

## ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

Číslo: 2102/02-4.3

vydané Ministerstvom životného prostredia podľa zákona NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení zákona č. 391/2000 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR č. 127/1994 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

### I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

#### 1. Názov

Generálny investor Bratislavy  
Hlavné mesto SR Bratislava

#### 2. Identifikačné číslo

698 398

#### 3. Sídlo

Rezedová ul. 1  
827 99 Bratislava

### II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

#### 1. Názov

Severná tangenta Bratislava, Pražská - Jarošova (ďalej len „ST“)

#### 2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je zlepšenie stavu dopravnej infraštruktúry hlavného mesta SR Bratislavy vybudovaním stredného dopravného okruhu, dopravné odľahčenie komunikácií vo vnútri mesta a zlepšenie životného prostredia obyvateľov Bratislavy.

#### 3. Užívateľ

Všeobecní užívatelia komunikácií

#### 4. Umiestnenie (katastrálne územie)

k.ú. Bratislava – Staré Mesto  
k.ú. Bratislava – Nové Mesto  
k.ú. Bratislava – Vinohrady

#### 5. Termín začatia a ukončenia

začiatok výstavby	2002
ukončenie výstavby	2005

#### 6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Navrhovaná činnosť bola predložená na posudzovanie v dvoch variantoch:

- I. variant - tunelovo - povrchový o dĺžke 3,13 km
- III. variant - tunelový o dĺžke 3,01 km

## ***I. variant - tunelovo-povrchový***

### ***Smerové vedenie***

V smerovom vedení trasa navrhovaného variantu ST naväzuje na Pražskú ulicu v priestore Hlavnej železničnej stanice, kde sa rieši mimoúrovňová križovatka Pražská, od nej sa odpája ľavotočivo smerovým oblúkom R160, pričom križuje vo vymedzenom priestore predpokladanú stanicu metra. Trasa ďalej pokračuje cez autobusové a električkové obratisko. Od začiatku vedie trasa v súbehu so železničnou traťou Bratislava -Štúrovo. Po prekročení Žabotovej ulice prechádza Dobšinského ulicou zloženým oblúkom s R500-355. V tomto úseku vedie medzi zástavbou a telesom železničnej trate. V súbehu s ňou ide až po km 2,317, kde trasa vychádza z ochranného pásma ŽSR. Po mimoúrovňovom vykrižovaní s Karpatskou a Smrečianskou ul. (križovatka Smrečianska) vedie trasa priamym úsekom okolo radových a kruhových garáží, za ktorými sa pravotočivým oblúkom s R430 cez Pioniersku ulicu dostáva do priestoru križovatky s Račianskou (križovatka Račianska). Po ďalšom pravotočivom oblúku s R 160 sa napája na Jarošovú ulicu.

### ***Výškové vedenie***

Vo výškovom vedení sa niveleta napojí na pozdĺžny profil Pražskej ulice, s ktorou sa mimoúrovňovo vykrižuje (križovatka Pražská). Pokračuje sklonom 6,0%. V km 0,415 sa trasa dostáva do tunela, ktorý vedie popod predstaničný priestor, autobusové a električkové obratisko, Žabotovu ulicu a trafostanicu ŽSR, za ktorou ľavý jazdný pruh stúpa 4,50% na výškovú úroveň Dobšinského ul. V tomto priestore je ST prepojená s komunikáciami v križovatke Smrečianska. Ľavý jazdný pruh za Jeleňou ulicou klesá a je znova vedený v tuneli vo výškovej úrovni pravého jazdného pruhu. Pravý jazdný pruh je v priestore Dobšinského vedený stále v tuneli. Niveleta po prekonaní križovatky Smrečianska, za ktorou trasa stúpa 4,40% a prekonáva výhľadovú trasu metra, znova klesá sklonom 1,37% a 0,30% pričom je trasa vedená v úrovni terénu čiastočne v záreze a násype. V ďalšom klesaní 4,50% sa trasa zarezáva do podlažia a v tuneli vedie pod Račianskou a Kukučínovou (križovatka Račianska), za ktorým sa napája na niveletu Jarošovej ulice.

### ***Križovatky***

#### ***Pražská***

Trojramenná križovatka je riešená mimoúrovňovo, predstavuje tvar križovatky riešený v dvoch výškových úrovniach direktívnymi vetvami. Rozhodujúci rozsah križovatky je riešený v tuneloch.

#### ***Smrečianska***

Tunelový variant križovatky uvažuje s hlbenými tunelmi z Pražskej ulice na Pioniersku ulicu. Zmiernenie priestorovej stiesnenosti na Dobšinského ulici je riešené obojsmernou križovatkovou vetvou zabezpečujúcou prepojenie v smere na Pražskú. Je zapojená medzi tunelmi. Na úrovni terénu je vytvorená úrovňová, svetelne riadená križovatka zapájajúca Smrečiansku, Karpatskú a Kolibu.

#### ***Ráčianska***

V koridore medzi budovami EKOPLYNU, panelovým domom a budovou STU je umiestnený štvorpruhový tunel zabezpečujúci bezkolízne prevedenie dopravy ST. Na úrovni terénu je navrhnutá riadená križovatka umožňujúca odbočenie do smerov Račianskej, Pionierskej, Jarošovej a Kukučínovej. Prepojenie smeru úrovňová križovatka Račianska -Smrečianska a opačne do ST v priestore Pionierskej ulice je zo stropu tunela do stredu ST.

### ***Tunely***

#### ***Tunel Pražská - Smrečianska***

Tunel Pražská - Smrečianska tvoria dve samostatné paralelné tunelové rúry. Každá rúra bude vybavená pre jednosmernú dopravu s dvomi jazdnými pruhmi. V tomto variante sú obe tunelové rúry (pravá a ľavá tangenta) na dĺžke 713 m spojené deliacou stenou. Na dĺžke 261 m je pravá tunelová rúra - pravá tangenta vedená samostatne.

### ***Tunel vetva A***

Tunel vetva A je súčasť tunelového variantu, je tvorený jednou tunelovou rúrou pre jednosmernú dopravu s jedným jazdným pruhom - odbočovacia vetva z tunela Pražská - Smrečianska. Tunel vetva A bude razený.

### ***Tunel vetva B***

Tunel vetva B je napájacia vetva do tunela Pražská - Smrečianska, tvorí ho jedna tunelová rúra dĺžky 224 m s prierezom jednak obdĺžnikovým a od portálu po staničenie cca km 0,25 (pod objektom Múzea dopravy) s prierezom klenutým. Tunel vetva B je hĺbený.

### ***Tunel Jarošova***

Tunel Jarošova je navrhnutý popod križovatku Račianska s napojením na Jarošovu ul. a zabezpečuje bezkolízne kríženie ST a križovatky Račianska, Pionierska a Jarošova. Prierez tunela je obdĺžnikový a bude hĺbený s celkovou dĺžkou 360 m.

## ***M o s t y***

### ***Provizórne lávky pre peších***

Pre zabezpečenie prístupu do priestorov železničnej stanice ŽSR počas výstavby tunela v predstaničnom priestore bude potrebné vybudovať štyri provizórne lávky pre peších a možnosťou prejazdu ľahkého nákladného vozidla s hmotnosťou do 2,5 t. Lávky sú oceľové s voľnou šírkou medzi zábradlím 4,5 m. Dve lávky sú dĺžky 24 m a dve lávky dĺžky 13 m.

## ***III. variant - tunelový***

### ***Smerové vedenie***

V smerovom riešení trasa III. variantu naväzuje na Pražskú ul. v priestore západnej časti Hlavnej železničnej stanice Bratislava, kde sa rieši mimoúrovňová križovatka Pražská (v križovatke nie je zabezpečený smer ST -Štefánikova). Od nej sa odpája ľavotočivým smerovým oblúkom R190, pričom mimoúrovňovo križuje koľajisko Hlavnej železničnej stanice a miestnu komunikáciu na Jaskovom rade. Pokračuje priamym úsekom tunelom cez kopec Stráže (cez ktorý je ľavý a pravý jazdný pás ST vedený samostatne), za ktorým sa ľavotočivým oblúkom mimoúrovňovo križuje so Smrečianskou ulicou a napája sa na trasu variantu tunelového. Za križovatkou Smrečianska vedie trasa priamym úsekom okolo radových a kruhových garáží v súbehu so železničnou traťou Bratislava - Štúrovo až po km 2,317, za ktorými sa pravotočivým oblúkom s R430 cez Pioniersku dostáva do priestoru križovatky s Račianskou ul. (mimoúrovňová križovatka Račianska). Po ďalšom pravotočivom oblúku s R160 sa trasa napája na Jarošovu ulicu.

### ***Výškové vedenie***

Vo výškovom vedení sa niveleta napojí na pozdĺžny profil Pražskej ulice, s ktorou sa mimoúrovňovo vykrižuje. Pokračuje mostnou estakádou ponad koľajisko Hlavnej železničnej stanice a preloženou komunikáciou na Jaskovom rade, za ktorou ľavý jazdný pruh so sklonom 3,50% a pravý jazdný pruh so sklonom 4,30% prechádza cez kopec Stráže v tuneli. Každý jazdný pruh je vedený v samostatnej tunelovej rúre. Tunel končí po vykrižovaní so železničnou traťou Bratislava - Štúrovo v priestore križovatky Smrečianska, za ktorou oba jazdné pruhy stúpajú so sklonom 4,50 % na úroveň terénu.

### ***Šírkové usporiadanie***

Šírkové usporiadanie zodpovedá kategórii MR20160 (24,5/60).

## ***Križovatky***

### ***Pražská***

Rázštepová, trojramenná mimoúrovňová križovatka s dominantným smerom v križovatke ST východ -západ (Pražská -Jarošova) a opačne.

### ***Smrečianska***

Rázštepová križovatka s minimálnym napojením Dobšinskej a Pionierskej ulice.

### ***Račianska***

Kosodĺžniková križovatka.

## **T u n e l y**

### **Tunel Stráže**

Tunel Stráže tvoria dve samostatné paralelné tunelové rúry. Každá rúra bude vybavená pre jednosmernú - dopravu s dvomi jazdnými pruhmi. Tvar tunela je podkovovitý s celkovou dĺžkou 516m.

### **Tunel Jarošova**

Tunel Jarošova je navrhnutý na ST popod križovatku Račianska s napojením na Jarošovu ul. a zabezpečuje bezkolízne kríženie ST a križovatky Račianska, Pionierska a Jarošova. Prierez tunela je obdĺžnikový a bude hĺbený s celkovou dĺžkou 360 m.

## **M o s t y**

### **Most na ponad stanicu ŽSR v km 0,400.**

Zabezpečuje bezkolízne kríženie ST s koľajiskom stanice ŽSR Bratislava - hlavná stanica. Začiatok mosta sa napája na oporné múry na Pražskej ulici a končí pred portálmi tunela Stráže na Jaskovom rade. Objekt tvoria dva samostatné mosty pre každý jazdný pás ST.

### **Most na preložke Smrečianskej ul. v km 0,450**

Je navrhnutý na preložke Smrečianskej ulice ponad vetvu B križovatky Smrečianska, vchádzajúc do tunela a ľavý jazdný pás ST. Opony mosta nadväzujú na portál tunela a počas výstavby tunela zabezpečujú stabilitu svahov stavebnej jamy.

### **Most na preložke Smrečianskej ul. v km 0,370**

Je navrhnutý na preložke Smrečianskej ulice a zabezpečuje jej kríženie s pravým jazdným pásom ST v km 1,264. Dĺžka premostenia 11,0 m, dĺžka mosta 34,0 m. Objekt mosta sa nachádza v tesnej blízkosti portálu tunela pravého jazdného pruhu ST, priestor medzi traťou ŽSR a Pionierskou ul. Voľná šírka komunikácie je 8,0 m.

Most zabezpečuje napojenie Smrečianskej ulice na ľavý jazdný pás ST prostredníctvom vetvy B križovatky Smrečianska v km 1,302. Dĺžka premostenia 17,0 m, dĺžka mosta 55,0 m, voľná šírka komunikácie 6,50 m. Most je situovaný v blízkosti terajšej Pionierskej ulice oproti Medi Transport Servis.

### **Lávka pre peších ponad vetvu A križovatky Smrečianska v km 0,047**

Lávka pre peších zabezpečuje bezkolízne kríženie chodníka pre peších s vetvou A križovatky Smrečianska a prechod chodcov z priestoru terajšej križovatky ulíc Smrečianska, Pionierska, Dobšinského smerom k obytným domom na Račianskej a Čajakovej ulici. Dĺžka premostenia 12,0 m, dĺžka mosta 19,0 m. Lávka je situovaná po ľavej strane Pionierskej ulice v smere na Jarošovu ulicu v mieste jestvujúcej zástavby .

## **III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA**

### **1. Vypracovanie správy o hodnotení**

Správu o hodnotení „Severná tangenta Bratislava, Pražská - Jarošova“ (ďalej len „správa o hodnotení“) vypracoval EKOJET, spol. s r.o., Tomášikova 31, 821 02 Bratislava v októbri 2001.

### **2. Posúdenie správy o hodnotení a stanoviská k správe o hodnotení**

Posúdenie správy o hodnotení sa vykonalo v zmysle § 16, §17 a §18 zákona NR SR č. 127/1994 Z. Z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení zákona č. 391/2000 Z.z., ktorým sa mení a dopĺňa zákon NR SR č. 127/1994 Z. Z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (ďalej len „zákon“).

Navrhovateľ činnosti, Generálny investor Bratislavy (ďalej „navrhovateľ“) predložil Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len „MŽP SR“) správu o hodnotení dňa 5.10.2001. MŽP SR doručilo správu o hodnotení príslušnému orgánu, povoľujúcemu orgánu a dotknutým orgánom, mestským častiam a mestu Bratislava dňa 11.10.2001. K správe o hodnotení boli predložené nasledovné písomné stanoviská:

**Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (list č. 135/310-01 zo dňa 31.10.2001)**

Pre vypracovanie záverečného stanoviska považuje výsledky posúdenia predmetnej stavby v správe o hodnotení za určujúce.

**Ministerstvo pôdohospodárstva SR, odbor ŽP (list č. 7656/2001-620 zo dňa 6.10.2001)**

Uvádza, že ST nadväzuje na prevádzkové úseky dopravných ťahov priamo na území mesta Bratislavy. Jej riešenie a posudzovanie bolo súčasťou ÚPD - Konceptu hl. mesta Bratislavy, na podklade ktorého bude spracovaný Návrh ÚPD hl. mesta Bratislavy.

**Ministerstvo kultúry SR, Sekcia kultúrneho dedičstva (list č.. MK-2996/2001-400 zo dňa 23. 10. 2001)**

Z hľadiska záujmov štátnej pamiatkovej starostlivosti v zmysle zákona SNR č. 27/1987 Zb. o štátnej pamiatkovej starostlivosti Ministerstvo kultúry SR odporúča riešenie variantu III, ktorý obchádza územie pamiatkovej zóny trasovaním severne od železničnej trate vstupom z Pražskej ulice ponad Hlavnú železničnú stanicu, mimoúrovňovo križuje Smrečiansku ulicu a Račiansku ulicu a potom sa napája na Jarošovu ulicu. Dotykové územie okresu Bratislava III. nie je pamiatkovo chránené.

**Ministerstvo obrany SR, SEMI – odbor infraštruktúry a ochrany životného prostredia (list č.. SEMI/K-84/3-44 zo dňa 08.11.2001)**

Konštatuje, že vplyv plánovanej výstavby na priestory a zariadenia rezortu ministerstva obrany boli prerokované dňa 1. októbra 2001 spracovateľom GIB a Správou zabezpečenia Ministerstva obrany Slovenskej republiky. Z prerokovania bol urobený zápis. Po posúdení predloženého materiálu Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, ako orgán dotknutý plánovanou výstavbou, považuje oba posudzované varianty z hľadiska požiadaviek Ministerstva obrany SR za rovnocenné a k posudzovanej správe nemá pripomienky.

**Krajský úrad v Bratislave - odbor ŽP, odbor dopravy (list č.W/1817/2001 zo dňa 12.12.2001)**

Uvádza, že z hľadiska ochrany prírody I. variant aj III. variant posudzovanej činnosti predstavuje značný zásah do vegetácie verejnej zelene. V prípade I. variantu je navyše dotknutá i aleja na ul. Dobšinského. Oba varianty pretínajú regionálny biokoridor. III. variant zasahuje do regionálneho biocentrá Koliba Stráže.

I. variant - tunelový je vedený geologicky komplikovaným a dopravne značne exponovaným prostredím. Predpokladá strety záujmov v prípade výstavby tunelov a staníc metra, v menšej miere rešpektuje pamiatkovo chránené územie, objekty kultúrnych pamiatok a historickú zástavbu než III. variant. Výstavba I. variantu predstavuje väčšiu záťaž a viac negatívnych vplyvov na okolité prostredie. Odporúča realizáciu III. variantu.

Požaduje v ďalšom stupni dokumentácie doplniť problematiku výdychu tunela, určiť výšku odvedenia vetracej šachty, predpokladaný objemový a hmotnostný tok NO<sub>x</sub> a CO, technickú realizáciu vzduchotechnických zariadení tak, ako je uvedené na str. 120, 121 správy a dopracovať hydrologické pomery tunela Stráže. Projektovú dokumentáciu je ďalej potrebné doplniť o projekt biologickej revitalizácie územia dotknutého výstavbou tunela Koliba Stráže a obnovy dotknutých plôch verejnej zelene.

**Okresný úrad Bratislava I., odbor ŽP (list č.. 200/15983/2001/20H zo dňa 11. 12. 2001)**

Konštatuje, že z hľadiska riešenia dopravnej situácie je potrebné a bude v budúcnosti nutné vybudovanie ST, nakoľko už v súčasnosti dochádza k dopravným kolapsom.

Za vhodnejšie riešenie považuje I. variant - tunelový, nakoľko nedochádza až k takému rozsahu búracích prác na povrchu. Tiež je vhodnejší z hľadiska údržby hlavne v zimných mesiacoch. V III. variante by bola estakáda vybudovaná nad železničnou traťou, čo zjavne sťažuje jej údržbu (napr. v zime sa sneh nemôže zhadzovať na koľaje, ale musel by sa odvážať...).

Tunelový variant považuje tiež vhodnejší z hľadiska vplyvov na ŽP, (otázka výfukových plynov, exhalátov, hlučnosti), ktoré sú v tomto variante priaznivejšie.

Ďalej uvádza, že v I. variante je možné priame zabezpečenie smeru ulíc Pražská - Štefánikova, čo III. variant neumožňuje, čo je tiež dosť závažný nedostatok z hľadiska prepojenia dopravného systému Bratislavy.

Upozorňuje, že už v prípravných fázach je potrebné skoordinať plánovanú výstavbu ST s plánovanou výstavbou Metra - Bratislava.

**Okresný úrad Bratislava III., odbor ŽP, oddelenie územného plánovania a stavebného poriadku (list č.. 2001/18021-150/153/EGB zo dňa 20. 11. 2001)**

Konštatuje, že predložená správa je spracovaná komplexne a v súlade s požadovanými podrobnosťami. Výsledné konštatovanie multikriteriálneho hodnotenia, že variant III. je optimálnejší a variant I. sa umiestnil na 2. mieste, je v súlade so stanoviskom OÚ (oddelenie územného plánovania odboru ŽP) k predloženému návrhu ST v troch variantoch a tzv. nulovom variante zo dňa 16.07.2001, Zn. 2001/11026-150/153/EGB. Zámer výstavby považuje za správny a z hľadiska investičnej politiky mesta by mal byť jednou z priorít mesta.

**Okresný úrad Bratislava III., odbor ŽP, oddelenie vodného hospodárstva, ochrany ovzdušia, ochrany prírody a krajiny, (list č. 2001/18007-150/152/MBA zo dňa 22. 11. 2001)**

*Z hľadiska ochrany vôd*

Konštatuje, že v etape výstavby je možné predpokladať kontamináciu vodného prostredia látkami používanými v stavebnej činnosti (pohonné hmoty, oleje, mazadlá, úniky látok škodiacich vodám zo skladov techniky a úniky splaškových vôd zo zariadení staveniska). V etape prevádzky bude povrchová voda z komunikácie odvedená do dažďovej kanalizácie. Podpovrchová voda pri realizácii obidvoch variantov bude odvedená cez priečnu a pozdĺžnu drenáž do uličných vpustov a dažďovej kanalizácie.

Uvádza, že v hodnotenom území sa nenachádza žiadny povrchový tok, pramene ani vodná plocha. Na území mestskej časti Nové Mesto sa v širšej trase ST nachádza areál 1. ochranného pásma Podkolibského vodojemu.

Vodohospodárske orgán nemá námietky voči realizácii výstavby ST za dodržania nasledovných podmienok:

1. Dodržiavať vyhl. MLVH č. 23/1977 Zb. o ochrane povrchových a podzemných vôd.
2. Pri výstavbe ST dodržať I. ochranné pásmo Podkolibského vodojemu.
3. Počas realizácie stavby zabezpečiť skladové a technické vybavenie v zmysle platných právnych noriem proti priesaku látok škodiacich vodám do podlažia a v prípadoch havarijných únikov látok škodiacich vodám.
4. Odpadové vody odvádzané do kanalizačnej siete musia spĺňať kritériá v zmysle Kanalizačného poriadku hl. mesta Bratislavy

*Z hľadiska odpadového hospodárstva*

Upozorňuje, že realizáciou stavby vzniknú viaceré druhy nebezpečných a ostatných odpadov. V správe o hodnotení však množstvá nie sú kvantifikované podľa položiek. Realizáciou stavby bude produkované celkovo pri prvom variante 476 224 m<sup>3</sup> odpadu a pri treťom variante 296 501 m<sup>3</sup> odpadu. Taktiež nie je uvedené predpokladané množstvo odpadov, ktoré vznikne užívaním stavby. Z hľadiska tvorby odpadov odporúča variant tretí. Orgán odpadového hospodárstva dorieši konkrétne podmienky v povoľovacom procese.

*Z hľadiska ochrany ovzdušia*

Konštatuje, že realizácia ST sa prejaví výrazným odľahčením a znížením imisnej záťaže v husto zastavaných a frekventovaných uliciach ako je Šancová a Račianska ulica, kde už pri súčasnom dopravnom zaťažení je prekročená prípustná intenzita dopravy.

Napriek nespornému prínosu k riešeniu problémov spôsobených dopravou je potrebné zhodnotiť dopad zámeru výstavby ST na prilahlé územie a vybrať variant, ktorý najviac vyhovuje z hľadiska ochrany ovzdušia.

Primárnymi exhalátmi z automobilovej dopravy sú NO<sub>x</sub>, CO a SO<sub>2</sub>. Znečistenie emisiami SO<sub>2</sub> je možné očakávať v relatívne nízkych hodnotách so sezónnymi maximálnymi koncentráciami v zimnom období. Pri znečistení emisiami CO, nedochádza k jeho kumulácii a neočakávajú sa hodnoty, ktoré by mohli predstavovať zdravotné riziko. Dominujúcou znečisťujúcou látkou je NO<sub>x</sub>. Ku kritickým situáciám môže dochádzať najmä v kaňonoch frekventovaných komunikácií s hustou okolitou zástavbou.

V zmysle prílohy č. 6 nariadenia vlády č. 92/1996 Z.z. v znení neskorších predpisov priemerná ročná imisná koncentrácia NO<sub>x</sub> vyjadrená ako NO<sub>2</sub> nesmie prekročiť hodnotu 80 mg/m<sup>3</sup>.

Uvádza, že je však diskutabilné, ako predložené emisné štúdie pre jednotlivé varianty modelujú reálny stav v rokoch 2005 a 2035, keďže priemerné údaje o ročných koncentráciách NO v roku 2035 vychádzajú oveľa nižšie ako v roku 2005. Na túto skutočnosť upozorňovali v stanovisku OÚ Bratislava III k predmetnému zámeru. Napriek tomu, v hodnotiacej správe chýba, z akých podkladov sa vychádzalo pri modelovaní imisnej situácie roku 2035, kde sa dosiahlo zníženie imisií NO<sub>x</sub> na polovičné hodnoty.

Z predloženého zámeru a uvedených rozptylových štúdií pre NO<sub>x</sub> vychádza ako najpriaznivejší variant č. I.

Podmienkou pre výstavbu III. variantu je vybudovanie 15 m vysokých vetracích šácht u oboch tunelových portálov. Či predmetné riešenie neprekročí povolené imisné zaťaženie územia oxidmi dusíka, je potrebné vyhodnotiť imisnou štúdiou.

Na základe zváženia a posúdenia všetkých uvedených aspektov, ako orgán štátnej správy ochrany ovzdušia, súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti za splnenia vyššie uvedených kritérií.

#### *Z hľadiska ochrany prírody a krajiny*

Konštatuje, že dotknuté územie patrí v rámci Bratislavy do úrovne prostredia silne narušeného. Na tento stav vplýva silný industrializovaný a urbanizačný rozvoj mesta. Kvalita životného prostredia z hľadiska ekologickej stability je v súčasnosti nízka, pretože sa tu kumuluje lokálne znečistenie ovzdušia s nízkym podielom zelene.

Uvádza, že negatívny vplyv z hľadiska ohrozenia biotopov živočíchov možno predpokladať predovšetkým na tie biotopy, ktoré sú ekologicky najhodnotnejšie. Sú to najmä príľahlé svahy Malých Karpát. Trasa komunikácie vo všetkých variantoch pretína už prerušovaný biokoridor IX. územného systému ekologickej stability s rozdielnou ekologickou stabilitou (biokoridor Koliba - Slavín - Sitina). Pre živočchy, okrem vtákov, bol už v minulosti tento dopravný koridor neprekonateľný. Podľa RUSES-u mesta Bratislavy je nutná jeho revitalizácia s rozšírením biokoridoru v miestach križovania s komunikáciami. Perspektívne je ich mimoúrovňové križovanie.

Variant I. je trasovaný mimo regionálneho biokoridoru. V III. variante sa trasa dotkne biocentra Koliba - Stráže (vinohrady) - pri vstupoch do tunela Stráže, ale bez podstatného vplyvu na databanku Vitis vinifera. Priamym vplyvom stavby je krátenie vegetácie stromov, krov a trávnatých plôch (v I. aj III. variante stavba zasiahne časť parku Račianske mýto), likvidácia ekostabilizačných prechodných zón -záhrad a viníc priamo v trase tangenty na Pionierskej ulici. Dôjde aj k redukcii ekologických prvkov, kráteniu okrajových biotopov a rozptýlenej zelene. Podstatným zmiernením bude tunelový úsek (tunel Stráže sa navrhuje razením, čo minimalizuje konfliktné situácie medzi stavbou a okolitým prostredím). Vplyv na živočíšstvo tak bude počas výstavby silne rušivý. Zlepšenie bude možné zvýšením najmä podielu izolačnej, dopravnej zelene s celkovou estetizáciou plôch zdevastovaných stavbou (navrhované výsadby na základných a vedľajších plochách). Náhradný biokoridor nebol navrhnutý.

Realizáciou stavby sa predpokladá v oboch variantoch veľký záber jestvujúcej zelene. Trasa tangenty v rámci III. bratislavského okresu prebieha z hľadiska znečistenia značne narušeným prostredím s pomerne vysokou hustotou obyvateľstva. Vzhľadom na uvedené, odporúča návrhy trás upraviť tak, aby v riešenom území rešpektovali stabilizačné funkcie všetkých prírodných prvkov a kategórie zelene.

Na základe uvedeného uprednostňuje tunelový variant (tunely budovať razením), ktorý je však potrebné upraviť tak, aby rešpektoval, čo najväčšie množstvo zelených plôch a jestvujúce územné systémy ekologickej stability.

#### **Hlavné mesto SR Bratislava** (list č. 3800/01-PRIM zo dňa 13.12.2001)

Uvádza, že oznam so základnými údajmi bol zverejnený na vývesnej tabuli magistrátu, na [www.bratislava.sk](http://www.bratislava.sk), v tlači a rozhlase. V dňoch 22.10.-28.11.2001 bola správa o hodnotení k nahliadnutiu občanom v informačnej miestnosti „Servis pre občana“ na magistráte. V zákonnej lehote podľa § 17 ods. 2 zvolal primátor Hlavného mesta Bratislava verejné prerokovanie správy o hodnotení, ktoré sa uskutočnilo dňa 19.11.2001. V zmysle § 17 ods. 4 zákona č. 127/94 Z. z. bol dňa 4.12.2001 doručený na MŽP SR záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení spolu s prezenčnou listinou zúčastnených.

Aktualizácia ÚPN Hlavného mesta SR Bratislavy, rok 1993, v znení neskorších zmien a doplnkov, komplexný návrh funkčného využitia plôch rezervuje trasu pre dopravné prepojenie v úseku Pražská - Jarošova ako doplnenie stredného dopravného okruhu.

Variant I. i variant III. sú v súlade s platnou ÚPD. Východiskom pre hodnotenie vplyvov na životné prostredie bol nulový variant, t. j. vývoj dopravy na existujúcej cestnej sieti bez realizácie ST a variant I. a III.

Hlavné mesto SR sa stotožňuje so spôsobom a výsledkom posudzovania vplyvov na ŽP uvedených v správe o hodnotení a odporúča ďalej pripravovať len III. variant, s využitím pripomienok z posudzovania vplyvov na ŽP.

**Železnice SR, Generálne riaditeľstvo – Odbor technického rozvoja a ekológie** (list č. 307/01-223V zo dňa 09.11.2001)

K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

**Obvodný banský úrad v Bratislave** (list č. 2121/2001 zo dňa 26.10.2001)

K obsahu správy o hodnotení nemá námietky. Konštatuje, že navrhovaná činnosť sa nedotýka záujmov, ktoré by bolo potrebné chrániť podľa banských predpisov.

**Mestská časť Bratislava – Staré Mesto** (list č. 16242/01-peť zo dňa 12.12.2001)

Konštatuje, že na základe multikriteriálneho hodnotenia bol vyhodnotený v porovnaní s tunelovým variantom ako vhodnejší III. variant, ktorý aj v porovnaní s nulovým stavom pri splnení technických opatrení na elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie bol vyhodnotený ako prijateľný a výhodnejší ako nulový variant.

Na základe požiadavky mimovládnych organizácií sa spracovateľ v správe o hodnotení zaoberal aj trasovaním komunikácie v smere Jarošova - Patrónka s vyústením tunela pred križovatkou Patrónka. Z posúdenia vyplynulo, že výstavba ST v trase Jarošova - Pražská s mimoúrovňovým napojením v uzloch Jarošova – Račianska, Račianske Mýto, križovatka SAV bude z prepravného hľadiska efektívnejšia, pretože zabezpečuje napojenie stredného dopravného okruhu na vnútorný dopravný okruh ďalšími uzlami (Smrečianska, Pražská). Toto trasovanie bolo však posúdené iba z hľadiska dopravného zaťaženia komunikačnej siete bez vyhodnotenia dopravno-technických problémov pri návrhu trás a uzlov a ostatných vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo, teda nie ako rovnocenný variant predchádzajúcim riešeniam.

Uvádza, že zhoršenie podmienok oproti súčasnému stavu (zvýšenie hlučnosti, limitov imisií, prašnosti a hodnôt vibrácií) zasiahne najmä priestor Smrečianskej ulice a lokalitu situovania mimoúrovňovej križovatky Smrečianska, ktorá likviduje pôvodnú zástavbu a časť existujúceho parku Blumentál a bude pôsobiť ako architektonický prvok v urbanistických obvodoch Karpatská a Pokrok, ktoré majú prevládajúcu funkciu bývanie, veľmi rušivo.

Záverom konštatuje potrebu vybudovať kapacitnú komunikáciu ST, ktorá bude zabezpečovať chýbajúce prepojenie stredného dopravného okruhu a ktorej cieľom bude rýchle, ekonomické a bezpečné prevedenie automobilovej dopravy po strednom dopravnom okruhu s prepojením na ostatnú komunikačnú sieť a zníženie nepriaznivých účinkov pôsobenia automobilovej dopravy na obyvateľov mesta. Z posudzovaných variantov preferuje III. variant, so zohľadnením podmienok:

- vyhodnotiť trasovanie komunikácie Jarošova - Panónska ako rovnocenný variant tunelového a tretieho variantu,
- doriešenia hlukovej ochrany územia v okolí premostenia železničnej trate a Jaskovho radu, vrátane riešenia hlukovej ochrany lokality Kalvária v nadväznosti na pripravovaný projekt „Revitalizácia Kalvárie“,
- citlivo riešiť architektonické a urbanistické stvárnenie križovatky Smrečianska z pohľadu zásahu do krajiny a hlukovej ochrany,
- preveriť alternatívne riešenie križovatky Smrečianska s minimalizovaním záberu plôch pre budúcu stavbu,
- ako súčasť kompenzačných opatrení využiť maximálne na humanizáciu nepriaznivého vplyvu technických stavieb na krajinnú štruktúru prvků zelene.



**Mestská časť Bratislava – Nové Mesto (list č. Star-2992/2001 zo dňa 07.12.2001)**

Uvádza, že oznam o možnosti nahliadnuť do správy o hodnotení bol dňa 22.10.2001 zverejnený v TV - Nové Mesto. Následne boli oznamy uverejnené vo viacerých denníkoch, v regionálnom rozhlasovom vysielaní, v novinách mestskej časti - Hlas Nového Mesta a na vývesných tabuliach Miestneho úradu Bratislava - Nové Mesto. Verejné prerokovanie správy sa uskutočnilo spoločne pre celú Bratislavu dňa 19.11.2001 v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca v Bratislave.

Konštatuje, že Bratislava nemá dobudovaný radiálno-okružný komunikačný systém. Spojenie západnej so severnou a východnou časťou mesta sa uskutočňuje cez centrum, konkrétne cez ulice Brniansku - Pražskú, Šancovú, Račiansku, Vajnorskú, Trnavskú a po vnútornom okruhu. Predložený materiál na vybudovanie ST predstavuje doplnenie chýbajúceho úseku stredného dopravného okruhu medzi Pražskou a Jarošovou ulicou.

K riešeniam dokumentovaným v správe o hodnotení má nasledujúce stanovisko:

Variant č. I je v súlade so súčasne platnou územnoplánovacou dokumentáciou mesta Bratislavy, so všetkými variantmi konceptu návrhu nového územného plánu mesta a s prerokovanou urbanistickou štúdiou mestskej časti Bratislava - Nové Mesto spracovanou v rozsahu územného plánu sídelného útvaru.

Variant č. III vykazuje množstvo vážnych nedostatkov:

- je v rozpore so súčasne platnou územnoplánovacou dokumentáciou Hlavného mesta SR, s vypracovaným konceptom územného plánu Hlavného mesta SR, tak aj s prerokovaným územnoplánovacím podkladom mestskej časti Nové Mesto;

- napojenie ST v križovatke s Pražskou ulicou postráda vetvu pre smer do Štefánikovej ulice. Na verejnom prerokovaní bola prezentovaná možnosť riešenia chýbajúcej vetvy v mimoriadne komplikovanom technickom ponímaní, ktoré nie je premietnuté do jednotlivých posudzovaných kritérií, z ktorých by podstatne ovplyvnilo min. 70% a to v najväčšej miere investičné náklady;

- križovanie s ulicou Jaskov rad je nevhodné s jeho prehĺbením v mieste križenia by došlo k znehodnoteniu zástavby vo väčšom rozsahu ako vykazuje predložený materiál, ako aj k značným prekládkam inžinierskych sietí;

- zásah do urbanizovaného prostredia i do krajinného obrazu je veľmi nevhodný kvôli množstvu vysokých protihlukových stien na úpätí kopca Stráže, ďalej kvôli hrubému zásahu do prostredia lokality v oblasti Jaskového radu s objektom mostu nad koľajiskom železničnej stanice s príslušnými stavebno-technickými opatreniami a portálom tunela, ako aj kvôli 15m vysokým komínom pri portáloch tunelov v danom prostredí (pričom toto kritérium je hodnotené rovnako s variantom č. I);

- v križovatke s Pražskou ulicou nie je uvažovaná hluková ochrana zástavby v oblasti Sokolská a Za sokolovňou (na území Starého mesta);

K porovnaniu variantov činnosti a návrhu optimálneho variantu uvedenému v časti V. správy uvádza:

Hodnotenie a najmä multikritériálne vyhodnotenie uvedené v citovanej časti nemožno akceptovať, nakoľko má závažné chyby a jeho výsledok je z toho dôvodu zavádzajúci. Z pôvodných 26 kritérií uvedených na str. 115 správy o hodnotení aj s navrhnutým systémom ich váh, sa v tabuľke na str. 118 hodnotí 35 kritérií, ktoré sa dosiahli tak, že niektoré kritériá sa rozložili, napr. asanácie do 4-och samostatných kritérií, čím predstavujú najvyššiu váhu v hodnotení. Ak kritérium asanácie záhradných chatiek sólo je hodnotené na úrovni kritérií zmena krajinného obrazu, zásah do urbanistického prostredia alebo návratnosť investície, nemožno na základe takéhoto vyhodnotenia akceptovať odporúčenie pre výber variantu.

K posudzovaniu a hodnoteniu má aj ďalšie námietky:

- dopravné kritériá postrádajú kritérium pre principiálne hodnotenie riešenia v dopravnom systéme mesta ako najzákladnejšie pre posúdenie stavby. Neúplná križovatka na Pražskej ulici v III. variante by tento vyradila. Dodatočné prezentovanie možnosti doplnenia chýbajúcej vetvy nie je obsiahnuté v správe, a teda ani v hodnotení. Pokiaľ by bolo toto doplnené, menilo by sa hodnotenie množstva ostatných kritérií;

- hlučnosť a imisie, ktoré sú postavené ako dve najdôležitejšie kritériá, sú posudzované len vzhľadom k riešenej trase. Hlučnosť a imisie môžu byť hodnotené len v komplexnom

ponímaní zahrnujúc aj príslušné úseky ulíc Šancová, Račianska a Jaskov rad, ktoré by mali v jednotlivých variantoch odlišné dopady od prezentovaných v správe. Rovnako sa komplexnosť týka aj ďalších kritérií ako je napr. hodnotenie počtu obyvateľov trvalo žijúcich v 100 m páse od navrhovanej komunikácie,

- nesprávne sú hodnotené viaceré ďalšie kritériá napr. dopravná bezpečnosť, zásahy do urbanizovaného prostredia, územný rozvoj mesta, kultúrne pamiatky a ich využitie, zmena krajinného obrazu a iné.

Záverom konštatuje:

Prvoradá a najzávažnejšia podmienka dobudovania stredného dopravného okruhu je jeho funkčná schopnosť na zabezpečenie logickej distribúcie automobilovej prevádzky v meste. Po podrobnom analyzovaní materiálov predložených v správe o hodnotení a doplnených na verejnom prerokovaní dňa 19.11.2001 konštatujeme, že vybudovanie ST v napojení na Pražskú ulicu križovatkou vzdialenou 200-400 m od križovatky vo vnútornom okruhu na Predstaničnom námestí a to aj v jednosmernom napojení z križovatky Smrečianska na Šancovu ulicu za križovatkou Račianske mýto bez kompletného prebudovania tejto križovatky neprinesie očakávané odľahčenie terajších preplnených komunikácií Brnianska-Pražská, Šancova a Račianska. V komplexnom urbanistickom návrhu, ktorý je podkladom pre prípravu územného plánu mestskej časti Bratislava-Nové Mesto sa doplnenie stredného dopravného okruhu navrhuje tunelovým prepojením pod kopcom Koliba-Stráže od Patrónky po Jarošovu ulicu, zároveň sa navrhuje aj ST (v polohe variantu č.1) nadväzujúca na preložku štátnej cesty č. II/502 trasovanú v súbehu so železničnou traťou medzi železničnými stanicami Hlavnou a Vinohrady. Na základe porovnania schémy zaťaženia dopravnej siete variantov ST a komunikačného ťahu Patrónka – Jarošova v roku 2030 (prílohy č.19 a 20 správy) javí sa vhodnejšie ako prvý krok realizovať tunelové dopravné prepojenie Patrónka – Jarošova, ktoré by už v najbližších rokoch odbremenilo Brniansku-Pražskú i Šancovu ulicu. Citované porovnanie preukazuje výrazné odľahčenie Pražskej-Brnianskej v prípade realizácie komunikačného prepojenia Patrónka-Jarošova (20 900 voz. / 24 hod. obojsmerne), kým pri zaústení ST do Pražskej ulice by bolo dopravné zaťaženie Pražskej-Brnianskej vysoké (74 300 voz. / 24 hod. obojsmerne). ST bez kompletného vybudovania mimoúrovňovej križovatky na Račianskom mýte nebude žiaducim odľahčením dopravného systému, preto je vhodné vybudovať ju až vo výhlade v súvislosti s preložkou št. cesty II/502 a prestavbou križovatky Račianske mýto a to podľa variantu č.1.

*Riešenie ST podľa variantu č. III považuje za nevhodné a neodporúča naďalej sa s ním zaoberať.*

### **3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou a závery z prerokovania**

***Záznam z verejného prerokovania správy konaného dňa 19.11.2001 v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca v čase od 16:00-21:00 hod. (skrátaná verzia).***

181 podpísaných občanov, občianskych iniciatív poslancov Mestského zastupiteľstva hlavného mesta a miestnych zastupiteľstiev Starého Mesta a Nového Mesta.

Verejné prerokovanie správy o hodnotení vplyvov činnosti ST zabezpečil Magistrát hlavného mesta spoločne za dotknuté mestské časti Staré Mesto a Nové Mesto, v rámci doby vystavenia záverečného zhrnutia.

Rokovanie otvoril námestník primátora František Dej. Predniesol v krátkosti históriu formovania sa Základného komunikačného systému (ZAKOS) na báze radiálno-okružného systému, založeného na:

- vnútornom okruhu, ktorý má ochrániť jadro mesta a pritom zabezpečiť jeho nevyhnutnú obsluhu,
- strednom okruhu - distribučnom, ktorý slúži najmä na vnútromestské rozdeľovanie dopravy,
- vonkajšom polkruhu, zachytávajúcom vonkajšiu najmä tranzitnú dopravu.

V poslednom desaťročí v súvislosti s nárastom objemov dopravy a nadväzujúcich negatívnych účinkov sa plánuje aj tzv. nultý okruh - na hranici katastrálnych hraníc mesta, ktorý by mal chrániť mesto pred zbytočnými jazdami mestom.

Vzájomné prepojenie okruhov umožní koncentráciu negatívnych účinkov a ich efektívnejšiu elimináciu.

Ďalej konštatoval, že príčinou nevybudovania ST je jej spätosť s plánovaným metrom a Hlavnou železničnou stanicou. V tom čase sa veľmi naliehavo uvažovalo o zmene umiestnenia Hlavnej stanice, na ktoré by mali nadviazať všetky ostatné dopravné subsystémy.

Po vzniku samosprávy sa riešenie mestského komunikačného systému stalo komunálnou záležitosťou. Až natoľko, že v súčasnosti dochádza ku lokálnym kolapsom dopravnej sústavy vývoj automobilizácie prekročil všetky očakávania dopravných odborníkov. Toto viedlo poslancov Mestského zastupiteľstva hlavného mesta, aby k rozhodovaniu o nutnosti skapacitniť cestnú sieť v súlade s hlavným smerom rozvoja dopravnej sústavy a popri iných aktivitách (most Košická, metro, skapacitnenie siete drobnými úpravami) zaradilo aj túto stavbu do programu verejných prác a uvolnilo finančné prostriedky na jej prípravu.

Ďalej vystúpil riaditeľ pre dopravu a cestné hospodárstvo Ing. Lunáček, ktorý prítomných oboznámil so širším kontextom tejto stavby - zámer prípravy a realizácie ST bol preverovaný ako v Generálnom dopravnom pláne (rok 1995), tak i v novom koncepte územného plánu hlavného mesta spracovanom v roku 2000. V poslednom období sa ukázala potreba, podľa spracovaných dopravných zaťažení pre 3. variant územného plánu, že nebude postačovať jeden prechod masívom Karpát, a budú potrebné ďalšie dva okruhy prepojenia a to polokruhom z Galvaniho ul. - Karpaty - do Larnača a od Rakúskeho Kittsee obopnutím mesta po takzvanom „nulťom“ okruhu s napojením na rakúsku stranu pri Marcheggu. Tieto zámery sú kladne dohodnuté s rakúskou stranou a začala ich príprava spracovaním dopravno-urbanistických štúdií. Vzhľadom na to, že nie je dobudovaný diaľničný systém, Šancová ul. v súčasnosti plní funkciu časti stredného a vnútorného dopravného okruhu a plní aj tranzitnú trasu cez mesto. Postupne po dobudovaní diaľničných úsekov D61 Mierová - Senecká a D2 Lamač - Staré grunty v časovom horizonte 2002-04 očakávame úľavu a následne by sa mala realizovať ST. Jej hlavným cieľom je previesť vnútromestskú dopravu západ - východ.

Následne bol vysvetlený technický zámer stavby s podrobnosťami o vedení križovatiek a ostatných súvisiacich stavieb. Potom spracovateľ dokumentácie - Ekojet, s.r.o., vyhodnotil podľa jednotlivých zložiek ŽP a jednotlivých riešiteľov, ktorí sa na správe podieľali, dopady na ŽP, predviedol porovnanie variantov podľa stanovených kritérií. V krátkosti vysvetlil charakteristiku súčasného stavu ŽP v dotknutom území a to v oblasti pôdy, vody, ovzdušia, horninového prostredia, krajiny s územným systémom ekologickej stability, obyvateľstvo s jeho aktivitami, kultúrno-historickými hodnotami územia. Ďalej sa zameral na očakávaný vývoj územia, ak by sa stavba nerealizovala najmä i v narastajúcej záťaži dopravy (40 000 vozidiel/24 h) limitovanej priepustnosťou križovatky Račianske mýto (zahľtenosť prevyšujúca 30 min.), hlukovú a imisnú záťaž z dopravy, vplyvu sociálne a prírodné prostredia.

Nadviazal na prezentované variantné technické riešenie a porovnal varianty činnosti až po výsledný návrh variantu III. – tunelový. Porovnanie variantov bolo podľa ekonomických a technických kritérií, dopravných vplyvov na obyvateľstvo, na socio-ekonomické prostredie a vplyvy na prírodné prostredie. Dôležitou časťou prezentácie boli opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu a minimalizáciu vplyvov na ŽP.

Varianty boli porovnané z hľadiska 22 kritérií rozdelených v 5-tich skupinách. Názorne na výslednej tabuľke bolo vysvetlené hodnotenie variantov bodovým systémom podľa kritérií. Ako najoptimálnejší zo správy a vybraných kritérií je variant III. so 125,4 bodmi pred variantom I. so 112,6 bodmi.

Potom nasledovala diskusia, ktorej priebeh bol nasledujúci:

p. Otinger (Sibírska) - Aké bude pripojenie Smrečianska - Račianske mýto, ktorým sa zlikviduje časť parku? Načo je vôbec potrebná križovatka Smrečianska, nakoľko doprava napreduje Lamačská - Pražská - Šancová - Račianske mýto - Jarošova, odporúča finančné prostriedky na ST presmerovať na mimoúrovňovú križovatku Bajkalská?

*Ing. Badiar* - V prezentovanom návrhu je riešenie dočasného prepojenia ST na Račianske mýto, je napojený vnútorný okruh. Legionárska - ST. Vo výhlade, keď dopravné údaje a potreba preukáže, vybuduje sa mimoúrovňové prepojenie Legionárska - Smrečianska pod Račianskym mýtom, bezkolízne.

*Ing. Lunáček* - Keď by nebola vybudovaná Smrečianska - Račianske mýto, t. zn. napojenie na vnútorný dopravný okruh, znížila by sa účinnosť ST o 25%.

*p. Páč* - Bol prezentovaný postup budovania doprav. okruhov a to stredný, vonkajší a t. zn. nultý. Prečo sa nepostupuje opačným postupom, aby väčšia časť dopravy miesto obišla a nezaťažovala Petržalku. Bolo konštatované spracovateľom, že súčasný hluk na Šancovej ulici už prekračuje hygienické normy a vybudovaním ST sa nezvýši. Keď v budúcnosti nemajú hlukové pomery vyhovovať normám, navrhujeme nestavať.

*Ing. Lunáček* - ST nie je určená pre tranzitnú dopravu, ale pre vnútromestskú. Diaľničné úseky prevedú tranzit, najmä keď sa dobudujú v časovom horizonte 2002 a 2004.

Najúčinnejšie odbremeniť centrum mesta je možné ST, najmä keď vnútromestská doprava predstavuje 75% -80% z celkovej dopravy a tranzit 15-20%.

*Ing. Šembera* - Súčasťou správy je i hluková štúdia spracovaná odborníkmi a bude posudzovaná ako ústavom hygieny, tak i expertmi určenými MŽP SR. V oboch variantoch ST sú navrhnuté protihlukové opatrenia, ako výmena okien za viacvrstvené a protihlukové steny.

*Ing. Badiar* - Pri posúdení hluku v súčasnosti na Jaskovom rade a Šancovej ul. boli namerané vyššie hlukové záťaže, ako keď sa vybuduje ST.

V prípade, že sa bude realizovať ST podľa III. variantu v tuneloch, okrem prvých 2 domov (asanácia) celý Jaskov rad ostáva ako je teraz a ukludní sa.

*p. Stateľov ZZZ* -: Prečo sa neprehodnotila stavba ST s návrhom ZZZP vybudovať tunel z Patrónky na Jarošovú ul. pod Kamzíkom.

*Ing. Lunáček* - Matematickým výpočtom a modelom sa preukázalo, že ST v III. variante prevedie 74% vnútromestskej dopr. záťaže súčasnej i výhladevej.

V prípade realizácie tunela pod Kamzíkom bez možnosti napojenia do križovatiek Smrečianska a Račianske mýto by sa dopr. záťaž zdvojnásobila na Šancovej ul. a 3 x viac na Jaskovom rade pri účinnosti 50 %. Bol by tunel dlhší, drahší a z nižším efektom.

*p. Medvecký* - Upresniť aký výstup bude z tohto zhromaždenia, súhlas – nesúhlas so stavbou, variantom resp. dopadmi na životné prostredie.

*Mgr. Šembera* - Verejné prerokovanie je voľná diskusia k hodnotiacej správe o dopadoch stavby na ŽP, z ktorej sa napíše záznam. MŽP SR k tomuto materiálu vydá svoje záverečné stanovisko, v ktorom má brať zreteľ i na toto verejné prerokovanie.

*p. Kozakovič (Piešťanska)*- EIA bude potrebné prepracovať a posúdiť, nakoľko je predpoklad, že od roku 2002 budú platiť nové limitné hodnoty pre NO<sub>x</sub>, CO, čo MŽP SR transformovalo do nového zákona a vyhlášky o ovzduší.

Ďalšia pripomienka bola k posudku Dr. Heseka, výpočtu emisných faktorov pre NO<sub>x</sub>, benzénu a pod. Predloží písomné stanovisko.

*p. Volejník (Smrečianska)* - Aký bude vplyv na obyvateľstvo a ich psychiku počas výstavby ST pri jej trvaní viac rokov?

*Mgr. Šembera* - Výstavba ST bude znamenať najviac negatív voči občanom. Preto sa navrhuje taká organizácia výstavby, aby dopady čo najviac sa eliminovali, ako napríklad odvoz materiálu len po určených trasách, stavebné dvory vo vnútri križovatiek a pod.

*p. Volejník (Smrečianska)* - Prečo mesto náklady na ST nepresunie na zlepšenie MHD, aby občania viac využívali MHD a nepoužívali vlastné auto k preprave do práce?

*Moderátor* - Náklady na ST predstavujú len zlomok financií potrebných na MHD. 80% dopravy MHD sa realizuje na komunikáciách a keď nebudú prostriedky na opravy a rozvoj komunikácií, nezlepší sa MHD.

*p. Volejník (Smrečianska)* - Prečo sa najprv nerealizuje metro?

*Moderátor* - Realizáciu metra mesto neopustilo, ale predstavuje potrebu veľkých investícií. Primátor hlavného mesta rokuje s vládou SR o možnostiach financovania metra.

*p. Volejník (Smrečianska)* - Kedy sa robil prieskum prepravy občanov medzi jednotlivými časťami Bratislavy?

*Ing. Lunáček* - Podľa poskytovaných údajov Štatistickým úradom o sčítaní ľudu, mesto zabezpečuje sociologický prieskum a prognózovanie sa uskutočňuje matematickým výpočtom na obdobie 5 až 10 rokov. Pravidelne sa upravuje podľa skutočnosti a rozdiel nepresahuje 5%.

*Bývalý náčelník štábu CO* - Poukázal na bývalé riešenie rýchlodráhy v Bratislave ako dvojúčelovej stavby, tzn. ukrytia obyvateľstva a ich odvozu mimo mesta. Dnes sa táto potreba zvyšuje (terorizmus) a najmä existencie nebezpečných prevádzok - chlór v meste a atómová elektráreň Jaslovské Bohunice - požiadavka vymiestnenia obyvateľstva mimo mesta. Preto navrhuje v prvom rade výstavbu obchvatu Bratislavy a vonkajšieho dopravného okruhu.

*Moderátor* - Požiadavky CO sú riešené v územnom pláne a dokončením výstavby diaľničných úsekov D61 Mierová – Senecká, D2 Lamačská - Staré grunty a Viedenská - Prístavný most bude zabezpečený výjazd z mesta. Tunelový variant ST môže riešiť i ukrytie obyvateľstva t. j. pre účely CO.

*Bývalý náčelník štábu CO* - Nie je kolízia ST a veľkokapacitného úkrytu CO pri Hlavnej železničnej stanici?

*Moderátor* - Nie je v kolízii, kryt CO je zosúladený s trasou ST (nakreslený v situácii).

*p. Janíтур (Na pažiti)* - Námetka voči ST v tom zmysle, že prichádzajúca mimo mestská doprava nebude obchádzať po dlhšej trase mesto. Námetka, že ST odľahčí len dopr. záťaž zo Šancovej ul.

*Moderátor* - Keď sa vybuduje diaľnica, bude mať uzly (výjazd na vnútorný okruh), ale i keď predstavuje dlhšiu trasu, bezkolíznosť a rýchlosť vodiči ocenia a budú využívať. ST je určená pre vnútromestskú dopravu, no nedá sa vylúčiť pri náraste tranzitnej dopravy, že i táto sa bude využívať.

*p. Földes (Jaskov rad)* - III. variantom - tunelovým bude dotknutá celá lokalita okolo, Jaskovho radu, t. j. od Chrastovej až po Na pažiti. Proti jej realizácii podali na MŽP SR petíciu podpísanú 250 občanmi. Nesúhlasí s prezentovaným technickým riešením zahĺbenia tunelových rúr razeným spôsobom do hĺbky 22 m. Podľa jeho názoru pri klesaní 4 % bude potrebné tunel kopať v dĺžke min. 200 m a dôjde k zbúraniu 16 domov na Jaskovom rade.

*Ing. Badiar, spracovateľ technického riešenia* - Vstup do tunelov bude, kopaný a špeciálnymi technickými opatreniami ostanú prevádzkyschopné počas výstavby a potom úpravami na želanie vlastníkov sa dajú do pôvodného stavu. Nebudú asanované.

*p. Földes (Jaskov rad)* - Geologické podložie masívu Pod strážami je nesúrodé a pri budovaní tunela dôjde k deštrukcii domov, ktoré ostanú, ako aj k likvidácii objektu Ústredného kontrolného výskumného ústavu pôdohospodárskeho z 19. storočia. Hluk na Pražskej ul., horných a dolných Kramárov je v súčasnosti neúnosný a vybudovaním mostu z Pražskej ul. sa zvýši s rozptylom na celú lokalitu Stráže a výmena okien na 2-3 vrstevné a protihluková bariéra nebude dostatočná.

*Ing. Badiar* - Pod UKVUP je niveleta tunela pod terénom 22 m a samotný tunel má výšku 7 m, preto nadložie je dostatočné, aby nedošlo k jeho poškodeniu. Celý mostný objekt z Pražskej ul. je vytvorený z tunela, ktorého steny sú zo sklenených protihlukových stien. Os 4-4,5 m výšky zachytia hluk, ktorý po výstavbe bude nižší ako je v súčasnosti.

*p. Földes (Jaskov rad)* - Okrem hluku sa zvýšia a vo väčšom rozsahu rozptýlia aj emisie CO. Netreba prebudovať križovatky Smrečianska a Račianske mýto, ktoré ostanú zahltené aj po prípadnom vybudovaní ST. Keďže tunel bude kopaný a pri dĺžke výstavby 7-8 rokov sa budú odvážať milióny ton zeminy, bude negatívne ovplyvnený život obyvateľov, prašnosť, dôjde k erózii a narušia sa nehnuteľnosti. Odškodnenie za nehnuteľnosti: z hľadiska všeobecného verejného záujmu sa bude vyvlastňovať v intenciách stavebného zákona, t.j. primeraná náhrada podľa cenovej vyhlášky z roku 1991. To znamená pri starších domoch cca 70-80% amortizáciu, náhradou za dom bude možné si kúpiť garsónku. Treba chrániť mesto, aby sa z neho nestal len betón, prechod diaľnic.

*Ing. Lunáček* - Uvedené križovatky sú základom ekonomickej a dopravnej efektívnosti že táto trasa prevezme 75% a 50% dopravnej zaťažnosti.

*Ing. Badiar* - Postup výstavby razených tunelov bude zo smeru od Smrečianskej ul. ťažba v priestore Jaskovho radu bude minimálna a všetko pôjde do Pionierskej ul. Oceňovanie a

náhrady za nehnuteľnosti môžu byť len v rozmedzí v tom čase platnej legislatívy. Za škody vzniknuté počas výstavby zodpovedá stavebník, či už fyzická, alebo právnická osoba.

*p. Božnera* - Zahĺbenie tunela 22 m pod povrch znamená, že 10-15 m je hrúbka nadložia, a preto nie je presvedčivé, že horninové prostredie je také, aby nenastali závaly a došlo k deštrukcii domov. Požaduje stanovisko tunelárskej firmy, že je možné, aby v takomto poškodenom horninovom prostredí realizovať bezpečne razený tunel.

*Ing. Šembera* - V správe o hodnotení vplyvov je i stať horninové prostredie a rieši ako aj poukazuje na zložitosti, ktoré musia byť riešené v projekte. Napríklad najprv sa vyrazí a zrealizuje ostenie tunela a až potom sa vyberá zemina. Treba pripomenúť, že sme len v počiatku projektovania, tzn. len v posudzovaní vplyvov na ŽP a len následne stavebný zámer bude posudzovaný štátnou expertízou a následne sa bude spracovávať dokumentácia pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie. Akceptuje sa, posudok v rámci projektu, navrhovateľ zabezpečí.

*p. Földes* - Navrhujem, aby sa ST realizovala v inej lokalite, napríklad z Jarošovej na Patrónku, alebo Harmincovu ul.

*Moderátor* - Už na MŽP SR v júli 2001 boli prisľúbené spracovať dopravno-inžinierske podklady k tomuto návrhu. Už v úvode Ing. Šemberom bolo vysvetlené, že dopravno-inžiniersky toto nevyhovuje, a preto sa ani neposudzovali.

*p. Gephartová (Čajakova ul.)* - Celý projekt ST je nezmysel. V Bratislave je najhoršia MHD v Európe. Stále zmeny v zastávkach a značení dopravných liniek máť občanov a len z roka na rok sa zvyšuje cestovné.

*p. Novák (Smrečianska ul.)* - Aké odškodné dostanem za svoj zrekonštruovaný dom? Cením si ho na 15 mil. Sk, podľa súčasnej legislatívy bagateľ. Všetky varianty stavby ST sú blbosť.

*Ing. Lunáček* - Je to jeho vlastné riziko, keď toľko investoval do prestavby domu, o ktorom 30 rokov vie, že bude dotknutý výstavbou.

*p. Belan (Vančurova ul.)* - Vývoj mesta ide iným smerom, ako kedysi. Je tendencia rozptylu bývania ľudí z centra do okrajových častí. Základom riešenia ST sú výpočty, ktoré vychádzajú zo zastaralých tendencií a výpočtov. Preto je zbytočné trvať na starom dopravnom systéme a predpokladané náklady 5 mld. Sk prerozdeliť na zveľadenie mesta a kúpu trolejbusov, ktoré predstavujú ekologickú dopravu.

*Moderátor* - Mestský rozpočet prestavuje 2 mld. Sk ročne a cena jedného trolejbusu je 10 mil. Sk, so životnosťou 6 rokov, z čoho vyplýva, že čiastka na ST nevyrieši navrhované námety.

*p. Šíbl (občianske združenie BROZ)* - Námietky voči celkovému spôsobu územného plánovania na Slovensku s ohľadom na ŽP. Projekt ST nepredstavuje systémové riešenie dopravy v Bratislave a jej dopad na ŽP nie sú dostatočne komplexné riešené. Požaduje rozpracovať ako rovnocenný variant „komplexný integrovaný dopravný systém Bratislavy“ s rozvojom MHD a so systematickým útlmom individuálnej automobilovej dopravy na území mesta.

*Ing. Lunáček + Moderátor* - Hlavné mesto má spracované vyššie koncepcné materiály, má svoje preferencie a ciele, ako postaviť 3 km úsek jednej stavby. Požiadavka je predmetom spracovaného ÚP 2000 v troch variantoch, ktorý komplexne rieši všetky druhy dopravy na území mesta (vodná, letecká, železničná, cyklistická, pešia) vrátane integrovaného systému, ktorý je v experimente.

*p. Šidlíkova (Petržalka)* - Terajšie slovenské normy ŽP nespĺňajú kritériá EÚ a sú nevyhovujúce. Málo si chránime ŽP, zle riešime urbanizmus mesta, necitlivé prístupy. Hluk je nielen na Šancovej, ale i Dostojevského rade a inde, cesty sú neprejazdné. A to je treba riešiť. ST je prežitok.

*p. Rybníčková (Sibírska ul.)* - Čo sa zmení výstavbou ST na ul. Sibírska - Pionierska - Jarošova? Žiada po závere vysvetliť na vystavených výkresoch.

*Ing. Badiar* - Opätovne vysvetlil riešenie mimoúrovňovej križovatky, protihlukových opatrení.

*p. Vlasák (Čajakova)* - Žiada vysvetliť križovatku Smrečianska, nakoľko sa týka jeho domu. Aký vplyv bude mať výstavba mostu Košická na začatie realizácie ST. Dokedy je možné pripomienkovať túto stavbu? Kto ešte bude posudzovať ST?

*Moderátor + Ing. Badiar* - Väčšiu prioritu má most Košická. Je predpoklad, že budú vyvinuté nové modely financovania, lebo z ročných rozpočtov mesta, nie je možné takéto stavby realizovať. Súvisí to so štátnym rozpočtom, úvermi a pod. Posudzovanie, okrem MŽP SR, ktorí majú svojich expertov, vykoná MVaVP SR v rámci štátnej expertízy svojimi expertmi. Hlavné mesto nemá žiadny vplyv na tieto posudky.

*p. Konečná (Smrečianska ul.)* - Lokalita pod Strážami bola určená na bytovú zástavbu a realizácia ST ju znehodnotí. Kto má záujem o naše pozemky? Vstupom do EÚ by pozemky mohli byť pri predaji lukratívne, takže občania budú ožobračení. ST treba viesť mimoúrovňovo nad mestom a nikoho neobťažovať.

*p. Minová (STOP BETON - ST je v procese EIA, ktorá environmentálne posudzuje určité investície, tzn. nezaoberať sa stavbou, ale jej dôsledkami. Mesto neprijalo v rámci stavby ST riešiť „Komplexný integrovaný dopravný systém Bratislavy“, posúdenie Jarošova -Patrónka robí len pod veľkým tlakom občianskych iniciatív. Zásadné námietky voči schválenému územnému plánu Bratislavy neprialo a nepristúpilo na konsenzus. Treba zmeniť prístup i proces prerokovania.*

*Ing. Lunáček* - Územný plán mesta nie je schválený, nemá uzavreté pripomienkové konanie, ktoré sa len vyhodnocuje. Schválenie prislúcha poslancom Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy v zmysle platnej legislatívy. Ostatné pripomienky sú mimo merita prerokovávanej správy.

*p. Bošányová (Jaskov rad)* - Požiadavka na vysvetlenie, či jej dom bude zbúraný v rámci výstavby tunela ST v uvedených 2 domoch na asanáciu. Námietka, že mal byť pozvaná osobitnou pozvánkou na meno, nakoľko je staršia osoba a nechodí po úradoch a v Staromestských novinách oznam nevidela.

*Moderátor* - Až bude spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie a vyplynie nutnosť dom asanovať, bude účastníčka územného konania. Dnes sa prerokováva hodnotenie stavby a jej vplyvov na životné prostredie. Zverejnenie Hlavného mesta a mestské časti Staré Mesto a Nové Mesto uskutočnili v zmysle zákona č. 127 /94 Z. z. § 17 ods. 1.

*p. Ogrodník (Jaskov rad)* - Nesúhlasí so stavbou ST, lebo nerieši zlepšenie dopravy v meste, zamorí celé priľahlé okolie exhalátmi z odvetrávania tunela a nebola mu pozvánka na prerokovávanie zaslaná poštou.

*Moderátor* - Stavba rieši dobudovanie stredného dopravného okruhu, odvetrávanie tunela je riešené a verejné prerokovanie bolo zvolané podľa ustanovení zák. č. 127/94 Z. z. Okrem toho pán Földes tu hovoril, že zastupuje 250 obyvateľov Jaskovho radu a on dostal pozvánku na meno.

*p. Bošany (Jaskov rad)* - Teraz sme sa dozvedeli, že náš dom bude asanovaný. V roku 1997 sme uvažovali postaviť ďalší dom na našom pozemku. MČ Nové Mesto v septembri 1997 nám dal územno-plánovaciú informáciu, podľa ktorej sme mohli stavať. Námietka proti skleneným protihlukovým stenám, že znásobia hluk v lokalite.

*Moderátor* - Už v územnom pláne mesta z roku 1976 sa uvažovalo so stavbou ST. Návrh protihlukových stien tak sklenených, drevených a z iných materiálov sa používajú na celom svete. Ich účinok a dôsledky už boli vysvetlené a obsahuje ich správa o hodnotení.

*p. Pacová (Vidlicová)* - Odbremenenie Šancovej ul. od dopravy nie je adekvátne nákladom na stavbu ST.

*Moderátor* - Stavba je potrebná, systémovo rieši dopravnú situáciu na existujúcich komunikáciách, nielen na Šancovej, zníži zaťaženosť presmerovaním automobilovej dopravy do polohy ST, čím sa zvýši plynulosť v existujúcich križovatkách.

*p. Hrdlička (Palárikova ul.) písomné stanovisko* - S poľutovaním konštatujem, že väčšina diskutujúcich nepochopila, že ST je pre Bratislavu nevyhnutnosť a že projektanti a posudzovatelia vplyvu odvedli dobrú prácu. Väčšina pripomienok (viď. Dr. Földes) hovorila demagogicky a od veci so zámerom zásadne odmietnuť túto investíciu, za čo dokonca zožali obdivný potlesk. Aby som však bol aj kritický, chýba mi alternatíva estakády nad železnicou, ktorá by možno pomohla pri vyberaní najlepšej alternatívy. Je samozrejmé, že každá investícia má určitý vplyv na ŽP. Preto považujem zbytočné emócie vnášané do diskusie za škodlivé.



Táto alternatíva bola posudzovaná (v rámci ďalších 8 variantov, ktoré predchádzali spracovaniu stavebného zámeru) a boli odmietnuté z ekonomického, prevádzkového a najmä urbanistického hľadiska (pohľady na mesto).

*RNDr. Martin Kováčik. CSc., Ursínyho 1* - zaslal niekoľko kritických pohľadov na riziká zamýšľanej výstavby tejto štvorprúdovej diaľničnej cesty zamerané hlavne na prírodné prostredie v oblasti medzi Pražskou ul. a križovatkou na Jarošovej ulici bez odlišnosti medzi tzv. 1. a 3. variantom, obe možnosti považuje z viacerých hľadísk za nevhodné.

Uvádza, že navrhovaná cestná komunikácia je situovaná v blízkosti strmého styku dvoch odlišných geologických celkov: 1. kryštallického masívu a 2. štvrtohorných svahových sutín, pod ktorými sa nachádzajú treťohorné štrkovo-piesčité usadeniny, lokálne aj kryštalínium. Masív Malých Karpát sa neustále vyklenuje, čo je izostaticky kompenzované poklesom sedimentov smerom do Podunajskej panvy. Vertikálne pohyby prebiehajú predovšetkým na poruchových zónach v blízkosti okrajových častí masívu, v značnej miere kopírujú plánovaný priebeh severnej tangenty (napr. pozdĺž Pionierskej ulice). Prevažujúce zlomy majú SSV-JJZ smer, ktorý je miestami komplikovaný mladším zlomovým systémom SZ-JV smeru (napr. v oblasti hlavnej stanice). Malokarpatský región je geofyzikálne hodnotený ako seizmicky aktívna oblasť, pričom potencionálna zemetrasná energia sa bude najskôr uvoľňovať pozdĺž zlomových línií na JV úpätí Malých Karpát. Mikrosezimické udalosti nemožno pri výstavbe vylúčiť. Značný zásah do existujúceho prirodzeného rozloženia geologickej hmoty môže v koincidencii s technickými vibráciami a/alebo regionálnymi seizmickými udalosťami (ktoré by za bežných okolností nemuseli mať závažné účinky) zapríčiniť lokálne otrasy väčšej intenzity.

JV svahy majú taktiež strmý reliéf, čo prispieva k inžiniersko-geologickej nestabilite územia, k vysokej erózii svahových hĺn a pieskov (napr. Pionierska ul., širšie okolie tunela Jaskov rad - cesta na Kolibu sú po väčších dažďoch, búrkach často zaplavované sedimentárnymi splachmi). Veľký problém spočíva v značnej rozpukanosti až dezintegrácii okrajových častí kryštallického masívu - práve v týchto zónach a na kontakte so sedimentmi sa (popri mechanickej nestabilite) kumuluje zvýšené množstvo spodných vôd, ktoré nie sú predkladaným projektom zabezpečené. Podzemné aj povrchové vody môžu byť týmto dielom vážne narušené jednak z hľadiska pripovrchového obehu, ale možno očakávať aj úniky ropných látok zo stavebných mechanizmov a pod. Perspektívu ochrany vôd a pôdneho substrátu treba tiež vnímať s ohľadom na posypy tejto štvorprúdovej komunikácie, aby sa udržala jej prevádzka v zimnom období. Nestabilita horninového prostredia vyžaduje náročné technické riešenia a keďže sa nachádzame v husto osídlenej oblasti, je nevyhnutný i starostlivý dlhodobý monitoring mnohých fyzikálno-chemických parametrov. Komplikácie môžu nastať predovšetkým v prípadoch, keď dielo narazí na poruchové pásma (reologicky nestabilné, zvodnené či zvetrané), lokálne výrony podzemných vôd, plynových emanácií, neznáme antropogénne navážky a pod.

Na základe koncentrácie prírodného radónu sú východné časti MK zaradené do stredného stupňa radónového rizika. Zdroj radónu pochádza hlavne z kyslých žúl a pegmatitov, ktoré v miestach výstavby prevažujú. Danú oblasť charakterizuje vysoký výskyt lokálnych anomálií a možno tu tiež reálne predpokladať množstvo nepoznaných radónových anomálií. Nepriaznivú situáciu umocňujú vyššie spomínané zlomové línie, ktoré slúžia ako prírodné kanály radónu z hĺbky. Zvýšenú kontamináciu radónom pracovníkov tangenty a obyvateľstva možno očakávať predovšetkým počas výstavby - pri budovaní tunelov, odstraňovaní povrchovej skrývky a iných presunoch geologického materiálu. Radón je vysokotoxický kancerogénny prvok a tejto problematike nie je venovaná dostatočná pozornosť (vysoká koncentrácia obyvateľstva, ZDŠ, tri materské škôlky pri Pionierskej ul.). Ďalšou otázkou je, čo bude ďalej s veľkým objemom žulového, geochemicky pomerne reaktívneho materiálu, ktorý sa vyťaží z razených a kopaných tunelov.

Počas výstavby sa dá reálne očakávať porušovanie mnohých hygienických noriem. Sťažnosti, či súdne podania zo strany postihnutých obyvateľov, prípadne udelené pokuty budú pre investora a realizátora stavby len malým problémom v porovnaní z nákladmi a časom, ktoré by bolo potrebné vynaložiť na zabezpečenie výstavby v zmysle noriem (zákonov) o ochrane životného prostredia. Za závažný a v podstate neriešiteľný problém



pokladám dlhotrvajúcu výstavbu, ktorá sa môže vzhľadom na zmienené ťažkosti predlžovať. Celodenný dopravný ruch a prevádzka ťažkých mechanizmov bude sprevádzať nadmerná hlučnosť, prašnosť, vysoké emisie z naftových motorov, únik iných škodlivín do prírodného prostredia, rušivé vibrácie atď. Keďže toto má trvať niekoľko rokov považuje to husto osídlenej oblasti Bratislavy za niečo absurdné-nemysliteľné.

Z vyššie naznačených rizikových faktorov zrejme vyplynú navyšujúce sa náklady, a hlavne dlhotrvajúca (v podstate ťažko definovateľná) doba výstavby. Toto bude pre zdravotný stav obyvateľov a životné prostredie postihnutej časti Bratislavy neúnosne zaťažujúce. V širšom merítke by výstavba s presunom veľkého objemu materiálu zrejme ochromila dopravnú komunikáciu mesta a jeho okolia. Zmienené problémy predstavujú očakávané riziká, avšak v danom komplikovanom geologickom prostredí môžu nastať ešte aj iné ťažkosti, ktoré sa však dajú menej predvídať. Z hľadiska krajinného potenciálu by sa výstavbou severnej tangenty zlikvidovali posledné zachované vinohrady na JV cípe Malých Karpát (vinohrady a niekoľko záhrad medzi Pionierskou a železničnou traťou). Tieto vinohrady a nad nimi les masívu Kamzíka tvoria prakticky jediné dobre dostupné relaxačné zázemie pre obyvateľov širokého okolia. Daný stav je dôležité zachovať aj preto, lebo oblasť býva za určitých rozptylových podmienok (hmly, SV prúdenie vzduchu) zaťažovaná smogom z neďalekých priemyselných objektov (napr. Palma, Istrochem, Figaro). Obyvatelia medzi Račianskym Mýtom a Jarošovou ul. sú vystavení dopravnému hluku a exhalátom z Račianskej ulice, sčasti i Pionierskej ul., tak aj hluku zo železničnej trate (smer Hlavná stanica - Vinohrady). Má k tomu snáď ešte pribudnúť štvorprúdová „Severná tangenta“?

Súčasťou projektu ST je aj narušenie parku a školského ihriska na Račianskom mýte tzv. odbočkou na Smrečianskej ulici, kde má vyúšťovať tunel (aj s jeho exhalátmi). Prevládajúci smer vetrov je od S (SZ) na J, teda dopravné splodiny a prach postihnú najobývanejšie časti Bratislavy. Podobná situácia je v otázke hluku, plánované protihlukové zábrany nemusia znížiť hlučnosť podľa očakávania - je to mnohokrát empiricky zistená skutočnosť (odrazy od náprotivných zábran, zvukové interferencie, smer prúdenia vzduchu...). Domnieva sa tiež, že v zimnom období nebude cestná prevádzka po ST príliš bezpečná, hlavne kvôli závejom, ktoré sa budú tvoriť v kopaných tuneloch či pri vjazde do hĺbených tunelov. Udržiavanie prevádzky v zime bude nákladné a opäť tu nastane zvýšené obťažovanie hlukom a splodinami naftových motorov z príslušných cestných mechanizmov.

Vzhľadom na vysoké prírodné a zdravotné riziká, finančné náklady a nepriaznivú dopravnú perspektívu vyznieva výstavba ST ako zbytočná. Ťažko sa domnievať, že by tzv. ST významne odľahčila Račianske mýto, dokonca ani Šancovu ul. (odbočovanie zo Štefánikovej ul., komunikácia s hlavnou stanicou a pod.). Onedlho sa dobudujú diaľničné ťahy okolo Bratislavy, ktoré môžu do istej miery odľahčiť dopravu v centre. Je zrejmé, že nastala doba kedy treba uvažovať o vybudovaní tunelového diela pod malokarpatským masívom. Hovorí sa aj o tzv. vnútornom cestnom okruhu Bratislavy... Bratislavčanom je jasné, že prepravná kapacita MHD je nedostatočná a stále sa zhoršuje čo vedie k nárastu automobilovej dopravy v meste. Hľadať spôsob ako stimulovať rozvoj mestskej a prímestskej hromadnej dopravy je jednou z ciest ako zabrániť presadzovaniu viacprúdových cestných projektov v centre mesta. Verím, že pri koncipovaní Vášho stanoviska vezmete do úvahy aj uvedené námietky a prispejete k zodpovednému posúdeniu tohto kontraverzného diela.

*Mária Krištofová, Čajakova 35* - Uviedla, že než sa zadal projekt ST mala sa zhotoviť štúdia množstva aut domácich a tie čo sú diaľkové (Praha, Brno atď.), diaľkové trasy sa mali previesť cez tunelový obchvat pod Kamzíkom s vyústením do Lamača (začiatok pri Dimitrovke z mosta, ktorý je už vo výstavbe). Tento obchvat je navrhnutý už cca 20 rokov. Nevie ako projektant zhodnotil finančnú sumu vyvlastňovania, keď zákon z r.1991 zlyhal pri vyvlastňovaní v Prešove. Upozorňuje, že v r.1999 ceny nehnuteľností vzrástli. Nevie predstaviť s výstavbou tunela, ktorá sa predpokladá 6 ročná výstavba. Apeluje na zlepšenie mestskej hromadnej dopravy. Upozorňuje na necitlivosť zadávateľov projektu. Protestuje proti vetreniu tunela do viníc, hĺbke tunela vedľa pamiatkovo chránenej budovy vinárskeho závodu, výške skleneného tunela - rušenie súkromia pohľadom do bytových priestorov, vleky a sklenený tunel (pilotáž, hlučnosť, odvodnenie atď.). Konštatuje, že geologický prieskum nebol vykonaný.

Po 5-hodinovom trvaní verejného prerokovania, v ktorom vystúpilo 22 diskutujúcich a jeden dal písomné stanovisko, moderátor rokovanie ukončil. Poďakoval všetkým za účasť a búrlivú diskusiu.

V diskusii zazneli i ďalšie otázky, ktoré tento záznam neuvádza, pretože boli mimo mikrofónov a nahrávania. Jednalo sa často o invetívne výkriky, osočovanie.

#### **Záver**

Verejného prerokovania sa organizovane zúčastnili najmä občania z Jaskovho radu a Smrečianskej ul., ktorí sa vyjadrovali proti výstavbe ST. Málo bolo diskutujúcich k meritu rokovania, t. j. hodnotení variantov podľa vplyvov na ŽP. Väčšina sa zamerala na otázku realizovať – nerealizovať výstavbu ST, tak v inej polohe, bez ohľadu na viackrát vysvetlený v minulosti založený základný komunikačný systém, vonkajší a vnútorný dopravný okruh a zmeny, ktoré nastanú dobudovaním diaľničných úsekov D2 a D61 na území hlavného mesta.

Občanov, v súčasnosti dotknutých nadmerným hlukom imisiami z dopravného zaťaženia pozdĺž Šancovej ul. a Račianskeho mýta, bolo len niekoľko a v diskusii nevystúpili.

#### **4. Ostatné závažné stanoviská, pripomienky a odborné posudky, ktoré boli zaslané k správe o hodnotení**

##### ***Matúšek Jaroslav a manželka, Čajakova 41, Bratislava***

Vyslovili obavy z pripravovaného schválenia realizácie tretej varianty ST a pripájajú sa ku všetkým výhradám STOP BETÓNU z nasledovných dôvodov - je to skladačka obchvatovej komunikácie povrchovej, pilierovej a mostovej v pomerne krátkom úseku, preplietajúcej sa medzi domami, električkovou traťou, železnicou a súčasnou cestnou sieťou s väčšími výškovými rozdielmi. Výsledkom bude veľké zamorenie ovzdušia a hluku a vznikne tak nevzhľadná panoráma mesta s problematickým efektom zníženia premávky ulíc Račianska, Šancova a Pražská.

Pýtajú sa, či by nebolo namieste hospodárnejšie zlúčiť tieto dve tunelové komunikácie v jednu s križovatkami, resp. s odbočkami na Jarošovej, Smrečianskej, pri železničnej stanici, na Pražskej a pri križovatke na Karlovu Ves. Pritom by sa terajší plánovaný úsek ST mohol vybudovať v predstihu, avšak zásadne len formou tunelovou. Uviedli, že existujú i ďalšie spôsoby zníženia prehustenej premávky. Navrhujú vybudovať záchytné parkoviska a ďalej využívať MHD, resp. taxíkmi, presun ťažkotonážnej a kamiónovej dopravy z ciest a diaľnic na železnicu. Ďalej uvádzajú, že z priloženého výkresu v oblasti Smrečianska nie je jasný záber 1/3 ich záhrady, vrátane jej vybavenosti. Žiadajú preto poskytnutie plnej náhrady za zdemolované záhradné vybavenie, ďalej postavenie nového oplotenia objektu, vybudovanie protihlukových stien a na rodinnom dome, postaveného v blízkosti budovaného diela, inštaláciu všetkých okien za trojsklenné plastové okná, včítane výmeny vchodových dverí. Predpokladajú, že rodinný dom sa nestane predmetom asanácie. Žiadajú, aby boli včas oboznámení s rozsahom asanačného územia a poskytovaním náhrad. Plne sa stotožňujú s príspevkom JUDr. Vojtech Földesa, advokáta z Jaskovho radu, predneseným na verejnom prerokovaní dňa 19.11.2001.

##### ***Občania zo Sibírskej ul. č. 56*** - 26 podpisov

Nesúhlasia s výstavbou ST na Pionierskej ulici s pokračovaním na Jarošovej ulici. Odporúčajú hľadať riešenie, ktoré v maximálne možnej miere odbremení obývané časti mesta Bratislavy od automobilovej dopravy, ktorá najviac znečisťuje životné prostredie. Navrhujú vysadiť pozdĺž Pionierskej ulice a Račianskej ulice stromy.

##### ***Občania zo Sibírskej ul. č. 60-64*** - 95 podpisov

Nesúhlasia s projektom výstavby ST na Pionierskej ul. s pokračovaním Jarošova ul. Odporúčajú projekt realizovať až vtedy, keď bude dostatok peňazí na alternatívu, ktorú navrhuje združenie „Stop betónu“, variant s razeným tunelom pod masívom Karpát s vyústením na Lamačskej ceste.

Navrhujú vysadiť stromy pozdĺž Pionierskej a Račianskej, okolité parky doplniť stromami.

##### ***Ing. Koloman Prónay, Lehotského ul. č. 4***

Konštatuje, že úsilie minimalizovať nepriaznivý vplyv ST na životné prostredie absentuje v celom procese prípravy stavby.

Uviedol, že na štátnu expertízu predložil magistrát (resp. GIB) dva varianty - estakádový a tunelový (= dnešný variant 1 -tunelový). Variant „tretí“ na expertízu predložil až dodatočne (o tejto skutočnosti svedčí aj nesystémový názov tohto variantu), napriek tomu, že aj laikovi je zrejmé, že jeho negatívny dopad na životné prostredie bude najmenší.

Ďalej uviedol, že do zámeru a do správy o hodnotení zaradil navrhovateľ „tretí variant“ s mohutnou mimoúrovňovou križovatkou pri vyústení tunelov v oblasti Smrečianskej. Križovatka likviduje značnú časť kvalitnej zástavby v tejto zóne a nepatrí do charakteru danej lokality. Konštatoval, že až na verejnom prerokovaní správy predložil zástupca projektanta iný variant s podstatne subtilnejšou a pre obytné územie prijateľnejšou križovatkou.

Záverečné hodnotenie správy síce logicky vybralo ako environmentálne najprijateľnejší variant „tretí“, ale nič nehovorí o tom, či je tento variant dobrý v absolútnom hodnotení nielen v porovnaní s variantom ešte horším.

Uviedol nasledovné pripomienky k predloženej správe o hodnotení (tretiemu variantu):

1. Otázka riešenie ústia portálov (požadovaná MŽP SR) bola v správe o hodnotení „vyriešená“ vizualizáciou len jedného portálu.
2. Požiadavka MŽP SR reagovať na požiadavky mimovládnych organizácií trasovať ST v smere Jarošova - Patrónka mala byť v osobitnej časti správy, žiaľ v obsahu správy sa takáto kapitola nenachádza, a preto túto mimoriadne dôležitú požiadavku MŽP SR hodnotí ako nesplnenú. Rovnako upozornil, že ani na verejnom prerokovaní sa pripomienky MVO týkajúce sa tejto oblasti prakticky neriešili, a preto je nemožné posúdiť navrhovaný variant dlhého tunelu medzi Jarošovou a Patrónkou, ktoré je inak logickým spojením dvoch významných bodov stredného dopravného okruhu a ktorého vybudovaním by sa dnešná Pražská a Brnenská ulica stali spojovacími komunikáciami medzi stredným a vnútorným okruhom. Porovnanie predkladaného riešenia a riešenia uvažovaného MVO je v správe o hodnotení odbavené dvomi schémami uvádzajúcimi prerozdelenie dopravy v jednotlivých smeroch pri dvoch alternatívnych riešeniach. Posudzované varianty sú v podstate variantmi na tú istú tému - ako prepojiť Pražskú ulicu s novou mimoúrovňovou križovatkou v priestore vyústenia Smrečianske ulice do ulice Pionierska. O iných variantoch sa v správe neuvažuje. Ďalší postup riešenia by mal zabezpečiť rovnakú hĺbku spracovania všetkých, do úvahy prichádzajúcich variantov a až potom prikróčiť k ich vzájomnému komplexnému porovnaniu.
3. V správe sú síce podrobne popísané typy psychoreaktívnych porúch obyvateľstva, nie je tam však uvedené koľkých obyvateľov a z akých dôvodov by mohli takéto poruchy postihnúť.
4. Celé riešenie ST je mimoriadne necitlivé k prírodnému prostrediu v dvoch úsekoch:
  - a) v úseku Smrečianska - Jarošova prakticky likviduje vinohrady a záhrady medzi železničnou traťou a Pionierskou ulicou. Trvalý záber je rozsahu cca 40 000m<sup>2</sup> vnútromestskej zelene, v súčasnej dobe vo forme poľnohospodárskej pôdy (záhrady, vinohrady), čo považuje za neprijateľné.
  - b) v úseku križovatka Račianske mýto - Smrečianska - ST likviduje ST časť parku na Račianskom Mýte (výrub cca 160 vzrastlých listnatých a ihličnatých stromov a likvidácia trávnatých plôch - str. 80).
5. Riešenie ST je mimoriadne necitlivé k súčasnej zástavbe v UO Karpatská a hlavne UO Pokrok. Jednak riešenie mimoúrovňovej križovatky vo veľkom rozsahu likviduje súčasnú zástavbu, jednak znižuje kvalitu životného prostredia (napriek tomu, že dosiahnuté limity emisií a hluku možno nebudú prekročené).
6. Konštatovanie „veľmi priaznivej“ polohy koridoru ST v kapitole, ktorá popisuje veľmi negatívne vplyvy stavby na štruktúru a využívanie krajiny je nezmyselné a nesvedčí o objektívnom hodnotení stavby, minimálne z pohľadu vplyvov na krajinu.
7. Prepojenie križovatky Račianske mýto so ST cez Smrečiansku ulicu považuje za problematické a nedostatočne zdôvodnené, hlavne s ohľadom na budúci vývoj dopravy spojený s výstavbou ďalších okružných trás, odľahčenie križovatky Račianske Mýto - ST a

možno aj splnením roky deklarovaných cieľov magistrátu rozvíjať v Bratislave prioritne hromadnú dopravu.

8. Návrh rieši len prerozdelenie dopravy v hornom úseku Šancovej do dvoch približne rovnako dlhých cestných úsekov: Šancova + časť Pražskej ulice resp. Smrečianska + ST. Reálne problémy jednej ulice rieši presunutím tých istých problémov do ulice druhej.
9. Riešenie mestskej komunikácie, ktorá bude vyžadovať cca 3182 m protihlukových stien svedčí o nevhodnosti navrhovaných riešení. Protihluková stena nie je mestotvorným prvkom a ako taká nemá miesto v danom regióne.
10. Konštatovanie, že riešenie križovatky na Smrečianskej je možné „farbou, priestorovo a architektonicky vyriešiť pre začlenenie do krajiny“ nie ničím z toho, čo je v správe prezentované podložené (str. 82). Naopak, tabuľka uvedená na tej istej strane uvádza, čo všetko je potrebné demolovať na to, aby sa táto križovatka mohla „začleniť“.

Záverom konštatuje, že navrhovateľ doteraz neprezentoval verejnosti hodnotenie žiadneho iného variantu než prepojenie tých istých dvoch uzlov jedného na Pražskej ulici a druhého na Smrečianskej. Rovnocenné posúdenie iného z pohľadu ŽP možno priaznivejšieho riešenia doteraz nebolo verejnosti (ani samospráve Starého mesta) prezentované. Keďže ST je racionálnym riešením odľahčenia dopravných komunikácií vo východnej časti mesta malo by byť pri jej návrhu venovaná podstatne väčšia pozornosť ŽP. Je nepripustné aby zlepšenie ŽP v jednej časti mesta bolo riešené zhoršením na inom mieste. Riešitelia by si mali uvedomiť, že Bratislava je mesto a nie dopravná križovatka.

Za tohoto stavu riešenia neodporúča pokračovať ani na jedného z prezentovaných variantov až do tej doby, kedy budú k dispozícii aj ďalšie koncepčne odlišné varianty riešenia rozpracované do tej hĺbky, aby boli porovnateľné nie len z dopravného hľadiska.

#### **Obyvatelia Dolných Kramárov - 71 podpisov**

Nadväzne na petičnú akciu obyvateľov Dolných Kramárov zo dňa 14.7.2001, žiadajú, aby ich požiadavky súvisiace so stavbou ST boli zahrnuté do riešenia širších vzťahov, nakoľko očakávajú, že zlepšením dopravnej situácie odklonom dopravy v úseku Račianske myto - Šancova - Pražská dôjde k zvýšeniu intenzity dopravy v úseku Brnianska - Patrónka a tým aj k zhoršeniu ŽP Dolných Kramárov (Jelšova, Royova, Ďurgalova, Opavská), ktoré sú už dnes z hľadiska hluku silne znehodnotené.

Uvádzajú nasledovné požiadavky:

1. Premerať stávajúce hodnoty hlučnosti a emisií v úseku Bmianskej ul., ich spád na protihľý svah Dolných Kramárov, ktorý je znásobený „zrkadlovým efektom“ oporných múrov po ľavej strane ulice.
2. Doplniť projekt ST (EIA) objektívnymi údajmi rastu intenzity dopravy na Bmianskej ako súčet dopravy z centra t.j. Štefánikovej a zo ST a tým s predpokladom rastu záťaže ŽP.
3. Zahrnúť do nákladov stavby ST účinné technické opatrenia, ktorými sa vylúči riziko nadmerného ohrozenia zdravia obyvateľov Dolných Kramárov, ako sú protihlukové steny, obmedzenie ba až vylúčenie ťažkej nákladnej dopravy z Bmianskej, nahradenie časti autobusovej MHD trolejbusovou a pod;
4. Zvážiť všetky vplyvy ST z hľadiska vhodnosti jej situovania v husto zastavanej časti mesta, komplikovaných majetkovoprávných dopadov, obťažnosti realizácie v exponovanej oblasti hlavnej stanice a Jaskovho radu, zaťaženia ŽP počas výstavby a po nej.
5. Posúdiť či by nebolo namieste veľkorysejšie riešenie III. variantom s vyústením tunela až za Patrónkou, čo by zjednodušilo uvedené vplyvy pod bodom 4 a zodpovedalo urbanistickým požiadavkám 21. storočia.

K listu pripojili podpisy účastníkov petície a požadujú, aby na ich požiadavky ako požiadavky občianskej iniciatívy, bolo primerane reagované. Pripájajú sa k ostatným občianskym iniciatívam a združeniam v predmetnej záležitosti..

#### **Prof. Dr. Oskar Elschek + Ing. Oskar Elschek, Beskydská 6**

Konštatujú, že stavba a prevádzka stavebného diela zdevastuje podkolibskú oblasť Bratislavy. Poukávajú na necitlivé odrezanie oblasti Sibírska, Karpatská od Kolibského úpätia, na devastáciu stavieb, či už rodinných domov na Smrečianskej a okolí, niekoľko desiatok garáží majiteľov z okolia, devastáciu parku pri Račianskom námestí.

Uvádzajú, že po realizácii stavby by bol ich dom obkolesený dvoma veľkými komunikáciami - ST a Šancovou ulicou s dôsledkami na zdravie všetkých obyvateľov tomto trojuholníku. Okrem emisií a hluku upozorňujú na zhoršenie vplyvu na psychohygienu. Upozorňujú, že veľká časť staveniska budú vinice.

Za závažné zasahovanie do vlastníckych práv a zníženie hodnoty označujú vlastníctvo bytu na Legerského ulici č. 14.

Na záver upozorňujú na projekt širšieho objazdu Bratislavy tunelom pod Kamzíkom. Tento projekt by podľa nich splnil cieľ odľahčenia mestských komunikácií od automobilovej dopravy, ktoré len tranzitujú oblasťou veľkej Bratislavy a ušetrili by sa tak finančné prostriedky na tak nezmyselné projekty ako je ST. Zároveň vyjadrujú rozhorčenie nad prístupom miestnej samosprávy, ktorá zámerne neinformovala obyvateľov dotknutých území a vlastníkov nehnuteľností, ktoré budú devastované v dôsledku realizácie ST.

Vyslovujú nesúhlas s navrhovanými variantmi ST a žiadajú, aby MŽP SR zamietlo tento projekt a žiadalo o prehodnotenie riešenia objazdu Bratislavy v prospech plánovaného tunela pod Kamzíkom.

**RNDr. Martin Kováčik CSc., Ursíniho 1**

Zaslal zamietavé stanovisko k III. variantu z dôvodu zlých geologických pomerov v dotknutom území, vplyvu na obyvateľstvo z dôvodu nepriaznivých prúdení vetra, z dôvodu radónového rizika a ďalších vplyvov.

**Občianske združenie World Information Service on Energy, Bratislava**

V prvej časti stanoviska vyjadruje výhrady k naplneniu stanoveného rozsahu hodnotenia v správe o hodnotení napr. že v grafickej časti správy o hodnotení neboli sprístupnené technické riešenia jednotlivých križovatiek v podrobnejšej mierke. Za nedostatočné považuje i orientačné vyčíslenie a kompenzáciu z celkovej hodnoty asanovaných budov dotknutých výstavbou a prevádzkou komunikácie, s čím obyvatelia zásadne nesúhlasia.

Konštatujú, že v správe neboli vyhodnotené požiadavka obyvateľov vyčíslenie záberu pôdy. Do nákladov nie je zarátaná strata na hodnote pozemkov a budov pozdĺž celej trasy až po Patrónku. Nebolo orientačné vyjadrenie, koľko percent obyvateľstva bude pozitívne a koľko negatívne ovplyvnených novou komunikáciou podľa jednotlivých variantov.

Ďalej uvádza, že v správe sa nesprávne uvádza, že sa k Zámeru vyjadrili len 2 MVO ale 5. Všetci považovali v Zámere predložené varianty za neprijateľné a požadovali kompletne posúdenie variantu ST po Patrónku, prípadne variantu Integrovaného systému Bratislavy.

Ďalej sú v stanovisku uvádzané pripomienky k správe o hodnotení, konkrétne ku kapitolám o technickom riešení križovatiek, ku kapitolám o doprave (nedostatočné sčítania a podkladové materiály), hluku (zvýšenie hluku), vibráciách a ovzduší (žiadost' o prepracovanie kapitoly), geológii (riziká výstavby, hlavne s ohľadom na geologické prostredie v oblasti medzi Pražskou ul. a križovatkou na Jarošovej ul.), hygienické kritériá (nedá sa reálne očakávať dodržiavanie hygienických noriem /únik škodlivín, rušivé vibrácie /), o nákladoch.

Na záver stanoviska žiada vypracovať a následne posúdiť podľa zákona č. 127/1994 Z.z. varianty ST, spĺňajúce platné dopravné normy, imisné limity a prijateľné z hľadiska geologických rizík, so zapracovaním vyššie uvedených pripomienok. Navrhuje posúdiť podľa zákona 127/1994 Z.z. variant Jarošova-Patrónka s tunelovým vyústením vedúcim do mimoúrovňovej križovatky na Harmincovu-Lamačskú.

**RNDr. Kozakovič Ľubomír, Dipl. E.E.**

Žiada správu o hodnotení (časť Ovzdušie) prepracovať v súlade s novým zákonom o ovzduší, chýba komplexné zhodnotenie nulového variantu pre celé dotknuté územie, t. j. izolácie priemerných úrovní znečistenia NO<sub>2</sub>, benzénom a PM10 a izolácie častostí prekročenia krátkodobých koncentrácií v súlade s novou legislatívou, žiada MŽP SR, aby preverilo správnosť uvedených faktorov, žiada o porovnanie uvedených faktorov s emisnými faktormi v iných krajinách, k veternej ružici chýbajú pre jednotlivé smery rýchlosti vetra, chýba zdroj, odkiaľ bola uvedená ružica získaná, pre ktoré lokality je reprezentatívna a pre

ktoré modelové výpočty bola aplikovaná. V práci nenašiel zmienku o časticiach PM10. Žiada o výber takého riešenia komunikácie, ktorý by bol v súlade s pripravovaným zákonom o ovzduší.

Ďalej žiada uviesť všetky vstupné charakteristiky (počty vozidiel, rýchlosti pre jednotlivé úseky a iné vstupné parametre vrátane emisií, meteorologických vstupov a orografické parametre), ktoré použili do modelových výpočtov z dôvodu prevedenia kontrolných výpočtov.

**Nadácia Horský park**

Stanovisko totožné s OZ World Information Center Service on Energy.

**ZO SZOPK Stop betón**

Stanovisko totožné s OZ World Information Center Service on Energy.

**Občianske združenie Hestia**

Stanovisko totožné s OZ World Information Center Service on Energy.

**Občianske združenie Za zdravú Patrónku, Brnianska 25**

Stanovisko totožné s OZ World Information Center Service on Energy.

**Ján Breja, za občanov bývajúcich medzi Pionierskou a Račianskou ul. (list zo dňa 28.11.2001)**

Uvádza nesúhlas s výstavbou ST z dôvodu, aby sa najskôr koncepčne vyriešila doprava v Bratislave. Navrhuje zrekonštruovať Račiansku ul. na štvorpruhovú a Mýtnu ul. na dvojpruhovú, križovatku na Račianskom mýte vybudovať ako mimoúrovňovú. Upozorňuje na skutočnosť, že vedenie ST znehodnotí ŽP sídliska v okolí Pionierskej ul.

**Ing. Jozef Pača, Vidlicova ul., Bratislava**

Odporúča nultý okruh Bratislavy, ktorý je výhodnejší, ako ST, umožňujúci ďalší rozvoj mesta i samotnej dopravy a to tak cestnej, ako aj perspektívne riečnej po Dunaji - výstavba prekladiska a doprava z neho mimo mesto a nie cez mesto po ST a Petržalku. Uvádza, že ST je stavbou provizórnou, neperspektívnou a presúva problematické zaťaženie len o pár metrov ďalej. Odporúča vybudovanie metra a zlepšenie MHD. Upozorňuje na negatívy ST, ktoré sú neustále rušenie okolo bývajúcich obyvateľov hlukom, vibráciami a prachom. Poukazuje na majetkové ujmy, na zhoršenie zdravotného stavu vplyvom exhalátov, a ďalšie. Ďalej uvádza, že výstavba ST podľa III. variantu uvažuje realizovať tunely ako razené. Vzhľadom na skutočnosť, že obidve tunelové rúry sú vedené tesne pod povrchom v zastavanej časti, je veľmi pravdepodobné, že v realizačnom projekte a možno už aj v projekte pre stavebné povolenie sa dospeje k názoru, že je predsa oveľa lacnejšie realizovať stavbu v otvorenom výkope s dodatočným zasypaním tunelov. To však bude mať ešte väčší negatívny vplyv na obyvateľstvo počas výstavby.

**Bratislavské regionálne ochranné združenie, RNDr. Jaromír Šíbl, štatutárny zástupca BROZ Godrova 3**

Uvádzajú, že od GI Bratislavy očakávajú už roky vypracovanie komplexného riešenia integrovaného dopravného systému pre Bratislavu a jej širšie zázemie, ktorý bude oproti súčasnému stavu výraznejšie rozvíjať hromadnú dopravu a eliminovať súčasný živelný nárast individuálnej automobilovej dopravy, ktorý je dôsledkom absencie environmentálne akceptovateľnej dopravnej politiky na území mesta i na území SR.

Konštatuje, že možno súhlasiť s tvrdením, že súčasný stav v doprave na území Bratislavy je neudržateľný a hrozí kolapsom, na druhej strane navrhovaná ST tento stav zásadne nerieši a v mnohých aspektoch ho ešte zhoršuje. Z tohoto hľadiska považujú za nevyhnutné rozpracovanie ďalšieho - 4. variantu v tomto zmysle (komplexný integrovaný dopravný systém Bratislavy) s rozvojom MHD a so systematickým útlmom individuálnej automobilovej dopravy a tento porovnať s navrhovanými tromi variantmi riešenia. Stavbu nepovažujú za odôvodnenú, ako sa to uvádza v správe.

Upozorňujú na nezanedbateľné finančné náklady stavby, ktoré by sa mohli využiť oveľa efektívnejšie práve na vybudovanie komplexného systému integrovanej hromadnej dopravy. Nemôžu súhlasiť s názorom, že ST tak, ako je navrhnutá, zlepší dopravné vzťahy v hlavnom meste Bratislave. Neriešenie západno-východného prepojenia a preberanie koncepcie



vedenia diaľnic stredom mesta zo 70-tych rokov má dnes za následok dopravné zaťaženie stredu mesta, vedúce takmer ku kolapsu.

Konštatujú, že snaha riešiť úsek Tmavské mýto – Šancova - Račianske mýto pomocou ST sa môže zdať byť chvályhodná iba ak nevidíme, že táto oblasť je len jednou z mnohých upchatých v meste.

Žiadajú posudzovať ST v širších vzťahoch jej umiestnenia v dopravnom skelete mesta, pričom jasnejšie vyjde nezmyselnosť tohto riešenia.

Konštatujú, že projekt ST nevznikol porovnávaním viacerých variantov. Rigidné zadanie spojenia Jarošovej so začiatkom Pražskej neumožnilo dopravným inžinierom vyprodukovať nič iné, ako technicky prekomplikované, nelogické dielo s mnohými zmenami nivelety, úplne narúšajúce charakter mesta v dotknutých štvrtiach a de facto ničiace severnú časť Starého Mesta a severozápad Nového mesta.

Keďže ST je iba malým výsekom z chybného generelu cestnej dopravy, žiadajú posudzované územie rozšíriť na celé územie Bratislavy. Chybný generel totiž namiesto centrifugálneho vedenia dopravy vedie dopravu centripetálne /preťahuje necieľovú dopravu cez stred mesta/ a nepomôže ani jej vyklonenie o úroveň dvoch ulíc, ako je to u ST.

Nesúhlasia s vysokou váhou kritérií technicko-ekonomických versus nízke váhy kritérií: asanácie, zásahy do urbánneho prostredia a zmena krajinného obrazu.

Z porovnania I. a III. variantu je zrejmé, že ide o prakticky totožné a nie odlišné varianty. Opätovne žiadajú rozpracovať ako rovnocenný štvrtý variant „komplexný integrovaný dopravný systém Bratislavy“ s rozvojom MHD a so systematickým útlmom individuálnej automobilovej dopravy na území mesta.

Dopravné zaťaženie žiadajú riešiť na základe štatisticky dostatočne veľkého a reprezentatívneho súboru meraní (dát) na dynamickom modeli s počítačovou simuláciou a vizualizáciou na verejnom prerokovaní.

V závere žiadajú nesúhlasiť s realizáciou navrhovaného zámeru v predloženej podobe, kde možno očakávať závažné negatívne dopady na ŽP a zdravie obyvateľstva, resp. aby MŽP SR vzneslo zásadné pripomienky k tomuto zámeru, tak aby bol odmietnutý už v tejto etape hodnotenia ako nekonceptný, nezmyselný a neriešiaci daný problém a nevynakladali sa zbytočne ďalšie finančné prostriedky na jeho ďalšie rozpracovanie.

**Mária Krištofová, Čajakova 35**

Nesúhlasí s III. variantom z dôvodu nevhodného oceňovania nehnuteľností, ktoré majú byť asanované a z dôvodu negatívneho vplyvu na ŽP (prach, hluk,).

**Výbor vlastníkov bytov, Ing. Peter Fuchs, CSc, Pražská 35, 37 a 39**

Vzhľadom na plánovanú výstavbu ST, predpokladajú, že limity hluku budú ďalej prekračované. Vyhodnotenie v správe o hodnotení vo vzťahu k ich domu nepovažujú za dostatočné. Žiadajú, aby sa k problému ich obytného objektu vyjadril hygienik, aby bola zverejnená protihluková štúdia a v konečnom dôsledku, aby v celej uličnej časti ich objektu boli na náklady investora osadené nové, protihlukové okná pred začiatkom stavby.

Konštatujú, že z celej dokumentácie vyplýva, že dôjde k úprave a rozšíreniu jazdných pruhov až sa tesne približujú k samotnému obývanému objektu, čím dôjde k zúženiu jestvujúceho chodníka na minimum, alebo k jeho likvidácii. Upozorňujú, že v správe o hodnotení sa nenavrhujú žiadne opatrenia na ochranu obyvateľov, chodcov atď. a nie je jasné, ako bude vplývať takto riešená stavba na základy ich objektu. Žiadajú o predloženie expertíznych posudkov a stanovísk na vyjasnenie nejasností vyplývajúcich zo správy.

**Občania Jaskovho radu, Vančurovej ul., Vidlicovej ul., Matuškovvej ul., Pod Strážami, ul. Na Pažiti, Chrástovej ul. - 648 podpisov na 39 petičných hárkoch**

Petícia obyvateľov a občanov proti schváleniu a realizácii výstavby III. variantu ST Bratislava, Pražská - Jarošova. Znenie petície bolo predložené v origináli Ministerstvu životného prostredia SR a v kópiách ostatným adresátom. Za Petičný výbor zastupuje JUDr. Vojtech Földes bytom v Bratislave.

V predloženej petícii rozhodne nesúhlasia s realizáciou tzv. III. variantu, nakoľko tento variant je zdrojom kumulatívnych a súbežne pôsobiacich negatívnych vplyvov na ŽP tejto časti Bratislavy - Vinohradov, najmä vplyvov vyvolaných exhalátmi, vibráciami, zápachom a

nadmerným hlukom, zasahujúcich celú obývanú lokalitu Stráží, počnúc od dolnej časti Kramárov, až po Podkolibskú ul. a husto obývanú zónu pozdĺž Pionierskej ul. (Smrečianska, Sibírska, Šuňavcova), zásahov do zariadení slúžiacich na civilnú ochranu, nachádzajúcich sa v dotknutej lokalite, negatívneho vplyvu na obyvateľov (vrátane zdravotných, sociálnych a ekonomických dopadov a narušenia pohody a kvality ich života), vplyvu na zdravotný stav vegetácie a živočíšstva a na migračné koridory živočíchov, vplyvov devastujúcich scenériu tejto časti Bratislavy, vplyvov na pôdu a horninové prostredie (riziko zosuvov pôdy, poškodenia základov a demoláciu domov), a pod.

Svojimi podpismi sa súčasne pripájajú k stanoviskám občianskych iniciatív a občianskych združení, odmietajúcich III. a I. variant napadnutého zámeru.

Navrhujú, aby MŽP SR zámer a správu zamietlo a vyzvalo predkladateľa, aby vypracoval taký variant zámeru, ktorý nebude zasahovať do obývanej časti Bratislavy - Vinohradov. Žiadajú zodpovedné orgány hlavného mesta SR Bratislavy a ostatné zainteresované štátne orgány a orgány verejnej správy, aby riešili dopravnú situáciu v Bratislave odklonením tranzitnej a ťažkej automobilovej dopravy mimo obývané časti mesta, napríklad výstavbou tunela pod Karpatami (prepojenie Pekná cesta - Lamač)."

Konštatujú, že predložená správa o hodnotení v podstate nadväzuje na zámer z mája 2001. Napriek určitým nepatrným zmenám vo formuláciách degraduje celé územie Vinohradov, dotknuté III. variantom ST na ekologicky, hospodársky a sociálne bezvýznamnú lokalitu.

Predkladajú niektoré pripomienky k správe o hodnotení:

- poukazujú, že výstavba III. variantu ST (o ktorom sa nikdy v minulosti ani v územnom pláne neuvažovalo, a ktorý bol spracovaný z bližšie nevysvetlených dôvodov dodatočne, zrejme až koncom roku 2000, resp. začiatkom r. 2001) má zasiahnuť najmä časť Bratislavy - Vinohradov;

- vyslovujú poľutovanie, že predkladatelia zámeru (resp. správy o hodnotení) a ani predstavitelia mesta nie sú ochotní prihliadať na historický a mestotvorný význam uvedenej lokality,

- uvádzajú informácie o komunite obyvateľov a histórii v dotknutej časti Bratislavy a konštatujú, že realizáciou III. variantu ST by došlo nielen k znehodnoteniu prostredia, ale v dôsledku asanácií domov i k rozbitiu tejto existujúcej komunity obyvateľstva.

čo sa týka hodnotenia fauny a flóry v dotknutej lokalite konštatujú, že v dostatočnej miere nevystihuje skutočnosť, najmä s ohľadom na ustanovenia Vyhlášky MŽP SR č. 93/1999 Z.z. o chránených rastlinách a chránených živočíchoch a o spoločenskom ohodnocovaní chránených rastlín, chránených živočíchov a drevín. Osobitne poukazujú na konkrétne informácie majiteľov domov a záhrad nad Jaskovým radom, ktorí uvádzajú vo svojej lokalite výskyt chránených, ohrozených, resp. veľmi ohrozených druhov živočíchov, poukazujú tiež na výskyt vzácných drevín v areáli ÚKSUP-u na Matuškovvej ul.

- čo sa týka geológie uvádzajú, že obidva varianty sú navrhované v geologicky veľmi komplikovanom, litologicky variabilnom, tektonicky výrazne porušenom horninovom prostredí, horniny sú tu tektonicky silne porušené, prestúpené hustou sieťou puklín a mylonitizovaných zón. Maximálne porušená zóna masívu bola vrtmi preukázaná v úseku Jaskov rad - VÚV, má charakter zlomovej tektoniky s výraznou mylonitizáciou vo forme tektonického ílu a ílovitého piesku, s polohami silne drvenej a usmernenej horniny. Trasa je navrhovaná na rozhraní dvoch, z hradiska geologickej stavby i litologického zloženia, odlišných geologických jednotiek, ktoré sa vyznačujú výraznou heterogenitou. ST. Riziká, ktoré hrozia pri realizácii ST zhrňujú do troch skupín:

1. riziká spojené s razením navrhovaných veľmi plytkých tunelov. Navrhovaná trasa má prebiehať v prostredí veľmi intenzívne zvetraných nespevnených granitoidných hornín, kde hĺbka zvetralín dosahuje 20 i viac metrov, čo sú maximálne hĺbky navrhovaných tunelov. Takéto geologické podmienky v nespevnených horninách a husto zastavanom prostredí predstavujú rozsiahlu nestabilitu svahových sedimentov s deformáciami na povrchu, závalmi a zrútením budov po celej trase a jej príľahlom území. Otváranie portálov v geologicky náročnom prostredí na západnom okraji (Jaskov rad) a na východnom okraji (Smrečianska ulica) môže vyvolať rozsiahlu nestabilitu svahových sedimentov s možným ohrozením železničnej dopravy počas výstavby.



2. Následné riziká spojené s razením tunelov Pod Strážami. Vznikom hlbokých zárezov dôjde k výraznému narušeniu stability svahu. Výstavbou dôjde k podrezaniu svahu s následnou rozsiahlou nestabilitou svahových sedimentov. Táto nestabilita môže vyvolať zosuvy, ktoré ohrozia zástavbu na celom svahu nad j pod projektovanou trasou.

3. Dlhodobé riziká - radónové emanácie. Radónový prieskum, ktorý bol vykonaný v tejto časti masívu ukázal zvýšené hodnoty radónu. Neotektonické zóny - najvýraznejšie zdroje radónu - majú smer V-Z, podobne ako navrhované tunely Pod Strážami. Namerané hodnoty radónu 82,5 kBq.m<sup>-3</sup>, ktoré boli namerané na milonitových zónach ukázali, že ide o výstupové cesty radónových emanácií z väčších hĺbok na povrch. Radónové riziko bude preto po eventuálnej výstavbe navrhovanej trasy tangenty predstavovať dlhodobý stály rizikový zdravotný faktor, pretože radónové emanácie sa budú kumulovať v ťažko vetrateľných obytných priestoroch v širšom okolí tangenty.

Upozorňujú na neriešené otázky bezpečnosti obyvateľstva, osobitne poukazujú na závažnú otázku kumulácie rizikových faktorov, ktoré môžu negatívne pôsobiť na chod života dotknutej lokality. Rovnako poukazujú na riziko poškodenia zariadení civilnej ochrany obyvateľstva, vybudované pod Jaskovým radom, Vančurovou ul. Z pohľadu urbanistického riešenia mesta Bratislavy a považujú navrhované riešenie absolútne neprijateľné. Riešenie križovatiek považujú za nevhodné, pretože sa vôbec neprispôsobuje okolitej mestskej zástavbe.

Z hľadiska dopravnej práce, obsluhy mesta a koncepcie rozvoja považujú riešenie za nereálne, nakoľko chýba ľavé odbočenie zo smeru od Pionierskej ulice, cez navrhovaný tunel na Štefánikovu ulicu, nie je v súlade s urbanistickou koncepciou MČ Staré Mesto ani ÚPN mesta Bratislavy. Nerealizovaním tohto odbočenia stráca Severná tangenta v tejto polohe úplne význam. Križovatka v priestore Smrečianska, Pionierska je vyústená úplne neprípustne do Šancovej ulice a Račianskeho mýta, čím sa dopravná situácia v týchto bodoch nezlepší, ale naopak oveľa zhorší. Realizácia ST musí byť jednoznačne spojená s riešením Račianskeho mýta a ľavým odbočením na Štefánikovu ulicu, lebo inak je táto investícia samoučelná a nedostatočne rieši súčasnú zlú dopravnú situáciu v meste.

Odporúčajú dokladovať emisnú záťaž okolia vstupov do tunela exaktnými emisnými výpočtami a grafmi, simulujúcimi reálnu situáciu v znečistení priameho okolia, najst' racionálne riešenie, napr. s tunelom v pokračovaní Jarošova ul. a s vyústením na Patrónke, resp. vybudovanie prepojenia Pekná cesta - Lamač, zachovať harmonizáciu rozsahu dopravnej obsluhy s mestským prostredím.

Ďalej uvádzajú niektoré technické a finančné otázky.

Konštatujú, že napriek tomu, že mestskú časť Bratislava - Nové Mesto tvoria dve dotknuté k.ú., predložený zámer venuje iba minimálnu pozornosť k.ú. Vinohrady.

Tvrdenie predkladateľov správy o tom, že trasa ST má byť údajne "zásadným impulzom pre reštrukturalizáciu dopravnej kostry k.ú. Vinohrady z aspektu jej priameho napojenia na cestné komunikácie v území" je zavádzajúca a nezmyselná.

Svojimi podpismi na petičných hárkoch, tvoriacich neoddeliteľnú súčasť tejto petície, vyjadrujú kategorický nesúhlas s výstavbou III. variantu ST. Navrhujú, aby MŽP SR predložený zámer a správu zamietlo a vyzvalo predkladateľa, aby vypracoval taký variant, ktorý nebude zasahovať do obývanej časti Bratislavy - Vinohradov. Žiadajú zodpovedné orgány hlavného mesta SR Bratislavy a ostatné zainteresované štátne orgány a orgány verejnej správy, aby riešili dopravnú situáciu v Bratislave odklonením tranzitnej a ťažkej automobilovej dopravy mimo obývané časti mesta, napríklad výstavbou tunela pod Karpatami (prepojenie Pekná cesta - Lamač)."

### **Vyhodnotenie pripomienok**

Zaslané pripomienky možno rozdeliť do týchto skupín:

1. pripomienky, ktoré boli akceptované a v procese projektových prác už aj boli zapracované do Technickej štúdie a hodnotené v správe o hodnotení,
2. pripomienky, ktorých cieľom bolo pozitívne prispieť k navrhovaným riešeniam, sú reálne a boli alebo budú zapracované do opatrení na odstránenie, kompenzovanie alebo minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky diaľnice na životné prostredie v záverečnom stanovisku a ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby,

3. malá časť pripomienok bola všeobecného charakteru, bez konkretizácie na riešený úsek diaľnice a v podstate ich spracovatelia správy o hodnotení konkretizovali ako základnú filozofiu procesu hodnotenia vplyvov,

4. pripomienky, ktoré vyplývajú z neadekvátneho ohodnotenia reality – t.j. budov, pozemkov, atď., vyplývajúceho zo zastaralej legislatívy a ktorú zatiaľ, žiaden obstarávateľ (investor) zo štátneho sektoru nemôže obísť,

5. pripomienky, ktoré poukazujú na nedostatky v správe o hodnotení, nesúhlasia s navrhovanými variantmi, prípadne nesúhlasia len s III. variantom (občania, občianske iniciatívy, občianske združenia).

Otázky majetko-právneho vysporiadania zabratých pozemkov a asanácií výstavbou ST sa opakujú a vzhľadom na dobu trvania vybavenia uvedených záležitostí a problémy s tým spojené je už nevyhnutné otázky majetko-právneho vysporiadania riešiť aj legislatívne.

Odborný **posudok** a návrh záverečného stanoviska vypracoval v zmysle ustanovení § 19, odsek 4 a 5 zákona NR SR č.127/1994 Z. z. RNDr. Ivan Jakubis, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa § 42 citovaného zákona a § 9 vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z., dňa 23.4.1996 pod číslom 203 / 97-OPV. Spracovateľ posudku odporúča realizáciu navrhovanej činnosti za dodržania príslušných podmienok.

#### IV. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

Ako vyplýva zo správy o hodnotení, posudku, záznamu z verejných prerokovaní a z predložených stanovísk, navrhovaná činnosť bude mať viaceré vplyvy na životné prostredie v posudzovanom úseku, pričom pôjde o rôzne druhy vplyvov o rôznej závažnosti. V existujúcich riešeniach, z hodnotiacej dokumentácie, posudkov a konzultácií boli identifikované nasledovné vplyvy:

##### **Vplyv na obyvateľstvo**

Vplyv na majetok obyvateľov. Tento vplyv je potrebné rozdeliť na tri základné skupiny

- majetkovo dotknutí obyvatelia (asanované domy, záber záhradiek), závažné zasahovanie do vlastníckych práv - závažný vplyv, z čoho vyplýva ich zásadný negatívny postoj,
- majetkovo dotknutí obyvatelia + komplexné negatívne pôsobenie komunikácie (zníženie ceny nehnuteľností vplyvom blízkosti komunikácie, vplyv na kvalitu života) - veľký vplyv, z čoho vyplýva negatívny postoj dotknutých obyvateľov,
- doteraz dotknutí obyvatelia, bývajúcí na v súčasnosti zaťažených komunikáciách (Šancova, Račianske mýto a ďalších) - dočasné zlepšenie do naplnenia kapacity týchto komunikácií - neutrálny až pozitívny postoj.

Z pohľadu dotknutého občana je pochopiteľné negatívne stanovisko, nakoľko navrhovaná činnosť jeho podmienky na bývanie nezlepšuje, jeho pozemky a nehnuteľnosť znehodnocuje a znižuje celkovú kvalitu života. Ak vlastnícke práva občana musia ustúpiť v prospech verejných, či štátnych investícií, tak by sa to malo uskutočniť len v krajnom prípade a to len vtedy, ak nedôjde k poškodeniu a k negatívnym vplyvom na životné prostredie, ako i k negatívnym dopadom na zdravotný stav dotknutého obyvateľstva a náhrada je adekvátne.

Hluk ⇒ vplyv hluku v dotknutom území sa predpokladá po celej trase ST. Najväčšia záťaž sa predpokladá na obyvateľov v križovatke Pražská, Dobšinského ul., Pionierska ul. a pri portáloch tunela v križovatke Jarošova – Račianska ul. Pri III. variante bude počet dotknutých obyvateľov nižší ako pri I. variante. Pokles hlukovej záťaže na doterajších komunikáciách klesne v závislosti na tom, koľko percent dopravy prejde na ST.

Vibrácie  $\Rightarrow$  vplyv vibrácií sa predpokladá na okolité domy v blízkosti komunikácie (I. aj III. variant), ale aj na domy ležiace nad tunelovými rúrami (III. variant), kde sa budú vibrácie prenášať horninovým prostredím a pôsobiť odspodu cez základy na horné poschodia.

Imisná záťaž  $\Rightarrow$  prekročenie imisných limitov sa predpokladá pri miestach odvetrávania tunelov (cca 15 m komíny). Celkove sa predpokladá zvýšenie exhalátov v okolí po cele trase komunikácie.

Radónová záťaž  $\Rightarrow$  radónový prieskum, ktorý bol vykonaný v časti masívu budúceho tunela ukázal zvýšené hodnoty radónu. Neotektonické zóny - najvýraznejšie zdroje radónu - majú smer V-Z. Namerané hodnoty radónu 82,5 kBq.m-3, ktoré boli namerané na milonitových zónach ukázali, že ide o výstupové cesty radónových emanácií z väčších hĺbok na povrch. Radónové riziko bude preto po eventuálnej výstavbe navrhovanej trasy tangenty predstavovať dlhodobý stály rizikový zdravotný faktor, pretože radónové emanácie sa budú kumulovať v ťažko vetrateľných obytných priestoroch v širšom okolí tangenty.

Občania a občianske združenia zaujímajú negatívne stanoviská a sú proti výstavbe. Poukazujú na nutnosť asanácie ich domov a nárast hluku, prachu, exhalátov a vibrácií ako dôsledok zvýšenej dopravy. Menší rozsah asanácie sa predpokladá pri III. variante. Celkove je obava zo zhoršenia ŽP a kvality života po celej trase ST. Počas výstavby sa dá reálne očakávať porušovanie mnohých hygienických noriem. Sťažnosti, či súdne podania zo strany postihnutých obyvateľov, prípadne udelené pokuty budú pre investora a realizátora stavby len malým problémom v porovnaní z nákladmi a časom, ktoré by bolo potrebné vynaložiť na zabezpečenie výstavby v zmysle noriem (zákonov) o ochrane životného prostredia.

Za závažný a v podstate neriešiteľný problém sa predpokladá dlhotrvajúca výstavba, ktorá sa môže vzhľadom na neurčitosti v poznaní geologického podložia a neakceptovanie investície občanmi predlžovať (náhrada adekvátneho bývania). Celodenný dopravný ruch a prevádzka ťažkých mechanizmov bude sprevádzať nadmerná hlučnosť, prašnosť, vysoké emisie z naftových motorov, únik iných škodlivín do prírodného prostredia, rušivé vibrácie atď. Keďže tieto vplyvy majú trvať niekoľko rokov v husto osídlenej oblasti Bratislavy, závažnosť vplyvov na obyvateľstvo má i časovú dimenziu.

### ***Vplyv na prírodné prostredie***

Vplyvy na prírodné prostredie možno rozdeliť na: vplyvy na horninové prostredie; vplyvy na ovzdušie, miestnu klímu a hlukovú situáciu; vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu; vplyvy na pôdu; vplyvy na genofond a biodiverzitu

Vzhľadom na vedenie ST vo veľmi zložitých geologických a geotechnických pomeroch a zároveň v husto zastavanom území, vplyvy na horninové prostredie budú veľmi významné z hľadiska najmä stability diela a stability celého tangovaného územia. Geologické podložie masívu Pod strážami je nesúrodé a pri budovaní tunela môže dôjsť k jeho závalom a k deštrukcii domov, ktoré ostanú. Tieto vplyvy v súčasnosti nie sú detailne známe a je ich potrebné upresniť po realizácii inžiniersko-geologického prieskumu a vypracovaní štúdie rizík horninového prostredia. Mikrosezimické udalosti nemožno pri výstavbe vylúčiť. Značný zásah do existujúceho prirodzeného rozloženia geologickej hmoty môže v koincidencii s technickými vibráciami a/alebo regionálnymi seizmickými udalosťami (ktoré by za bežných okolností nemuseli mať závažné účinky) zapríčiniť lokálne otrasy väčšej intenzity.

Na základe koncentrácie prírodného radónu sú východné časti Malých Karpát zaradené do stredného stupňa radónového rizika. Zdroj radónu pochádza hlavne z kyslých žúl a pegmatitov, ktoré v miestach výstavby prevažujú. Danú oblasť charakterizuje vysoký výskyt lokálnych anomálií a možno tu tiež reálne predpokladať množstvo nepoznaných radónových anomálií. Nepriaznivú situáciu umocňujú zlomové línie, ktoré slúžia ako prírodné kanály radónu z hĺbky. Ďalšou otázkou je, akým spôsobom sa bude nakladať s veľkým objemom

žulového, geochemicky pomerne reaktívneho materiálu, ktorý sa vyťažil z razených a kopaných tunelov.

*Vplyvy na povrchovú vodu* sú eliminovateľné vybudovaním kanalizácie so zaústením do mestskej siete a jestvujúcich ČOV.

*Vplyvy na podzemnú vodu* nie sú rozpracované a to z dôvodu nedostatku údajov. Spolu s absenciou informácií o geologickom podloží tvoria neurčitosti, ktoré bránia dostatočne zhodnotiť vplyvy a predstavujú riziko v rozhodovaní. Realizovať náročný hydrogeologický prieskum pre obidva varianty by bolo veľmi nákladné, pre odstránenie možných rizík však bude nevyhnutný.

*Vplyvy na pôdu* sú reprezentované podľa ich záberu, tieto však z hľadiska vedenia jednotlivých variantov nie sú rozhodujúce.

Negatívne *vplyvy na vegetáciu* sú jednoznačne dané odstránením vegetačného pokryvu v trase ST a výrubu približne 160 ks vzrastlých stromov. V prípade variantu I. aj výrubu časti stromovej aleje na Dobšinského ul.

*Vplyvy na živočíšstvo* sú špecifikované ako priame a nepriame. K priamym patrí ohrozenie druhej skladby živočíšstva so zánikom hniezdnych okrskov pre väčšinu spevavcov a úkrytov drobných zemných cicavcov. Nepriamo sa dôsledky prejavujú v zmene lokálnych záhradných, krovinných a lesostepných biotopov. Z hľadiska ochrany prírody I. variant aj III. variant predstavuje značný zásah do vegetácie verejnej zelene. V prípade I. variantu je navyše dotknutá i aleja na ul. Dobšinského. Oba varianty pretínajú regionálny biokoridor. III. variant zasahuje do regionálneho biocentra Koliba Stráže.

### ***Vplyvy na krajinu***

Vplyvy na krajinu možno rozdeliť na: vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny; vplyv na scenériu krajiny; vplyv na chránené územia a ochranné pásma; vplyvy na ÚSES.

Najvýznamnejšie nepriaznivé vplyvy predstavujú potrebné asanácie objektov v etape výstavby v lokalite križovatky Smrečianska a likvidácia časti parku Blumentál. V podstate dôjde i k čiastočnému zániku Jaskovho radu.

*Scenéria krajiny* bude silne ovplyvnená výstavbou ST, najmä križovatkami, mostnými objektmi a portálmi tunelov. Tieto je možné len čiastočne vhodným architektonickým stvárnením začleniť do existujúcej zástavby. Stavba bude tvoriť dopravný technický prvok mesta. Negatívne vizuálne budú pôsobiť najmä protihlukové steny ako bariérové prvky. Križovatka na Pražskej bude tvoriť nevzhľadnú scenériu panorámy mesta.

Trasa ST neprechádza cez žiadne *chránené územia*. Prechádza ochranným pásmom železničnej stanice. Trasa ST prechádza cez niekoľkokrát prerušovaný regionálny biokoridor Koliba-Slavín-Sitina, dotýka sa regionálneho biocentra Kalvária a Koliba-Stráže. V etape výstavby budú negatívne vplyvy krátkodobé, v etape prevádzky dlhodobého charakteru s priestorovým obmedzením a s malou mierou rizík.

### ***Vplyv na urbánny komplex a využívanie zeme***

Variant č. I je v súlade so súčasne platnou územnoplánovacou dokumentáciou mesta Bratislavy, so všetkými variantmi konceptu návrhu nového územného plánu mesta a s prerokovanou urbanistickou štúdiou mestskej časti Bratislava - Nové Mesto spracovanou v rozsahu územného plánu sídelného útvaru.

Variant č. III je v rozpore so súčasne platnou územnoplánovacou dokumentáciou Hlavného mesta SR, s vypracovaným konceptom územného plánu Hlavného mesta SR, ako aj s prerokovaným územnoplánovacím podkladom mestskej časti Nové Mesto. Napojenie ST v križovatke s Pražskou ulicou postráda vetvu pre smer do Štefánikovej ulice. Na verejnom prerokovaní bola prezentovaná možnosť riešenia chýbajúcej vetvy v mimoriadne komplikovanom technickom ponímaní, ktoré nie je premietnuté do jednotlivých posudzovaných kritérií, z ktorých by podstatne ovplyvnilo min. 70% a to v najväčšej miere investičné náklady. *Zásah do urbanizovaného prostredia* i do krajinného obrazu je veľmi nevhodný kvôli množstvu vysokých protihlukových stien na úpätí kopca Stráže, ďalej kvôli hrubému zásahu do prostredia lokality v oblasti Jaskovho radu s objektom mostu nad koľajiskom železničnej stanice s príslušnými stavebno-technickými opatreniami a portálom

tunela, ako aj kvôli 15m vysokým komínom pri portáloch tunelov v danom prostredí. Najzávažnejším je *vplyv na kultúrne a historické pamiatky* v etape výstavby, kedy bude priamo aj nepriamo ovplyvnená historická zástavba v pamiatkovej zóne pri I. variante. Zhoršenie podmienok oproti súčasnému stavu (zvýšenie hlučnosti, limitov imisíí, prašnosti a hodnôt vibrácií) zasiahne najmä priestor Smrečianskej ulice a lokalitu situovania rimoúrovňovej križovatky Smrečianska, ktorá likviduje pôvodnú zástavbu a časť existujúceho parku Blumentál a bude pôsobiť ako architektonický prvok v urbanistických obvodoch Karpatská a Pokrok, ktoré majú prevládajúcu funkciu bývanie, veľmi rušivo.

Okrem toho z hľadiska *vplyvu na štruktúru sídiel* bude významne pôsobiť hlavne počas výstavby zmena prevádzky súčasnej dopravnej obsluhy a to počas výstavby uzávierkami ciest a obchádzkami a taktiež aj zmeny v prevádzke železničnej stanice.

Rozhodujúcim vplyvom je *vplyv na dopravu*. Za pozitívum možno považovať dočasné odľahčenie Šancovej, avšak len do doby naplnenia jej kapacity. Konceptné riešenie by malo vychádzať z komplexného integračného systému dopravy Bratislavy, v ktorom tzv. stredný, príp. nultý okruh, by riešil odvedenie tej časti dopravy, ktorá nemá cieľovú stanicu v Bratislave. Možno konštatovať, že miera vplyvov na dopravu je len odhadovaná a je potrebné ich podrobnejšie rozpracovať v konceptných materiáloch. ST bez kompletného vybudovania mimoúrovňovej križovatky na Račianskom mýte nebude žiaducim odľahčením dopravného systému, preto je vhodné vybudovať ju až vo výhlade v súvislosti s preložkou št.cesty II/502 a prestavbou križovatky Račianske mýto a to na princípoch podľa variantu č.1.

*Vzhľadom na vysoké prírodné a zdravotné riziká, veľký rozsah neurčitostí, finančné náklady a nepriaznivú dopravnú perspektívu vyznieva výstavba ST ako zbytočná. Ťažko sa domnievať, že by ST významne odľahčila Račianske mýto, dokonca ani Šancovu ul. (odbočovanie zo Štefánikovej ul., komunikácia s hlavnou stanicou a pod.). Onedlho sa dobudujú diaľničné ťahy vedúce okolo Bratislavy, ktoré do istej miery odľahčia dopravu v centre.*

Návrh rieši prerozdelenie dopravy v hornom úseku Šancovej do dvoch približne rovnako dlhých cestných úsekov: Šancova + časť Pražskej ulice resp. Smrečianska + ST. Reálne problémy jednej ulice rieši presunutím tých istých problémov do ulice druhej. Riešenie mestskej komunikácie, ktorá bude vyžadovať cca 3182 m protihlukových stien svedčí o nevhodnosti navrhovaných riešení. Protihluková stena nie je mestotvorným prvkom. Vplyv nadväzujúcich stavieb, činností a infraštruktúry je jednoznačne daný náročnosťou rekonštrukcií, úprav a preložiek inžinierskych sietí.

Negatívnym vplyvom na infraštruktúru bude etapa výstavby s obmedzením dopravného systému, činnosti železnice, zvýšený pohyb ťažkých mechanizmov a záťaž zvýšeným hlukom a prašnosťou počas výkopových a búracích prác. Nemalý podiel budú mať aj vibrácie a technická seizmicita na existujúcu zástavbu a výrobu.

## V. ZÁVERY

### 1. Záverečné stanovisko k činnosti

Na základe výsledku procesu posudzovania vykonaného v súlade s ustanoveniami zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva z hľadiska jeho pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, povaha a rozsah navrhovanej činnosti, miesto vykonávania navrhovanej činnosti so zameraním najmä na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania správy o hodnotení, stanoviská orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou, ako aj stanoviská obyvateľov žijúcich v záujmovom území a za súčasného stavu poznania

**nie je možné jednoznačne odporučiť prijateľný variant pre realizáciu navrhovanej činnosti, nakoľko sa predpokladá, že obidva posudzované varianty môžu mať závažný negatívny vplyv na dotknuté životné prostredie.**

## 2. Odporúčaný variant

Na základe v súčasnosti dostupných informácií o jednotlivých predložených a posudzovaných variantoch a z toho vyplývajúcich predpokladaných environmentálnych vplyvov na životné prostredie, sú pre realizáciu obidva posúdené varianty len podmienenčne prijateľné, s miernou preferenciou variantu III., a to len za splnenia podmienok, uvedených v kapitole V/3 tohto záverečného stanoviska.

***Ak sa po vykonaní podrobného prieskumu a odstránení neurčitosti preukáže, že navrhovanú činnosť nie je možné realizovať, alebo ak nebude možné splniť podmienky uvedené v časti V/3 tohto záverečného stanoviska, je potrebné hľadať a posúdiť ďalšie reálne varianty riešenia dopravy, napr. v zmysle návrhov uvedených v stanoviskách účastníkov procesu posudzovania.***

## 3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

1. v rámci prípravy dokumentácie pre územné rozhodnutie (ďalej len DÚR) realizovať ***podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum***;
2. v rámci prípravy DÚR vypracovať ***„Štúdiu rizík horninového prostredia“*** ;
3. v rámci DÚR dokladovať emisnú záťaž okolia vstupov do tunela exaktnými emisnými výpočtami a grafmi, simulujúcimi reálnu situáciu v znečistení priameho okolia;
4. zistiť chemizmus podzemnej vody a určiť, do akej miery bude voda agresívne pôsobiť na konštrukciu tunelov a iné podzemné objekty;
5. podrobne zdokumentovať súčasný stav všetkých objektov nachádzajúcich sa v blízkosti plánovanej trasy ST (zachytiť všetky existujúce poruchy, stav vonkajších omietok a muriva, okien a dvier -podrobná fotodokumentácia);
6. v predstihu zabezpečiť riešenie majetkovo-právneho vysporiadania k nehnuteľnostiam v území trasy ST;
7. realizovať radónový prieskum v mieste tunela Stráže a pri razení tunela monitorovať jeho koncentráciu, pokiaľ to bude nevyhnutné;
8. upresniť a realizovať opatrenia proti vibráciám a technickej seizmicite pri razení tunelov a vplyvom dopravy (injektáž nadložia, podchytávanie budov);
9. doriešiť hlukovú ochranu územia v okolí premostenia železničnej trate a Jaskovho radu, vrátane riešenia hlukovej ochrany lokality Kalvária v nadväznosti na pripravovaný projekt „Revitalizácia Kalvárie“ a to tak počas výstavby, ako aj počas prevádzky;
10. upresniť riešenie protihlukových opatrení. Protihlukové steny je potrebné realizovať zvukovo pohltivé (zvukovo nepriepustné sú nedostatočné);
11. vypracovať ***„Štúdiu nakladania a využitia vytŕaženého materiálu pri budovaní tunelov a zárezov***;
12. v miestach tunela Jarošova v zvodnených štrkoch s malým nadložím riešiť spevnenie horninového prostredia (mikropilóty, injektáž);
13. v zastavaných územiach zabezpečiť stabilitu okolitých objektov, najmä pri hlbokých stavebných jamách;
14. citlivo riešiť architektonické a urbanistické stvárnenie križovatky ST – Smrečianska z pohľadu zásahu do krajiny a hlukovej ochrany;
15. preveriť alternatívne riešenie križovatky ST - Smrečianska s minimalizovaním záberu plôch pre budúcu stavbu;
16. doriešiť napojenie ST v križovatke s Pražskou ulicou pre smer do Štefánikovej ulice pre všetkých účastníkov premávky;

17. doriešiť vyústenie ST s križovatkou Račianske mýto pre všetkých účastníkov premávky;
18. už v prípravných fázach skoordinať plánovanú výstavbu ST s plánovanou výstavbou Metra - Bratislava;
19. vyhodnotiť v „*Imisnej štúdii*“, či navrhované riešenie vetracích šácht u oboch tunelových portáloch neprekročí povolené imisné zaťaženie územia a v prípade možného prekročenia je potrebné vykonať opatrenia na ich zníženie.
20. v rámci dokumentácie pre stavebné povolenie vypracovať „*Projekt organizácie výstavby*“ a prerokovať ho s príslušnou mestskou časťou mesta Bratislavy ;
21. v priebehu výstavby zmenou tlakových pomerov vo zvodnených horizontoch podlažia, môže dochádzať k ovplyvneniu statických pomerov budov, pričom bude potrebné pri výstavbe voľiť také formy zamedzenia prítokov do stavebných jám, aby nedochádzalo k prudkému poklesu alebo nárastu hladiny podzemnej vody a tým k intenzívnemu šíreniu vlny poklesu (nárastu) pórových tlakov;
22. v miestach hlbokých stavebných jám založených do neogénnych sedimentov (tesniace podzemné steny) zabezpečiť statickú a filtračnú stabilitu ich dna (dĺžka zapustenia stien v neogéne, kotvenie stien, injektáž dna, odľahčovacie vrty pre vztlakové vody);
23. v priebehu výstavby a po uvedení diela do prevádzky zabezpečiť monitoring podzemných vôd s vyššou frekvenciou pozorovaní až do ustálenia nového hydrologického režimu;
24. vypracovať a požiadať o schválenie dokument „*Program odpadového hospodárstva*“ ;
25. stromy, ktoré budú ponechané v blízkosti staveniska je potrebné chrániť pred mechanickým poškodením koreňového systému a kmeňa debnením. Je potrebné maximálne chrániť aj ďalšie vzrastlé stromy (aj náletové) v priestore stavby po celej dĺžke trasy, lebo tieto budú tvoriť v počiatočných fázach začlenenia stavby do krajiny významnú krajinnopercepčnú funkciu;
26. v rámci realizácie „*Projektu vegetačných úprav*“ uskutočniť primerané výsadby stromov a kríkov na plochách, ktoré vzniknú v rámci stavby. Výsadby musia byť uskutočnené v súlade so znením príslušných noriem. V druhovej skladbe drevín preferovať osvedčené domáce druhy schopné znášať zvýšené koncentrácie škodlivín a zasolenie a navrhnúť z nich pôsobivé estetické kompozície;
27. náhradnú výsadbu za vyrúbané dreviny prednostne lokalizovať do úseku prechádzajúceho zastavaným územím;
28. vypracovať „*Projekt biologickej revitalizácie*“ územia dotknutého výstavbou tunela Koliba Stráže a obnovy dotknutých plôch verejnej zelene;
29. pred výstavbou odstrániť minimálne množstvo drevín , ktoré sa nachádzajú v trase vedenia tangenty a výrub uskutočniť v mimovegetačnom a mimohniezdnom období;
30. využívať všetky dostupné technické opatrenia na zamedzenie šírenia vibrácií;
31. v prípadoch, kde tunel Stráže bude vedený blízko pod povrchom terénu, vykonať všetky technické opatrenia navrhované na zabezpečenie stability budov v zóne ohrozenia;
32. na základe projektu organizácie výstavby vypracovať a príslušným orgánom štátnej správy schváliť konkrétny „*Projekt organizácie dopravy*“, ktorý bude platiť počas výstavby ST a jej jednotlivých častí pre jednotlivé lokality zasiahnuté výstavbou komunikácie a tento odsúhlasiť s dotknutou mestskou časťou;
33. vzhľadom na zvýšenú záťaž mestských komunikácií, ktoré budú používané aj na stavebnú dopravu, s čím vzrastá riziko nehôd, vypracovať projekt „*Náhradnej dopravnej obsluhy územia*“ o konkrétne úpravy linkovania MHD v závislosti na existujúcom stave linkovania v dobe výstavby severnej tangenty;



34. vypracovať „*Environmentálny plán výstavby*“ a tento odsúhlasiť s príslušným orgánom ochrany prírody a mestom;
35. vypracovať „*Projekt dopravného zaťaženie komunikačného systému v jednotlivých fázach výstavby*“ s posúdením kapacity dotknutých komunikácií a príslušných križovatiek. V prípade, že kapacita komunikácií s dopravnými obmedzeniami nebude dostatočná, treba navrhnúť také stavebné riešenia, pre ktoré nebude potrebné obmedzenie dopravy;
36. pred začatím konania o stavebné povolenie predložiť na OÚ Bratislava I a III odbor PPaLH na posúdenie „*Projekt ukladania vytiažených materiálov*“ (zeminy a horniny);
37. pred zahájením stavby stavebných dvorov požiadať OÚ Bratislava I a III odbor PPaLH o dočasné odňatie zaberaného územia PPF;
38. realizovať všetky ďalšie opatrenia na minimalizáciu negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, uvedené v správe o hodnotení doplnené v posudku;
39. pred výstavbou a hlavne počas nej sledovať deformácie povrchu územia nad tunelovou rúrou tunela Stráže. Osadiť meracie body aj na budovy v zóne ohrozenia. Počas výstavby vykonávať dôkladný geotechnický monitoring (deformácie paženia stavebných jám, merať vztlaky podzemných vôd pod dnom jamy a pod.);
40. v miestach hlbokých stavebných jám založených do neogénnych sedimentov (tesniace podzemné steny) je potrebné zabezpečiť statickú a filtračnú stabilitu ich dna (dĺžka zapustenia stien v neogéne, kotvenie stien, injektáž dna, odľahčovacie vrty pre vztlakové vody v neogénnych pieskoch);
41. v priebehu výstavby a po uvedení diela do prevádzky treba zabezpečiť monitoring podzemných vôd s vyššou frekvenciou pozorovaní až do ustálenia nového hydrologického režimu;
42. dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov, hlavne pohonných hmôt a mazív do podzemných vôd;
43. dodržať I. ochranné pásmo Podkolibského vodojemu;
44. dodržiavať opatrenia na zamedzenie druhotnej prašnosti pri prevoze sypkých materiálov;
45. pravidelným čistením prístupových komunikácií na stavenisko, zvlhčovaním odkrytých povrchov staveniska v období s pretrvávajúcim veterným a suchým počasím ;
46. zabezpečiť odborný dozor pri stavebných prácach, ktoré predstavujú vytiaženie materiálov prírodného a antropogénneho charakteru ;
47. v prípade zistenia anomálií v antropogénnej navážke (nebezpečný odpad) prerušiť práce a aktualizovať postup podľa inštrukcií odborného dozoru za spolupráce s OÚ-OŽP ;
48. je potrebné sledovať kvalitu odpadových vôd vznikajúcich počas výstavby (technologická voda pri razení tunela a špeciálnom zakladaní, podzemné vody pri znižovaní hladiny banskej vody pri razení tunelov, vody pri zatopení stavebných jám) a postupovať v zmysle nariadenia vlády SR 242/1993 Z.z.;
49. ornícu a humóznú vrstvu z trasy tangenty odstrániť, počas výstavby uskladniť a po ukončení stavby rekultivovať a využiť na vegetačné a sadovnícke úpravy;
50. po ukončení prác spojených s výstavbou okamžite pristúpiť k rekultivačným a revitalizačným prácam;
51. odstrániť a revitalizovať všetky plochy skládok a rôznych neúžitkových plôch v obvode stavby s ich využitím na zóny vegetácie s vhodným druhovým zložením, ktoré by slúžili na elimináciu vplyvov prevádzky a zároveň by zachytávali škodliviny z ostatnej dopravy;
52. oplotenie staveniska realizovať plnými plotmi, ktoré budú súčasne pôsobiť ako protihlukové steny. Podmienkou ich účinnosti je to, aby boli budované po oboch stranách



staveniska pozdĺž obytných budov, aby nedochádzalo vplyvom synergických efektov k znásobeniu hluku odrazom od stien plota;

53. mechanizmy produkujúce nadmerný hluk (kompresory a pod.) používať vo vymedzenom čase,
54. technologické postupy pôsobiace hluk vykonávať na centrálnom zariadení staveniska a na jednotlivé staveniská dodávať pripravené polotovary;
55. využívať všetky dostupné technické opatrenia na zamedzenie šírenia vibrácií;
56. v prípadoch, kde je tunel Stráže vedený blízko pod povrchom terénu vykonať všetky technické opatrenia navrhované na zabezpečenie stability budov v zóne ohrozenia;
57. na elimináciu vplyvu vibrácií z dopravy ťažkých stavebných mechanizmov po tzv. dopravných stavebných trasách dočasne obmedziť rýchlosť v dotknutých úsekoch;
58. v zmysle platnej legislatívy ešte pred začatím zemných prác, oznámiť Archeologickému ústavu SAV v Nitre túto skutočnosť a umožniť tak vykonať záchranný archeologický výskum;
59. po uvedení diela do prevádzky treba zabezpečiť monitoring podzemných vôd;
60. pokračovať v geotechnickom monitoringu podľa výsledkov z predchádzajúceho sledovania;
61. zabezpečiť kooperáciu dodávateľa stavby s mestskými časťami pri určovaní dopravných trás, režimu premávky mechanizmov, spôsobu údržby obecných komunikácií, dopravného značenia a riadenia dopravy počas výstavby;
62. v prípade preukázania nepriaznivých vplyvov prostredníctvom monitoringu operatívne riešiť ich elimináciu vhodnými technickými a organizačnými opatreniami.

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk podľa § 18 zákona**

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 20 zákona v súčinnosti s príslušným orgánom na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho a príslušného orgánu, výsledkov z verejného prerokovania, došlých stanovísk od občanov, posudku a ďalších doplňujúcich informácií. Ministerstvo životného prostredia SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od všetkých dotknutých subjektov, expertov a verejnosti. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení.

Pri rozhodovaní o vedení ST Bratislava, Pražská - Jarošova sa bral do úvahy *súlada s územnoplánovacou dokumentáciou a to ÚPN VÚC Bratislavského kraja, ÚPN hlavného mesta SR Bratislavy ako aj do územnoplánovacích dokumentácií mestských častí ÚPD Staré Mesto a Nové Mesto. Variant I., oproti variantu III, je v súlade so všetkými uvedenými územnoplánovacími dokumentáciami.*

Do úvahy sa brali, vplyvy na obyvateľstvo, vplyvy na socioekonomické prostredie a vplyvy na prírodné prostredie a technicko-ekonomické a dopravné kritériá.

Z hľadiska *ochrany prírody a krajiny* sú hodnotené varianty porovnateľné, avšak pri variante I. je významným negatívom vplyv na ochranu pamiatok.

Z hľadiska *horninového prostredia* nebol dosiaľ vykonaný podrobný inžiniersko-geologický prieskum. Z dostupných údajov nemožno plnohodnotne posúdiť jednotlivé varianty najmä z technicko-ekonomického hľadiska, čo predstavuje spolu s absenciou vplyvov na podzemné vody značný rozsah neurčitostí. Z geologických daností dotknutého územia vyplýva, že IG podmienky výstavby nie sú ideálne pre žiadny z navrhovaných variantov, ale až na základe nadštandardného technického riešenia je možné predmetnú stavbu vybudovať v trase každého navrhnutého variantu. Nakoľko absentuje štúdia rizika

horninového prostredia, je potrebné, okrem IG prieskumu, vypracovať i štúdiu rizika horninového prostredia.

Zásadné rozdiely sú v neakceptovaní jednotlivých variantov u *obyvateľstva*. Obyvateľstvo negatívne ovplyvnené výstavbou ST nesúhlasí s jej realizáciou, názory obyvateľstva pozitívne ovplyvnených neboli verejne prezentované. Problému vysporiadania majetkov prijateľným spôsobom bránia legislatívne zábrany.

Taktiež nie je jednoznačne preukázaná funkčná schopnosť na zabezpečenie logickej distribúcie automobilovej prevádzky v meste. Za súčasného stavu poznania sa problematickým javí vybudovanie Severnej tangenty v napojení na Pražskú ulicu križovatkou, vzdialenou 200-400 m od križovatky vo vnútornom okruhu na Predstaničnom námestí a to aj v jednosmernom napojení z križovatky Smrečianska na Šancovu ulicu za križovatkou Račianske mýto. Bez kompletného prebudovania tejto križovatky neprinesie očakávané odľahčenie terajších preplnených komunikácií Brnianska-Pražská, Šancova a Račianska. Samotné vybudovanie ST nerieši koncepčne vnútromestskú dopravu, len posúva nárast dopravy do iného územia.

Po zvážení všetkých vplyvov, vyjadrení, hodnotenia vplyvov na ŽP sa v tomto štádiu poznania nedá určiť jednoznačne výhodnejší variant. Realizácia III variantu je podmienená opatreniami, ktoré podstatnou mierou môžu minimalizovať predpokladané negatívne vplyvy, okrem majetkovej ujmy u dotknutého obyvateľstva (legislatívna zábrana).

## 5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Predmet monitorovania by mal byť spracovaný v „*Projekte monitoringu*“ a mal by byť zameraný na: sledovanie vplyvov na horninové prostredie – stabilita horninového prostredia; geotechnický monitoring; radónový monitoring; sledovanie vplyvov na kvalitu a kvantitu podzemných vôd; sledovanie hlukových pomerov predovšetkým v lokalitách problematických z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo počas výstavby a prevádzky komunikácie; sledovanie seizmických účinkov na okolitú zástavbu; monitoring ovzdušia.

Odporúča sa pred výstavbou ST realizovať inventarizáciu skutkového stavu objektov v blízkosti staveniska.


Kontrola dodržiavania stanovených podmienok sa navrhuje vykonávať formou predkladania záverečných správ z monitorovacích prác navrhovateľom príslušnému kontrolnému orgánu.

Na základe operatívneho, ako i komplexného vyhodnocovania výsledkov monitorovania je v zmysle § 36 ods. 3 zákona NR SR č. 127/1999 Z.z. navrhovateľ povinný v prípade, ak zistí, že skutočné vplyvy činností posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom určeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami uvedenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, na čo odporúčame povoľujúcemu orgánu v rámci týchto podmienok navrhovateľa upozorniť.

## VI. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

### 1. Mena spracovateľov záverečného stanoviska

Ing. Milan Luciak  
odbor posudzovania vplyvov na ŽP  
Ministerstvo životného prostredia SR



### 2. Potvrdenie správnosti údajov

Ing. Viera Husková  
riaditeľka odboru posudzovania vplyvov na ŽP  
Ministerstvo životného prostredia SR



MINISTERSTVO  
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA SR  
nám. Ľudovíta Štúra 1  
812 85 BRATISLAVA  
-14-

### 3. Dátum vydania záverečného stanoviska:

19. 8. 2002