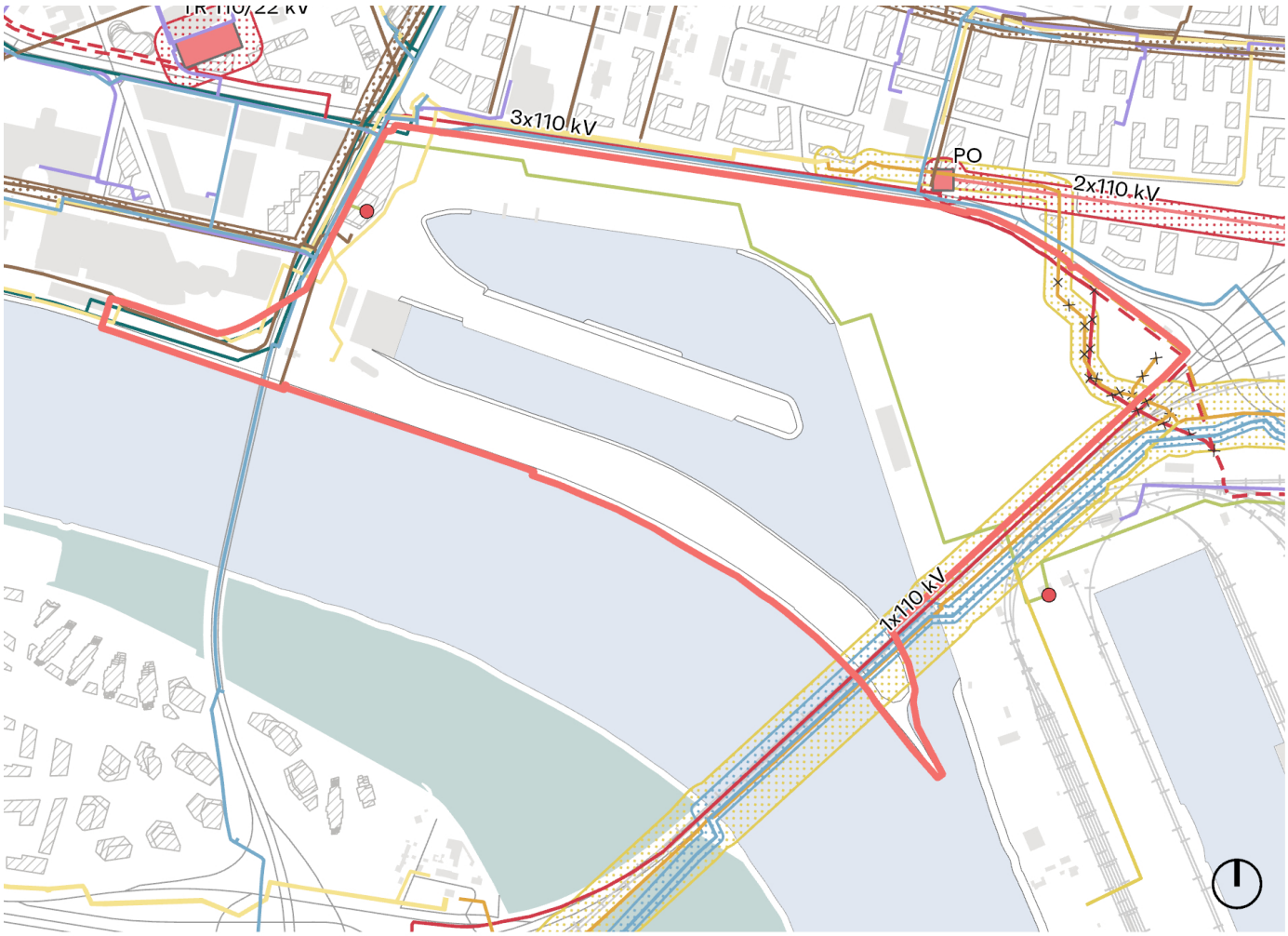
Na úrovni vedení vysokého napätia veľmi vysokého napätia 110 kV je potrebné uvažovať s preložkou jestvujúceho vedenia (v smere do Petržalky), prechádzajúceho v severovýchodnej časti riešeného územia, do polohy pozdĺž Prístavnej ulice. Rovnako uvažovať s preložkou veľmi vysokého napätia 110 kV navrhovaného v Územnom pláne mesta Bratislavy (v smere do Podunajských Biskupíc) do polohy pri Prístavnej ulici.

*11.e. Kolektorizácia a telekomunikácie

Pozdĺž východnej strany Košickej ul. je vedený kolektor, v ktorom sú uložené potrubné a káblové vedenia (okrem kanalizácie) technickej infraštruktúry, na ktoré je možné v návrhu nadviazať rozšírením trasy do riešeného územia.

V riešenom území zóny Zimný prístav je možné ako súčasť technickej vybavenosti územia realizovať výstavbu novej verejnej elektronickej komunikačnej siete (VEKS), a to jej podzemných sietí napojených na jestvujúcu trasu káblovodu vedenú pozdĺž západnej strany Košickej ulice, ako aj nadzemných stavieb základňových staníc.

Schéma 32: Technické vybavenie



- hranica riešeného územia
- mestská zástavba - stav
- mestská zástavba - výhľad
- ochranné pásmo vodovodu
- ochranné pásmo kanalizácie
- ochranné a bezpečnostné pásmo energetiky
- ochranné pásmo plynu
- elektrické stanice 110/22 kV
- elektrické stanice 22/0,4 kV
- verejný vodovod
- kanalizácia
- elektrické vedenie 110kV káblové - stav
- elektrické vedenie 110kV vonkajšie - stav
- elektrické vedenie 22kV káblové - stav
- elektrické vedenie 110kV káblové - návrh ÚPN
- elektrické vedenie 110kV káblové - návrh ZP
- elektrické vedenie 110kV káblové - stav a návrh na zrušenie
- káblovody a kolektory
- VTL 4,0 MPa
- VTL 2,5 MPa
- STL 0,3 MPa
- VTL 4,0 MPa - návrh ZP
- VTL 4,0 MPa - návrh na zrušenie
- teplovod

Všetky obrazové prílohy zadania a schémy sú zo zdrojov Metropolitného inštitútu Bratislava (vlastné spracovanie, po väčšine v rámci spracovania Vízie rozvoja územia Zimného prípadu), ak nie je uvedené inak.

Metropolitný inštitút Bratislavy

Primaciálne námestie 1
814 99 Bratislava
Slovensko

sutaze@mib.sk

verejné prístavy

BRATISLAVA

Metropolitný inštitút Bratislavy