

Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava  
Pamiatkový úrad Slovenskej republiky, Cesta na Červený most 6, 814 06 Bratislava

Zásady ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt územia  
pamiatkovej zóny

## AREÁL RUŠŇOVÉHO DEPA BRATISLAVA – VÝCHOD



Textová časť

Vypracovali: PhDr. Gabriela Habáňová, Ing.arch. Peter Andráši, Ing. Natália Režná, PhD.

Október 2009

Úvod.....	4
Definícia pojmov a niektorých názvov pre účely týchto zásad.....	5
Skratky používané v texte:.....	6
<b>A. URBANISTICKO-HISTORICKÝ VÝSKUM .....</b>	<b>7</b>
A.1 TEXTOVÁ ČASŤ .....	7
A.1.1 Údaje o zadaní a spracovaní výskumu.....	7
A.1.2 Základné údaje o území.....	7
A.1.3 Vymedzenie hraníc pamiatkového územia .....	7
MAPA – hranice PZ; vnútorné členenie územia PZ.....	8
(podklad - katastrálna mapa) .....	8
A.1.5 Údaje o územnoplánovacej dokumentácii, podkladoch, prameňoch a použitej literatúre .....	8
a) Prehľad platných územnoplánovacích dokumentácií a štúdií.....	8
b) Mapové podklady .....	8
c) Prieskumy a výskumy, archeologické výskumy územia .....	9
d) Archívne materiály.....	9
e) Použitá literatúra a ďalšie pramene.....	9
A.1.6 Historický a urbanisticko-architektonický vývoj územia .....	9
a) Stručný historický a stavebný vývoj .....	9
b) Zásadné vývojové etapy štruktúry územia.....	10
A.1.7 Charakteristika pamiatkových hodnôt územia a odôvodnenie jeho ochrany.....	11
a) Funkčné využitie územia.....	11
b) Obraz krajiny.....	12
d) Vnútorný obraz územia .....	12
e) Hmotovo-priestorová štruktúra pamiatkového územia .....	12
Historický pôdorys .....	12
Dominanty a akcenty .....	13
Zástavba a prvky interiéru PZ.....	13
Oplotenia priestorov .....	14
Strešná krajina .....	15
Priestranstvá .....	15
Povrchy komunikácií a priestorov .....	15
Kategorizácia nehnuteľností v pamiatkovom území .....	16
f) Historická zeleň .....	16
g) Archeologické náleziská.....	16
h) Tradičné technológie a materiály .....	16
i) Ostatné kultúrno-historické hodnoty územia .....	17
A.1.8 Definovanie pamiatkových hodnôt územia a odôvodnenie jeho ochrany.....	17
A.2 GRAFICKÁ ČASŤ .....	18
A.2.1 Grafická dokumentácia (osobitná príloha).....	18
A.2.2 Fotografická dokumentácia (osobitná príloha).....	18
<b>B. ZÁSADY OCHRANY, OBNOVY A PREZENTÁCIE HODNÔT ÚZEMIA .....</b>	<b>19</b>
B.1 TEXTOVÁ ČASŤ .....	19
ZÁKLADNÉ (VŠEOBECNÉ) POŽIADAVKY OCHRANY PAMIATKOVÉHO ÚZEMIA .....	19
B.1.1 Požiadavky na primerané funkčné využitie územia rešpektujúce hodnoty územia a pamiatok nachádzajúcich sa na tomto území.....	20
B.1.2 Požiadavky na zachovanie a ochranu siluety, panorámy, charakteristických pohľadov a priehľadov .....	21
Chránené pohľady I. - V. ....	21
B.1.3 Požiadavky na zachovanie, údržbu a regeneráciu historického pôdorysu vo vzťahu k pamiatkam a hodnotám územia.....	23
B.1.4 Požiadavky na zachovanie výškového a hmotovo-priestorového usporiadania objektov .....	23
a) Požiadavka na zachovanie a ochranu historických dominánt a akcentov v pamiatkovom území .....	23
b) Požiadavka na ochranu charakteristickej zástavby v pamiatkovom území.....	23
c) Požiadavky na zachovanie hodnotnej objektivej skladby .....	24
d) Požiadavka na zachovanie typickej strešnej krajiny pamiatkového územia .....	24
f) Požiadavka na zachovanie a regeneráciu priestranstiev.....	24
g) Požiadavka na zachovanie resp. riešenie prvkov urbanistického interiéru.....	25
h) Požiadavky diferencovaného prístupu pri ochrane, obnove a údržbe objektov v pamiatkovom území.....	25
Zoznam objektov NKP na území pamiatkovej zóny .....	26
Zoznam objektov vytypovaných na zápis do ÚZPF.....	26
B.1.5 Požiadavky pre riešenie infraštruktúry vo vzťahu k zachovaniu hodnôt pamiatkového územia .....	26

B.1.6	Požiadavky na zachovanie a prezentáciu prípadných archeologických nálezísk a na ich začlenenie do organizmu sídla alebo územia .....	26
B.1.7	Požiadavky na zachovanie, ochranu a regeneráciu zelene .....	27
B.1.8	Požiadavky na reguláciu novej zástavby na území PZ a určenie a riešenie rezervných plôch.....	27
B.1.9	Požiadavky na zachovanie a aplikáciu tradičných materiálov a technológií .....	29
B.1.10	Požiadavky na zachovanie ďalších kultúrnych hodnôt a prírodných hodnôt územia .....	30
B.1.11	Návrh opatrení na záchranu, obnovu, prezentáciu a vhodné funkčné využitie pamiatkového územia .....	30
B.2	GRAFICKÁ ČASŤ .....	31
B.2.1	Grafická dokumentácia (osobitná príloha) .....	31
B.3	TABUĽKOVÁ PRÍLOHA.....	31

## Úvod

Zásady ochrany pamiatkovej zóny vychádzajú z Návrhu zásad ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt územia pamiatkovej zóny, ktorý tvorí súčasť urbanisticko–historického výskumu spracovaného Krajským pamiatkovým úradom v Bratislave a Pamiatkovým úradom SR v septembri 2009. Pamiatkový výskum schválila Odborne-metodická komisia PÚ SR stanoviskom č. PÚ–09/1075-4/6289/THR zo dňa 23. 09. 2009.

PZ bola vyhlásená v r. 2008 Ministerstvom kultúry Slovenskej republiky (MK SR) s využitím Návrhu na vyhlásenie, spracovaného Pamiatkovým úradom Slovenskej republiky (PÚ SR) v r. 2007 – 2008. Vyhlásené územie zahŕňa areál historického rušňového depa, časť koľajiska zriaďovacej stanice a príslušné priestory severne od depa. Staré rušňové depo tvorí jadro pamiatkovej zóny a je vlastným nositeľom podstaty územnej ochrany tohto priestoru. Príslušné koľajisko zriaďovacej stanice, južne od depa, hoci v súčasnosti bez individuálnych architektonických pamiatkových hodnôt, predstavuje vďaka zachovanému historickému pôdorysu koľajiska predovšetkým urbanistickú hodnotu. Tento priestor vytvára tradičné prostredie historického depa.

Kvôli prehľadnosti je PZ rozdelená na sektory odrážajúce urbanistické pamiatkové hodnoty, funkčno-prevádzkové súvislosti územia a tiež predpokladané využitie územia do budúcnosti. Označovanie jednotlivých sektorov - A, C a D - zachováva označovanie sektorov z Návrhu na vyhlásenie PZ a to z toho dôvodu, že jednotlivé časti územia boli pod týmto označením uvádzané v Rozhodnutí o vyhlásení PZ a následných dokumentoch.

Jednotlivé časti územia pamiatkovej zóny (sektory) sú z hľadiska pamiatkových hodnôt diferencované. Tento fakt následne ovplyvnil aj spôsob (kritériá) posudzovania vplyvu jednotlivých objektov a priestorov na územie pamiatkovej zóny ako celku.

*Spracovatelia ďakujú Ing. Jiřímu Kubáčkovi, CSc. a Múzejno dokumentačnému centru ŽSR za poskytnuté informácie a historické materiály.*

*Vo viacerých kapitolách predkladaného materiálu, najmä v časti A. Urbanisticko-historický výskum, boli použité súvislejšie texty tak, ako ich naformuloval Ing. Kubáček v podkladových materiáloch pre vypracúvanie Návrhu na vyhlásenie pamiatkovej zóny v roku 2006, resp. v pracovnom návrhu na vybudovanie národného železničného parku z roku 2008, resp. počas pracovných konzultácií.*

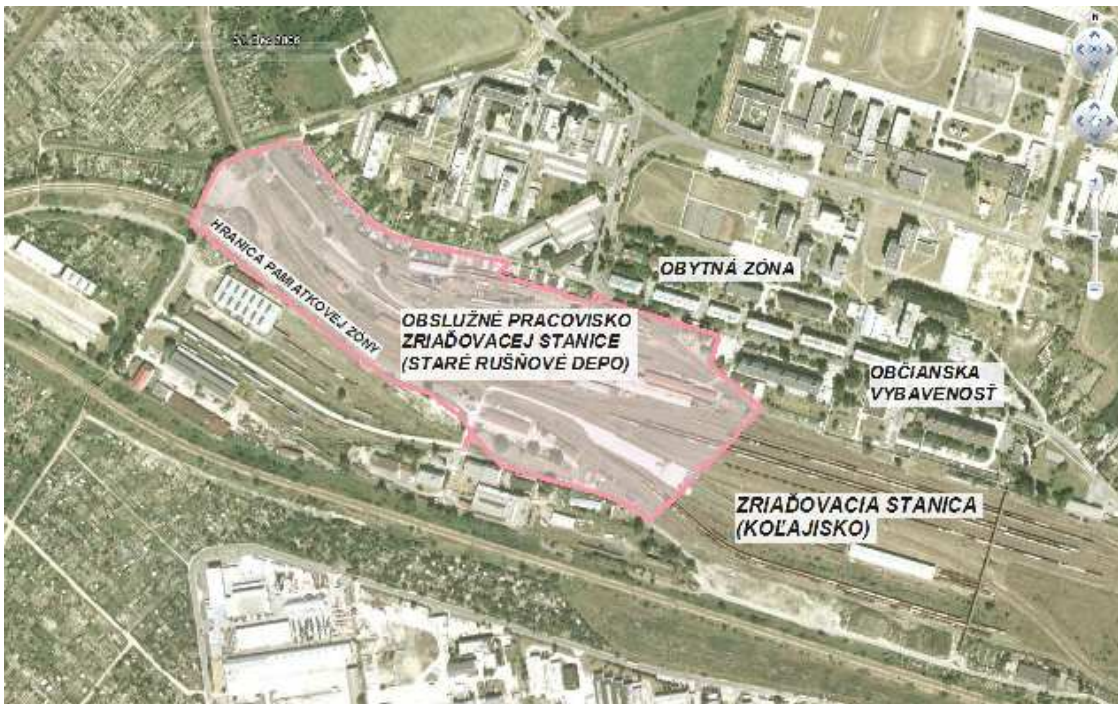
## Definícia pojmov a niektorých názvov pre účely týchto zásad

Pojmami "zriaďovacia železničná stanica" a "rušňové depo" (resp. staré rušňové depo) sa v texte zásad označujú časti územia, ktoré sú podľa daného kontextu diferencovane vymedzené.

Územné ohraničenie a aj obsahová náplň pojmu „Zriaďovacia železničná stanica Bratislava – Východ“ boli mierne odlišné v rôznych etapách historického vývoja. Spočiatku (pod pôvodným názvom - *Pozsony rendező* p.u.) označoval celý železničiarcky komplex, vrátane obytných budov a budov občianskeho vybavenia. Neskôr sa tento pojem zúžil najmä na samotnú zriaďovaciu stanicu, t.j. priestor koľajiska a príslušných železničných objektov.

Funkčno-priestorové delenie zriaďovacej železničnej stanice z hľadiska pojmov používaných v tomto materiáli je nasledovné:

- a) **samotná zriaďovacia stanica** /koľajisko + objekty/ – (časť tohto územia je súčasťou PZ)
- b) **obslužné pracovisko zriaďovacej stanice** /staré rušňové depo/ – v súčasnosti je pre železničnú prevádzku využívané len čiastočne, do popredia sa dostávajú kultúrno-spoločenské aktivity Múzejno-dokumentačného centra – (územie je súčasťou PZ)
- c) **obytná zóna**<sup>2</sup> – (územie nie je súčasťou PZ)
- d) **občianska vybavenosť**<sup>1</sup> – (územie nie je súčasťou PZ)



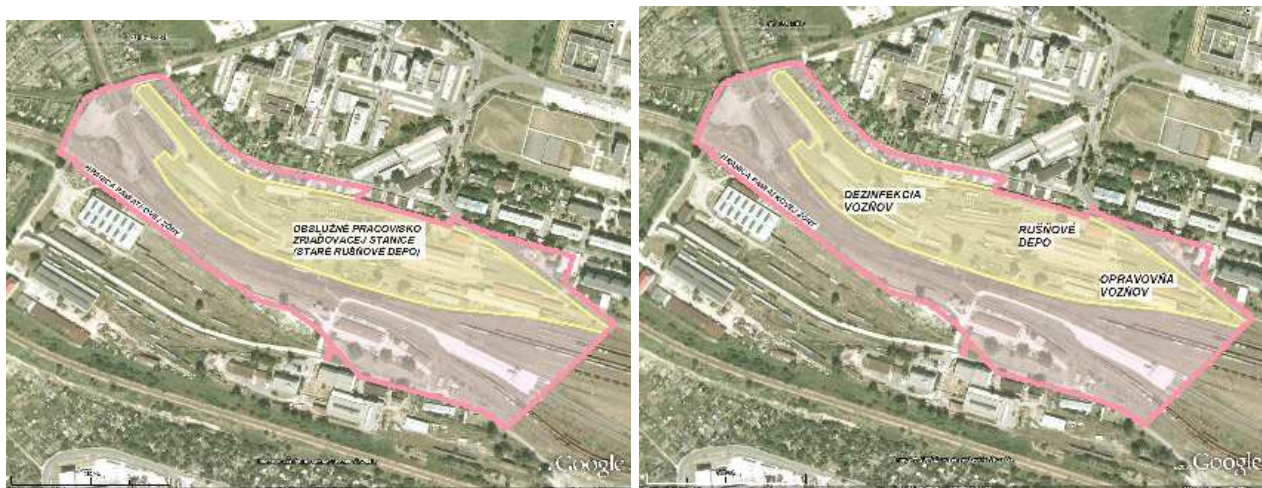
Samotná pamiatková zóna "Areál rušňového depa Bratislava - Východ" pozostáva z nasledovných súčastí zriaďovacej stanice : 1) z obslužného pracoviska, 2) z časti koľajiska zriaďovacej stanice.

<sup>1</sup> ako súčasť pojmu „zriaďovacia železničná stanica“ sa dajú tieto funkcie chápať len v určitej miere (resp. do určitého obdobia)

Jadrom zachovanej historickej štruktúry pamiatkovej zóny je obslužný areál zriaďovacej stanice, bežne označovaný ako „Rušňové depo Bratislava - Východ“, resp. „Staré rušňové depo.“

Obslužné pracovisko zriaďovacej stanice sa ďalej delí na

- **rušňové depo** /dnes adaptované pre potreby opravovne vozňov/
- **opravovňu vozňov** /dodnes využívanú na pôvodný účel/
- **dezinfekčnú stanicu** /v súčasnosti bez využitia/
- **ostatný nešpecifikovaný priestor** areálu /z väčšej časti využívaný Múzejno-dokumentačným centrom ŽSR/



### Skratky používané v texte:

MÁV	Uhorské štátne železnice
MDC (ŽSR)	Múzejno-dokumentačné centrum (Železníc Slovenskej republiky)
NhNKP, resp. NKP	(Nehuteľné) národné kultúrne pamiatky
NŽP	Národný železničný park
PZ	Pamiatková zóna
PÚ SR	Pamiatkový úrad Slovenskej republiky
StEG	Rakúska (resp. Rakúsko – uhorská) spoločnosť štátnej železnice
ÚPN	Územno plánovacia dokumentácia
ÚZPF SR	Ústredný zoznam pamiatkového fondu Slovenskej republiky
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

# A. Urbanisticko-historický výskum

## A.1 TEXTOVÁ ČASŤ

### A.1.1 Údaje o zadaní a spracovaní výskumu

#### **Požiadavka a dôvod realizácie urbanisticko-historického výskumu. Údaje o zadaní a spracovaní dokumentácie urbanisticko-historického výskumu**

Pamiatková zóna "Areál rušňového depa Bratislava – Východ" bola vyhlásená rozhodnutím Ministerstva kultúry Slovenskej republiky č. MK-382/2008-51/3657 zo dňa 10.03.2008. Uvedené rozhodnutie bolo potvrdené ministrom kultúry listom č. MK-2045/2008-10/7307 zo dňa 23.05.2008. Zároveň tento list obsahuje v súlade s § 29 zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 49/2002 Z. z.“) požiadavku na vypracovanie zásad pamiatkovej ochrany predmetného územia Krajským pamiatkovým úradom Bratislava.

Spracovanie urbanisticko-historického výskumu je - podľa príslušnej metodiky PÚ SR z roku 2008 - nevyhnutným podkladom pre vypracovanie zásad pamiatkovej ochrany pamiatkového územia.

### A.1.2 Základné údaje o území

#### **a) Názov pamiatkového územia**

Pamiatková zóna "Areál rušňového depa Bratislava – Východ" evidovaná v ÚZPF SR ako špeciálna PZ pod číslom 90.

#### **b) Názov obce, mesta**

Bratislava, katastrálne územie Rača

#### **c) Vyhlásenie pamiatkového územia**

Pamiatková zóna bola vyhlásená rozhodnutím Ministerstva kultúry Slovenskej republiky č. MK-382/2008-51/3657 zo dňa 10.03.2008. Uvedené rozhodnutie bolo potvrdené ministrom kultúry listom č. MK-2045/2008-10/7307 zo dňa 23.05.2008.

Právoplatnosť – 23.05.2008

#### **d) Údaje o ochrannom pásme**

Pamiatková zóna nemá vyhlásené ochranné pásmo.

### A.1.3 Vymedzenie hraníc pamiatkového územia

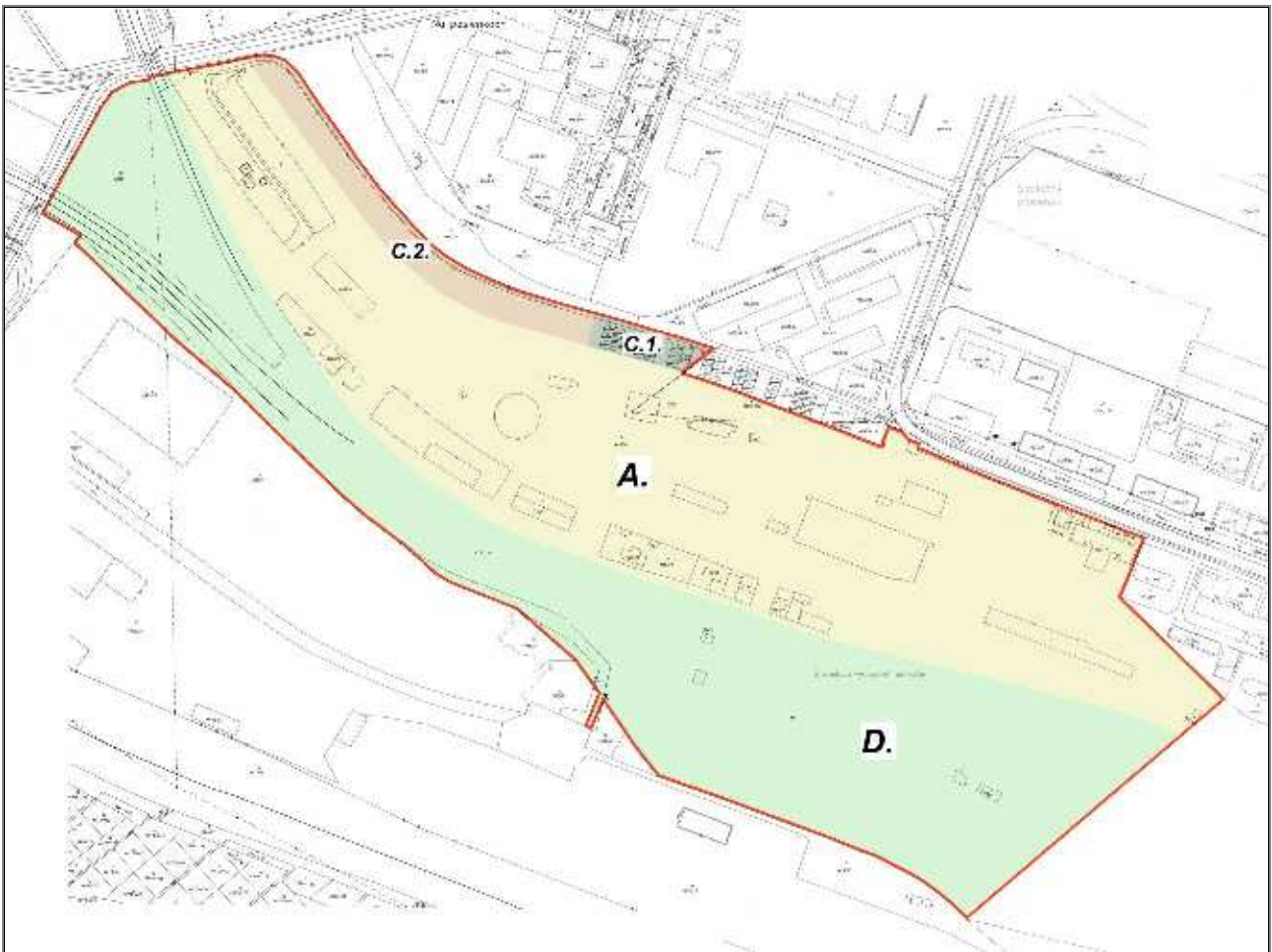
Východiskovým bodom opisu priebehu hranice pamiatkovej zóny je styčný bod parciel č. 4898, 4902/4 (Račiansky potok) a 4695/1 v severozápadnej časti vymedzeného územia.

Z východiskového bodu pokračuje hranica PZ v smere hodinových ručičiek po hraniciach parciel 4695/1, 4695/182, 4695/1, 4784/46, 4695/1 až do styčného bodu parciel 4670/2, 4695/1, 4678/6. Z uvedeného bodu hranica PZ, pretínajúc parcelu 4695/1, smeruje do styčného bodu parciel 4695/1, 4695/5 a 4695/7.

Odtiaľ hranica PZ pokračuje po južnej hranici parcely 4695/1, až dosiahne jej najzápadnejší bod. Hranica PZ ďalej pokračuje po západných hraniciach parciel č. 4965/1 a 4898 až do východiskového bodu a tým je styčný bod parciel 4898, 4902/4 (Račiansky potok) a 4695/1.

## **MAPA – hranice PZ; vnútorné členenie územia PZ**

(podklad - katastrálna mapa)



Sektor A. – „Obslužné pracovisko zriaďovacej stanice“

Sektor C.1. – „Garáže“

Sektor C.2. – „Záhradkárská oblasť“

Sektor D. – „Kolajisko zriaďovacej stanice“

Hranica PZ – červená čiara

### **A.1.5 Údaje o územnoplánovacej dokumentácii, podkladoch, prameňoch a použitej literatúre**

#### **a) Prehľad platných územnoplánovacích dokumentácií a štúdií**

Územný plán Hlavného mesta SR Bratislavy; obstarávateľ: Hlavné mesto SR Bratislava; spracovateľ: referát územného plánovania, referát generelov technickej infraštruktúry, oddelenie územného plánovania a oddelenie dopravného plánovania Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy

ÚPN schválený uznesením Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy č. 123/2007 zo dňa 31.05.2007

#### **b) Mapové podklady**

- katastrálne mapy v mierke 1:1000, mapové listy č. 7-7/13,14,23,24 poskytnuté Správou katastra pre Hl. mesto SR Bratislavu 25.07.2006
- ortofotomapy - <http://earth.google.com/>



- plán rušňového depa z obdobia okolo r. 1900; zdroj: MDC ŽSR
- Bratislava sriadovacie nádražie, plán M 1:1000, 1931; zdroj: MDC ŽSR
- návrh rekonštrukcie železničnej stanice Bratislava východné nádražie, situácia M 1:1000, 1953; zdroj: MDC ŽSR
- jednotná železničná mapa – Bratislava – východ (staré depo), M 1 :1000, 1989; zdroj: MDC ŽSR

### **c) Prieskumy a výskumy, archeologické výskumy územia**

- Kubáček, Andráš, Štipák, Szijártó - Areál rušňového depa Bratislava - Východ - Návrh na vyhlásenie pamiatkovej zóny, PÚ SR, feb. 2008
- Habáňová, Gabriela; Aktualizačný list pamiatkového objektu (ÚZPF 827/1-5); KPÚ Bratislava; 09.2003

### **d) Archívne materiály**

- Pamätná kniha - Rušňové depo Bratislava-Východ, MDC ŽSR

### **e) Použitá literatúra a ďalšie pramene**

- Technické pamiatky Bratislavy – Zborník MSPSOP v Bratislave č.8, Príroda, Bratislava, 1985
- Kubáček, Jiří a kol. – Dejiny železníc na území Slovenska, Železnice SR, Bratislava, 1999
- Kohout, Jaroslav; Tobek, Antonín - Tesařství - tradice z pohledu dneška, Grada Publishing 1996
- Daučík, Ing.arch; Šimanovský, Ing.arch. - Slovenský národný železničný park v rušňovom depe Bratislava Východ I - projektová dokumentácia pre územné rozhodnutie, nov. 2008; objednávateľ Železnice Slovenskej republiky, Bratislava Klemensova 8, 813 61 Bratislava zdroj: MDC ŽSR

## **A.1.6 Historický a urbanisticko-architektonický vývoj územia**

### **a) Stručný historický a stavebný vývoj**

Železnica bola v druhej polovici 19. storočia hlavným motorom industrializácie Slovenska. Do prevažne poľnohospodárskeho a remeselníckeho prostredia vnášala prvky „veľkého“ priemyslu s jeho typickými črtami. Život sa tu neriadil počasím, či východom a západom slnka, ale potrebami nepretržitej prevádzky. Charakterizovalo ho prostredie obklopené technikou, rozvinutá deľba práce a pevná organizačná štruktúra. Kulisu tu bol neustály ruch strojov a všadeprítomný zápach zmesi spáleného uhlia a horúceho oleja. Aj navonok sa život na železnici odlišoval od normálneho občianskeho prostredia – priemyselnou architektúrou s dominantami komínov a vodárenských veží, rozmernými halami s charakteristickými vetracími dymníkmi na strechách a robotníckymi kolóniami. Vzniklo tak špecifické prostredie so svojráznym koloritom, charakterizované na jednej strane všetkými výhodami nastupujúceho industriálneho veku – elektrickým osvetlením, rozvodom pitnej vody a pod. – na druhej strane však stíhané všetkými jeho neudami, najmä všadeprítomným zápachom, špinou a hlukom.

Motívom výstavby veľkej sriadovacej stanice pri Bratislave koncom 19. stor. sa stalo kritické preťaženie vtedajšej bratislavskej hlavnej stanice. Riešením sa stalo oddelenie osobnej a nákladnej dopravy v rámci bratislavského železničného uzla. Stavebné práce realizovali Uhorské štátne železnice MÁV v prvej polovici 90. rokov 19. stor. Stanica (vtedy označovaná ako Pozsony rendező p. u.) bola sprevádzkovaná v roku 1893. Spojka medzi sriadovacou stanicou a bratislavskou hlavnou stanicou bola sprevádzkovaná dňa 1.1.1894.

Súčasťou sriadovacej stanice sa stalo rušňové depo, opravovňa vozňov a dezinfekčná stanica, umiestnené na jej severozápadnom okraji. V prvých rokoch tu boli postavené nasledovné objekty: dvojloďová rušňová remíza (oproti dnešnému stavu pravdepodobne v polovičnej dĺžke, neskôr, avšak ešte pred prvou svetovou vojnou, dostavaná do dnešnej dĺžky), dvojica vodární (fungujúcich v prvých rokoch na veterný pohon, na začiatku 20. stor. však prestavaných na paru, pričom bola pravdepodobne jedna z nich doplnená o pristavanú vežu) dielňa opravovne vozňov s príslušným skladištom depa, administratívna budova depa umiestnená pri malej vodárni, elektrárň, dezinfekčná stanica a dva domy personálnych kasární. Po I. svetovej vojne bola stanica označená názvom „Bratislava - sriadovacie nádražie“. V rušňovom depe, resp. jeho najbližšom okolí došlo v prvej polovici 20. rokov k výstavbe budovy personálnej kuchyne, trubkárne a dvoch dvojposchodových obytných domov; v tejto súvislosti bola pre dosiahnutie náležitého tlaku vo vodovodnom rozvode aj druhá vodáreň doplnená o pomerne vysokú vežu, do ktorej bol zrejme prenesený vodojem zo staršej prístavby susednej vodárne (dnešná nízka vodáreň je bez vodojemu). Roku 1941 bola stará krátky točňa depa nahradená

ná dlhšou, umiestnenou približne o 30 m severozápadným smerom od pôvodnej. V tejto súvislosti bolo priramerane upravené aj zaústenie jestvujúcich koľají do točne.

Hoci rozvoj techniky a najmä náhrada parných rušňov rušňami iných trakcií v druhej polovici 20. storočia spôsobili postupný zánik pôvodných areálov parnej trakcie – buď ich masívnou prestavbou pre potreby novej techniky (vo väčšine prípadov), alebo ako následok ich opustenia, areál bývalého rušňového depa Bratislava – Východ mal z tohto pohľadu šťastie. Všetky jeho ďalšie realizované prestavby sledovali iba zvyšovanie jeho výkonnosti pri prevádzke parnej trakcie. Šťastím tiež bolo že počas veľkého spojeneckého náletu 26.3.1945, ktorý značne poškodil zriaďovaciu stanicu, bolo územie depa zasiahnuté len minimálne (poškodený bol objekt remízy). Konkrétne sa po druhej svetovej vojne uskutočnila najmä nadstavba múrov rušňovej remízy (1947), výstavba novej administratívnej budovy na mieste zbúranej elektrárne (1949 – 52), rozšírenie uhoľných skládok s náležitou úpravou koľajiska (1959 – 60) a napokon úprava na zbrojenie parných rušňov ťažkým vykurovacím olejom, predovšetkým výstavba olejových tankov (1963 – 64). Tým sa rozsiahlejšie úpravy starého depa až do dnešných čias ukončili.

V snahe zvýšiť výkonnosť stanice bolo v 50. rokoch 20. stor. podstatne rozšírené jej koľajisko. Roku 1951 získala stanica svoj dnešný názov Bratislava – Východ. V rokoch 1963 – 1969 sa uskutočnila komplexná prestavba zriaďovacej stanice, spojená s otočením smeru rozpúšťania vozňov (tie teraz boli spúšťané „po vetre“). Súčasťou prác bola elektrifikácia stanice a výstavba nového rušňového depa pre rušne elektrickej trakcie, ktorá zároveň znamenala postupný zánik pôvodnej činnosti v areáli starého depa.

Staré budovy depa pritom nezostali dlho opustené – parnú remízu prevzala opravovňa nákladných vozňov, ktorá si ju opravila pre svoje potreby už ako kultúrnu pamiatku. O viaceré ďalšie kultúrne pamiatky (vodárne, trubkáreň a bývalú personálnu kuchyňu) sa postaralo Múzejno-dokumentačné centrum ŽSR v súvislosti s podujatiami pri príležitosti 150. výročia železníc na území Slovenska. Následne si tu zriadilo svoje pracovisko a depozitár. V takto zveladenom areáli sa od roku 1998 každoročne koná celoslovenský zraz historických železničných vozidiel, ktorý mu raz do roka prinavracia charakteristickú atmosféru vrcholiacej parnej prevádzky. Múzejno-dokumentačné centrum ŽSR tu postupne realizuje jednotlivé expozície zamýšľaného slovenského národného železničného parku.

## **b) Zásadné vývojové etapy štruktúry územia**

Zriaďovacia stanica, ktorej dôležitou súčasťou sa stalo aj rušňové depo, bola vybudovaná severovýchodne od vtedajšieho mesta, medzi obcami Rača a Vajnory.

Areál vznikol v súvislosti s dostavbou železničnej trate Trenčín – Žilina, ponúkajúcou od roku 1883 zaujímavé železničné spojenie z Budapešti do Haliče a do Nemecka. Preto, vzhľadom na očakávaný nárast dopravy po zatiaľ slepo končiacej železnici Bratislava – Trenčín, bola vtedy na už dávnejšie jestvujúcej spojke Rača – Vajnory rozostavaná veľká zriaďovacia stanica, umožňujúca oddeliť v bratislavskom uzle nákladnú a osobnú dopravu.

V období pred výstavbou zriaďovacej stanice išlo o nezastavaný priestor mimo intravilánu mesta (Bratislavy), resp. obce Rača.

Etapy vývoja zástavby územia PZ:

1. Podľa plánu rušňového depa (z obdobia približne okolo r. 1900) boli v prvej etape, **koncom 19. storočia**, vybudované objekty remízy, vodárne, opravovne vozňov a (nezachovaná) kolónia obytných domov východne od týchto objektov a tiež (len v nedávnej dobe asanovaný) objekt centrálného stavadla v priestore súčasného koľajiska zriaďovacej stanice (južne od obslužného pracoviska). Samotné obslužné pracovisko zriaďovacej stanice bolo situované v priestore križovania dvoch pôvodných miestnych komunikácií. Severná z nich tvorila až do 50-tych resp. 60-tych rokov 20. stor. zároveň severnú hranicu zriaďovacej stanice.
2. Po vybudovaní jadra areálu koncom 19. storočia pokračovalo jeho ďalšie rozširovanie východným (resp. JV) aj západným (resp. SZ) smerom. **V 20-tych rokoch 20. stor.** prebehla ďalšia výrazná etapa výstavby areálu depa, kedy sa vybuďovala nová veža vodárne, dielňa a sklad depa, objekt personálnej kuchyne a prístrešok pre vlakové súpravy. Tým sa uzavreli základné etapy výstavby dnes zachovaného a chráneného areálu.
3. **Na konci druhej svetovej vojny** bolo koľajisko depa upravené v súvislosti s výstavbou novej väčšej točne, umiestnenej o cca 30 metrov ďalej na severozápad od pôvodnej (to si vyžiadalo iné zaústenie jestvujúcich koľají do novej točne).
4. Ďalšia úprava areálu bola realizovaná na **prelome 50. a 60. rokov 20. storočia** s cieľom zvýšiť kapacitu zariadení pre doplňovanie rušňov uhlím. Táto úprava znamenala rozšírenie areálu depa SZ smerom – konkrétne išlo o polozenie štyroch nových koľají, nadväzujúcich na pôvodné koľaje pre doplňovanie rušňov uhlím. Tieto koľaje dnes ohraničujú obvod depa na jeho severovýchodnej strane.

## **A.1.7 Charakteristika pamiatkových hodnôt územia a odôvodnenie jeho ochrany**

### **a) Funkčné využitie územia**

Na území PZ dominujú funkcie súvisiace s prevádzkou železnice.

Rušňové depo bolo vybudované ako obslužné pracovisko zriaďovacej stanice. V rámci areálu depa sa rozvinuli tri základné funkcie 1) samotné rušňové depo /oprava, údržba, zbrojenie rušňov/, 2) opravovňa vozňov, 3) dezinfekčná stanica /dezinfekcia vozňov/.

Areál dodnes reprezentuje svojou zachovanou dispozíciou charakteristické obslužné pracovisko veľkej zriaďovacej železničnej stanice s rušňovým depom, slúžiacim pre ošetrovanie a menej rozsiahle opravy trakčných vozidiel, s pracoviskom pre rýchle opravy naložených i prázdnych vozňov, vyradených z vlakov pre menej závažné technické závady, s výkonnou dezinfekčnou stanicou pre čistenie a dezinfekciu vozňov po preprave dobytká (ktorý bol v dobe vzniku zriaďovacej stanice na začiatku 90. rokov 19. storočia významným železničným prepravným artiklom). Všetky železničné pracoviská boli účelne usporiadané na relatívne malom pozemku tak, že sa pri svojej práci navzájom nerušili – každé malo vlastnú pripojovaciu koľaj na staničné koľajisko, rušňové depo malo oddelené vchodové a odchodové koľaje, dezinfekčná stanica mala priebežný charakter – znečistené vozne prichádzali po samostatnej koľaji z miesta ich vykládky alebo zhromažďovania (stanica Rača) a po dezinfekcii pokračovali do zriaďovacej stanice pre ďalšiu distribúciu.

Koľajisko rušňového depa je dodnes zachované v podobe, ktorá je racionálne prispôbená potrebám rýchleho prevádzkového ošetrovania parného rušňa, nezdržiavajúceho príliš jeho pracovný výkon. Parný rušeň po svojom odstúpení od vlaku a vchode do depa na príchodovej koľaji, vedenej po jeho severovýchodnom okraji, najprv zastavil pri sklade, kde doplnil zásoby oleja a ďalšieho spotrebného materiálu. Odtiaľ pokračoval k uhoľným skládkam na vyzbrojenie uhlím; pre tento účel bol na severovýchodnej strane remízy v období medzi vojnami inštalovaný zauhľovací žeriav, ktorý po roku 1960 premiestnili do priestorov nového koľajiska na severnom okraji depa. Potom sa – ak to bolo treba pre jeho ďalší výkon – otočil rušeň na točnú a pristavil na čistiaci kanál, kde kurič vyčistil rošt i popolník a spustil škvaru; tú po odchode rušňa popolári vyhadzovali ručne najprv do priestoru medzi koľajami a napokon – opäť ručne – do pristavených nákladných vozňov. Čas pobytu rušňa na čistiacom kanále bol obvykle využitý aj pre odkalovanie kotla a doplňovanie vody do vodojemov rušňa z vodného žeriavu, účelne umiestneného pri čistiacom kanále. Po skončení ošetrovania odchádzal rušeň po odchodovej koľaji na ďalší výkon alebo bol odstavený na čakacie koľaje pred remízou alebo do nej. Rušne idúce do vymývania alebo opravy boli odstavované na odstavnú koľaj popri juhozápadnom múre remízy, odkiaľ sa podľa plánu prístavby prisúvali na správkaenské koľaje v juhozápadnej lodi remízy s rôzne špecializovanými dielňami a pracoviskami. Pre vykládku početných vozňov s uhlím slúžili tzv. „vozňové“ koľaje pomedzi uhoľné skládky tak, aby manipulácia s nimi nerušila prevádzku na vchodovej koľaji. Historická štruktúra koľajiska, tak ako ju formovali funkčné požiadavky prevádzky parného depa, vrátane technických zariadení /zauhľovací žeriav, vodné pumpy a pod./, je dodnes zachovaná a chápaná ako neoddeliteľná súčasť pamiatkovo chránenej urbanistickej štruktúry.

Po ukončení prevádzky parných rušňov v bratislavskom uzle boli počas 70. rokov dielenské výkony starého depa presunuté do nových objektov (mimo územia PZ) a staré depo začalo pustiť. Predpoklady pre zmenu tejto situácie vytvoril roku 1983 vznik podnikového dokumentačného pracoviska vtedajšej Východnej dráhy ČSD, ktoré si v starom rušňovom depe začalo budovať svoj depozitár historických železničných vozidiel (dnes Múzejno-dokumentačné centrum ŽSR /MDC/). MDC postupne v areáli buduje národný železničný park (NŽP), ktorého cieľom je vytvorenie stálej expozície typického prevádzkového i dielenského zabezpečenia prevádzky parných rušňov, využívajúcej jednak železničné vodárne a dielenské budovy, jednak rozmernejšie zbierkové predmety, nevyužiteľné v stálej železničnej expozícii Múzea dopravy v Bratislave. Expozícia bude doplnená vozidlami, predovšetkým rušňami. Dôležitou aktivitou MDC je od roku 1998 tiež každoročná organizácia celoslovenského zrazu historických železničných vozidiel.

Z pôvodných funkcií železničnej prevádzky sa dodnes v areáli depa zachovala len opravovňa vozňov, ktorá v súčasnosti okrem pôvodných priestorov využíva aj samotný objekt rušňovej remízy.

Postupným vývojom sa teda na území starého rušňového depa vykryštalizovali dve odlišné funkcie, ktoré sa tu v súčasnosti rozvíjajú. Obe tieto funkcie rešpektujú pamiatkové hodnoty územia.

Na území PZ, južne od depa, sa nachádza koľajisko zriaďovacej stanice. Zachovanie tejto funkcie (koľajisko – manipulácia s vlakovými súpravami), ktorá sa v tomto priestore nepretržite rozvíja od začiatku 20. storočia do súčasnosti, je dôležité, pretože významne vplyva na charakter bezprostredného okolia historického depa a vytvára jeho typické prostredie.

Severne od depa vznikla v druhej polovici 20. storočia malá záhradkárská kolónia a tiež územie s garážami pre osobné autá slúžiace neďalekej obytnej zóne. Tieto funkcie sa považujú z hľadiska ochrany pamiatkových hodnôt PZ za nerušivé.

## **b) Obraz krajiny**

Zriaďovacia stanica vyžadovala pre svoju výstavbu pomerne rozsiahle voľné plochy. Staviteľia sa rozhodli pre nezastavané územie v oblasti úpätnej depresie Karpát. Historicky bola táto oblasť z hľadiska prírodných podmienok pomerne ťažko využitelná. Pás podkarpatskej depresie (zníženiny) bol vzhľadom na stály prítok vody z východných svahov (karpatské potoky) a v geologickej histórii aj vďaka inundačnej činnosti Dunaja ideálnym miestom na vznik močaristej krajiny – šúrov. Táto oblasť, v minulosti využívaná ako jeden z prirodzených obranných prvkov historického osídlenia bratislavského územia sa zrejme práve aj z dôvodu problematickejšej využiteľnosti na iné, tradičnejšie účely ponúkala na vybudovanie tohto rozsiahleho projektu konca 19. storočia. Pre výber daného miesta bolo určite dôležité aj to, že išlo o rovinatú oblasť v blízkosti mesta, ktorá ale zároveň nebola ohrozovaná priamou činnosťou Dunaja.

Keďže územie PZ sa nachádza v miestach pôvodne podmáčanej, močaristej oblasti, koľajiská aj stavby boli budované na násypoch a zároveň bolo územie odvodňované. Západný okraj súčasnej PZ lemuje Račiansky potok, stekajúci zo svahov Karpát. V súčasnosti má potok v týchto miestach skôr charakter odvodňovacieho kanála.

Priestor zriaďovacej stanice a jej bezprostredného okolia je možné z hľadiska rozloženia hmoty zástavby chápať aj ako rozsiahle "nezastavané" územie (t.j. koľajisko) umožňujúce diaľkové pohľady, ktoré na západe ohraničuje masív Malých Karpát. Približne z priestoru napojenia Depa na koľajisko zriaďovacej stanice, v kontakte s obytnou zónou, sa otvárajú pohľady, pri ktorých je možné vnímať celkovú siluetu historickej zástavby depa na pozadí karpatského masívu. (konkrétne oblasť Krasnian a Rače - Chlmec 383,4 m.n.m.; Krásny vrch 411,6 m.n.m.; Veľká Baňa 443,8 m.n.m.; vid' - chránený pohľad I.). Najhodnotnejšie komplexné pohľady na dominanty depa – veže vodární a príslušné objekty pozdĺž priebežnej koľaje depa sú z juhu, z priestoru koľajiska zriaďovacej stanice. V súčasnosti však táto oblasť, aj keď je súčasťou PZ, vzhľadom na železničnú prevádzku nie je bežne dostupná. (vid' - chránený pohľad IV.)

Čo sa týka vnímania historickej štruktúry z prístupových ciest, je silueta Depa ako výraznejší fenomén vnímateľná najmä z línie hlavnej železničnej trate (Hlavná stanica - Vinohrady - Vajnory), menej už (vzhľadom na výškové hladiny okolitej zástavby) z hlavnej cestnej prístupovej komunikácie do oblasti (Dopravná ulica).

## **d) Vnútorň obraz územia**

Vnútorň obraz územia rušňového depa determinuje rovinatosť terénu, štruktúra koľajiska a soliterný charakter objektov rozmiestnených pozdĺž koľajiska. Z dôvodu rovinatosti terénu je otázka vnútorných pohľadov a priehľadov limitovaná. Napriek niekoľkým novodobým objektom, resp. úpravám objektov celkovo na území výrazne prevláda historický charakter prostredia. Dominantnými stavbami v rámci PZ sú rušňová remíza a dvojica vodárenských veží. Aj v rámci interiéru PZ, presnejšie interiéru areálu rušňového depa, sú dôležité pohľady naviazané najmä na túto centrálnu skupinu objektov. Dôležitým prvkom ovplyvňujúcim atmosféru pohľadov je tiež niekoľko väčších soliterných drevín (najmä topoľov) v areáli depa. Tieto autochtónne dreviny pripomínajú v danom priestore pôvodnú vegetáciu podmáčaných stanovišť nivy Dunaja. Reálna možnosť uplatnenia jednotlivých pohľadov vnútri depa je do značnej miery ovplyvnená momentálnou polohou odstavených vlakových súprav na koľajisku.

Južne od depa, v oblasti koľajiska zriaďovacej stanice, je rovinatý priestor štruktúrovaný najmä líniami jednotlivých koľají a len minimálne zástavbou. Preto tento priestor charakterizuje najmä rozľahlosť. Pozdĺž časti južnej hranice PZ sa nachádza viac menej soliterna novodobá stavebná štruktúra bez osobitnej architektonickej hodnoty.

## **e) Hmotovo-priestorová štruktúra pamiatkového územia**

### ***Historický pôdorys***

#### ***Areál rušňového depa***

Celá zástavba rušňového depa bola naviazaná na (jedinú) priebežnú koľaj areálu – spojku dnešných staníc Bratislava Rača a Bratislava - Východ, ktorej línia určila os koľajiska rušňového depa a tým aj jeho celej budúcej zástavby. Samotné obslužné pracovisko zriaďovacej stanice bolo situované v priestore križovania dvoch pôvodných miestnych komunikácií. Severná z nich tvorila až do 50-tych resp. 60-tych rokov 20. stor. zároveň severnú hranicu zriaďovacej stanice. Časť z tejto komunikácie je zachovaná dodnes v podobe Dopravnej ulice. Južná komunikácia sa nezachovala (ani v podobe urbanistickej stopy). Zanikla pri budovaní koľajiska zriaďovacej stanice.

Pre pôdorys rušňového depa je charakteristický tvar pretiahnutej šošovky vytvorený rozširovaním koľajiska v ústrednej časti depa s objektom remízy a jeho zúžením v okrajoch, t.j. na JV v miestach napojenia na koľajisko zriaďovacej stanice a na SZ v mieste rušňovej točne.

Jadro zástavby je orientované v smere kompozičnej osi priestoru, priebežnej koľaje (traťová spojka medzi stanicami Bratislava východ a Bratislava Rača), ktorá v priestore depa vytvára jemný oblúk približne v smere JV – SZ a ďalej (mimo priestoru depa) sa stáča severným smerom. Menšia časť historických objektov (útulok popolárov, zaniknuté uhoľné sklady a ďalšie) bola orientovaná aj podľa iných línií – napr. podľa pôvodnej severnej, resp. SZ hranice depa, resp. podľa inej ako priebežnej koľaje.

V areáli depa bolo pôvodne vyčlenených niekoľko relatívne samostatných funkcií (viď "funkčné využitie územia"), ktorých vymedzenie nie je v súčasnosti v teréne zrejme. Na niektorých historických fotografiách sú však viditeľné vnútorné oplotenia (napr. medzi priestorom dezinfekčnej stanice a rušňovým depom bol drevený latkový plot /systém drevených kolov a dvoch horizontálnych tráv s riedkym zvislým latovaním/), ktoré mali zrejme funkciu zvýšenia bezpečnosti pri práci v jednotlivých prevádzkach v rámci areálu.

Okrem samotnej zástavby je priestor areálu depa štruktúrovaný líniami koľajníc, ktorým sa zároveň zástavba podriaďuje. Výrazným prvkom územia depa boli pôvodne jednotlivé uhoľné sklady – teda nezastrešený, ohradený priestor so zásobami uhlia. (Na historických fotografiách z 2. polovice 20. stor. sú tieto skládky ohradené múrom z liateho betónu.)

#### *Koľajisko zriaďovacej stanice*

Územie južne od depa si takmer kompletne zachováva svoj historický pôdorys (spred roku 1931) s líniami koľajníc v smere SZ – JV so zužovaním koľajiska na SZ na dve hlavné koľaje (do Rače a smerom na Vinohrady). Sporadická roztrúsená zástavba okolo južnej resp. JV hranice PZ v rôznych historických obdobiach menila svoj pôdorysný tvar. Vplyv tejto zástavby na charakter územia koľajiska zriaďovacej stanice (a tiež aj na charakter PZ ako celku) je však nepodstatný.

#### **Dominanty a akcenty**

Historickému priestoru dominuje ústredná hmota rušňovej remízy (najstarší objekt územia) a dvojica vertikál (vodárenské veže). Uvedená kompozícia priestoru, v danej podobe dotvorená okolo r. 1925 a dodnes v podstate bez zmeny zachovaná, vytvára výraznú siluetu, nezameniteľný identifikačný bod, vnímateľný z pomerne širokého okolitého územia. Dominantnosť vodárenských veží v území a naopak relatívne nízka hladina ostanej (historickej) zástavby vyplýva z priamej vzájomnej funkčnej previazanosti týchto prvkov, konkrétne z požiadavky zabezpečenia dostatočného tlaku pri zásobovaní vodou. (Zvyšovanie výškovej hladiny zástavby v 20-tych rokoch 20. stor. - dvojposchodové obytné objekty /objekty mimo PZ → viď kapitola B.1.11. - Návrh na rozšírenie PZ/ bolo umožnené, resp. podmienené súčasným zvýšením výškovej úrovne vodárenských nádrží.)

#### **Zástavba a prvky interiéru PZ**

##### *Zástavba a prvky interiéru PZ v areáli rušňového depa*

Zástavba má charakter solitérov. S výnimkou vodárenských veží ide výlučne o prízemné objekty, zastrešené sedlovou (prípadne plochou) strechou. Keďže viaceré stavby majú charakter hál, niektoré prízemné objekty dosahujú výšku minimálne dvoch bežných podlaží. Pôdorysne ide prevažne o obdĺžnikové stavby, orientované v smere osovej (priebežnej) koľaje. Za pamiatkovo hodnotnú sa považuje najmä zástavba z obdobia od konca 19. stor. až do 20 – 30. rokov 20. stor. Päť z týchto objektov (remíza, dve vodárne, personálna kuchyňa a trubkáreň) boli vyhlásené za národné kultúrne pamiatky, ďalšie tri objekty (dezinfekčná stanica, dielňa depa so sklodom a prístrešok pre vlakové súpravy) sú vytypované na vyhlásenie za NKP.

Pre územie depa je charakteristická veľkostná a aj "kvalitatívna" rôznorodosť stavieb – od veľkých architektonicky štýlových budov, cez drobnú architektúru typu útulkov, strážnych domčekov až po vyslovene úžitkové objekty provízórneho charakteru (rôzne sklady, prístrešky atď.) Táto rôznorodosť je jedným z charakteristických znakov priestoru a spoluvytvára jeho špecifický charakter. Vcelku pôsobí zástavba depa charakterom kompaktného historického územia, ktoré je len v niektorých detailoch narušené nevhodnými novodobými objektmi, resp. nevhodnými úpravami objektov.

Väčšina jestvujúcich budov areálu (rušňová remíza, dielenská a skladová budova, obe vodárne, dezinfekčná stanica a budovy kasární) vznikla na prelome 19. a 20. storočia a charakterizuje ich špecifický „železničný“ štýl rôznej proveniencie z čias rakúsko-uhorskej monarchie. Obidve vodárne, najmä ich najstaršie časti jasne naznačujú príbuznosť so stavebnými zvyklosťami bývalej Rakúsko-uhorskej spoločnosti štátnej železnice z obdobia 80. rokov 19. stor. Tento štýl nepoužíva inde obvyklé rezné murivo, charakterizujú ho lizény a nárožné pilastre s plastickými hlavicami a kvádrovaním, ktoré nadväzujú na jednoduchú podstrešnú rímsu. Na postranných obytných krídlach sú okná ozdobené plastickými nadokennými oblúkmi s klenákom.

Pristavané veže vodární (menšia dostavaná pravdepodobne v prvom desaťročí 20. stor., vyššia okolo roku 1925) sú vyhotovené iba s najjednoduchšími dekoráciami (zuborez pod strechou menšej vodárne, náročné hladké bosáže na vysokej vodárni). Určitú príbuznosť so strážnymi domami spomenutej železničnej spoločnosti preukazuje napriek viacerým čiastkovým prestavbám aj objekt dezinfekčnej stanice. Ďalšie objekty (remíza, kasárne personálu, dielensko-skladová budova) majú fasády vyzdobené kombináciou omietaných plôch a rôznych prvkov z pohľadovej tehly (najmä jednoduchých nadokenných oblúkov, podstrešného zuborezu, bosáží, lizén a v prípade personálnych kasární i okenných ostení a ríms /navrhované rozšírenie PZ/). Podobne sú upravené i budovy trubkárne a bývalej personálnej kuchyne, hoci tie boli postavené až v prvej polovici 20. rokov 20. stor. Naopak – obytné budovy na Dopravnej ulici /objekty na území vytypovanom na rozšírenie PZ/ postavené v tom istom období, charakterizuje už stavebný štýl obvyklý pre rané obdobie medzivojnových ČSD. Z obdobia pred druhou svetovou vojnou pochádza ešte otvorený prístrešok nad dvoma koľajami opravovne vozňov, útulok popolárov a útulok uhliarov pri rušňovej remíze, ako aj výhybkárske stanovište na hranici depa, pri jeho pripojení na koľajisko zriaďovacej stanice. Ostatné objekty (administratívna budova depa, hala prevádzkového ošetrovania elektrických a motorových rušňov, sklad opravovne vozňov, objekt archívu, olejáraň a hala Múzejno-dokumentáčného centra) pochádzajú z obdobia po druhej svetovej vojne a nemajú pamiatkovú architektonickú hodnotu.

Areál depa dopĺňajú okrem súčasných aj historické technické zariadenia, súvisiace so železničnou prevádzkou, ako napr. dva dochované charakteristické mrežové konzolové kandelábre vonkajšieho osvetlenia (starší z obdobia pred 1. svetovou vojnou pri útulku popolárov, druhý z obdobia medzi vojnami pri budove trubkárne), niekoľko betónových kandelábrov z 50. rokov 20. stor., prevádzkyschopná výhybka typu Xa (tento typový vzor pochádza ešte z čias monarchie) pri točni a vodné žeriavy typu Spitzner pri administratívnej budove a v priestore medzi vodárňami.

#### *Zástavba a prvky interiéru PZ na území mimo rušňového depa*

V severnej časti PZ je záhradkárska kolónia, tvorená jednotlivými prízemnými drobnými stavbami. Miestami má táto zástavba provizórny charakter. Východne od záhradkárskej kolónie sa nachádzajú tri prízemné objekty, z ktorých každý tvorí šesť združených garáží. V južnej časti PZ prevláda priestor koľajiska bez zástavby – pri južnej hranici PZ je dvojpodlažný objekt s plochou strechou a dva oplotené areály s prízemnou zástavbou. Pri východnom okraji PZ je v priestore koľajiska situovaná nakladacia rampa so žeriavom, ktorú z východu ohraničuje prízemný objekt. Výrazným prvkom časti južnej resp. JZ časti hranice PZ je oplotenie z pohľadových betónových panelov (súčasť ohradeného areálu juhozápadne od PZ). V západnej resp. SZ časti PZ sa v oblasti medzi koľajami nachádza väčší neupravený (resp. narušený), nezastavaný priestor, v ktorého časti sa (podľa železničnej mapy z r. 1989) pôvodne nachádzala menšia záhradkárska kolónia.

Ostatná zástavba PZ mimo depa nemá historický charakter a ide o zástavbu bez pamiatkových architektonických hodnôt. (Hoci na území sa donedávna nachádzal historický objekt centrálného stavadla, ktorý patril k najstarším objektom zriaďovacej stanice postaveným už koncom 19. storočia. Tento objekt bol v súvislosti s budovaním prístupovej cesty k nakladacej rampe asanovaný). Farebnosťou aj hmotovo dominuje v súčasnosti na tomto území PZ spomenutý novodobý dvojpodlažný objekt. Vzhľadom na dostatočnú vzdialenosť a okrajovú polohu voči historickému areálu depa ani tento objekt nebol, podobne ako ostatná zástavba (niekedy až provizórneho charakteru), vyhodnotený ako narúšajúci hodnoty PZ.

### **Oplotenia priestorov**

#### *Súčasný stav v oblasti rušňového depa*

Priestor rušňového depa je, okrem jeho východnej časti, vymedzený oplotením. V severnej časti je to oplotenie z pohľadových betónových panelov v časti kombinované s oplotením z drôteného pletiva, na juhu je to oplotenie drôteným pletivom. Na SZ je areál depa uzatvorený systémom plechových vrát – a to ako v oblasti cestnej komunikácie, tak aj v oblasti koľajiska. Za predmet pamiatkovej ochrany sa považuje línia oplotenia, nie samotné oplotenie.

#### *Historické typy oplotení v oblasti rušňového depa*

Na fotografii z r. 1941 je pôvodná severozápadná hranica depa vymedzená vysokým, zrejme nepriehľadným dreveným oplotením z dosák (resp. kolov, možno starých podvalov). Ďalším typom je vnútorné oplotenie medzi priestorom dezinfekčnej stanice a rušňovým depom v podobe dreveného latkového plota (systém drevených kolov a dvoch horizontálnych trámov s riedkym zvislým latovaním).

Pôvodné uhoľné skládky sú ohradené múrom z liateho betónu (historické fotografie z 2. pol. 20. stor.).

### *Súčasný stav v oblasti koľajiska zriaďovacej stanice*

V JZ časti hranice PZ je to oplatenie z pohľadových betónových panelov (súčasť ohradeného areálu juhozápadne od PZ). Areál bývalého (?) Dráhstavu je ohradený múrom z betónových tvaroviek, v časti v kombinácii s drôteným pletivom, skladový areál na JV pamiatkovej zóny je oplatený drôteným pletivom. Oplotenia nie sú pamiatkovou hodnotou, ani sa nepovažujú na území PZ za rušivé.

### **Strešná krajina**

Väčšina objektov PZ (a všetky pamiatkovo hodnotné objekty) je zastrešená sedlovou strechou. Niektoré objekty zo 60-tych rokov 20. storočia aj plochou strechou. Orientácia hrebeňa striech pamiatkovo hodnotných objektov je v osi priebežnej koľaje rušňového depa, okrem objektu útulku popolárov, ktorý je orientovaný podľa zaniknutej SZ hranice depa. Výšky ríms a hrebeňov striech objektov sú rôznorodé, podľa povahy objektu. Určitú jednotnosť línie strešnej krajiny je možné sledovať v rade historických objektov na južnej strane priebežnej koľaje (s výnimkou vystupujúcich vertikál vodární). Ako strešná krytina je pri sedlových strechách pamiatkovo hodnotných objektov využitá červená pálená škridla alebo plechová krytina, zväčša natretá na červeno (s výnimkou historického prístrešku pre vlakové súpravy s krytinou zo strešnej fólie šedej farby). Podkrovie je využité len v prípade bývalej personálnej kuchyne (NKP), ktorá bola v rámci pamiatkovej obnovy prispôbena pre účely Múzejno-dokumentačného centra ŽSR. Podkrovie je v tomto prípade presvetlené vikiermi akceptovateľného tvaru aj veľkosti. Inak sa, s výnimkou špecifického presvetlenia haly remízy, na strechách objektov neobjavujú žiadne presvetľovacie prvky. Na streche objektu trubkárne sa nachádzajú pôvodné vystupujúce prvky určené na prevetrávanie pracovnej haly. Komíny historických objektov sú murované z pohľadovej tehly. Špecifikom je mohutný komín z pohľadového tehlového muriva 6-stranného pôdorysu, umiestnený na vonkajšej fasáde veže malej vodárne. Podobný, ale celkom samostatne stojaci komín stál do nedávneho obdobia pri vežovitej stavbe vodárne dezinfekčnej stanice. Osobitným prvkom dotvárajúcim kolorit strešnej krajiny tejto pamiatkovej zóny sú rôzne technické zariadenia – stožiare elektrického vedenia vlakov, osvetľovacie stožiare, návěstidlá a pod. Činnosťou Múzejno-dokumentačného centra sa do územia inštalujú aj historické technické zariadenia vo forme muzeálnych exponátov (napr. zauhľovací výťah, vodný žeriav, návěstidlá atď.).

### **Priestranstvá**

Z povahy územia PZ vyplýva, že v priestore sa nemohlo vytvoriť typické verejné priestranstvo. Územie je viacmenej pravidelne rozdelené líniami jednotlivých koľají približne v smere SZ – JV. V rámci samotného rušňového depa sú voľnejšie plochy situované západne od točne a v okolí zástavby na južnej strane priebežnej koľaje. V tejto oblasti depa je časť voľných priestorov využívaná ako záhradky (pri veľkej vodárni a pri dezinfekčnej stanici), časť ako priestory pre inštaláciu muzeálnych exponátov (medzi vodárňami, medzi pracoviskom MDC (bývalá personálna kuchyňa) a trubkárňou). V priestore pred pracoviskom MDC je vytvorená väčšia spevnená plocha zo zámkovej dlažby, prepojená chodníkom s vodárňami. V priestore pred dezinfekčnou stanicou sa nachádza betónová spevnená plocha, vyspádovaná do odtokových kanálov. Ostatné priestory západnej časti depa mimo koľajiska sú zatravnené. Voľnejší priestor v rámci depa je tiež v oblasti zaniknutých nádrží na mazut a v súčasnosti už nefunkčných nádrží na olej. Spevnené (betónové) plochy, zahŕňajúce aj samotné koľajisko, sa nachádzajú aj v priestore medzi remízou a dielňou opravovne vozňov. Vytvára sa tu náznak opticky vymedzeného priestoru. Jeho vnímanie je však (vzhľadom na pokračujúcu železničnú prevádzku v tejto časti depa) ovplyvnené prítomnosťou (resp. neprítomnosťou) odstavených vlakových súprav na jednotlivých koľajniciach.

Mimo samotného depa sa väčšie voľné plochy (medzi koľajami) nachádzajú v dotyku s jeho západnou resp. SZ hranicou. Tieto plochy majú charakter neudržiavaného priestoru zarasteného náletovou zeleňou, v niektorých častiach má priestor charakter živeľnej skládky stavebného odpadu, resp. stavebného materiálu.

### **Povrchy komunikácií a priestorov**

Najväčšiu plochu územia PZ zaberajú zatravnené časti priestorov koľajiska (najmä západná a južná časť PZ). Betónové spevnené plochy (liaty betón úžitkového charakteru) sú najmä v priestore pred remízou a opravovňou vozňov, pred dezinfekčnou stanicou a v priestore koľajiska zriaďovacej stanice, kde je situovaná nakladacia rampa. Rampa je pre cestné vozidlá dostupná po komunikácii taktiež s betónovým povrchom. V priestore pred pracoviskom MDC je vytvorená väčšia spevnená plocha zo zámkovej dlažby, prepojená chodníkom s vodárňami. Podobne je vytvorený prepojovací chodník s oblasťou koľajiska južne od depa (smerom k objektom na južnej hranici PZ).

Spevnené povrchy (liaty betón, resp. asfaltový povrch) sa nachádzajú tiež vo východnej časti PZ v oblasti vstupu do areálu depa z Dopravnej ulice a tiež na prístupovej komunikácii z východu, z oblasti dotyku obytnej zóny a koľajiska.

Ako jeden z historických spôsobov vytvorenia spevneného povrchu v areáli depa (zrejme pre peší pohyb) bola na historickej fotografii z roku 1979 identifikovaná komunikácia (popri koľaji) vytvorená z druhotne použitých, pozdĺžne radených drevených železničných podvalov (v šírke 5 – 6 ks podvalov).

Väčšina priestoru depa zrejme pôvodne (tak ako aj v súčasnosti) nemala spevnený povrch.

### **Kategorizácia nehnuteľností v pamiatkovom území**

(viď - osobitná tabuľková príloha)

- A. **NKP** (národné kultúrne pamiatky). Na tieto objekty sa okrem vyššie uvedeného ustanovenia vzťahuje aj §27 a §28 zákona NR SR 49/2002 Z.z.
- B. **Nehnuteľnosti vytypované na vyhlásenie za NKP**. Nehnuteľnosti s pamiatkovými hodnotami vytypované na zápis do ústredného zoznamu pamiatkového fondu. (Vyhlasovanie kultúrnej pamiatky – viď §15 zákona NR SR 49/2002 Z.z.)
- C. **Nehnuteľnosti s pamiatkovou hodnotou.**
- D. **Nehnuteľnosti rešpektujúce pamiatkové hodnoty územia.**
  - D.1. Objekty bez individuálnych architektonických pamiatkových hodnôt, ale s urbanistickou hodnotou, dôležité z hľadiska zachovania pôvodných urbanistických vzťahov.
  - D.2. Objekty bez individuálnych pamiatkových hodnôt, rešpektujúce (hmotou, umiestnením) urbanistické hodnoty územia – nerušivé objekty.
- E. **Objekty nerešpektujúce pamiatkové hodnoty územia.** Objekty, ktoré svojou hmotou alebo charakterom narúšajú pamiatkové hodnoty PZ.

### **f) Historická zeleň**

Zezeň v záujmovom území nemá charakter cielenej sadovníckej kompozície. Jej usporiadanie a druhové zloženie vychádza z funkčných požiadaviek areálu. Dreviny v danom priestore napomáhajú začleneniu objektov do okolitého krajinného obrazu a pripomínajú pôvodné krajinné zázemie. Zezeň slúži v danom priestore tiež ako humanizujúci prvok. Má rozptýlený charakter, tvoria ju solitérne vzrastlé dreviny (v priestore koľajiska a obslužného pracoviska zriaďovacej stanice), zatravnené plochy v areáli s náznakmi sadovníckych úprav pri vstupoch do stavebných objektov, plochy úžitkovej zelene v záhradárskej osade a náletová zeleň na okraji areálu. Vzrastlé domáce dreviny (prevažne topoľ biely – *Populus alba*) tvoria v pohľadoch vo vnútri areálu výrazné dominanty. Obohatením farebnej škály prírodnej zložky územia, najmä v jarnom období, sú ovocné dreviny (čerešňa vtáčia – *Cerasus avium*, slivka - *Prunus domestica*), tvoriace skupiny v blízkosti budovy súčasného archívu, útulku popolárov a dezinfekčnej stanice. V blízkosti útulku popolárov sa nachádza aj skupinová výsadba okrasných drevín (breza previsnutá – *Betula pendula*, borovica čierna – *Pinus nigra*). V severovýchodnej časti, pri jednom zo vstupov je pri administratívnej budove situovaná radová výsadba vzrastlých listnatých drevín (topoľ biely – *Populus alba*, agát biely – *Robinia pseudoacacia*, breza previsnutá – *Betula pendula*).

### **g) Archeologické náleziská**

Archeologické náleziská na území PZ sa do súčasnosti nezistili.

### **h) Tradičné technológie a materiály**

Historické objekty rušňového depa boli murované z pálenej tehly. Fasády objektov boli omietané, resp. kombinované s pohľadovou tehloú. Pri niektorých objektoch je na fasáde sčasti použitá drevená dosková výplň. Stavby mali drevené, tesársky zhotovované krovy. Komíny boli z pohľadovej tehly. Ako krytina objektov bola používaná pálená škridla, alebo falcovaný plech. Použitie materiálov, čo sa týka povrchov priestranstiev, príp. oplotení je uvedené v kapitolách „Oplotenia priestorov“, resp. „Priestranstvá“.



## **i) Ostatné kultúrno-historické hodnoty územia**

Na území bol zaznamenaný nasledovný vývoj miestnych názvov:

Súčasný názov	Pôvodné názvy
Bratislava – Východ (zriaďovacia stanica a železničné depo)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Pozsony rendező p.u. (cca 1894 – 1918),</li><li>▪ Bratislava – sriaďovacie nádražie (1918 – 1951)</li><li>▪ Bratislava – Východ (od 1951)</li></ul>
Dopravná ulica	Párhuzamos út (okolo 1900)
V súčasnosti zaniknutá ulica	Mezei út (okolo 1900)

### **A.1.8 Definovanie pamiatkových hodnôt územia a odôvodnenie jeho ochrany**

Staré rušňové depo tvorí jadro pamiatkovej zóny a je vlastným nositeľom podstaty územnej ochrany tohto priestoru. Príľahlé koľajisko zriaďovacej stanice, južne od depa, hoci v súčasnosti bez individuálnych architektonických pamiatkových hodnôt, predstavuje vďaka zachovanému historickému pôdorysu koľajiska predovšetkým urbanistickú hodnotu. Tento priestor vytvára tradičné prostredie historického depa.

Pás územia severne od depa je v zásade bez pamiatkových hodnôt<sup>2</sup> a v zmysle praktickej pamiatkovej ochrany má preto viac-menej charakter ochranného pásma.

Historická urbanistická štruktúra územia starého rušňového depa ako *Obslužného pracoviska parnej trakcie* je v princípe kompletne zachovaná. Vďaka špecifickým okolnostiam ide o jednu z mála (ak nie jedínú) zachovaných štruktúr tohto typu na Slovensku. Zástavba depa je len v niektorých detailoch narušená nevhodnými novodobými objektmi, resp. nevhodnými úpravami objektov. Všetky tieto rušivé zásahy sú odstrániteľné.

Medzi základné urbanistické hodnoty pamiatkovej zóny patrí koľajisko zriaďovacej stanice, takmer kompletne zachované v schéme spred roku 1931, koľajisko starého rušňového depa a jeho šošovkovitý pôdorys, orientácia väčšiny objektov depa podľa základnej kompozičnej osi (v línii priebežnej koľaje depa) a súbor centrálnych dominánt priestoru depa (vodárenské veže, remíza), ktoré vytvárajú jeho typickú siluetu. Historická silueta depa je dôležitým identifikačným znakom širšieho priestoru v blízkom okolí zriaďovacej stanice.

Jedným z princípov priestoru rušňového depa, ktorý je vlastný historickým železničným štruktúram, je veľkostná a aj "kvalitatívna" rôznorodosť stavieb – od veľkých, architektonicky štýlových budov, cez drobnú architektúru typu útulkov, strážnych domčekov, až po vyslovene úžitkové objekty provizórneho charakteru (rôzne sklady, prístrešky atď.). Táto rôznorodosť spoluvytvára špecifický charakter pamiatkovej zóny.

Na území depa sa nachádzajú pamiatkovo hodnotné objekty, ktoré reprezentujú najmä dve výrazné etapy železničného staviteľstva so špecifickými architektonickými znakmi a to z konca 19. stor., resp. začiatku 20. stor. a z obdobia 20. rokov 20. stor. Na území depa sa tiež nachádzajú viaceré originálne technické zariadenia zachované na pôvodnom mieste.

Areál rušňového depa je špeciálnou *industriálno-technickou* pamiatkovou zónou, z čoho vyplývajú niektoré špecifické požiadavky práve na ochranu tohto charakteru územia.

Priaznivou okolnosťou pre budúci vývoj priestoru je činnosť MDC, ktoré v areáli depa postupne buduje národný železničný park (NŽP). Jeho cieľom je vytvorenie stálej expozície typického prevádzkového i dielenského zabezpečenia prevádzky parných rušňov.

<sup>2</sup> územia boli do PZ začlenené z dôvodu uplatnenia predpisov pre vyznačovanie hranice na katastrálnej mape v zmysle príslušnej Smernice ÚGKK SR

## A.2 GRAFICKÁ ČASŤ

### **A.2.1 Grafická dokumentácia (osobitná príloha)**

**Zoznam historických máp** (*len v elektronickej forme na priloženom CD*):

1. Plán rušňového depa z obdobia okolo r. 1900; zdroj: MDC ŽSR
2. Bratislava sriadovacie nádražie, plán M 1:1000, 1931; zdroj: MDC ŽSR
3. Návrh rekonštrukcie železničnej stanice Bratislava východné nádražie, situácia M 1:1000, 1953; zdroj: MDC ŽSR
4. Jednotná železničná mapa – Bratislava – východ (staré depo), M 1 :1000, 1989; zdroj: MDC ŽSR

**Zoznam výkresov:**

1. Širšie vzťahy (bez mierky)
2. Pamiatkový rozbor; M 1:1000 (vrátane stavebno-technického stavu objektov)
3. Zásady pamiatkovej ochrany; M 1:1000
4. Vymedzenie pamiatkového územia; M 1:1000 (*len v elektronickej forme na priloženom CD*)

### **A.2.2 Fotografická dokumentácia (osobitná príloha)**

# B. Zásady ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt územia

## B.1 TEXTOVÁ ČASŤ

### Základné (všeobecné) požiadavky ochrany pamiatkového územia

Činnosť na území pamiatkovej zóny musí byť v súlade s ustanoveniami zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 49/2002 Z. z.“).

Podľa ods. 1 § 29 zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. je základná ochrana pamiatkového územia súhrnom činností a opatrení, ktorými orgány štátnej správy a orgány územnej samosprávy v spolupráci s vlastníkmí nehnuteľností zabezpečujú zachovanie pamiatkových hodnôt v území, ich dobrý technický, prevádzkový a estetický stav, ako aj vhodný spôsob využitia jednotlivých stavieb, skupín stavieb, areálov alebo urbanistických súborov a vhodné technické vybavenie pamiatkového územia.

Podľa ods. 2 uvedeného paragrafu zákona sú zásady ochrany pamiatkového územia dokumentom na vykonávanie základnej ochrany podľa odseku 1. Zásady sú súčasťou územného priemetu ochrany kultúrnych hodnôt územia, ktorý je podkladom na spracovanie územnoplánovacej dokumentácie podľa osobitného predpisu.

Podľa ods. 3 § 29 zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. Zásady ochrany pamiatkovej zóny obsahujú požiadavky na primerané funkčné využitie územia, na zachovanie, údržbu a regeneráciu historického pôdorysu a parcelácie, objektovej skladby, výškového a priestorového usporiadania objektov, prvkov interiéru a uličného parteru, charakteristických pohľadov, siluety a panorámy, archeologických nálezísk, prípadne ďalších kultúrnych a prírodných hodnôt pamiatkového územia.

Podľa ods. 4 § 29 zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. orgán oprávnený schváliť územnoplánovaciú dokumentáciu územia, v ktorom sa nachádza pamiatková zóna, nehnuteľná kultúrna pamiatka, ochranné pásmo, archeologický nález alebo archeologické nálezisko evidované podľa § 41, si pred jej schválením vyžiada stanovisko Krajského pamiatkového úradu (KPÚ) Bratislava.

Na území pamiatkovej zóny sa v súčasnosti nachádza päť objektov nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok (ďalej len „kultúrnych pamiatok“). Podľa § 27 zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. je základná ochrana kultúrnej pamiatky súhrn činností a opatrení vykonávaných na predchádzanie ohrozenia, poškodenia, zničenia alebo odcudzenia kultúrnej pamiatky, trvalé udržiavanie dobrého stavu vrátane prostredia kultúrnej pamiatky a taký spôsob využívania a prezentácie, ktorý zodpovedá jej pamiatkovej hodnote a technickému stavu.

Pred začatím obnovy národnej kultúrnej pamiatky je podľa § 32 ods. 2 zákona č. 49/2002 Z. z. vlastník povinný Krajskému pamiatkovému úradu Bratislava predložiť žiadosť o rozhodnutie o zámere obnovy.

Záväznú stanovisko krajského pamiatkového úradu je podľa § 32 ods. 5 zákona č. 49/2002 Z. z. povinný vyžiadať si tiež vlastníkmí nehnuteľnosti, ktorá nie je kultúrnou pamiatkou, ale nachádza sa na území pamiatkovej zóny, a to predložením žiadosti o záväznú stanovisko k zámeru úpravy nehnuteľnosti v pamiatkovom území.

Územie pamiatkovej zóny je potrebné chrániť ako územie stavebného a technického historického dedičstva železníc s jeho typickou hmotovo-priestorovou štruktúrou a pôdorysom, do značnej miery určeným železničným koľajiskom.

Na území pamiatkovej zóny je **stavebná činnosť obmedzená**. Stavebná činnosť má najmä zachovať, upravovať, obnovovať a dotvárať priestory pamiatkovej zóny a prostredie pamiatkovo hodnotných objektov (objekty kategórie A-D) vo vzťahu k pôvodnému pôdorysu, hmotovo objemovej skladbe a výškovému zónovaniu pamiatkového územia. Prípadná nová výstavba musí rešpektovať podmienky funkčného využitia územia PZ a jej sektorov podľa nižšie uvedenej kapitoly B.1.1. Nová výstavba nesmie narúšať základné historické hmotovo-priestorové vzťahy a charakter územia ako technickej pamiatkovej zóny. Konkrétne regulatívy prípadnej novej výstavby (resp. úplné vylúčenie zástavby v určitých oblastiach PZ) sú špecifikované v jednotlivých kapitolách nižšie, ale najmä v kapitolách B.1.8 a B.1.9, ďalej tiež v osobitnej tabuľkovej prílohe a v grafickej prílohe vo výkrese č.3.

Železničné koľajisko, ako celok, sa považuje za neoddeliteľnú súčasť pamiatkovo chránenej štruktúry územia.

### **B.1.1 Požiadavky na primerané funkčné využitie územia rešpektujúce hodnoty územia a pamiatok nachádzajúcich sa na tomto území**

#### *Sektor A.*

**Na území je prípustné rozvíjať výlučne funkcie spojené s funkciou železnice.**

Funkcia koľajiska nesmie byť funkciami rozvíjajúcimi sa na území sektoru A narušená.

Obe súčasné funkcie na území (Múzejno-dokumentačné centrum ŽSR /MDC/ a opravovňa vozňov) rešpektujú pamiatkové hodnoty areálu depa.

MDC buduje v areáli národný železničný park (NŽP). Jeho cieľom je vytvoriť v tomto priestore stálu expozíciu typického prevádzkového i dielenského zabezpečenia prevádzky parných rušňov, využívajúcu jednak pamiatkovo chránené železničné vodárne a dielenské budovy, jednak rozmernejšie zbierkové predmety, nevyužiteľné v stálej železničnej expozícii Múzea dopravy. Expozícia bude doplnená vozidlami, predovšetkým rušňami. *Podmienky umiestňovania nových muzeálnych artefaktov nehnuteľnej povahy sú stanovené v kapitole B.1.4 – g.*

Prípadné budovanie parkovacích miest je potrebné situovať mimo súčasný areál depa (vymedzenie areálu depa – vid' grafická príloha, výkres č.3).

Prípadné budovanie objektov verejného hygienického zariadenia (pokiaľ nebudú riešené ako súčasť existujúcich stavieb) je potrebné situovať buď mimo súčasný areál depa (vymedzenie areálu depa – vid' grafická príloha, výkres č.3), alebo na jeho SZ okraj, resp. do oblasti súčasného vstupu do areálu depa z Dopravnej ulice.

Umiestnenie kontajnerov domového (resp. triedeného) odpadu sa odporúča situovať mimo súčasný areál depa (vymedzenie areálu depa – vid' grafická príloha, výkres č.3), resp. do oblasti súčasného vstupu do areálu depa z Dopravnej ulice. Kontajnery je potrebné umiestniť do uzavretého prístrešku.

#### *Sektor C.1.*

Súčasná funkcia garáží sa nepovažuje za rušivú.

#### *Sektor C.2.*

Súčasná funkcia záhradkárskej kolónie sa nepovažuje na území PZ za rušivú. V prípade "dožitia" záhradkárskej lokality sa odporúča prehodnotiť smerovanie tejto časti územia PZ. Územie by bolo možné využiť pre potreby Národného železničného parku, resp. Múzejno-dokumentačného centra ŽSR. Prípadná zmena súčasnej funkcie objektov chatiek smerom k trvalému bývaniu sa považuje za nežiadúcu.

#### *Sektor D.*

**Na území je prípustné rozvíjať len funkcie spojené s funkciou železnice.**

Koľajisko nesmie byť funkciami rozvíjajúcimi sa na území sektoru D narušené.

V SZ časti sektoru, z priestoru medzi koľajami (parcela č. 4898), je potrebné odstrániť skládku stavebného odpadu a rekultivovať prostredie do podoby prírodného krajinného prostredia (zatrávnenie, kríky a pod.), pri zohľadnení územia ako ochranného pásma železničnej trate.

V dotyku so severnou a severozápadnou hranicou PZ sú podľa ÚPN hl. mesta Bratislavy navrhované cestné komunikácie. V smere (cca) Z – V je to obslužná komunikácia FT C1+C s MHD, v smere (cca) S – J je to zberná komunikácia FT B1. V dotyku zo SZ bodom PZ je plánovaná križovatka spomenutých komunikácií.

## **B.1.2 Požiadavky na zachovanie a ochranu siluety, panorámy, charakteristických pohľadov a priehľadov**

### *Celé územie PZ*

Prípadná nová výstavba na území PZ nesmie narušiť historickú hmotovo-priestorovú kompozíciu ústrednej zástavby v sektore A, ktorú tvorí dvojica vertikálnych dominánt – vodárenských veží a hmota rušňovej remízy.

Konkrétne regulatívy výstavby sú stanovené v nižšie uvedených kapitolách, najmä v kapitolách B.1.8 a B.1.9, vo výkrese č. 3 a v osobitnej tabuľkovej prílohe.

Osobitne je potrebné chrániť panorámu územia v kontexte s masívom Malých Karpát, (chránené pohľady I., IV. – vid' výkres Zásad) a tiež kompozíciu historických dominánt územia pri chránených pohľadoch II., III., V.

### *Sektor A.*

V strednej a južnej časti sektora sa nová zástavba vylučuje (vid' výkres č.3), s výnimkou predpokladaných muzeálnych inštalácií Národného železničného parku a s výnimkou drobných stavieb a technických zariadení bezprostredne súvisiacich so železničnou prevádzkou, ak tieto stavby nie je možné umiestniť inde.

Prípadná nová výstavba na území rušňového depa (v severnej časti sektora) nesmie narušiť charakter jeho historickej zástavby. Prípadná nová výstavba je možná len v súvislosti s prevádzkou múzejno-dokumentačného centra ŽSR alebo s prevádzkou železnice.

Prípadná nová zástavba na území v zásade nesmie svojimi výškovými parametrami, hmotou a pod. prekročiť rámec historických objektov trubkárne, resp. prístrešku pre vlakové súpravy. Konkrétne povolené výškové a hmotové parametre objektov sú uvedené v osobitnej tabuľkovej prílohe (pri charakteristike jednotlivých objektov), resp. v limitoch pre jednotlivé rezervné plochy v kapitolách B.1.8., B.1.9., vo výkrese č. 3 a v osobitnej tabuľkovej prílohe.

### *Sektor D:*

V severnej časti sektora, pozdĺž južnej hranice starého rušňového depa, sa nová zástavba vylučuje (vid' výkres č.3), s výnimkou drobných stavieb a technických zariadení bezprostredne súvisiacich so železničnou prevádzkou, ak tieto stavby nie je možné umiestniť inde. Povolené výškové a hmotové parametre prípadných nových objektov v južnej časti sektora sú uvedené v limitoch pre jednotlivé rezervné plochy v kapitolách B.1.8., B.1.9., vo výkrese č. 3 a v osobitnej tabuľkovej prílohe.

### **Chránené pohľady I. - V.**

(vid' grafická príloha, výkres č.3)



Chránený pohľad I. (Panoráma územia PZ v kontexte s masívom Malých Karpát)



Chráněný pohľad II.



Chráněný pohľad III.



Chráněný pohľad IV.



Chráněný pohľad V.

### **B.1.3 Požiadavky na zachovanie, údržbu a regeneráciu historického pôdorysu vo vzťahu k pamiatkam a hodnotám územia**

#### *Celé územie PZ*

Na území pamiatkovej zóny je **stavebná činnosť obmedzená**. Vid' : „Základné (všeobecné) požiadavky ochrany pamiatkového územia.“ Konkrétne regulatívy prípadnej novej výstavby (resp. úplné vylúčenie zástavby v určitých oblastiach PZ) sú špecifikované najmä v kapitolách B.1.8, B.1.9, vo výkrese č. 3 a tiež v osobitnej tabuľkovej prílohe.

#### *Sektor A.*

Súčasnú pôdorysnú schému územia, ktorú spoluvytvárajú historické objekty depa, technické zariadenia a systém koľajiska je potrebné naďalej zachovať.

V priestore rušňového depa musí ostať naďalej zachovaný typický šošovkovitý pôdorysný tvar územia, ktorý je daný systémom koľajiska.

Základnou kompozičnou osou priestoru v území rušňového depa je línia priebežnej koľaje. Túto kompozičnú os je potrebné naďalej zachovávať.

Objekty na území musia zachovávať základné kompozičné princípy, t.j. orientáciu pôdorysu podľa kompozičnej osi priestoru, resp. v smere línií koľajníc, solitérny charakter objektov a rešpektovanie historických dominánt územia (vodárenské veže a remíza).

Na území sa odporúča zväziť návrat (aspoň) časti pôvodnej štruktúry skládok uhlia.

Obrysy zaniknutých štruktúr súvisiacich s parnou trakciou (uhoľné skládky, pôvodná točňa depa a pod.) je možné vhodným spôsobom (zmena úpravy povrchu, sadovnícke úpravy) prezentovať.

V severozápadnej časti sektoru je potrebné územie vyčistiť od náletovej zelene a v priestore vykonávať pravidelnú údržbu kosením.

#### *Sektor C.2.*

Objekty provizórneho charakteru (kôlne, prístrešky aj niektoré chatky) je potrebné upraviť (skultivovať), resp. perspektívne odstrániť.

#### *Sektor D.*

Súčasný rozsah koľajiska na území je potrebné zachovať. (Požiadavka sa týka predovšetkým zachovania súčasného charakteru územia ako koľajiska. Individuálne úpravy koľají a ich trasovania podľa aktuálnych požiadaviek železničnej prevádzky sa nevyklúčujú.)

Obrys zaniknutého centrálného stavadla (jedného z najstarších objektov zriaďovacej stanice) sa odporúča vhodným spôsobom prezentovať (zmena úpravy povrchu).

### **B.1.4 Požiadavky na zachovanie výškového a hmotovo-priestorového usporiadania objektov**

#### **a) Požiadavka na zachovanie a ochranu historických dominánt a akcentov v pamiatkovom území**

Prípadná nová výstavba na území PZ nesmie narušiť najmä historickú hmotovo-priestorovú kompozíciu ústrednej zástavby v sektore A, ktorú tvorí dvojica vertikálnych dominánt – vodárenských veží a hmota rušňovej remízy.

#### **b) Požiadavka na ochranu charakteristickej zástavby v pamiatkovom území**

#### *Celé územie PZ*

Na území pamiatkovej zóny je **stavebná činnosť obmedzená**. Vid' : „Základné (všeobecné) požiadavky ochrany pamiatkového územia.“ Konkrétne regulatívy prípadnej novej výstavby (resp. úplné vylúčenie zástavby v určitých oblastiach PZ) sú špecifikované najmä v kapitolách B.1.8, B.1.9, vo výkrese č. 3 a tiež v osobitnej tabuľkovej prílohe.

#### Sektor A.

*Staré rušňové depo* (územie je graficky vymedzené vo Výkrese zásad) sa chráni ako *obslužné pracovisko zriaďovacej stanice v období parnej trakcie*. V princípe je pre objekty nesúvisiace s prevádzkou parnej trakcie odporúčaná, po ich dožití, asanácia.

Celkovú rekonštrukciu priestoru *starého rušňového depa* je potrebné principiálne smerovať k stavu územia v období parnej trakcie.

#### **c) Požiadavky na zachovanie hodnotnej objektivej skladby**

Najhodnotnejším urbanistickým celkom PZ je historická zástavba starého rušňového depa, ktorú tvoria najmä objekty vybudované od konca 19. stor. do 20-tych rokov 20. storočia, resp. do polovice 20. stor.

Na území PZ je potrebné zachovať zástavbu charakteru solitérov.

Na území PZ je potrebné chrániť princíp veľkostnej aj charakterovej rôznorodosti objektov ako jeden zo špecifických prejavov železničiarkej oblasti. Okrem architektonicky štýlových objektov spoluvytvárajú charakter priestoru aj objekty drobnej architektúry typu útulkov, strážnych domčekov, až po vyslovene úžitkové objekty provizórneho charakteru (rôzne sklady, prístrešky a pod.).

V osobitnej tabuľkovej časti sú uvedené konkrétne požiadavky pre zachovanie, návrhy úprav, resp. odstránenie stavieb pre všetky objekty sektoru A a vymedzené areály v ostatných sektoroch PZ. Konkrétne limity pre prípadné novostavby na rezervných plochách R1 – R4 sú uvedené v kapitolách B.1.8 a B.1.9. a vo výkrese č. 3.

#### **d) Požiadavka na zachovanie typickej strešnej krajiny pamiatkového územia**

V území je potrebné zachovať v súčasnosti prevládajúce sedlové strechy s osou hrebeňa v smere koľajiska, resp. v smere kompozičnej osi areálu depa. Požiadavky pre konkrétne úpravy striech jednotlivých existujúcich objektov sú uvedené v tabuľkovej časti.

Ako strešnú krytinu je možné použiť červenú pálenú škridlu (konkrétny typ identický podľa objektov NKP v areáli depa) alebo falcované plechové pásy.

#### **f) Požiadavka na zachovanie a regeneráciu priestranstiev**

##### Sektor A.

V priestore sektoru je potrebné naďalej zachovať súčasnú dominanciu zatravnenej povrchu.

V súvislosti s budovaním NŽP sa predpokladá prispôsobovanie časti územia starého rušňového depa ako priestoru prístupného verejnosti. Spôsob jeho vymedzenia (budovania) by však nemal zásadne meniť jeho pôvodný charakter ako dopravno-technického areálu.

V prípade budovania spevnených povrchov, peších komunikácií v priestore koľajiska (resp. v jeho blízkosti), je potrebné dodržiavať tradičný princíp ich orientácie – t.j. smer kolmý na smer koľajníc alebo pozdĺžny, t.j. v smere koľajníc.

Budovanie peších komunikácií nerešpektujúcich orientáciu koľajiska (voľné tvary cestičiek, šikmé cestičky a pod.) nie je dovolené a to z dôvodu principiálneho nesúladu s charakterom priestoru (požiadavka bezpečnosti, prehľadnosti na koľajisku a pod.).

Ako spevnený povrch odporúčame použiť „technické typy povrchov“, napr. staré drevené podvaly, morené drevené kocky, zavalcovaná štrková drť, liaty betón (pri použití riečného štrku), resp. iný autentický spevnený povrch (ak bude identifikovaný).

V priestore depa, resp. NŽP odporúčame kombinovať čo najmenej druhov povrchov. Vzhľadom na charakter priestoru odporúčame používať druhy povrchov zaužívaných v technických prevádzkach.

Na území depa je v súčasnosti použitá betónová zámková dlažba. Tento typ povrchu spôsobuje pomerne netypickú zmenu charakteru priestoru a preto jeho ďalšie použitie odporúčame zväziť. V prípade, že bude tento druh dlažby v priestore starého rušňového depa ešte aplikovaný, je nutné použiť len identický druh, čo sa týka materiálu, tvaru aj farebnosti, bez ďalších variant.

##### Sektor D.

V priestore je potrebné zachovať súčasnú dominanciu zatravnenej povrchu (v priestore koľajiska), najmä v oblasti dotyku s južnou hranicou sektoru A.



Na parcele 4898 je potrebné zrušiť (živelnú?) skládku stavebného odpadu, priestor rekultivovať a vykonávať pravidelnú údržbu kosením.

### **g) Požiadavka na zachovanie resp. riešenie prvkov urbanistického interiéru**

Autenticky zachované historické technické zariadenia (osvetľovacie stožiare, výhybky a pod.) je nutné naďalej zachovať.

Budovanie nových technických zariadení v súvislosti s prevádzkou železnice na území PZ je možné pri súčasnom rešpektovaní historicky hodnotných objektov a stavieb.

Na území s pôsobnosťou MDC sa predpokladá inštalácia historických zariadení (osvetľovacie stožiare, zauhľovací výťah, vodné pumpy a iné objekty). Inštalácia zariadení – muzeálnych exponátov – ktoré majú povahu nehnuteľných vecí môže byť realizovaná len na základe koncepcie, ktorá musí byť predložená na schválenie KPÚ Bratislava.

Pri umiestňovaní historických predmetov (exponátov MDC) je žiadúce ich prednostné umiestňovanie v logických historicko-prevádzkových vzťahoch územia rušňového depa parnej trakcie.

Veľkoplošná reklama typu billboardov je na území PZ vylúčená, s výnimkou prípadných požiadaviek na inštalácie tohto typu reklamy súvisiacej s činnosťou MDC ŽSR. Tieto individuálne zväži KPÚ.

Južnú hranicu areálu depa (vzájomná hranica sektorov A a D ) je potrebné naďalej zachovať len s priehľadným typom oplotenia (drôtené pletivo) alebo ju riešiť bez oplotenia.

### **h) Požiadavky diferencovaného prístupu pri ochrane, obnove a údržbe objektov v pamiatkovom území**

Na celé územie PZ a teda na všetky objekty, ktoré sa v ňom nachádzajú, sa vzťahuje §29 zákona NR SR 49/2002 Z.z. Jednotlivé objekty na území PZ sú rozdelené do nasledovných kategórií:

- A. **NKP** (národné kultúrne pamiatky). Na tieto objekty sa okrem vyššie uvedeného ustanovenia vzťahuje aj §27 a §28 zákona NR SR 49/2002 Z.z.
- B. **Nehnutelnosti vytypované na vyhlásenie za NKP**. Nehnutelnosti s pamiatkovými hodnotami vytypované na zápis do ústredného zoznamu pamiatkového fondu podľa §15 zákona NR SR 49/2002 Z.z. Nehnutelnosti je, v zmysle týchto zásad, potrebné zachovávať v pôvodnom stave, resp. vhodnými úpravami navrátiť do pôvodného stavu.
- C. **Nehnutelnosti s pamiatkovou hodnotou**. Nehnutelnosti s pamiatkovými hodnotami, ktorých exteriér je potrebné zachovávať v pôvodnom stave, resp. vhodnými úpravami navrátiť do pôvodného stavu.
- D. **Nehnutelnosti rešpektujúce pamiatkové hodnoty územia**. Nehnutelnosti pri ktorých je potrebné zachovať všetky pozitívne prvky v hmotovo-tvarovom riešení, podlažnosti a mierke a obnoviť jeho exteriérový výraz v súlade s podmienkami ochrany pamiatkových hodnôt PZ.
  - D.1. Objekty bez individuálnych architektonických pamiatkových hodnôt, ale s urbanistickou hodnotou, dôležité z hľadiska zachovania pôvodných urbanistických vzťahov.
  - D.2. Objekty bez individuálnych pamiatkových hodnôt, rešpektujúce (hmotou, umiestnením) urbanistické hodnoty územia – nerušivé objekty.
- E. **Objekty nerešpektujúce pamiatkové hodnoty územia**. Nehnutelnosti, ktoré svojou hmotou alebo charakterom narúšajú pamiatkové hodnoty PZ. Pre tieto objekty sa odporúča materiálová, resp. farebná úprava exteriéru, hmotovo objemová úprava s cieľom utlmenia rušivého účinku, prípadne po doslúžení objektu aj jeho asanácia. Jedným z možných riešení je aj eliminácia negatívneho pôsobenia stavby na PZ vhodným umiestnením krycej zelene.

**Rozdelenie objektov PZ do vyššie uvedených kategórií, vrátane konkrétnych požiadaviek pre ich obnovu a údržbu – vid' osobitná tabuľková príloha.**

<b>Zoznam objektov NKP na území pamiatkovej zóny</b>				
Unifikovaný názov kultúrnej pamiatky	Unifikovaný názov pamiatkového objektu	Číslo ÚZPF	Parcelné číslo	Poznámka
Depo rušňové s areálom	Remíza	827/1		
	Budova administratívna	827/2		Bývalá personálna kuchyňa, dnes pracovisko MDC
	Vodáreň	827/3		Veľká vodáreň
	Vodáreň	827/4		Malá vodáreň
	Trubkáreň	827/5		

<b>Zoznam objektov vytypovaných na zápis do ÚZPF</b>				
Názov objektu	Parcelné číslo	Adresa	Vznik objektu	Poznámka
Bývalá personálna kasáreň	4784/31	Dopravná ulica, Bratislava	Prelom 19. a 20. stor.	viď výkres č.2, 3 – personálna kasáreň I.; objekt je mimo PZ
Bývalá personálna kasáreň	4784/32		Prelom 19. a 20. stor.	viď výkres č.2, 3 – personálna kasáreň II.; objekt je mimo PZ
Dezinfekčná stanica	4660/2; 4695/1		Koniec 19. stor	
Dielne a sklad depa	4695/1		Najstaršia časť objektu – najneskôr okolo prelomu 19. a 20. stor.	Dnes objekt opravovne vozňov
Prístrešok pre vlakové súpravy	4695/1		1923 – 24	

### **B.1.5 Požiadavky pre riešenie infraštruktúry vo vzťahu k zachovaniu hodnôt pamiatkového územia**

#### *Sektor A.*

Novodobé technické zariadenia typu plynomerov, elektromerov, rozvodných skríň, zariadení GSM a pod. nie je možné umiestňovať na fasádach, resp. strechách objektov kategórie A, B, C. (viď – grafická príloha, výkres č.3, resp. osobitná tabuľková príloha).

#### *Sektory C.1, C.2, D*

Osobitné podmienky sa nestanovujú.

### **B.1.6 Požiadavky na zachovanie a prezentáciu prípadných archeologických nálezísk a na ich začlenenie do organizmu sídla alebo územia**

Na území PZ v súčasnej dobe nie sú evidované archeologické náleziská. Napriek tomu je potrebné pri záme-re prác, ktoré si budú vyžadovať zásahy do podložia (mimo bežnej záhradkárskej činnosti) požiadať KPÚ Bratislava o stanovisko. KPÚ podľa charakteru predpokladaných prác rozhodne o potrebe archeologického výskumu.

## **B.1.7 Požiadavky na zachovanie, ochranu a regeneráciu zelene**

### *Celé územie PZ*

Potrebné je zachovať solitérne dreviny vytvárajúce prirodzené dominanty v danom území, revitalizovať všetky plochy zelene naznačujúce snahy o vytváranie sadovníckych úprav (najmä pri vstupoch do areálu a jednotlivých budov prevádzky).

*(V priestore PZ nie je možné špecifikovať historickú zeleň v zmysle cielene vytváratej kompozície. Zachované plochy zelene dotvárajú charakter územia a jednotlivých NKP, sú dokladom jestvujúceho prepojenia PZ ako železničnej prevádzky, ale zároveň obytného priestoru a ďalších funkcií.)*

V prípade preukázania pravidiel a zásad tvorby a údržby zelene stanovenými historickými vnútornými predpismi železnice, prípadne po doskúmaní ďalších skutočností, je potrebné uplatňovať zásadu historickej pravdivosti a obnoviť, resp. v čo najväčšej miere dodržiavať vyššie uvedené pravidlá.

### *Sektor A.*

Vyznačené solitérne dreviny (viď grafická príloha, výkres č.3), dotvárajúce vžitý krajinný obraz PZ, bude potrebné pred predpokladaným dožitím doplniť, resp. nahradiť. Pri nahrádzaní drevín je potrebné použiť len domáce druhy s prirodzeným habitusom (tvorom koruny a sfarbením).

V priestore sektoru je potrebné naďalej zachovať súčasnú dominanciu zatrávneného povrchu.

V severozápadnej časti sektoru je potrebné územie vyčistiť od náletovej zelene a v priestore vykonávať pravidelnú údržbu kosením.

### *Sektor D.*

V priestore je potrebné zachovať súčasnú dominanciu zatrávneného povrchu (v priestore koľajiska), najmä v oblasti dotyku s južnou hranicou sektoru A.

Na parcele 4898 je potrebné zrušiť (živelnú?) skládku stavebného odpadu, priestor rekultivovať a vykonávať pravidelnú údržbu kosením.

### *Sektory C.1., C.2.*

Osobitné podmienky sa nestanovujú.

## **B.1.8 Požiadavky na reguláciu novej zástavby na území PZ a určenie a riešenie rezervných plôch**

Na území pamiatkovej zóny je **stavebná činnosť obmedzená**. Nová výstavba nesmie narúšať základné historické hmotovo-priestorové vzťahy a charakter územia ako technickej pamiatkovej zóny. Konkrétne regulatívy prípadnej novej výstavby, resp. úplné vylúčenie zástavby v určitých oblastiach PZ sú špecifikované nižšie - osobitne pre jednotlivé sektory a jednotlivé rezervné plochy – a tiež v osobitnej tabuľkovej prílohe. **Regulatívy týkajúce sa aplikácie materiálov pri novostavbách sú uvedené v kapitole B.1.9.**

**Nová výstavba** – s výnimkou technických zariadení súvisiacich s bezprostrednou prevádzkou železnice – **je vylúčená vo vymedzenej oblasti sektoru A. a D.** Viď – grafická príloha, výkres č.3 – „nezastavateľný priestor“.

Pri navrhovaní prípadnej novej výstavby v priestore PZ, s výnimkou výstavby replík pôvodných historických objektov podľa zachovanej dokumentácie, sa odporúča uplatniť súčasný architektonický výraz stavieb inšpirovaný materiálmi a detailmi objektov, resp. technických zariadení z prostredia železničnej zriaďovacej stanice. Proporčné vzťahy nových objektov je potrebné riešiť v súlade s existujúcou štruktúrou PZ. Novostavby svojou hmotou a výrazom nesmú v žiadnom prípade dominovať pôvodnej historickej štruktúre, ani historickým technickým zariadeniam, ani ich svojou hmotou a výrazom narúšať.

**Prípadná nová výstavba na území PZ je možná:**

a) v prípade vyznačených rezervných plôch R1 až R7

### **Limity výstavby na rezervných plochách:**

**R1** Požiadavka na vybudovanie kópie historického komína dezinfekčnej stanice (zachovaná je pôvodná dokumentácia, MDC ŽSR)

- R2 – R4** Objekt max. 1+1 v rozsahu pôdorysu vyznačeného v grafickej časti; maximálne výškové limity (odkvapová rímsa, hrebeň strechy) – podľa objektu bývalej personálnej kuchyne
- R5** Objekt v rozsahu pôvodného jedno poschodového objektu centrálného stavadla. Hmotovo-objemové limity je potrebné určiť podľa zachovanej fotodokumentácie (foto – tabuľková príloha „Priestor pri rampe“), resp. inej dokumentácie, príp. analógií. Odporúča sa vybudovanie repliky pôvodného historického objektu.
- R6, R7** Rezervné plochy R6 a R7 nie sú plochami po zaniknutej historickej zástavbe.
- Rezervné plochy R6 a R7 sú stanovené výlučne ako možnosť pre výstavbu prístreškov pre muzeálne exponáty MDC – historické vlakové súpravy, ale len v prípade, že MDC nebude môcť pre tento účel využívať existujúci *historický prístrešok pre vlakové súpravy* vo východnej časti PZ.
- Stavby musia byť konštruované tak, aby boli v prípade potreby ľahko odstrániteľné.
- Stavby musia mať charakter ľahkých otvorených prístreškov subtílny skeltovej konštrukcie.
- Objekty nesmú mať historizujúci charakter.
- Objekty musia dodržať maximálny rozmer hmoty a výškové úrovne podľa historického *prístrešku pre vlakové súpravy* s tým, že dĺžka nového objektu na ploche R6 bude max. 1/2 dĺžky *historického prístrešku pre vlakové súpravy* a dĺžka nového objektu na ploche R7 bude max. 1/3 dĺžky *historického prístrešku pre vlakové súpravy*.
- Objekty na rezervných plochách R6 a R7 musia mať jednotný charakter.
- V prípade, že existujúci *historický prístrešok pre vlakové súpravy* začne byť využívaný MDC, prípadné realizované objekty na rezervných plochách R6 a R7 musia byť odstránené, bez možnosti náhrady inými objektmi a priestor musí byť upravený do pôvodného stavu.

*Požiadavky na aplikáciu materiálov a technológií novostavieb na vyznačených rezervných plochách – vid' kapitolu B.1.9*

**b) na území PZ mimo vyznačeného „nezastavateľného priestoru“**

**Podmienky výstavby prípadných novostavieb mimo vyznačeného „nezastavateľného priestoru“:**

*Územie PZ*

Prípadná nová zástavba na území PZ môže byť len jednopodlažná, t.j. prízemná (s výnimkou objektu na rezervnej ploche R5).

Prípadná nová zástavba musí mať charakter solitérov, obdĺžnikového pôdorysu orientovaného v smere koľajiska, resp. v smere hlavnej kompozičnej osi rušňového depa (vid' výkres č.3; uvedený spôsob vkladania solitérov vyplýva z obvyklého charakteru zástavby v území vid' urbanisticko-historický výskum kapitola A.3.7.e). Maximálne objemovo-hmotové parametre nových objektov sú špecifikované nižšie podľa jednotlivých sektorov a podľa typov objektov.

Nové objekty na území PZ môžu byť zastrešené len tradičnou sedlovou strechou s hrebeňom strechy v súlade s kompozičnou osou priestoru (vid' - grafická príloha, výkres č.3), resp. s líniami koľajiska. Sklony striech novostavieb sa môžu pohybovať v rozmedzí sklonov striech historických objektov. Ako strešnú krytinu novostavieb je možné použiť pálenú škridlu (identického alebo blízkeho typu, aká je použitá na objektoch NKP) alebo falcovaný plech.

*Sektor A. a D.*

Nové objekty (okrem objektov typu otvorených prístreškov) musia dodržať maximálny pôdorysný rozmer a maximálne výškové úrovne podľa historického objektu *trubkárne*.

Nové objekty typu otvorených prístreškov musia dodržať maximálny rozmer hmoty a výškové úrovne podľa historického *prístrešku pre vlakové súpravy* s tým, že dĺžka nového objektu bude max. 1/2 dĺžky historického prístrešku.

Novou zástavbou nie je možné vytvárať jednoliatu optickú bariéru – stavby musia mať dostatočný vzájomný odstup.

Novostavby nesmú narušať urbanistický charakter historickej štruktúry depa (solitérny charakter stavieb, veľkostnú rôznorodosť objektov a pod.).

V sektore A. je výstavba nových objektov možná iba v súvislosti s budovaním národného železničného parku (požiadavka sa netýka vyznačených rezervných plôch).

#### Sektor C.1.

Prípadná stavebná činnosť je možná len v rozsahu existujúcej zástavby, maximálne v hmotovo-objemových dimenziách súčasných objektov. Funkcia garáží v jestvujúcom rozsahu je vyhovujúca. Časť územia sa môže dotknúť plánovaná výstavba komunikácie podľa platnej ÚPN.

#### Sektor C.2.

Nová zástavba je možná len v zmysle dobudovania záhradkárskej kolónie /objekty drobnej architektúry: a) záhradné chatky – maximálne v objeme prízemie + podkrovie; b) prízemné hospodárske objekty/. Časť územia sa môže dotknúť plánovaná výstavba komunikácie podľa platnej ÚPN.

V prípade "dožitia" záhradkárskej lokality sa odporúča prehodnotiť smerovanie tejto časti územia PZ. Územie by bolo možné využiť pre potreby Národného železničného parku, resp. Múzejno-dokumentáčného centra ŽSR. Prípadná zmena súčasnej funkcie objektov chatiek smerom k trvalému bývaniu sa považuje za nežiadúcu. V prípade zástavby v tomto území nie je možné vytvárať jednoliatu optickú bariéru na severnom okraji PZ a je potrebné dodržať ostatné vyššie uvedené podmienky pre sektor A.

### **B.1.9 Požiadavky na zachovanie a aplikáciu tradičných materiálov a technológií**

#### Sektor A.

- Pri obnove objektov kategórie A a pri rekonštrukcii, úpravách a pod. objektov kategórie B, C (viď – grafická príloha, výkres č.3) je potrebné zachovávať tradičné, resp. pôvodné technológie a materiály (murované objekty; omietané fasády, resp. kombinované s pohľadovou tehľou; drevené, tesársky zhotovované krovky a pod.). Rekonštrukcie a úpravy objektov kategórie A – NKP sú možné len na základe pamiatkového výskumu. Konkrétne limity úprav jednotlivých objektov – viď osobitná tabuľková príloha.
- Použitie plastových výplní fasádnych otvorov je vylúčené.
- Budovanie replík nepôvodných historických železničných stavieb sa na území starého rušňového depa vylučuje. (Územie starého rušňového depa je v súčasnosti v teréne z juhu, západu a zo severu vymedzené oplotením. Z východu jeho hranicu približne určuje poloha objektu stanoviska signalistu – grafické vymedzenie: viď grafická príloha výkres č.3.)
- Požiadavky na aplikáciu materiálov pri novostavbách **na vyznačených rezervných plochách R1 až R5:**

Potrebné je dodržať tradičné stavebné materiály a technológie (murované stavby; fasády omietané, resp. kombinované s pohľadovou tehľou; drevený krov; krytina pálená škridla, resp. falcovaný plech) – konkrétne typy materiálov prispôsobiť zachovaným historickým objektom. V prípade zachovanej dokumentácie je možné (a vhodné) zhotoviť kópiu pôvodného historického objektu.
- Požiadavky na aplikáciu materiálov pri novostavbách **na vyznačených rezervných plochách R6, R7:**

Stavby musia mať charakter ľahkých otvorených prístreškov subtilnej skeletovej konštrukcie. Ako strešnú krytinu je možné použiť falcované plechové pásy.

Nové objekty nesmú mať historizujúci charakter.
- Požiadavky na aplikáciu materiálov pri prípadných novostavbách (predpokladá sa najmä potreba nových priestorov v súvislosti s činnosťou MDC) **mimo vyznačených rezervných plôch:**
  - a) väčšie prístrešky, príp. haly pre múzejné exponáty je potrebné navrhovať ako „súčasnú“ (t.j. nie historizujúcu), ľahkú, v prípade potreby demontovateľnú, skeletovú konštrukciu.
  - b) ostatné objekty, okrem vyššie uvedených prístreškov a hál, môžu byť navrhované ako ľahké skeletové konštrukcie a tiež aj ako tradičné, murované. Pomer stien a fasádnych otvorov objektov (novostavieb) má korešpondovať s proporciami historických objektov.

Charakter objektov (novostavieb) má vychádzať z princípov zosúladenia výrazu a funkcie.

Všetky prípadné novostavby rovnakého alebo podobného typu (napr. prístrešky, haly, drobné stavby) sa odporúča navrhovať jednotne.

Ako strešnú krytinu objektov je možné použiť pálenú krytinu alebo falcované plechové pásy.

Sektory C.1., C.2., D.

Osobitné podmienky na aplikáciu špecifických materiálov a technológií pri novostavbách sa nestanovujú.

### **B.1.10 Požiadavky na zachovanie ďalších kultúrnych hodnôt a prírodných hodnôt územia**

Sektor A

Na území sa nachádzajú viaceré pamiatkovo hodnotné objekty, buď *in situ*, alebo inštalované sem v rámci budovania expozícií MDC. Tieto objekty sú, v duchu týchto Zásad, považované za objekty spravované a udržiavané MDC ŽSR ako muzeálne exponáty budovaného NŽP.

Sektory C.1, C.2, D

Osobitné podmienky sa nestanovujú

### **B.1.11 Návrh opatrení na záchranu, obnovu, prezentáciu a vhodné funkčné využitie pamiatkového územia**

Sektor A.

Súčasný stav historického územia je, najmä vďaka dlhodobej činnosti MDC ŽSR, veľmi dobrý, hoci sa tu nachádza aj niekoľko rušivých prvkov (rušivých objektov, resp. rušivých úprav objektov), ktoré je potrebné perspektívne odstrániť (viď – grafická príloha, výkres č.3). Zároveň sa odporúča vhodnou formou obnoviť, resp. prezentovať niektoré zaniknuté prvky pôvodnej štruktúry depa (napr. uhoľné skládky so zauhľovacím výťahom a pod.).

Pri obnove a prezentácii tohto priestoru ako múzea historickej železničnej techniky, ale najmä v užšom zmysle ako obslužného pracoviska historickej – parnej trakcie je potrebná spolupráca pamiatkových orgánov a Múzejno-dokumentačného centra ŽSR.

Múzejno-dokumentačné centrum ŽSR je štátom registrovaným múzeom, spravujúcim a prezentujúcim slovenskú národnú železničnú múzejnú zbierku. MDC plánuje a postupne buduje na tomto území dlhodobý projekt národného železničného parku (NŽP) podľa vzorov maďarského národného železničného parku v Budapešti, múzea ČD v Lužné u Rakovníka, železničného múzea v rakúskom Strasshofe alebo múzea PKP v Chabówke. Cieľom vybudovania NŽP je vytvoriť tu stálu expozíciu typického prevádzkového i dielenského zabezpečenia prevádzky parných rušňov, využívajúcu jednak NKP železničné vodárne a dielenské budovy, jednak rozmernejšie zbierkové predmety, nevyužiteľné v stálej železničnej expozícii Múzea dopravy v Bratislave. Expozícia bude doplnená vozidlami, predovšetkým rušňami. Okrem zbierkovej činnosti MDC v areáli depa už od roku 1999 organizuje každoročný „Celoslovenský zraz historických železničných vozidiel“.

## **B.2 GRAFICKÁ ČASŤ**

### **B.2.1 Grafická dokumentácia (osobitná príloha)**

#### **Zoznam výkresov:**

1. Širšie vzťahy (bez mierky)
2. Pamiatkový rozbor; M 1:1000 (vrátane stavebno-technického stavu objektov)
3. Zásady pamiatkovej ochrany; M 1:1000
4. Vymedzenie pamiatkového územia; M 1:1000 (len v elektronickej forme na priloženom CD)

## **B.3 TABUĽKOVÁ PRÍLOHA**