



**NOSNÝ SYSTÉM MHD, PREVÁDZKOVÝ ÚSEK JANÍKOV DVOR – ŠAFÁRIKOVO
NÁMESTIE V BRATISLAVE, 2. ČASŤ BOSÁKOVA ULICA – JANÍKOV DVOR**

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 5 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v spojení so zákonom č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k) a v spojení s § 56 písm. c) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona **vydáva** podľa § 37 zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“)

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
(číslo: OÚ-BA-OSZP3-2017/004243/SIA/V-EIA-ZS)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava

2. Identifikačné číslo

00 603 481

3. Sídlo

Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor

2. Účel

Realizáciou navrhovanej investície, novej električkovej trate, dôjde na území MČ Bratislava - Petržalka k vybudovaniu nosného prepravného systému, ktorý prispeje k zvýšeniu kvality

a bezpečnosti prepravy cestujúcich a k zabezpečeniu požadovaných prepravných kapacít prostredníctvom spoľahlivej, presnej a pravidelnej každodennej prevádzky.

3. Užívateľ

Dopravný podnik Bratislava, a.s., Olejkárska 1, 814 52 Bratislava

4. Umiestnenie

Kraj: Bratislavský

Okres: Bratislava V

Dotknutá obec: Hlavné mesto SR Bratislava; MČ Bratislava – Petržalka

Katastrálne územie: Petržalka

Parcely - pozemky: zoznam parciel je uvedený v prílohe č. 1 záverečného stanoviska

5. Termín začatia a ukončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín zahájenia výstavby 2017

Predpokladaný termín ukončenia výstavby 2020

Termín ukončenia prevádzky navrhovanej činnosti: nie je stanovený

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Navrhovaná činnosť bola v zmysle Rozsahu hodnotenia predložená a posúdená v správe o hodnotení okrem nulového v dvoch variantoch 1 a 2m, pričom uvádzaný variant 2m vznikol z pôvodného variantu 2 na základe pripomienok dotknutých orgánov a verejnosti k zámeru navrhovanej činnosti. Variant 2m dopĺňa technické riešenie variantu 2 posudzovaného v zámere EIA (01/2016). V rámci modifikovaného variantu 2m dochádza k projekčnej úprave a dopravno-technickému preriešeniu príslušných križovatkových uzlov v križovaní električkovej trate a jej súvisiacej dopravnej infraštruktúry s existujúcou cestnou sieťou v riešenom území. Navrhovaný modifikovaný variant 2m oproti variantom posudzovaným v zámere EIA (01/2016) nemaní funkčné riešenie stavby a je umiestňovaný do dlhodobu fixovaného koridoru premietnutého v platnom územnom pláne dotknutého sídla.

Myšlienka vybudovania nosného systému MHD na báze koľajovej dopravy v Petržalke nie je nová. Od 80-tych rokov minulého storočia je v severojužnej osi Petržalky plánovaná výstavba nosného dopravného systému na báze rýchlodráhy. V rokoch 1983 - 1985 bolo vypracovaných a posúdených viacero projektov riešenia rýchlodráhy, počítalo sa s umiestnením 5 staníc v Petržalke a 4 v centre mesta. Vzhľadom na vtedajšiu politickú situáciu a hospodárske pomery sa uvažovalo s výstavbou tzv. sovietskeho typu ťažkého metra. Tomuto prvku štruktúry MHD bolo prispôsobené aj urbanistické riešenie priľahlej obytnej štruktúry dotknutej mestskej časti a vymedzený priestor je do súčasnosti chránený stavebnou uzáverou. Z dôvodu legislatívnych zmien po r. 1989 a z dôvodu vysokej finančnej náročnosti projektu došlo k zastaveniu projektu výstavby metra. (Zdroj.: www.bratislavskenoviny.sk)

Následne v rokoch 1997 – 1998 bola opätovne otvorená otázka riešenia prepravného nosného systému tzv. „ľahkého metra“ pre úsek Janíkov dvor – Trnavské mýto. Ľahké metro pozostávalo z typu VAL Matra (Francúzsky systém) s plnoautomatickou prevádzkou bez vodičov, pričom vozidlá jazdia na pneumatikách. Spracovala sa dokumentácia pre územné konanie, ktorá bola prerokovaná so všetkými dotknutými orgánmi a organizáciami štátnej správy a samosprávy, správcami inžinierskych sietí a ostatnými dotknutými organizáciami. Následne bola spracovaná dokumentácia

4

pre stavebné povolenie, pred začatím jej prerokovania však objednávateľ práce na nej zastavil. Keďže investičná náročnosť stavby neumožňovala obstarávateľovi stavby Magistrátu hl. mesta SR Bratislava financovať stavbu len z vlastných zdrojov, bol potrebný príspevok zo štátneho rozpočtu. V zmysle zákona o verejných prácach bola preto vypracovaná dokumentácia stavebného zámeru, ktorá mala preukázať technické a ekonomické nároky stavby. Projektová dokumentácia stavebného zámeru bola vypracovaná v roku 2000 a na jej základe bol spracovaný Zámer a následne aj Správa o hodnotení vplyvov stavby na životné prostredie. Postup prác na projekte „ľahkého metra“ bol z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov zastavený.

V roku 2003 Uznesením mestského zastupiteľstva bolo rozhodnuté, že metro v Petržalke sa nebude realizovať, pričom nosným systémom pre prepravu cestujúcich bude elektrifikovaná trať na povrchu terénu tzv. „rýchlodrážnej električky“. Následne v r. 2004 bol spracovaný zámer a v r. 2005 Správa o hodnotení vplyvov stavby na životné prostredie vo variante estakádovom, povrchovom a polozapustenom. Dňa 6.7.2006 bolo MŽP SR vydané Záverečné stanovisko (č. 38/06-7.3/ml), v rámci ktorého na základe výsledku procesu posudzovania odporúča MŽP SR realizáciu električkovej trate v kombinácii estakádneho variantu a variantu povrchového.

Neskôr v roku 2012 došlo k spracovaniu dokumentácie DÚR, ktorej predchádzala Dokumentácia stavebného zámeru s vykonanou štátnou expertízou. V rámci dokumentácie DÚR bola riešená električková trať NS MHD medzi Bosákovou ul. a lokalitou Janíkov dvor v MČ Bratislava – Petržalka vrátane nadväzujúcich a súvisiacich komunikácií a nového depa. Nosnú chrbticu urbanistickej kompozície koridoru električky predstavoval nedobudovaný priestor Jantárovej cesty. Pôvodný projekt z r. 2012 počítal s električkovou traťou vedenou v celej dĺžke Jantárovej cesty uprostred 4-pruhovej komunikácie v zmysle územného plánu. Nová cestná komunikácia by však predstavovala pre električku priamu alebo nepriamu konkurenciu. V rámci projektu bolo obmedzené prechádzanie chodcov a cyklistov cez križovatky, na zastávky bol problematický prístup, električky a autobusy nemali vhodne riešené prestupy. Objavili sa tiež úvahy viesť v celej dĺžke popri električke autobusové linky alebo využiť pravý pruh cesty na parkovanie. Uvedený projekt bol ukončený výstavbou 1. etapy výstavby NS MHD v úseku Šafárikovo námestie – Starý most - Bosákova.

Predkladaný projekt riešenia nosného systému MHD v Petržalke nadväzuje na ukončenú a v súčasnosti prevádzkovanú výstavbu 1. úseku električkovej trate v úseku Šafárikovo námestie – Bosákova ul. a zohľadňuje možnosti financovania stavby z fondov EÚ.

Navrhovaná investičná činnosť pozostáva z realizácie iba električkovej dvojkolajovej elektrifikovanej trate a koncového areálu obrátiska s krytou halou dennej kontroly a ošetrovania trakčných vozidiel v lokalite Janíkov dvor. Zároveň vkladá do urbanizovaného územia nové / v súčasnosti absentujúce prvky riešenia súvisiacej dopravnej infraštruktúry.

Predkladaný návrh stavby rešpektuje požiadavky občanov vyjadrujúcich sa k pôvodnému projektu (riešeniu pôvodnej DÚR, 2012), ktorý počítal nielen s výstavbou električkovej trate, ale aj súbežnej 4-pruhovej Jantárovej cesty. Predložený projekt so súbežnou 4-pruhovou Jantárovou cestou nepočíta. Myšlienka vybudovania električkovej trate v 2. etape sa realizuje predložením tohto investičného zámeru a súbežným spracovaním technickej dokumentácie predmetnej stavby.

Stavebno-technické a prevádzkové riešenie navrhovanej činnosti

Električková trať

Trasa navrhovanej činnosti (výstavba 2. úseku realizácie električkovej trate) bude nadväzovať na prevádzkovaný 1. úsek električkovej trate v km 2,420 za existujúcou zastávkou Jungmannova (koniec 1. úseku trate) a bude končiť v km 6,200 (lokalita Janíkov dvor). Rozchod novej električkovej trate bude 1000 mm. Celková šírka telesa stavby bude v rozpätí 19,0 m a bude zohľadňovať: umiestnenie zastávok, sprievodnej zelene, trasy cyklochodníka, súvisiacej dopravnej a technickej

infraštruktúry. Samotná električková trať bude mať šírku 7,0 m pri osovej vzdialenosti traťových koľají 3,1 m.

Hodnotená činnosť je projekčne navrhovaná podľa platných technických noriem pre výstavbu a prevádzku električkových tratí.

Smerové pomery

Smerové pomery trasy stavby sú dané vyhradeným dopravným koridorom medzi cieľovými stanicami, existujúcou dopravnou infraštruktúrou a výhľadovo plánovanými urbanizovanými prvkami (napr. polyfunkčná zástavba Petržalka City, úsek trasy 2,6 – 3,2 km). Smerové pomery trate mimo obrátiska v úseku km 2,4 – 6,2 sú nenáročné a pohybujú sa v intervaloch od 200 m po 1008,8 m.

Jazda električiek bude vykonávaná po navrhovanej elektrifikovanej trati v limite max. 50 km/h, v zmysle prevádzkových predpisov DPB. Vedenie trasy a polomery oblúkov umožňujú dosiahnuť túto rýchlosť v celej dĺžke trasy, bez obmedzení.

Výškové vedenie

Výškové vedenie navrhovanej električkovej trate v predmetnom úseku je limitované obmedzeniami v sklone nivelety územia, umiestnením a konštrukčným riešeniu navrhovaných mostných objektov, niveletou súčasnej dopravnej siete, atď. Sklonové pomery zodpovedajú požiadavkám výstavby a funkčnej prevádzky električkovej trate a kopírujú súčasnú konfiguráciu terénu v miernych násypových formách.

Električkový koľajový spodok

Koľajový spodok bude tvoriť nosnú konštrukciu pre koľajový zvršok a bude zabezpečovať roznesenie zaťaženia od trakčných vozidiel do podlažia električkovej trate. V úsekoch mimo estakád sa predpokladá, že bude tvorený podkladovou vrstvou zo štrkodrvy s frakciou Ø 16-32 mm, min. hrúbky 0,30 m. Zemná pláň bude spádovaná k drenážnej ryhe v sklone 3%. Separáciu podkladnej vrstvy od zeminy v podlaží bude zabezpečovať separačná geotextília.

Odvodnenie konštrukcie spodku je navrhnuté prostredníctvom dažďovej kanalizácie, resp. na svahy zemného telesa a odtiaľ pomocou priečných zvodov do okolitého terénu / vsakovacej šachty. Ochranu pred atmosférickými vplyvmi a eróziou na zemnom telese bude zabezpečovať vegetačná úprava povrchu telesa. Na vyhradených priestoroch pozdĺž celej električkovej trate sa počíta s výsadbou stromovej a kríkovej zelene.

Električkový koľajový zvršok

Električkový zvršok je koncepčne uvažovaný v nasledujúcich konštrukčných typoch:

- 1) zelený povrch,
- 2) koľaj s koľajnicami uloženými na súvislej betónovej doske – pevná jazdná dráha pojazdná autobusmi - úsek od Jasovskej po obrátisko,
- 3) betónový povrch – v mieste priecestí v križovatkových uzloch,
- 4) systém STRAIL – riešený pri prechode už zrealizovanou traťou s otvoreným zvrškom pri realizácii komunikácie pre autobusy v polohe združenej zastávky Bosákova.

Električkový zvršok - kryt električkového zvršku bude riešený v nasledujúcich 3 konštrukčných typoch:

- a) *vegetačný kryt električkovej trate* – použije sa hlavne v medzizastávkových úsekoch. Vegetačný kryt zvršku električkovej trate bude pozostávať z výsadby sukulentov, napr. rozchodník (*Sedum sp.*) – vždy zelený pôdokryvný druh, nenáročný na údržbu a závlahu. Navrhovaný vegetačný

pokryv je bežne používaný v krajinách EÚ, ako napr. električkové trate v Nemecku, Francúzsku, Španielsku.

- b) *betónový kryt trate* – počíta sa s jeho umiestnením v polohách zastávok (hlavne kvôli ľahkej údržbe – napr. odpratávanie snehu, bezpečný prechod cestujúcich medzi protilahými nástupiskami). Taktiež sa uvažuje s jeho použitím v miestach úrovňových priecestí a prechodoch pri krížení el. trate s cestnými komunikáciami a príľahlými chodníkmi.
- c) *otvorený zvršok* – bude použitý tam, kde bude účelné a potrebné mať ľahký prístup ku konštrukcii zvršku z dôvodu manipulácie a údržby. Pre tento typ zvršku sa uvažuje s drveným štrkom (frakcia 16-32 mm), ktorý bude vyplňať medzikolajnicový priestor a priestor z vonkajšej strany koľaje. Drvený štrk bude slúžiť aj ako hlukový absorbér.

Konštrukčné typy zvršku typu krytu električkovej je možné medzi sebou kombinovať, podľa aktuálnej potreby. Konštrukčné typy budú podrobnejšie riešené v ďalších stupňoch projektového riešenia stavby.

Mostné objekty

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada vybudovanie nasledovných mostných objektov so súvisiacimi chodníkmi pre peších a cyklistov:

- ✓ Električkový most na začiatku navrhovanej trasy v km 2,5 v dopravnom uzle Rusovská ul. – Jantárová cesta nad korytom Chorvátskeho ramena.
- ✓ Cestný most v uzle existujúcej križovatky Rusovská – Jantárová (variant 1 vyžaduje aj preložku Chorvátskeho ramena v tomto priestore, modifikovaný variant 2m nevyžaduje realizáciu preložky Chorvátskeho ramena).
- ✓ Električkový 5 – poľový most v km 3,733 nad Chorvátskym ramenom.
- ✓ Cestný most v km 4,016 v uzle križovatky Jantárová cesta – Pajštúnska ul. a súvisiaci mostný objekt nad Chorvátskym ramenom pri Technopole – realizovaný v rámci modifikovaného variantu 2m.
- ✓ Na konci trasy električky v km 5,85 v polohe zastávky Janíkov dvor – na existujúcom mostnom telese Panónskej cesty dôjde k dobudovaniu bočných lávok pre peších pre bezpečný a bezkolízny prístup chodcov medzi zastávkami BUS a TRAM.

Navrhované mostné objekty budú umiestňované mimo samotného koryta Chorvátskeho ramena (km 2,5 električkový a cestný most, km 3,733 električkový most, mostné teleso most v predĺžení Pajštúnskej ul. pri Technopole – ide o mostné konštrukcie umiestňované nad vodnou stavbou Chorvátskeho ramena). Pri premosteniach vodnej stavby budú mostné objekty nadimenzované na prevedenie požadovaného prietoku, v zmysle požiadaviek správcu toku.

Vo variante 2m – (modifikovaný) v uzle križovatky Jantárová cesta – Pajštúnska dôjde nad električkovou traťou (km 4,06 – zastávka Stred v záreze) k vybudovaniu mostného telesa, ktorého osadenie si vyžiada zdvih Pajštúnskej ul. v príslušnom stavebnom úseku/profile o cca 1,6 m s premostením Chorvátskeho ramena.

Zariadenia pre dennú kontrolu a prevádzkovú údržbu trakčných vozidiel

Na konci električkovej trate v km 6,2 v lokalite Janíkov dvor sa počíta s vybudovaním:

- ✓ dvojkoľajového obrátiska,
- ✓ pojazdného úseku na koľajovom zvršku pre vozidlá DPB (v prípade zabezpečenia náhradnej dopravy pri poruchách trakčného vedenia, výlukách na trati, opravách, atď.),

- ✓ haly dennej kontroly a ošetrovania 12 električkových súprav (hala s rozmermi 105 x 47 m s príslušným zázemím a objekt sociálnej budovy DPB s rozmermi 11 x 13 m).

V hale budú umiestnené 4 koľaje, každá s užitočnou dĺžkou 100 m (dĺžka 1 súpravy predstavuje 32 495 mm). Hala pre bežné prehliadky trakčných vozidiel medzi zmenami bude vybavená jedným prehliadkovým kanálom pod všetkými koľajami, koľaje budú osadené na stĺpoch. Okrem toho tu bude vykonávané denné ošetrovanie súprav. Súčasťou haly bude sociálne zázemie pre 20 pracovníkov (šatňa, WC, denná miestnosť) a súvisiace skladové priestory.

V lokalite Janíkov dvor v susedstve navrhovaných stavieb je výhľadovo v prípade preukázania opodstatnenosti rozšírenia areálu rezervovaný priestor.

Vykurovanie haly / sociálnej budovy DPB

Pre vykurovanie haly pre dennú kontrolu a ošetrovanie trakčných vozidiel a sociálnej budovy DPB sa uvažuje s elektrickým vykurovaním. So zásobovaním zemným plynom navrhovaných objektov sa v súčasnosti neuvažuje.

Dopravné plochy pre peších a cyklistov

Pešia doprava, cestujúca verejnosť

V celej dĺžke električkovej trate v nadväznosti na skelet cestnej dopravnej infraštruktúry dôjde k vybudovaniu a zabezpečeniu dostatočného počtu priechodov pre chodcov. Trasy pre chodcov (chodníky) v predmetnom úseku stavby umožnia prirodzené prepojenie zón a centier s najväčšou frekvenciou pohybu chodcov, počíta sa aj s realizáciou nového pešieho prístupu pre cestujúcu verejnosť do zóny Gessayova (km 2,8 trasy stavby).

Navrhovaná činnosť s jej technickými a bezpečnostnými prvkami (lávky, výťahy, schody, svetelná signalizácia, dopravné značenia, priechody pre chodcov, chodníky pre peších, atď.) je projektovaná a bude realizovaná tak, aby jednotlivé zastávky TRAM a napojenie na ne boli bezpečné a bezkolízne pre cestujúcu širokú verejnosť, ako aj pre osoby s telesným postihnutím. Všetky verejne prístupné priestory električkových zastávok, prechody cez cestné komunikácie budú riešené tak, aby maximálne uľahčili pohyb osôb s telesným postihnutím. Pre tento účel sa navrhujú:

- ✓ bezbariérové priechody cez vozovky všade tam, kde chodec prechádza cez komunikáciu, t.j. na prístupových trasách k zastávkam, na chodníkoch,
- ✓ prestupný terminál TRAM – BUS v zastávke Janíkov dvor a električková zastávka Stred umiestnená v záreze budú vybavené bezbariérovým prístupom pre imobilných cestujúcich (napr. osobný výťah s rozmermi kabín a vstupných dverí tak, aby vyhovovali priechodu a manipulácii s invalidným vozíkom, výjazdne rampy – Janíkov dvor).

Medzi užívateľov električkovej trate je potrebné zaradiť aj skupinu obyvateľov so zmyslovým obmedzením:

- ✓ zraku s ďalším rozdelením na osoby nevidomé a osoby slabozraké,
- ✓ sluchu s ďalším rozdelením na osoby hluché a osoby nedoslýchavé.

Pre osoby s obmedzenou schopnosťou orientácie so sluchovým postihnutím, je potrebné riešiť vizuálne zobrazenie nepravidelných a neobvyklých prevádzkových stavov.

Cyklistická doprava

Navrhovaná činnosť počíta s vybudovaním cyklotrasy (v šírke 4,0 m) v súbehu s navrhovanou električkovou traťou. Navrhované chodníky pre cyklistov budú vybudované aj na mostných objektoch, pričom bude umožnený aj zjazd / výjazd cyklistov z mostných telies na súčasné cyklotrasy

v území. Taktiež sa počíta s realizáciou prechodu z cyklochodníka do vozovky (v križovaní s komunikáciou), súvislým asfaltovým kobercom bez obrubníkov.

Navrhovaný investičný zámer rozširuje dĺžku cyklotrás v urbanizovanom území dotknutej mestskej časti.

Typ a technické parametre trakčných vozidiel

Navrhovaná líniová stavba bude elektrifikovaná a napájaná jednosmerným napätím 750 V (600 V). Trasa električkovej trate bude napojená na koncový bod existujúcej trate 1. etapy v km 2,420 a ukončená v polohe Janíkovho dvora v km 6,2. Rozchod novej električkovej trate bude na úrovni 1000 mm. Nová električková trať preberá štandardy 1. úseku a je navrhovaná podľa technických noriem pre električkové trate.

V rámci prevádzky navrhovanej činnosti sa v súčasnosti počíta so zriadením 2 električkových liniek: linka č.1 (Janíkov dvor – hl. žel. stanica), linka č.3 (Janíkov dvor – Rača/Komisárky) s počtom prevádzkovaných 12 ks električiek. Spomínané linky sú už v prevádzke v rámci dokončenej 1. etapy NS MHD v Petržalke. Prevádzková rýchlosť električiek sa bude pohybovať na elektrifikovanej trati v limite max. 50 km/h, v zmysle prevádzkových predpisov DPB. Vedenie trasy a polomery oblúkov umožňujú dosiahnuť túto rýchlosť v celej dĺžke trasy, bez obmedzení.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti budú v prevádzke 2 typy trakčných vozidiel – Škoda 29T ForCity Plus a Škoda 30T ForCity Plus s celkovým počtom miest pre pasažierov 242 resp. 244, ktoré reálne prevezú za hodinu jednosmerne 3 660 osôb.

Električkové zastávky (zastávky TRAM)

V rámci navrhovanej činnosti sa počíta so zriadením 7 zastávok električiek: Chorvátske rameno, Gessayova, Zrkadlový háj, Stred, Veľký Draždiak, Lietavská a Janíkov dvor. Zastávky z hľadiska stavebného riešenia budú identické - ich dĺžka bude 65,0 m (pre 2 súpravy električiek). Stavebná šírka nástupištia bude predstavovať 3,230 m, tzv. užitočná šírka (medzi nástupnou hranou a zábradlím) bude 3,0 m. Nástupiská budú vybudované podľa platných právnych predpisov a technických noriem, pričom bude prihliadnuté na použitie prvkov bezbariérového prístupu (vyhláška MDVRR č. 350/2010 Z.z. o stavebnom a technickom poriadku dráh a príslušných STN 736425 a STN 280318). V hlavách nástupíšť sa budú nachádzať šikmé rampy a prechody cez koľaje so šírkou komunikácie na úrovni 3,0 m. Od koľaje vzdialenejšia strana nástupiska bude v celej dĺžke zastávky vybavená zábradlím.

Súčasťou nástupištia budú modulárne čiastočne uzavreté prístrešky (nie otvorené), ktoré budú obsahovať aj bočné steny z dôvodu ochrany cestujúcich napr. pred vetrom, dažďom) a informačný systém pre cestujúcich (grafikon, automat na jednorazové lístky, automat na predaj predplatných cestovných lístkov v prestupných termináloch BUS - TRAM, atď.). Pochôdzne povrchy budú vybavené signálnymi pásmi pre osoby so zhoršenou pohyblivosťou a orientáciou. Prístup k zastávkam bude zabezpečený chodníkmi.

Nároky na dopravu počas prevádzky navrhovanej činnosti

Navrhovaná činnosť sa umiestňuje do existujúceho urbanizovaného územia sídla, pričom navrhovaná činnosť bude v špecifických úsekoch trasy križovať existujúcu dopravnú infraštruktúru. Vzhľadom na vznik križovaní navrhovanej činnosti s dotknutými cestnými komunikáciami (napr. Romanova ul. pri Kauflande, Pajštúnska ul. – iba vo variante 1, Šintavská ul. Jantárová cesta, Betliarska ul.) dôjde v rámci stavby k inštalovaniu svetelnej signalizácie.

Riadenie dopravy prostredníctvom svetelnej signalizácie bude zabezpečovať plnú preferenciu električiek, preferenciu pre autobusy MHD (funkčná preferencia MHD) a dynamické riadenie dopravy na križovatkách pre všetkých účastníkov dopravného procesu v možnostiach zabezpečenia

preferencie a koordinácie medzi jednotlivými svetelnými signalizáciami v polohe križovatiek / križenia električky s cestnými komunikáciami.

Sú navrhnuté dopravné detektory, tlačidlá pre chodcov, stožiare CSS, návěstidlá so svietiacimi diódami, tzv. LED, dopravné značky, nové káblové spojovacie vedenia pre riadenie a kontrolu svetelnej signalizácie. Pre registráciu a preferenciu električiek budú zriadené dátové detektory, ktoré budú zapojené do počítačovej siete pre riadenie a kontrolu chodu električiek na celej trati. Pre preferenciu autobusov MHD bude zriadené rádiové komunikačné zariadenie pre prihlásenie autobusu pri príchode ku križovatke.

Poradie preferencie:

- 1) prioritná preferencia električiek,
- 2) preferencia pre meškajúce spoje autobusov,
- 3) preferencia nemeškajúcich autobusov
- 4) po ukončení preferencií 1až 3 budú nasledovať riadiace fázy pre individuálnu automobilovú dopravu, chodcov a cyklistov.

Inštalovaním svetelnej signalizácie dôjde k zvýšeniu bezpečnosti premávky na pozemných komunikáciách v spojitosti s prevádzkou navrhovanej činnosti a k zlepšeniu plynulosti premávky.

Úpravy vodných tokov

V rámci navrhovanej činnosti vo variante 1 v mieste navrhovanej križovatky Rusovská – Jantárová cesta sa uvažuje s preložkou Chorvátskeho ramena v dĺžke cca 267 m (km 2,4 – 2,6). Existujúci krytý profil a presyp Chorvátskeho ramena budú odstránené a dôjde k zrušeniu pôvodného haťového objektu. Koryto ramena bude vybudované v otvorenom profile. Trasa preložky bude riešená pravostranným oblúkom s dĺžkou 136 m, priamym úsekom s dĺžkou 70 m a ľavostranným oblúkom s dĺžkou 23 m s polomerom 108 m. Variant 2m – (modifikovaný) nevyžaduje preložku Chorvátskeho ramena, vodná stavba ostáva v súčasnej trase. Realizáciou variantu 2m dôjde k zrušeniu existujúcich presypov Chorvátskeho ramena v mieste križovatky Rusovská – Jantárová cesta a pri Technopole (zdvih a rozšírenie Pajštúnskej ul. na 4-pruh). Odstránením existujúcich presypov v trase Chorvátskeho ramena dôjde k sprietočneniu vodnej stavby.

Varianty navrhovanej činnosti

Správa o hodnotení je vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Bratislava, odborom starostlivosti o životné prostredie, oddelením ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-rh, zo dňa 26.05.2016). Pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti sa na základe rozsahu hodnotenia určuje:

- Nulový variant - stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.
- Oba varianty riešené v zámere - (variant 1, variant 2), príp. ich modifikácie na základe nových poznatkov pri spracovávaní správy o hodnotení.

Na základe došlých stanovísk dotknutých orgánov a pripomienok dotknutej verejnosti k zámeru EIA (01/2016) došlo počas vypracovania správy o hodnotení k vzniku modifikovaného variantu (Variant 2m), ktorý dopĺňa technické riešenie variantu 2 posudzovaného v zámere EIA (01/2016). V rámci modifikovaného variantu 2m dochádza k projekčnej úprave a dopravno-technickému preriešeniu príslušných križovatkových uzlov v križovaní električkovej trate a jej súvisiacej dopravnej infraštruktúry s existujúcou cestnou sieťou v riešenom území.

Navrhovaný modifikovaný variant 2m oproti variantom posudzovaným v zámere EIA (01/2016) nemení funkčné riešenie stavby a je umiestňovaný do dlhodobu fixovaného koridoru premietnutého v platnom územnom pláne dotknutého sídla.

4

V rámci správy o hodnotení je posudzovaný **VARIANT 1** a **modifikovaný VARIANT 2m**.

Variantnosť navrhovanej činnosti spočíva v technickom riešení špecifických úsekov trasy líniovej stavby a v investíciách do dopravnej infraštruktúry. Predkladané varianty navrhovanej činnosti sú premietnuté v grafických prílohách správy o hodnotení (mapa č. 2a/2b a 3a/3b).

Trasa navrhovaných variantov - 2. časť NS MHD „Bosákova ulica – Janíkov dvor“, bude nadväzovať na už realizovanú a v súčasnosti prevádzkovanú stavbu 1. etapy NS MHD (úsek Šafárikovo nám. – Bosákova ul.). Navrhovaná činnosť bude začínať v km 2,420 za existujúcou zastávkou Jungmannova a ukončená bude v km 6,200 v polohe Janíkovho dvora.

Charakteristika variantov navrhovanej činnosti:

Variant 1

- 1) Všetky križenia električkovej trate v celkovej dĺžke 3 780 m s cestnými komunikáciami bude chránené svetelnou dopravnou signalizáciou s plnou preferenciou električkovej dopravy.
- 2) Trasa električkovej trate bude napojená na koncový úsek existujúcej električkovej trate 1. etapy v km 2,420.
- 3) Križovatka ulíc Rusovská – Jantárová je navrhnutá v zjednodušenom profile a jej poloha bude prispôbená trase električkovej trate. Takéto riešenie si vyžiada vybudovanie 2 mostov (električkový a cestný most) a preložku príľahlého úseku Chorvátskeho ramena (v polohe km 2,4 – 2,6 električkovej trate) s novým objektom hate. Zastávka Chorvátske rameno sa nachádza v km 2,5 na mostnom telese električkovej trate.
- 4) Križenie električkovej trate s ulicou Romanova bude úrovňové, nová zastávka električky Zrkadlový háj bude primknutá k ulici Romanova s novými prístupovými chodníkmi. Úprava Romanovej ul. bude minimálna (realizácia vodorovného dopravného značenia). Križenie električkovej trate s Romanovou ul. bude chránené svetelnou dopravnou signalizáciou s preferenciou električkovej dopravy.
- 5) V úseku km 3,644 – 3,803 bude trasa električkovej trate pretínať Chorvátske rameno prostredníctvom nového 5-pol'ového električkového mostného telesa v celkovej dĺžke 159,0 m / šírke 19,5 m. Súčasťou mostného telesa bude samostatný chodník pre peších a samostatný chodník pre cyklistov. Pod mostným objektom bude v nevyhnutnej dĺžke realizovaná úprava koryta / reprofiliácia Chorvátskeho ramena (existujúci stav je nenormový, je pozostatkom pôvodne plánovanej trasy metra).
- 6) Električková zastávka STRED sa bude nachádzať v km 4,05 tesne za úrovňovým križením so súčasnou Pajštúnskou ulicou, v úrovni terénu. Pajštúnska ulica bude vo vyhradenom profile od Tupolevovej ul. trasovanej ku kostolu Sv. rodiny po Chorvátske rameno doplnená do plného profilu (4 pruhová komunikácia so stredovým, deliacim ostrovčekom). Vedľa električkovej zastávky bude riešená styková križovatka tvaru T s existujúcou Jantárovou cestou. BUS zastávky budú mať inú polohu oproti súčasnosti a budú umiestnené v blízkosti navrhovanej zastávky TRAM. Križovatka bude vybavená svetelnou signalizáciou.
- 7) Križenie električkovej trate s ulicou Šintavská bude úrovňové a bude vyžadovať len dobudovanie chodníkov pre peších tak, aby bol zabezpečený bezpečný prístup k novej zastávke električky Veľký Draždiak. Križovatka bude chránená svetelnou dopravnou signalizáciou, s preferenciou trakčných vozidiel.
- 8) V km 4,900 trasa električky bude krížiť existujúcu Jantárovú cestu. Keďže križenie trate s Jantárovou cestou je nevyhovujúce, je navrhnutá úprava Jantárovej cesty s cieľom zlepšiť bezpečnosť križenia líniovej stavby s cestnou komunikáciou. Križenie bude chránené svetelnou

dopravnou signalizáciou. V tejto polohe v km 4,950 je navrhnuté aj nové odbočenie k areálu MEDISSIMO, resp. k areálu Veľký Draždiak.

- 9) Križovatka Lietavská - Jantárová je ponechaná v súčasnej dispozícii / dopravnom riešení.
- 10) V km 5,250 je navrhnutá električková zastávka LIETAVSKÁ, ktorá bude predstavovať dôležitý prestupný uzol medzi BUS a TRAM. Pre prestup BUS - TRAM budú v zastávke Lietavská ponechané existujúce BUS zastávky, ktorých poloha bude počas prevádzky navrhovanej činnosti vyhovujúca. Pre prístup k zastávke LIETAVSKÁ budú vybudované nové chodníky.
- 11) Križovatka Betliarska - Jantárová bude ponechaná v súčasnej dispozícii a dopravnom riešení. Križovatka bude doplnená o nové chodníky. V križovatke bude inštalovaná svetelná dopravná signalizácia pre bezpečné kríženie Betliarskej ul. s navrhovanou električkovou traťou.
- 12) Zastávka Janíkov dvor bude situovaná v km 5,850 pod existujúce mostné teleso Panónskej cesty. Na moste Panónskej cesty budú umiestnené BUS zastávky pre prestup BUS – TRAM v tomto uzle. Pre prestup cestujúcich medzi BUS a TRAM bude mostný objekt na Panónskej ceste doplnený o bočné lávky (pre oba smery) a výstupné špirálovité rampy prekonávajúce výškový rozdiel medzi úrovňou terénu a cestným mostom. V priľahlom území umiestnenia zastávky Janíkov dvor budú vybudované chodníky pre bezpečný a bezkolízny prístup cestujúcej verejnosti k zastávke Janíkov dvor. V polohe koncového úseku trate sa počíta s vybudovaním pojazdného úseku trate pre dopravnú obsluhu DPB v km 5,9 – 6,2.
- 13) Na konci električkovej trate v lokalite Janíkov dvor v km 6,200 sa počíta s umiestnením dvojkoľajového obrátiska električiek a realizáciou haly pre dennú kontrolu a ošetrovanie 12 súprav električiek. Hala bude obsahovať 4 koľaje – na každej bude umiestnené 3 súpravy električiek. Poloha haly s prislúchajúcim zázemím je v súlade s územnou rezervou pre výhľadovú dostavbu areálu.

Modifikovaný variant 2m

Variant 2m – (modifikovaný) sa od variantu 1 odlišuje v bodoch 4, 7, 9, 10, 12 a 13.

- 4) Realizácia navrhovaných mostných objektov (cestný a električkový most) v križovatke ulíc Rusovská – Jantárová cesta si nevyžiada preložku Chorvátskeho ramena. Zastávka Chorvátske rameno je presunutá „pred“ mostný objekt električkovej trate v staničení km 2,45 trasy navrhovanej činnosti.
- 7) Zastávka STRED sa bude nachádzať v susedstve navrhovaného mimoúrovňového kríženia stavby s existujúcou Pajštúnskou ulicou, v záreze. Niveleta električkovej trate bude klesať od navrhovaného električkového mosta ponad Chorvátske rameno v km 3,733 po Pajštúnsku ulicu. V krížení Pajštúnskej ul. s električkovou traťou je navrhnutý cestný most. Pajštúnska ulica bude od Tupolevovej ul. trasovanej ku kostolu Sv. rodiny po Chorvátske rameno doplnená do plného profilu (4 pruhová komunikácia so stredovým, deliacim ostrovčekom). Zastávka STRED v záreze bude doplnená o výstupné schodiská a výťahy pre bezbariérový prístup cestujúcich. Vedľa električkovej zastávky bude preriešená súčasná styková križovatka tvaru T s Jantárovou cestou (v súčasnosti riešená bez svetelnej signalizácie). Oproti súčasnosti sa počíta v križovatke s inštaláciou dopravnej svetlenej signalizácie. BUS zastávky budú presunuté do novej polohy v blízkosti zastávky TRAM. Mimoúrovňové kríženie električkovej trate a Pajštúnskej ul. si vyžiada zdvih jej nivelety o cca 1,6 m oproti existujúcemu stavu a premostenie Chorvátskeho ramena (v súčasnosti mostný presyp ramena).
- 9) V km 4,900 trasa električky kríži existujúcu Jantárovú cestu, pričom kríženie s existujúcou cestnou komunikáciou má nevhodný uhol. Z tohto dôvodu je navrhnutá úprava komunikácie Jantárová cesta. Jantárová cesta bude preložená rovnobežne s električkovou traťou po úroveň

prístupovej komunikácie do areálu „Medissimo“, resp. areálu Veľký Draždiak. V tejto polohe (km 5,05 trasy stavby) bude vybudovaná nová styková križovatka s inštalovanou dopravnou signalizáciou.

- 10) V rámci modifikovaného variantu 2m dochádza oproti variantu 1 k zmene súčasnej dispozície dopravného riešenia križovatky Lietavská – Jantárová. Z pôvodnej križovatky Jantárová – Lietavská bude realizovaná nová styková križovatka v smere od Lietavskej na Betliarsku ul. s kolmým prejazdom električkovej trate.
- 12) Križovatka Betliarska - Jantárová bude rozšírená o nové odbočovacie pruhy vo všetkých smeroch. Dôjde k jej doplneniu o nové chodníky a svetelnú signalizáciu pre bezpečné kríženie Betliarskej ul. s električkovou traťou.
- 13) V polohe navrhovanej zastávky Janíkov dvor situovaná v km 5,850 pod existujúcim mostným telesom Panónskej cesty dôjde pre bezpečný prestup cestujúcich BUS – TRAM k vybudovaniu chodníkov, schodísk, výstupných rámp a lávok (pre oba smery) bez umiestnenia výstupných špirálovitých rámp. Zároveň v polohe koncového úseku trate (km 5,7 – 6,2) dochádza oproti variantu 1 k preriešeniu pojazdného úseku trate pre dopravnú obsluhu DPB.

Zdôvodnenie návrhu optimálneho variantu

Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov činnosti na životné prostredie v hodnotenom území a pri splnení opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie považuje zhotoviteľ správy o hodnotení realizáciu navrhovanej činnosti za prijateľnú a z hľadiska vplyvov na životné prostredie a celospoločenského úžitku investície za realizovateľnú a v území prospešnú.

Odporúča realizáciu modifikovaného variantu 2m, v rámci ktorého dôjde oproti variantu 1 v predmetnom úseku stavby k väčším investíciám do dopravnej infraštruktúry, ktoré zvýšia bezpečnosť a komfort cestujúcej verejnosti, ako aj ďalších účastníkov cestnej premávky.

Variant 2m zabezpečí v území vyššiu priepustnosť a pružnosť dopravy, pričom nevyžaduje realizáciu preložky Chorvátskeho ramena a pritom zabezpečí jeho sprietočnenie.

V zmysle došlých vyjadrení od Mestskej časti Petržalka ako aj z následných rokovaní bola preferovaná zmena výškového trasovania električkovej trate v úseku križovania ciest Kutlíkova – Pajštúnska. Pôvodne uvažované mimoúrovňové križovanie požaduje Mestská časť Petržalka zmeniť na úrovňové so zdôvodnením, že takéto riešenie vytvára kvalitnejšie urbanisticko-architektonické i dopravné podmienky pre doriešenie tohto významného kompozičného uzla Petržalky (budúca zástavba a napojenie budúcej Jantárovej cesty, ktorá najmä zo strán námestia Jána Pavla II. nebude musieť stúpať a s ňou aj budúca výstavba a nebude tak vytvárať ďalšiu bariéru v podobe električky, ktorá aj v tomto úseku bude v záreze, do ktorého zaklesá z mostného telesa v kilometri 3,7). Z celkového posúdenia vyplynulo, že takáto zmena je akceptovateľná aj z hľadiska ochrany obyvateľstva pred hlukom za podmienky, že sa zrealizujú náležité opatrenia popísané v časti VI.3 Opatrenia a podmienky pre prípravu a realizáciu navrhovanej činnosti vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

„Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie“ bol v uplynulom období posúdený v zmysle ustanovení zákona č. 127/1994 Z. z., resp. č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Záverečné stanovisko pod č. 38/06-7.3/ml zo dňa 6.7.2006 vydané MŽP SR je opatrené výrokom, že realizácia navrhovanej činnosti „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor - Šafárikovo námestie“ sa odporúča za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V/3 záverečného stanoviska. Špecifikom prvého procesu EIA bolo posúdenie 2. časti električkovej trate Janíkov dvor – Bosákova ako súčasti navrhovanej štvorpruhovej cesty (Jantárová cesta).

Vzhľadom k zmenenej koncepcii riešenia, ktoré sa zameriava na samostatné teleso električkovej trate ako severo-južnej dopravnej osi Petržalky bez sprievodnej cestnej komunikácie spolu s cyklotrasou a vyvolanými zmenami prilahlých ciest a križovatiek, rozhodol sa navrhovateľ – Hlavné mesto SR Bratislava, predložiť nový zámer formou nového procesu EIA.

Zámer „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ul. – Janíkov dvor“ s novým technickým riešením a v novom procese posudzovania navrhovateľa Hlavné mesto SR Bratislava bol predložený na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia ako príslušný orgán štátnej správy **dňa 8.2.2016**.

Príslušný orgán predložil podľa § 23 ods. 1 zákona listom č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-spr. zo dňa 15. 02. 2016 zámer na zaujatie stanoviska zainteresovaným subjektom. Zámer bol zverejnený:

- na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR na <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-b-3> dňa 16. 02. 2016 (zverejnený zámer a oznámenie pre verejnosť);
- na webovom sídle príslušného orgánu <http://www.minv.sk/?uradna-tabula-14&sprava=nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-bratislave-2-cast-bosakova-ulica-janikov-dvor> a na úradnej tabuli dňa 16. 02. 2016 (zverejnené oznámenie pre verejnosť);
- na webovom sídle dotknutej obce <http://bratislava.sk/nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-bratislave-2-cast-bosakova-ulica-janikov-dvor/d-11050344> dňa 22. 02. 2016 a na úradnej tabuli, zároveň bolo do zámeru možné nahliadnuť na prízemí budovy Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy, Primaciálne nám. 1, v priestoroch Služieb občanom/FRONT OFFICE;
- nepovinne zámer zverejnila aj Mestská časť Bratislava – Petržalka na svojom webovom sídle <http://www.petrzalka.sk/2016-02-23-zamer-nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-bratislave-2-cast-bosakova-ulica-janikov-dvor/> dňa 23. 02. 2016 a umožnila do zámeru nahliadnuť na Miestnom úrade mestskej časti Bratislava – Petržalka, na odd. životného prostredia.

Verejné predstavenie tohto zámeru (mimo proces EIA) sa uskutočnilo dňa 8.3.2016 v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca aj za účasti odbornej a laickej verejnosti.

ÓÚ Bratislava, OSŽP, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP pod č. OU-BA-OSZP3-2016-022473/SIA/V-EIA-pr. zo dňa 29.03.2016 **prerušil zisťovacie konanie** do predloženia doplňujúcich informácií v zmysle výzvy príslušného orgánu listom č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-vyz zo dňa 29.03.2016.

ÓÚ Bratislava, OSŽP, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP Rozhodnutím č. OU-BA-OSZP3-2016-022473/SIA/V-EIA zo dňa 11.05.2016 rozhodol, že navrhovaná činnosť „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ul. – Janíkov dvor“ – **sa bude posudzovať** podľa zákona č. 24/2001 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Rokovanie k rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre túto navrhovanú činnosť sa

uskutočnilo na **OÚ Bratislava**, OSŽP, Oddelenie ochrany prírody a krajiny a vybraných zložiek ŽP dňa 26.05.2016 o 10:00 hod aj za účasti zástupcov HMB (ako navrhovateľa a dotknutej obce). Následne, v spolupráci s rezortným orgánom a povoľujúcimi orgánmi a po prerokovaní s navrhovateľom určil **OÚ Bratislava** podľa § 30 zákona „Rozsah hodnotenia a časový harmonogram“ pre navrhovanú činnosť, dňa 26.5.2016, pod číslom OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-rh. Rozsah hodnotenia bol zverejnený:

- na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR na <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-b-3> dňa 01. 06. 2016;
- na webovom sídle príslušného orgánu <http://www.minv.sk/?uradna-tabula-14&sprava=rozsah-hodnotenia-a-casovy-harmonogram-pre-navrhovanu-cinnost-nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-bratislave-2-cast-bosakova-ulica-janikov-dvor> dňa 01. 06. 2016
- na webovom sídle dotknutej obce a v priestoroch Služieb občanom/FRONT OFFICE dňa 09. 06. 2016;
- nepovinne na webovom sídle MČ Bratislava – Petržalka <http://www.petrzalka.sk/2016-06-06-nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-bratislave-2-cast-bosakova-ulica-janikov-dvor-2/> dňa 06. 06. 2016.

V rozsahu hodnotenia je definovaných 9 špecifických požiadaviek, ktorých riešenie má byť súčasťou správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2 časť Bosákova ul. – Janíkov dvor“. V správe o hodnotení je zapracované vyhodnotenie požiadaviek Rozsahu hodnotenia.

Správa o hodnotení podobne ako aj zámer bola vypracovaná v novembri 2016 spoločnosťou EKOJET, s.r.o., priemyselná a krajinná ekológia, Staré Grunty 9/A.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Správa o hodnotení bola predložená na príslušný orgán dňa 15. 11. 2016. Príslušný orgán následne doručil listom č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-SoH zo dňa 23. 11. 2016 správu o hodnotení na zaujatie stanoviska podľa § 33 ods. 1 zákona zainteresovaným subjektom - dotknutej obci, rezortnému orgánu, dotknutým orgánom a povoľujúcim orgánom a na vedomie navrhovateľovi:

Navrhovateľ:

1. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, oddelenie stratégie a projektov, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava

Dotknutá obec:

2. Hlavné mesto SR Bratislava, odd. stratégie rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov, Primaciálne námestie 1, P.O.BOX 192, 814 99 Bratislava

Dotknutý samosprávny kraj a zároveň povoľujúci orgán:

3. Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava

Rezortný orgán:

4. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava 15

Dotknuté orgány:

5. Mestská časť Bratislava – Petržalka, oddelenie životného prostredia a územného plánovania, Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava
6. Ministerstvo obrany SR, sekcia majetku a infraštruktúry, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
7. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody

a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3

8. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
9. Okresný úrad Bratislava, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
10. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
11. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
12. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto, Ružinovská 8, P.O.BOX 26, 820 09 Bratislava 47
13. Hasičský a záchranný útvar Hlavného mesta SR Bratislavy, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
14. Dopravný úrad, divízia civilného letectva, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava
15. Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava

Povoľujúce orgány:

16. Mestská časť Bratislava – Petržalka, stavebný úrad, Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava
17. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, štátna vodná správa, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3

Príslušný orgán súčasne podľa § 33 ods. 1 zákona zverejnil text správy o hodnotení navrhovanej činnosti v rámci Informačného systému posudzovania vplyvov na životné prostredie na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-b-3> dňa 30.11.2016.

zároveň bola správa o hodnotení zverejnená:

- na webovom sídle príslušného orgánu <http://www.minv.sk/?uradna-tabula-14&sprava=informacia-pre-verejnost-k-sprave-o-hodnoteni-vplyvov-navrhovanej-cinnosti-nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-bratislave-2-cast-bosakova-ulica-janikov-dvor> dňa 01. 12. 2016 – zverejnená iba informácia k správe o hodnotení;
- na webovom sídle dotknutej obce <http://www.bratislava.sk/nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-bratislave-2-cast-bosakova-ulica-janikov-dvor/d-11052595> a na úradnej tabuli dňa 30. 11. 2016;
- nepovinne na webovom sídle MČ Bratislava – Petržalka <http://www.petrzalka.sk/2016-12-06-nosny-system-mhd-prevadzkovy-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-bratislave-2-cast-bosakova-ulica-janikov-dvor-3/> dňa 06. 12. 2012.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Navrhovaná činnosť bola prerokovaná s verejnosťou na verejnom prerokovaní, konanom dňa 14.12.2016 o 16³⁰ h v Zichyho paláci, na Venturskej ulici č. 9 v Bratislave.

Jeho úplné znenie je uvedené v ďalšom texte. V prílohe č. 2 k záverečnému stanovisku je priložená prezenčná listina, podľa ktorej sa prerokovania zúčastnilo 62 zástupcov verejnosti, vrátane pracovníkov verejnej správy.

Stretnutie otvoril primátor mesta JUDr. Ivo Nesrovnal, privítal verejnosť a predstavil v krátkosti projekt. Primátor potom predal slovo Ing. Tokošovi.

Ing. Tokoš predstavil kolektív, ktorý prezentoval projekt. Následne opísal celú históriu projektu a jednotlivé kroky, ktoré predchádzali verejnému prerokovaniu. Ing. Tokoš zhrnul pripomienky, ktoré

4

boli zaslané k Zámeru EIA. Následne odovzdal slovo spracovateľovi správy o hodnotení Mgr. Šemberovi.

Mgr. Šembera v úvode informoval zúčastnených o základných technických údajoch navrhovanej činnosti. Následne informoval prítomných, že varianty posudzované v správe o hodnotení boli určené v rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie. Zdôvodnil vznik nového – modifikovaného variantu 2m, ktorý vyplynul na základe došlých stanovísk dotknutých orgánov a opodstatnených pripomienok zainteresovanej verejnosti k zámeru EIA. Konštatoval, že modifikovaný variant nahrádza pôvodný variant 2 s tým, že posudzovaný modifikovaný variant bol prerokovaný s dopravným inšpektorátom a ďalšími dotknutými organizáciami, ktoré sú dôležité pre ďalší povoloňovací proces predmetnej stavby. Následne prezentoval trasu modifikovaného variantu, stručne charakterizoval navrhované zastávky, ich polohu a umiestnenie v trase stavby a informoval prítomných o typoch koľajového zvršku.

Konštatoval, že dôležitou skutočnosťou v trasovaní modifikovaného variantu oproti pôvodnému riešeniu stavby je, že modifikovaný variant 2m nevyžaduje preložku Chorvátskeho ramena, nedôjde k prerušeniu koryta toku tak, ako je to v súčasnosti v polohách presypaných mostných objektov. Upozornil, že realizáciou modifikovaného variantu dôjde k sprietočeniu koryta toku, čo pokladá okrem iného za dôležitý pozitívny aspekt stavby.

Záverom konštatoval, že prekladaný modifikovaný variant je veľmi reálny a optimálny pre dané územie.

Následne bola otvorená diskusia:

- Erik Žiak (občan): Pozitívne ohodnotil projekt, ktorý nadobudol zlepšenie od pôvodného projektu. Zatrávnenie trate bude riešené od celého temena alebo len od hlavy koľajnice?

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy): Električková trať bude zazelenaná v príslušných úsekoch trasy stavby (rozchodníky - sukulenty), na úsekoch, kde sú prechody a križovatky bude električkový zvršok betónový. V polohe združenej zastávky Bosákova bude použitá asfaltová zmes s gumovou prímесou.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Štrkové lôžko bude na trati iba minimálne. Rozchodníky – Sedum sp. budú vysadené v hlinitej vrstve. Koľajnice budú uchytené na pevnej betónovej doske.

- Erik Žiak: Bude zabezpečená pravidelná údržba trate? Pretože vlnovitost' tratí spôsobuje veľmi hluk, taktiež zanedbanie údržby. Je veľmi dôležité dodržanie brúsenia hláv koľajníc, súvisí to hlavne s hlukom.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Je to súčasťou ďalších stupňov projektu a podrobností. Ochramu pred hlukom zabezpečia vhodné antivibračné materiály. Výber materiálu eliminuje vlnovitost' koľají.

- Erik Žiak: Predchádzajúce vedenie predpokladalo budovanie tretej etapy smerom na Hlavnú stanicu cez Špitálsku cez areál nemocnice. Má mesto nejaké spracované zámery na Kamennom námestí, plánujete zastávku „Viedenského typu“.

RNDr. Želmíra Greifová (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Čo sa týka tretej etapy, tak mesto najprv musí dokončiť druhú etapu. Je dôležité mať najprv električku v Petržalke. Dočasné zastávky sú vybudované z dôvodu chýbajúcej trvalej zastávky, ktorú mesto plánuje vybudovať pod Manderlákom. Krajský dopravný inšpektorát určuje ako bude zastávka vyzerat', z pohľadu bezpečnosti a plynulosti dopravy.

- Erik Žiak: V materiáli som sa dočítal, že výška nástupnej hrany bude 30 cm. Bude sa rátat' s tým, že DPB a. s. bude potrebovať výklopné hrany. Rátate s tým, že budete potrebovať výnimku.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Zastávky sú navrhnuté na 30 cm a budeme žiadať o výnimku

na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR. Výška sa zmenila aj na zastávke prvej etapy. Skúsenosti sú kladné. Na trati budú jazdiť nové trakčné vozidlá.

- Erik Žiak: Plánuje sa v rámci druhej etapy aj s rozšírením vozového parku alebo sa bude jazdiť tak ako dnes?

RNDr. Želmíra Greifová (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Dopravný podnik už mal v minulom operačnom období nakúpené električky. Toto sú otázky skôr na dopravný podnik. Prosím držme sa danej témy.

- Martin Kugla (Iniciatíva za efektívnu a ekologickú dopravu): v prvom rade chcem upozorniť, že nehovoríme o nosnom systéme, ale električke. V praxi to znamená, že pracujeme s 3500 osôb/hod. Čo už dnes vieme, že nebude stačiť, podľa generelu dopravy. Podľa iných modelov by mali chodiť poloprázdne vozne. Dnes na Bosákovej chodia už preplnené vozidlá. Zhotoviteľ rátať s 4 min. intervalom. Mám za to, že vylučuje preferenciu električiek alebo skrátenie intervalu. Vysvetlím to na 4 prípadoch. Križovanie s Rusovskou cestou, chýba tam rozvojový koncept a koncept kontextu. V špičke je tam silný priečny dopravný tok. Nevieme si predstaviť, že by tam došlo k preferencii alebo zhusteniu intervalu. Vznikali by veľmi silné dopravné zápchy. Naše pripomienky v zámere neboli akceptované, kde sme navrhovali premostenie cez Rusovskú cestu. Vedľa bude stáť lokalita Petržalka City. Žiadali sme, aby zhotoviteľ zapracoval pripojenie, tak nám bolo odpovedané, že to nie je súčasťou projektu. Tomu rozumieme a však nerozumieme prečo nikto nechce aby to zhotoviteľ kreslil a nerozumieme prečo sa s tým nikto nechce zaoberať. Pretože ak sa napojí Petržalka City, tak nám nad Chorvátskym ramenom vznikne 100 m tunel. Južné rameno má 100 m od úplného zakrytia v kombinácii ciest, trate a budúcej cesty. Druhý problém je križovanie s Kutlíkovou, ktoré je mimoúrovňové. Chýba tu však kontext, vľavo ide trať po teréne a potom ide do zárezu, tzn. v strede zeleného pásu, Chorvátskeho ramena, v strede trate vzniká bariéra. Prečo sa to nerieši väčším premostením, aby sa zachovala kontinuita zeleného územia. Tretia vec Lietavská. Zhotoviteľ prišiel s takýmto riešením, kde si vytvoril ďalšie silné priečne križovanie. Celú Jantárovú dal do úrovne Lietavskej. Z hľadiska plynulosti dopravy máme za to, že by bolo lepšie riešenie nejakým premostením. Štvrtý problém, chýba kontext a rozvoj. Zhotoviteľ nepočíta pri železničnej trati s TIOP-om. ŽSR spracováva teraz Štúdiu železničného uzla Bratislava, kde tento TIOP vyhodnocujú. Zhotoviteľ v pripomienkach odpovedal, že to nie je súčasťou projektu. To je v poriadku, ale treba nájsť také riešenie, ktoré by nezatracovalo využívanie tohto TIOP-u. Ďalej neriešite pokračovanie trate na Južné mesto. Treba riešiť trať tak, aby bolo možné využiť daný TIOP.

RNDr. Želmíra Greifová (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Za mesto odpoviem otázky, ktoré som si poznamenala. Nosný systém je koľajová doprava a električka je koľajová doprava. Napojenie Petržalka City bolo úzko prerokované s Petržalka City. Mesto momentálne spracováva podklady na Rozvojovú os Petržalka. Spracováva to útvary hlavnej architektky, na budúci rok štúdiá prebehne. Bude to v súčinnosti týchto projektov. Hlavné mesto je súčasťou technickej skupiny ako aj riadiaceho výboru na Bratislavský železničný uzol a pokiaľ vieme navrhnuté TIOP-y sa prehodnocujú a preverujú. Naša električková trať nepôjde do kolízie s TIOP-om.

Ing. Ján Kušnir(projektant):Pán Kugla má aj trefné pripomienky. My máme nejaké okrajové podmienky, v ktorých sa musíme pohybovať. Je to veľkorysé riešenie, ktoré nikdy nebude v Petržalke, ktoré sa nedá v dnešnej dobe realizovať, pri príslušných podmienkach. Rusovská cesta priečne križenie - v novom riešení uvažujeme s 4-pruhovou komunikáciou, čiže 2 pruhy budú BUS-pruhy a 2 pre individuálnu automobilovú premávku. Kapacitu zvyšujeme proti tomu čo je dnes, čiže kapacitu zvyšujeme. Čo sa týka vedenia ponad Chorvátske rameno, ak by sme viedli všetko mimoúrovňovo vytvoríme „dopravné monštrum“, pretože sa tam križuje rameno, električka a cesta. Ďalej musíme

vystúpať z danej zastávky Jungmanova, ktorá je pred križovatkou, čo nie je možné. Kutlíkova - navrhujeme mimoúrovňové križenie, ktoré umožňuje spojenie Panónskej a Dolnozemskej. Umožní to spojenie, ktoré nebude križovať električky. Od Kutlíkovej smerom ku Kauflandu územie nie je ďalej riešené. Je to riešené na úseku približne 3,7 km, kde bude umiestnený most, po ktorom môžu chodiť chodci aj cyklisti. Viac sa tam riešiť nedá. Križovatka Lietavská, ktorá bola vo variante dva ako 3/4 kruhy nebola schválená Krajským dopravným inšpektorátom z hľadiska bezpečnosti. Hľadali sme riešenia, máme asi 7 návrhov. Dnešný návrh je vypracovaný v spolupráci s policajťmi. Dnes je tam vytvorené kolízne miesto, ktoré my takto vyriešime. Nie je to ideálne, ale v rámci príslušných podmienok. Janíkov dvor- TIOP-y podľa informácií umiestnenia TIOP-ov, takto umiestnený TIOP je veľmi ideálny. Osobná železničná doprava je veľmi utlmená, tie TIOP-y sú veľmi ďaleko v budúcnosti. Na vnútornom obratisku je trať ukončená tupíkmi, ktoré sa dajú odstrániť a trať môže pokračovať v smere na Petržalka Juh, s ktorou výhľadovo počítame.

- Martin Kugla (Iniciatíva za efektívnu a ekologickú dopravu): Toto je druh odpovedí, niečo riešime ale nezaujímá nás nič. Tento TIOP na petržalskej trati je definovaný ako jediný pevne prioritný. Po roku 2020 by malo byť v záujme mesta, aby sa tieto TIOP-y rozrastali na tejto trati, aby sa prenášala záťaž na železniciu. Na Rusovskej ceste sa ešte len doprava bude rozrastať. Je problém urobiť tam premostenie? Hovoríte, že ste oklieštení financiami, máte prerátané koľko to bude stať? Nemáte. Nemáte spracovanú ani CBA. Ak tvrdíte, že na to nemáte, tak nemáte spracované relevantné podklady na tento projekt.

RNDr. Želmíra Greifová (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Ak sa vrátíme k TIOP-om sme členom technickej skupiny ako riadiaceho výboru. Odovzdávame slovo Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja aby presne všetkým povedali ako to s TIOP-mi je.

Ing. Michal Dekánek (Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja): Moje meno je Michal Dekánek pracujem pre riadiaci orgán Operačného programu integrovaná infraštruktúra, cez ktorý bude financovaný tento projekt ako aj železničná štúdia uskutočniteľnosti. Dnes ešte nie je presne definované, ktoré TIOP-y sú alebo nie sú prioritné. Každý sa posudzuje samostatne. Dnes hovorí, či tento TIOP bude alebo nebude existovať, tak to určite nie je správne. Nič však nevylučuje, že tento TIOP v budúcnosti nebude. Tento projekt je naprojektovaný tak, že v budúcnosti ho bude možné dobudovať. Ale dnes nie je možné prefinancovať niečo, o čom presne neviem definovať, či tam je ten počet cestujúcich tak aby bolo možné z hľadiska návratnosti ho vybudovať.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy): TIOP je terminál integrovanej osobnej prepravy. Aj spracovateľovi správy sa veľmi ťažko spracovávajú výstupy bez toho, aby boli podklady zverejnené na enviroportáli alebo iným spôsobom dokladované. V prípade, že by boli dokladované a mohlo by sa s nimi pracovať, tak by TIOP-y boli zapracované do projektu.

- Marcel Slávik (predseda Združenia domových samospráv): Ja sa chcem spýtať, či je tu zástupca Ministerstva životného prostredia? A aby ste vysvetlili postup EIA a postup schvaľovacích procesov? Chcel by som sa spýtať akým spôsobom boli vyhodnotené pripomienky zo zisťovacieho konania, resp. v správe o hodnotení, ktoré boli uplatnené účastníkmi týchto konaní? Akým spôsobom o nich plánujete diskutovať? Keďže ide o územno-plánovací podklad, môžete tam čakať silnú oponentúru. Kto bude za investora, resp. stavebníka tzn. za mesto Bratislava bude komunikovať a splnomocnený viesť rokovania, akým spôsobom bude spracovaná dokumentácia pre územné rozhodnutie. Akým spôsobom sa bude rokovať s účastníkmi konania pri zisťovacom konaní? Akým spôsobom sa budú zapracovávať pripomienky do DUR, aby sme sa vyhli sporom v územnom konaní. Upozorňujem, aby si mesto stanovilo tím, ktorý bude komunikovať s nami ako aj inými dotknutými organizáciami. Na margo p. Greifovej, ktorá povedala, že električka je nosný systém MHD, nie je. Prírodné zákony neokašlete. Môžete hovoriť, že dva plus dva je päť, ale stále to bude len štyri. Pokiaľ nie je zabezpečená

bezbariérovosť a segregácia, tak to nikdy nosný systém nebude. Práve ste skonštatovali, že sa so segregovanosťou neuvažuje. Mnohé pripomienky sme zaslali v zisťovacom konaní, ktoré boli zaslané, boli spracované veľmi zvláštnym spôsobom, konkrétne s dopravno-kapacitným posúdením. Konkrétne pán Kugla povedal, že sú tam problematické priečne komunikácie. Zaujímam ma ako došiel spracovateľ k záveru, že dopravno-kapacitné posúdenie je irelevantné a zároveň s istotou tvrdí, že je to postačujúce, že finančné prostriedky sú na to dostatočné. Podotýkam, že je v platnosti §19 ods. 11 cestného zákona, ktorý zaväzuje obec budovať dostatočne kapacitne postačujúcu infraštruktúru, ak jeho zámer spôsobí problémy v tomto smere. Táto otázka nebola zodpovedaná. Toto je nadväzujúce rokovanie, na povedomé rokovanie, ktoré bolo v roku 2006, kde sa uvažovalo s úpravou okolia električkovej trate (Centrálny Petržalský park), nielen úpravu telesa. Bolo tam viacero zlyhaní pokusov mestotvorného, nemám na mysli urbanisticko-architektonickú štúdiu od pani Konrád, ktorú sprevádzali pochybnosti, ale taktiež výsledok je nejasný. Mám na mysli aj koordináciu s ostatnými projektami (Petržalka City). Preto ma zaujíma ako sa budú spracovávať jednotlivé pripomienky.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy): Ďakujem za pripomienky. Súčasná legislatíva umožňuje vstupovať do povoľovacích procesov, čo je správny demokratický spôsob. Vítame všetky občianske združenia, ako aj ich pripomienky. Súčasťou príloh správy o hodnotení sú vyhodnotenia pripomienok dotknutých orgánov a zainteresovanej verejnosti. Ale ak príde od jedného združenia ten istý zoznam pripomienok 5-10krát k rôznym stavbám, myslíme si, že je to zneužívanie. Tieto združenia majú snahu sa stretnúť s mestom a vyjednávať na podmienkach. Ak sa dohodnú, svoje pripomienky stiahnu. Snažíme sa apelovať na to, aby tieto združenia neblokovali a nenatáhovali schvaľovací proces. Čo sa týka schvaľovacieho procesu - hovorili ste, že na verejnom prerokovaní má byť zástupca Ministerstva životného prostredia. Podľa zákona o posudzovaní vplyvov predmetná stavba podlieha zisťovaciemu konaniu, čiže spadá pod Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie. Tento proces nenadväzuje na predchádzajúce konania. Ide o nový proces, s novým územným rozhodnutím, novým schvaľovacím konaním. Nemá nič spoločné s tým predchádzajúcim. K pripomienkam k zámeru sa venovala pozornosť spolu s viacerými zástupcami, napr. projektant, dopravný podnik, atď. Snažili sme sa vyhodnotiť pripomienky zodpovedne, ak máte ďalšie pripomienky môžete ich uplatniť. V prípade, že nie ste spokojný s odpoveďami, budeme sa s nimi zaoberať, prípadne posudkáť v posudku. K pripomienke k dopravno-kapacitnému posúdeniu: chápem ho ako posúdenie, ktoré vydal magistrát, pričom sa realizuje pri stavbách o 200 a viac parkovacích miestach. Takže spracovať dopravno-kapacitné posúdenie pre predmetnú činnosť, ktorá nevytvára parkovacie miesta je zvláštne. Posúdenie križovatiek a ich priepustnosť je predmet ďalších stupňov projektovej dokumentácie. V rámci stavby riešime výškové a smerové vedenie navrhovanej investície a pripomienky dotknutých orgánov a zainteresovanej verejnosti. Ďalšie posúdenie bude na stavebnom úrade, v príslušných povoľovacích procesoch. Konštatoval, že je spracovaný strategický dokument generelu dopravy, ktorý si dáva za jednu z viacerých úloh aj zníženie podielu individuálnej automobilovej dopravy. A práve predkladaná investičná činnosť je jedna zo stavieb, ktorá by mala podiel individuálnej automobilovej dopravy na území mesta znížiť.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Ku križovatkám pridám: čaká nás územné rozhodnutie, stavebné povolenie a ďalšie stupne projektovej prípravy stavby. Ide o dokumentácie, v ktorých sa presne rozhodne, resp. spresní koľko pruhov, kde budú, aké semafore budú inštalované, atď. K projektu Petržalka City, my o ňom vieme, v rámci stavby je navrhnutá dočasná komunikácia Gessayova. Taktiež v polohe Petržalka City je navrhnutá električková zastávka. Petržalka City máme v merku, konštatoval. Ďalšou známou investíciou je Petržalka Juh, v koncovom úseku stavby.

- Marcel Slávik: Chcem požiadať pána Šemberu, aby sa ospravedlnil za svoje drzé správanie a urážlivé slová. Vám to neprislúži hodnotiť. To, že vy máte problém vyhodnotiť naše pripomienky, nie je náš problém. Iní spracovatelia s tým problémom nemajú. Dôležitá otázka je,

že aký je - bude zvolený mechanizmus na rokovanie medzi mestom (Stavebníkom) a ostatnými združeniami a občanmi, ktorí majú záujem. Tak, aby ich pripomienky boli zapracované aj v ďalších stupňoch. K zdržovaniu môže dôjsť vtedy, keď nebude ochota to riešiť. A preto Vás vyzývam, aby ste si zvolil tím, ktorý bude riešiť tieto pripomienky. Druhá otázka je presah regulácie po budúcom spôsobe uplatnenia projektu, ako má vyzeráť centrálna časť Petržalky. Táto otázka tiež nebola zapracovaná.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Prišlo 156 pripomienok, ktoré boli spracované do excelovskej tabuľky, kde sa realizovali prieniky všetkých pripomienok od organizácií a združení. Pripomienky sa často medzi združeniami opakovali. Kebyže sa spoja združenia, tak by ich bolo možno 60 a mali by sme viac času sa s nimi zaoberať. Komunikácia by mala byť zákonná, tak ako určuje stavebný zákon, musí byť vydokladovaná. Je to štandardný postup pri povoľovaní stavieb.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy o hodnotení): Reagoval na pripomienky p. Slávika, konštatoval, že všetky pripomienky občianskeho združenia sú súčasťou príloh správy o hodnotení, od strany 25 po stranu 30, príloha č.3 správy o hodnotení. Konštatoval, že spracovateľ správy sa zaoberal každou z nich. Následne sa venoval konkrétne pripomienke občianskeho združenia č. 18 k zámeru: „18. Žiada, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenia verejných priestorov v podobe fasády, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehmuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale najmä zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo. V prípade, ak by príslušný samosprávny orgán mal záujem o umiestnenie umeleckého diela, príp. prvku obdobného charakteru, stavebník/investor v rámci svojich možností umožní umiestnenie spomínaného prvku v území (napr. pri objekte protitankovej steny, môže sa osadiť pamätná tabuľa so sochou a pod.). V rámci Projektu sadových úprav v ďalšom stupni povoľovania stavby – v stupni DSP, bude takéto miesto na pozemku mesta bližšie určené a spresnené.“ Tak isto ako aj napr. bod 2), kde citujete aj technické podmienky, ako aj Metodiku dopravnno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov“, to sa týka parkovania. Informoval prítomných, že všetky pripomienky občianskeho združenia boli vyhodnotené. Informoval prítomných, že na verejnom prerokovaní je prítomná aj pani Sivecká z Okresného úradu Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie. Konštatoval, že ak občan nebude spokojný, môže sa pristúpiť k prehodnoteniu pripomienok. Zároveň podotkol, že predkladaný projekt je veľmi dôležitý pre Bratislavu a nemali by sme ho brať osobne, ale posúvať navrhovanú investičnú činnosť dopredu.

- **Martin Fundárek (OI Lepšia doprava):** Ja by som rád vysvetlil čo je nosný systém. Nie je žiadny dopravný prostriedok, ktorý presne určuje nosný systém. Niekde je dopravný systém autobus, niekde električka, niekde metro, niekde železnice. Projekt 2m prináša vylepšenia. Veľa pripomienok bolo zapracovaných. Avšak boli zapracované nové vylepšenia ako napríklad pri Lietavskej tu variant 2 preberá čiastočne riešenie variantu 1, čo nie je dobré riešenie. Nie je zabezpečený bezkolízny prestup medzi električkou a autobusom. A to bude kľúčový prestupový bod, pretože tam sa bude prestupovať do nemocnice. Pozor na to, aby sme nebudovali nanovo Molecovu. Bude tam veľmi veľký pohyb ľudí, ktorí budú ohrozovaní autami. Druhý problém je zahrnutie pešej a cyklistickej trasy predĺžením Lietavskej ulice. Poprosíme, aby priamosť trasy bola zachovaná. Nie je dôvod na to, aby bol prechod pre peších a cyklistov odsúvaný tak ďaleko od križovatky, hlavne keď križovatka nahrádza vjazd do Medissima. Dali sme pripomienku, aby bola trať stavaná tak, aby bola umožnená rýchlosť 60 km/hod. Obmedzenie na 50 km/hod, ktoré je dané je len predpis dopravného podniku, ktorý sa môže kedykoľvek zmeniť. Pripomienka bola zamietnutá s tým, že dopravný podnik má tento predpis a električky budú premávať touto

rýchlosťou. Teraz zaznela odpoveď, že by pri vyššej by musela byť trať oploštená. Poprosím aj číslo predpisu.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Návrhová rýchlosť trate je 60 km/hod, ale neznamená, že takouto rýchlosťou budú električky jazdiť. Bude riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby. Lietavská bola vo variante 2 riešená ako združená zastávka, v rámci modifikovaného variantu (2m) nie je riešená ako združená. Poloha zastávok a preriešenie križovatiek je otázkou, s ktorou sa diskutuje už dlhšie obdobie. Predložený návrh je výsledkom viacerých odborných diskusií, je to zdĺhavý proces. V území sa pracovalo s rôznymi variantmi, brali sme veľa vecí do úvahy rozhládové pomery, oblúky, otáčanie autobusových súprav. Je to výsledok mnohých diskusií. Križovatky sa stále preriešujú, v ďalších stupňoch dúfame, že sa to podarí vyriešiť.

Šmelík (projektant): Je to možné upraviť, posunúť ku STOP čiare. Sme stále na začiatku.

- Peter Netri (Cyklokoalícia): Nejaké veci sa zmenili. Je tam veľa zlepšení. Máme však ešte stále nejaké pripomienky. Konkrétne je to Draždiak, Medissimo, kde cyklotrasa prechádza na druhú stranu. Prečo nemôže ísť cyklotrasa rovno, prečo prechádza na druhú stranu. Pri Kutlíkovej - Pajštúnskej prejde na druhú stranu a následne pri Medissime sa vráti späť. Náš návrh je, aby išla po Lietavskú v jednej strane a potom prešla na druhú.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy o hodnotení): Som rád, že ste skonštatovali, že veľa pripomienok je zapracovaných. Projekčné práce pokračujú.

- Peter Netri (Cyklokoalícia): Ďalšia pripomienka je, že Romanova - Jiráskova nemajú žiadne cyklotrasy napriek tomu, že majú trasy uvedené v Petržalskej štúdii rozvoja cyklotrás. Je tu aj zástupca Petržalky, ktorý to môže potvrdiť. Nie sú ani naznačené v tom smere. Bolo by dobré to naznačiť aspoň začiatky. Na konci sa cyklotrasa končí ešte pred Janíkovým dvorom. Podľa generelu by mala pokračovať až do Jaroviec, ak sa to zastaví eskalátormi alebo sa to teraz nevybuduje, tak nebude mať kadiaľ viesť. Posledná pripomienka na Farského ulici na v novej časti. Tam ako je vpust' autobusu k električkovej trati, tak tam je veľmi čudný uhol cyklotrasy, ktorý nie je bezpečný.
- Prof. Bohumil Kováč: Zúčastňoval som sa prvej časti, keď sa projekt rodil. Poslal som aj pripomienky, ktoré ako vidím sú mnohé z nich zapracované. Poslal som aj odvolanie a keďže som uvedomelý občan, tak som to stiahol, aby sa nenaťahoval proces. Sú veci, o ktorých sa diskutovať dá. Bol som účastník súťaže, mal som v nej aj úspech. Ja to vidím ako výtvarné dielo, nie teda stavať sochy na zastávkach, ale pochopiť zastávku ako výtvarné dielo. Petržalka potrebuje svoju identitu, ktorú nemá. Je dobré ak to nie je len čistá tráva, ale uvažuje sa s inou zeleňou. Zlepšenie urbánneho priestoru s električkou. Máme len drobné pripomienky. Keby ste to zmenšili, tak Petržalka City nemôže byť na Gessayovu pripojená. To môže byť ozaj iba provizórne. Toto treba s investorom koordinovať, aby to bolo dotvorené správne. A je možnosť doplniť to, čo Petržalka nemá. Ďalej by bolo možné posunúť aj trať ku Kauflandu a je škoda zasypať zárez. Ak sa dá, treba to ešte preveriť. Teraz ide električka stredom a priestor okolo nej ostane nevyužitý. Posledná pripomienka je Lietavská. Aj keď vieme, že sa všetky komunikácie nebudú budovať. Ak by bolo možné primknúť bližšie komunikáciu ku trati, aby nevznikol ďalší zbytočný priestor. Ďalej by mesto malo trvať na vzniku TIOP-u. Je výborné prestupové miesto. Som za to, aby sme konečne prestali hovoriť o pojme nosný systém.

Ing. Stanislav Tokoš (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Som rád, že pán profesor povedal tieto slová, mne sa páči električka s tromi druhmi povrchu.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy): Bolo tu zopár pripomienok. Ak sa vrátíme k Petržalka

City, tak je možné podať pripomienky. Napojenie z Gessayovej do územia Petržalka City nepredstavuje nové dopravné napojenie, ale iba dočasný pojazdny chodník.

Ing. Ján Kušnir (projektant): V súčasnosti v lokalite sú určité prevádzky, ktoré majú svoju prístupovú cestu z Rusovskej cesty. Ide o jedinú prístupovú cestu k prevádzkam. Výstavbou trate sa zruší a preto je navrhovaná spomínaná dočasná komunikáciu.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy): Pripomienka ku Kauflandu. Konštatoval, že projektant sa pripomienke pritiahnuť trasu električky tesne ku Kauflandu venoval. Ďalej konštatoval, že TIOP-y sú veľká výzva, koniec električkovej trate je projektovaný tak, aby v budúcnosti bolo možné pokračovanie trate južným smerom.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Vrátim sa ku Kauflandu, sú aj iné miesta, ktoré by sa aj inak dali využiť. Skúsme zobrať tento projekt ako štart. Nevieime všetko vyriešiť v stupni EIA. Aj oddelenie hlavnej architektky sa venuje tomuto územiu, Mestská časť Petržalka má v území svoje plány. Konštatoval, že aj pri Lietavskej, Kauflande, či pri Rusovskej v krížení s Jantárovou vznikajú rôzne miesta na oddych. Toto je začiatok prípravy stavby a môžeme sa pohnúť dopredu.

- Bohuslav Chrenko: Bratislava je mesto, ktoré je zapchaté autami. Pokiaľ bude kvalita MHD vyššia ako individuálna doprava. Kvalita dopravy sa hodnotí podľa vzhľadu, čistoty, rýchlosti presunu. Bolo by dobré, aby električka nezastavovala v každom bode, aby mala vyššiu priemernú rýchlosť. Je dobré zaviesť aj preferenciu, ktorá v prvej časti nie je. Križovatka pri Kauflande mimoúrovňová nie je. Ak pridáme na Rusovskej ďalšie pruhy, tak to priláka viac áut. Chcem sa prihovoriť tomu, aby bola táto križovatka Rusovská – Jantárová ako mimoúrovňová.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Prvá etapa je postavená, je v užívaní a má svoje pravidlá. Po spustení do prevádzky nemôžeme 5 rokov s prvou etapou hýbať. Na Rusovskej pribudnú BUS pruhy. Preferencia v polohe Rusovská – Jantárová je uvažovaná, je to jedna z podmienok projektu. S preferenciou električiek sa uvažuje na každej križovatke v trase stavby.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy): Skúsme si porovnať križovatku Bosákova - Farského s navrhovanou križovatkou Rusovská - Jantárová. Máte pocit, že by v polohe zastávky Farského električka spomaľovala dopravu? Domnievame sa, že obe križovatky budú mať podobný charakter, nie je potrebná realizácia mimoúrovňovej križovatky Rusovská – Jantárová.

- Bohuslav Chrenko: Ona nielenže zdržuje ostatných, ale aj sama seba. Keď sa postavíte za kabínu vodiča, už tu má zdržanie 4 minúty. Ľudia neprestúpia nikdy do MHD, pri takejto rýchlosti. Keby sa estakáda od Starého mosta predĺžila, tak by sme museli mať nadúrovňovú zastávku a električka by bola oveľa rýchlejšia.
- Prof. Bohumil Kováč: Chcem sa pripojiť k téme úrovňových a mimoúrovňových križovatiek. Sme v meste, nie na diaľnici. Sme vo vnútromestskom prostredí. Viete si predstaviť ako by vyzerali tie telesá, čo by tam vznikli? Museli by byť osadené protihlukové steny, čo by nebolo práve najlepšie riešenie. Najlepšie by bolo, kebyže električka ide na okraji po povrchu a na problematických úsekoch by išla pod povrchom.
- Martin Fundárek: Ja používam električku na Bosákovej každodenne. Skôr mi príde, že električky dostávajú zelenú skorej ako by bolo dobré pre križovátku. Ďalej chcem povedať, že vodiči majú vo vozidle zle nastavený palubný počítač. Buď je tam nastavený zlý smer, ale nasledujúca zastávka Kamenné námestie. Čo sa týka mimoúrovňovej križovatky pri Rusovskej ceste, tak prestup by bol pre ľudí ešte viac nepohodlný, pretože v prípade mimoúrovňovej križovatky by museli zdolávať schody.

- Peter Oravec: Prvá etapa sa stavala s duálnym rozchodom. Chcem sa spýtať, či sa aj v druhej etape uvažuje s duálnym rozchodom. Ak sa neuvažuje, tak prečo sa stavala v prvej etape?

RNDr. Želmíra Greifová (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Keď som prišla na mesto, bol projekt prvej časti už rozbehnutý. Ale hlavným dôvodom, prečo je duálny rozchod je to, že železnice nestíhali čerpať peniaze z fondov a mesto malo pripravený projekt už s duálnym rozchodom, nebolo možné ho už meniť na to aby sme skončili stavbu do roku 2015 spolu so stavebnými povoleniami a inými rozhodnutiami. V tomto projekte bol zahrnutý aj duálny rozchod. V hlavnom meste máme električky s 1000 mm rozchodom. Preto sa aj Európska únia pýtala ako chceme pokračovať v budovaní ďalšej etapy a v rozvoji. Preto sa táto etapa ako aj modernizácie budú robiť s rozchodom 1000 mm. Je to tak aj implicitne uvedené v Operačnom programe integrovaná infraštruktúra, že budú podporovať rozvoj a modernizáciu len trati s 1000 mm rozchodom, ktorý mesto má postavený.

- Erik Žiak: Ja by som sa ešte vrátil k preferencii električky. Je fajn, že máme preferenciu, ale popri nej treba myslieť aj na chodcov v signálnych plánoch. Na Bosákovej sa stáva, že príde električka a ľudia, ktorí chcú prejsť na autobus stoja natlačení na ostrovčeku a sú ohrozovaní autami. Nevie, či je to vhodné v tejto fáze predkladať, ale bolo by dobre to zhodnotiť. Bol by som rád, keby sa tieto radiče nastavili.

Ing. Monika Balcieráková (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Ak sa môžem vyjadriť k preferencii. Preferencia na električkovej trati zostane. Avšak mesto si už všimlo, že ostrovček je kapacitne nevyhovujúci. Bude upravený signálny plán tak, aby chodci prešli na jedenkrát. Nebudú to však tí, ktorí dobehnú na poslednú chvíľu. Už sa na tom pracuje.

- Matej Michlík: Nebol som tu od začiatku. Je to skôr otázka - ide o zastávky Jungmanova a Gessayova. Ide o projekt Petržalka City, ktorý bude mať veľkú zástavbu a obyvateľov. Tento úsek trate smeruje ku koncu Petržalky, je to predposledná zastávka, teda ak nerátame zastávku Sad Janka Kráľa. V tomto úseku bude veľký tok cestujúcich. Aká je hustota zastávok, aby nedošlo k zbytočným zdržaniam? Aké sú medzizastávkové priestory, ktoré vidíme teraz ako 500 m. Najlepšie by bolo vynechať zastávku Jungmanovu a prisunúť bližšie zastávku Gessayova, čo umožní ušetriť čas.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Plánovaná zastávka Chorvátske rameno bude prestupný uzol, tak ako napr. Bosákova. Zastávka Gessayova bude v centre budúcej zástavby Petržalka City. Poloha zastávky je výsledkom viacerých odborných diskusií. Poloha zastávok má oveľa zložitejšie a širšie súvislosti.

- Matej Michlík: Bude zastávka Jungmannova po 5 rokoch už nepoužívaná?

Ing. Ján Kušnir (projektant): Do roku 2020 by mala byť stavba skolaudovaná a v prevádzke, zastávka Jungmannova bude riešená ako dočasná.

- Beáta Novomeská: Chcem sa vyjadriť k duálnemu rozchodu. Ak by sa zachoval, tak by bolo to fajn, lebo by sa zachovala mestská železnica. Keďže máme na území mesta 80 km železničných tratí. Preto je dobré zachovať a prepojiť s električkami. A čo sa týka projektu, tak aby bola zachovaná zeleň, a aby bolo čo najviac zelene aj pri trase.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy o hodnotení): Je záujem, aby teleso stavby po oboch krajoch bolo osadené zeleňou. Považuje navrhovaný električkový zvršok so sukulentmi a zelenými pásmi popri električke ako najlepšie a najoptimálnejšie riešenie začlenenia električkovej trate do okolitého prostredia.

RNDr. Želmíra Greifová (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Zhrniem to do pár viet. V kompetencii mesta je iba MHD (autobusy, trolejbusy, električky). Nemôžeme riešiť aj železnice, ktoré nie sú v našej kompetencii. Spolupracujeme však na tom, aby ľudia, ktorí prídu vlakom mohli pohodlne

φ

prestúpiť na električku, ktorá ich bez meškania odviezla kam potrebujú. K duálnemu rozchodu sme sedeli viackrát so zástupcami riadiaceho orgánu, s poradným orgánom pre EK Jaspers, s pánom Strakom, ktorý je zástupca Európskej komisie. Ak chceme modernizovať infraštruktúru, tak sme odkázaní na európske peniaze, tie stanovujú presné pravidlá. Môžeme robiť len to čo máme v našej kompetencii. Bola by som rada keby ste všetci začali vnímať, že Bratislava opravuje to čo má v kompetencii a zároveň sa snaží poprepájať tak, aby ľudia odložili to auto a začali jazdiť MHD.

- Beáta Novomeská: Mohlo by to byť súčasťou Európskej magistrály, ktorému sa hovorí Cestný železničný koridor, ktorá ide od Paríža po Budapešť.

RNDr. Želmíra Greifová (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Ale toto je otázka na Železnice. Európska únia nebude financovať na tom istom území dva druhy dopravy. Mesto rieši pohyb ľudí po mesto, to čo ide von z mesta riešia železnice. My sa snažíme, aby to bolo poprepájané.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy): K transeurópskym koridorom poznamenal, že tie nepatria do posudzovaného mestského prostredia, ide o prepravu nákladov, tovarov, kontajnerovú dopravu, ktorá by významne narušila hlukové pomery v obytnom území, vlaky jazdia inou/vyššou rýchlosťou ako električky. Prepojenie električkovej trate so železnicou považuje sa dobré riešenie, ale nie umiestňovať vlakovú dopravu do mestského obytneho územia. Konštatoval, že je potrebné brať do úvahy aj územný plán, ktorý v južných častiach dotknutej mestskej časti počíta s novou zástavbou. Územie medzi plánovanou D4 a zastavaným územím Petržalky sa vyplní, ide o potenciálne rozvojové územie zahrňujúce aj existujúcu trasu železnice, čo je dobré riešenie. Netlačme vlak do obytného mestského prostredia.

- Martin Magát: Som obyvateľ Petržalky. Prvá otázka je k Jantárovej ceste tam, kde prechádza od Kutlíkovej smerom k Janíkovmu dvoru, prečo cesta prechádza z jednej strany na druhú. Zvažovali ste, či by mohla ísť iba z jednej strany. Ja si myslím, že by bolo lepšie ísť z Topoľčianskej je menšia doprava ako z Lietavskej. Bola by možná nejaká lávka v tomto území pri Draždiaku, keďže to v lete niekedy nestačí. Mám ešte jednu obavu, že keď električka vbehne pod Kutlíkovu, tak v tom priestore vznikne miesto pre bezdomovcov a pod. Myslíte na to, ako to nejako ochrániť?

Ing. Ján Kušnir (projektant): Jantárová cesta po Janíkov dvor je riešená v súčasnom situovaní. Riešime iba električkovú trať a potrebné križovania s ňou. Celé Chorvátske rameno si vyžaduje veľké množstvo lávok, aby boli všetci spokojní. Nevyrieši to električka. To môže vyriešiť ďalší rozvoj. Mimoúrovňová zastávka Stred - aj my máme obavu z poškodzovania zastávky, ale na druhej strane by mali byť ľudia kultúrni a ohľaduplní k svojmu okoliu.

- Martin Magát: Mám ešte otázku na Jantárovú cestu, ktorá je v zlom stave. Keďže nie je zahrnutá k výstavbe električky, tak či mesto plánuje nejako nahradiť a opraviť túto komunikáciu?

Ing. Monika Balcieráková (Magistrát hl.m. SR Bratislava): Momentálne riešime električku, či bude iná možnosť riešiť komunikácie sa operačný projekt nezaoberá. Do budúcnosti je určitá možnosť riešiť opravu.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy): Nevie, komu patrí Jantárová cesta, či magistrátu alebo mestskej časti, ale bolo by dobré kontaktovať obe organizácie. Možno by sa dalo v spolupráci s oboma subjektmi vyriešiť aj lávky cez Chorvátske rameno. Každopádne je potrebné osloviť dotknutú mestskú časť.

Ján Kušnir (projektant): Ja sa ešte vyjadrím ku križovatke Kutlíkova - Jantárová budeme opravovať časť križovatky. Ďalej Lietavská, tam sa dosť dlhý úsek opravuje, ďalej Betliarska, časť Jantárovej smerom k Jasovskej. V tomto smere upravujeme komunikáciu dodávame aj obrubníky. Chodníky opravujeme, prepájame, napájame, dopĺňame. Na Jantárovej sa rieši aj odvodnenie. Vo veľkom sa to

opraví, ale nie kompletne.

- Milan Raus (mestská časť Bratislava - Petržalka): Ak začnem od začiatku úseku, prečo nie je možnosť priklonenia Jantárovej k električkovej trati? Ďalej za Kutlíkovou, či je nutné cyklotrasu prehadzovať zo strany na stranu, v záujme zníženia kolíznych bodov. Križovatka Pajštúnska – Kutlíkova, prečo má byť riešená mimoúrovňovo? Rusovská cesta je úrovňová križovatka a je menej frekventovaná. Je nelogické spájať v strede Petržalky Panónsku a Dolnozemskú ako mimoúrovňové riešenie. Bolo by dobré to riešiť obdobne ako Rusovskú a nám. Hraničiarov.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Ak idete autom od Dolnozemskej idete 4-prúdovkou, ktorá skončí na križovatke s Romanovou. Keď idete od Tesca, tak idete 4-prúdovkou a tá skončí na križovatke Kutlíkova - Pajštúnska. Tie cesty tam boli z nejakého dôvodu postavené, nechápem prečo by nemali byť prepojené. Keď idete ďalej na Pajštúnsku na D2, tam sú umiestnené diaľničné križovatky. Prečo by ste to mali obchádzať? Čo sa týka cyklotrás, tak v tomto priestore cyklotrasu riešime popod komunikáciu a povedľa zastávky cyklotrasa stúpa na úroveň terénu, inak sa to nedá realizovať. Vpravo sú parkoviská, pri obchodnom centre je tiež málo priestoru. Je možnosť si k tomu sadnúť v spolupráci s Cyklokoalíciou a ďalšími dotknutými subjektmi. Čo sa týka primknutia električky k dotknutým komunikáciám, našou snahou je primknúť súvisiacu dopravnú infraštruktúru čo najbližšie k električkovej trati.

Mgr. Tomáš Šembera (spracovateľ Správy): Vo vyhradených miestach popri trati bude riešená parkovo upravená zeleň, je možné riešiť aj parkovisko pre bicykle a pod. Podrobnejšie to bude riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

Ing. Ján Kušnir (projektant): Teraz to vidíte iba plošne. Všetko bude lepšie vidieť z rezov, je tam aj veľký výškový rozdiel, trasa produktovodov. Uvažujeme aj s preložkami technickej infraštruktúry. Musíme ísť nad hladinu Chorvátskeho ramena.

- Milan Raus (mestská časť Bratislava - Petržalka): Toto všetko platí aj na Pajštúnsku - Kutlíkovu. Tá bude mimoúrovňová a teraz to nejde. Nič sa tam nezmení. Máme presadnúť na inú dopravu. A predsa bude mimoúrovňová. Vôbec sa nič neušetrí.
- Profesor Bohumil Kováč: Pajštúnska je celkom iná komunikácia, ako si naša generácia myslí. Petržalka bude mať západný rozvoj, či si to pripustíme alebo nie. Je to rozvojová os na západnú časť. Možno v budúcnosti skončí na rakúskej strane. Také štúdie existujú, tak cesta bude. Zoberte si ako vyzerá križovatka Ružinovská – Bajkalská, tak nejako bude vyzeráť aj v Petržalke. Ani neviete, že idete do zárezu. Na mieste projektanta by som to dal do excentricity zárezu.

Na záver bolo konštatované, že k predmetnej činnosti je možné do 30.12.2016 poslať pripomienky na Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky, predložené k správe o hodnotení

V zmysle § 35 zákona boli do termínu spracovania posudku a návrhu záverečného stanoviska doručené na OÚ Bratislava nižšie uvedené písomné stanoviská.

Osobitnou kategóriou sú stanoviská k doplňujúcim informáciám (podklady k rozhodnutiu), ktoré si vyžiadal príslušný orgán od navrhovateľa listom OU-BA-OSZP3/2017/004243/SIA/V-EIA-dopl zo dňa 19.1.2017.

Doplňujúce informácie, predstavujúce reakciu navrhovateľa na najzávažnejšie okruhy pripomienok uvádzaných v stanoviskách k správe o hodnotení a označené ako Komentár k stanoviskám k správe o hodnotení: „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. Časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“, boli zaslané Magistrátom Hlavného mesta SR

8

Bratislavy pod číslom MAG 59960/2017 a MAGS OSAP 34888/2017 zo dňa 8.3.2017 a sú prílohou č. 3 tohto záverečného stanoviska.

Následne Okresný úrad Bratislava ako príslušný orgán listom OU-BA-OSZP3/2017/004243/SIA/V-EIA-odbor zo dňa 13.3.2017 oznámil účastníkom konania a zúčastneným osobám, že sa v zmysle §33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní majú možnosť pred vydaním rozhodnutia vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie a to v lehote do 27.3.2017. V uvedenom termíne sa mohli vyjadriť aj ostatné subjekty procesu posudzovania, na základe konzultácií podľa §63 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Uvedenú možnosť využili tri subjekty – Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Ing. Ivan Kačo a PETRŽALKA CITY,a.s., ktorých stanoviská sú citované v ďalšom texte v nadväznosti na pôvodné stanoviská k správe o hodnotení.

Poznámka:

Pri väčšine stanovísk sa jedná o ich doslovný prepis, t.z. vrátane pravopisných a štylistických chýb a nepresností.

A. STANOVISKÁ DOTKNUTÝCH ORGÁNOV

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OSZP3-2016/106801-2/MIA, zo dňa 20.12.2016)

Stanovisko orgánu ochrany prírody:

1. Navrhovaná činnosť je líniovou stavbou, ktorá sa dotkne pozemkov umiestnených v zastavanom území obce alebo platným územným plánom určených na zastavanie a z hľadiska územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon OPK“) v území s 1. stupňom ochrany podľa § 12 zákona OPK, kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona.
2. Plánovanou stavbou nebudú priamo dotknuté žiadne chránené územia národnej siete, ani európskej sústavy chránených území (NATURA 2000).
3. Z hľadiska ekologickej stability bude činnosťou dotknutý biokoridor regionálneho významu XXIII. Chorvátske rameno (RÚSES mesta Bratislavy, SAŽP, 1994), pričom negatívny vplyv variantu 1. uvažujúci s preložkou časti koryta Chorvátskeho ramena v priestore križovatky ciest Rusovská a Jantárová je významnejší, v prípade oboch variantov však bude nevyhnutné v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby identifikovať najohrozenejšie úseky toku, koryta a sprievodnej vegetácie Chorvátskeho ramena a v súčinnosti so Štátnou ochranou prírody SR, RCOP v Bratislave navrhnúť v súlade s § 3 ods. 3 zákona OPK stavebno-technické a organizačné opatrenia s cieľom skrátiť výstavbu na čo najkratšiu dobu, práce uskutočniť v najvhodnejšom ročnom období a minimalizovať negatívne účinky stavebnej činnosti na rastlinstvo, živočíšstvo, ichťofaunu a celkovú funkčnosť tohto prvku ÚSES.

Navrhovaný regionálny biokoridor XXVI. Jarovské rameno – mestská časť Petržalka – Sad Janka Kráľa – Pečniansky les nebol premietnutý do ÚPN BA a už v súčasnosti realizovaný projekt Južného mesta v podstate vylučuje jeho vytvorenie a revitalizáciu, a tak navrhovaná činnosť nebude mať pre funkčnosť tohto prvku ÚSES zásadný význam.

4. Činnosťou budú dotknuté biotopy európskeho významu Vo 2 Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharion, uvádzané v Správe s lokalizáciou len mimo riešené územie, aj biotopy

národného významu Lk 12 Trstinové spoločenstvá brakických a alkalických vôd, ktoré sa vyskytujú po celom dotknutom úseku Chorvátskeho ramena, od križovatky Jantárovej a Rusovskej cesty, v úsekoch medzi zastávkami Gessayova, Zrkladlový háj, v blízkosti zastávky Stred v časti navrhovanej reprofilácie koryta Chorvátskeho ramena až po Veľký Draždiak. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby bude nevyhnutné identifikovať lokality a úseky s výskytom uvedených biotopov, kde môže dôjsť navrhovanou činnosťou k ich poškodeniu alebo zničeniu a pred povolením činnosti podľa osobitných predpisov nadväzne na vyjadrenie dotknutého orgánu podľa § 9 ods. 1 zákona OPK požiadať o súhlas orgánu ochrany prírody v súlade s § 6 ods. 2 tohto zákona.

5. V prípade úprav toku Chorvátskeho ramena, či už preložke alebo reprofilácii koryta, môžu byť dotknuté chránené druhy živočíchov, keďže trstinové spoločenstvá sú veľmi často miestom hniezdenia napr. kačice divej/*Anas platyrhynchos*, v okrajových, najmä v neprietočných častiach ramena zvykne hniezdiť labuť hrbozobá/*Cygnus olor* a nie je vylúčená aj prítomnosť iných druhov avifauny. V upravovaných úsekoch bude nevyhnutné vykonať ornitologický prieskum a v prípade identifikovania miesta rozmnožovania, odpočinku alebo hniezdenia chráneného živočícha v projektovej dokumentácii stavby rešpektovať podmienky ich ochrany podľa § 35 ods. 1 a 2 zákona OPK, z ktorých je oprávnený povoliť výnimku len orgán ochrany prírody v pôsobnosti Ministerstva životného prostredia.
6. Správa neobsahuje úplné, resp. dostatočne predložené informácie o výskyte chránených druhov rastlín v zábere pripravovanej stavby, známy je napr. výskyt jedincov zeleru plazivého (*Apium repens*), čo je druh európskeho významu patriaci medzi druhy, na ktorých ochranu sa vyhlasujú chránené územia, aj v mieste uvažovanej reprofilácie Chorvátskeho ramena pri Pajštúnskej ulici a Technopole. Podkladom ďalšieho stupňa PD musí byť podrobnejší botanický prieskum dotknutých úsekov ramena a pri stavebnej činnosti rešpektovaná ochrana chránených rastlín v ich prirodzenom areáli v súlade s § 34 ods. 1 písm. a) zákona OPK, inak pôjde o činnosť zakázanú a podmienenú povolením výnimky, o čom je kompetentný rozhodnúť orgán ochrany prírody MŽP SR.
7. V oboch variantoch budú navrhovanou činnosťou dotknuté dreviny rastúce mimo lesa, pričom počet stromov navrhovaných na výrub je v 1. variante menší (724 ks) ako vo variante 2m (731 ks) a v rovnakom pomere je z toho podiel stromov s obvodom kmeňa meraným vo výške 130 cm nad zemou (ďalej len „Ok₁₃₀“) nad 40 cm - 338 ks v 1. variante oproti 341 ks vo variante 2m, súvislé plochy krovin sú identické (1 109,4 m²). V ďalšom stupni PD bude potrebné identifikovať plochy verejnej zelene a ostatné plochy s drevinami a podľa toho špecifikovať a spresniť rozsah výrubu, na ktorý sa bude vyžadovať súhlas podľa § 47 ods. 3 v spojení s § 47 ods. 4 písm. a) a odsekom 5 zákona OPK, keďže vo verejnej zelene je potrebný na výrub každej dreviny stromového i kríkového vzrastu, bez ohľadu na jej veľkostné parametre, kým na ostatných pozemkoch v intraviláne iba na stromy s Ok₁₃₀ nad 40 cm a na súvislé krovité porasty s výmerou nad 10 m². Pri náhradnej výsadbe požadujeme uprednostniť geograficky pôvodné a tradičné druhy, zvlášť pri výsadbe vegetačného krytu elektrického zvršku sukulentami sa vyhnúť nepôvodným a z aspektu introdukcie nevhodným druhom.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny preferuje modifikovaný variant 2m oproti variantu 1, ktorého nepriaznivé účinky na faunu, flóru, biotopy európskeho alebo národného významu a regionálny biokoridor XXIII. Chorvátske rameno môžu byť dlhodobé a dotknú sa väčšieho územia.

Do ďalších stupňov projektovej dokumentácie ako podmienku povolenia činnosti podľa osobitných predpisov požaduje zahrnúť všetky technické i kompenzačné opatrenia týkajúce sa ochrany prírody a krajiny obsiahnuté v Správe (časť Zeleň a Fauna, migračné koridory na str. 101 – 102) a zohľadniť aj pripomienky a požiadavky uplatnené v bodoch 3. až 7. Stanoviska.

φ

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OSZP3-2016/0106223/GIB/V, zo dňa 12.12.2016)

Stanovisko orgánu ochrany ovzdušia:

Posudzované zdroje, vzhľadom na použitú technológiu, rozsah a kapacitu činnosti nebudú mať výrazný vplyv na imisnú situáciu. Z hľadiska ochrany ovzdušia nie je potrebné predloženú správu o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OSZP3-2016/106576/SOJ/V, zo dňa 02.12.2016)

K predloženej správe o hodnotení z hľadiska štátnej vodnej správy máme nasledovné pripomienky:

Chorvátske rameno nie je mŕtve rameno Dunaja. Chorvátske rameno bolo vybudované na základe vodoprávneho povolenia ako vodná stavba, ktorá je súčasťou protipovodňovej ochrany Petržalky. Pozostáva z toku (resp. vodného kanála), troch hatí a dvoch čerpacích staníc. Pozdĺž vodného kanála nie sú vybudované žiadne hrádze. Súčasťou vodnej stavby sú obslužné komunikácie (chodník) pre výkon prevádzky a údržby objektov stavby jej správcom. Pobrežné pozemky (t.j. ochranné pásmo toku) sú 5 m od brehovej čiary toku, čo je približne vonkajší okraj obslužného chodníka. V rámci tohto územia nie je možné budovať stavby a vysádzať porasty.

Žiadame zo správy o hodnotení vypustiť odsek na str. 114 týkajúci sa výsadby zelene „v polohe Chorvátskeho ramena v mimohrádzovom priestore v blízkosti päty hrádze“.

Trváme na tom, že piliere premostení je potrebné založiť mimo koryta toku, nanajvýš je možné ich so súhlasom orgánu štátnej vodnej správy vybudovať na pobrežných pozemkoch.

Akýkoľvek zásah do stavby „Vodohospodárske dielo Chorvátske rameno“ je zmena existujúcej vodnej stavby, ktorú je potrebné prerokovať s príslušným orgánom štátnej vodnej správy a je na ňu potrebné vodoprávne povolenie.

Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, oddelenie civilnej ochrany a krízového plánovania, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OKR1-2016/106920, zo dňa 8.12.2016)

Správu o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti "Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor" z pohľadu posudzovania vplyvov na životné prostredie berieme na vedomie ako informáciu o pripravovaných činnostiach na území nášho obvodu, taktiež aj zmien a činností na území vo vzťahu k životnému prostrediu, k chráneným územiám a pod. slúžiacu k aktualizácii svojich vlastných dokumentov.

Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, oddelenie pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OCDPK2-2016/106889, zo dňa 22.12.2016)

Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií ako príslušný správny orgán v zmysle § 3 ods. 4 písm. a) a ods. 5 písm. a) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov si z hľadiska svojich kompetencií neuplatňuje podmienky.

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Okresný úrad Bratislava, odbor opravných prostriedkov, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OOP4-2016/111332, zo dňa

p

19.12.2016)

Podľa predloženej dokumentácie sa jedná o vybudovanie novej električkovej trate Bosákova-Janíkov dvor, ktorá má nadväzovať na už existujúcu a ukončenú 1. Etapu výstavby električkovej trate Šafárikovo námestie – Bosákova. Celková dĺžka električkovej trate predstavuje 3780 m. Predkladaný zámer je navrhnutý v 2 variantoch a zahŕňa aj vybudovanie areálu vozovne so zázemím a taktiež nových cyklotrás. Podľa priloženého dokumentu trasa navrhovanej činnosti v lokalite Janíkov dvor zasahuje do poľnohospodárskej pôdy na úrovni cca 0,4 ha. Navrhovaná električková trať v predmetnom úseku je podľa priloženej dokumentácie navrhnutá v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislava, 2007 v znení neskorších zmien.

V prípade, že ten, kto navrhne nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy na stavebný zámer je povinný zabezpečiť uplatnenie zásad ochrany poľnohospodárskej pôdy, špeciálne najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy a viníc.

Pri riešení navrhovaných lokalít, je potrebné sa riadiť ustanoveniami § 12 a § 17 zákona o ochrane pôdy. V súlade s týmito ustanoveniami je možné poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu, kde je rozhodujúcim limitom pri rozvoji územia kvalita poľnohospodárskej pôdy.

Podľa ust. § 14 ods. 1 zákona o ochrane pôdy návrhy nepoľnohospodárskeho použitia poľnohospodárskej pôdy, ktoré menia alebo dopĺňajú schválenú územnoplánovaciu dokumentáciu podliehajú posúdeniu z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy a vydaniu súhlasu podľa § 13. Návrhy posudzuje orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy (OU-BA-OOP) so zreteľom na doteraz nepoužívané plochy v rámci platnej územnoplánovacej dokumentácie.

Na základe uvedených skutočností zámer "Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor" k.ú. Petržalka OU-BA-OOP nepožaduje posudzovať podľa zákona.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15 (list č. 11129/2016/C350-SŽDD/81665, zo dňa 22.12.2016)

K predloženej správe o hodnotení má nasledovné pripomienky:

- ✓ V stanovisku k pripomienke k bodu 8.1.3 „Stanice/zastávky“, predkladateľ uvádza výšku nástupnej hrany nad spojnícou temien koľajnicových pásov 0,25 m, čo je i naďalej v rozpore s ustanovením § 49 vyhlášky MDPT SR č. 250/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh a čl. 6.2 STN 73 6425 a čl. 4.1 STN 28 0318. Odvolanie sa na výsledok konania vo veci udelenia výnimky nezodpovedá skutkovému stavu veci a je predčasné. Žiadne správne konanie v predmetnej veci, udelenia výnimky zo stavebno-technických požiadaviek pre stavbu dráhy neprebehlo a nebolo ani začaté.
- ✓ Stanovisko predkladateľa k navrhovanému počtu zastávok nevystihuje podstatu pripomienky. Pripomienka nespochybňuje navrhovaný variant, poukazuje na absenciu bližšej identifikácie dopravného procesu z hľadiska jeho projektovaných parametrov, napríklad priemernej cestovnej rýchlosti, celkového jazdného času na plánovanom úseku dráhy. Uvedené parametre charakterizujú úžitkovú hodnotu projektu pre ich budúcich užívateľov.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody 6, P. O. Box 100, 810 05 Bratislava 15 (list č. 07535/2017/SŽDD/24016, zo dňa 27.03.2017 stanovisko k podkladom rozhodnutia)

K predloženej dokumentácií dávame nasledovné stanovisko:

- ✓ Na základe osobného rokovania konaného 24.03.2016 na OÚ Bratislava trváme na našom stanovisku k bodu 8.1.3 „Stanice/zastávky“ zaslanom v liste zn. 11129/2016/C350-SŽDD/81665 zo dňa 22.12.2016. Predkladateľ uvádza výšku nástupnej hrany nad spojnicou temien koľajnicových pásov 0,25 m, čo je i naďalej v rozpore s ustanovením § 49 vyhlášky MDPT SR č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh a čl. 6.2 STN 73 6425 a čl. 4.1 STN 28 0318. Odvolanie sa na výsledok konania vo veci udelenia výnimky nezodpovedá skutkovému stavu veci, prípadné udelenie výnimky je možné až v ďalšom konaní (spracovanie DSP), dnes nie je možné stanoviť výšku nástupišťa bez výsledku prípadného konania vo veci udelenia výnimky. Navrhujeme vetu o výške nástupišťa nahradiť vetou: „Nástupiská budú vybudované podľa platných právnych predpisov a technických noriem pričom bude prihliadnuté na použitie prvkov bezbariérového prístupu“.

Hlavné mesto SR, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava 1 (list č. MAGS OSRMT 59179/16-407038 OSRMT 1217/16, EIA č. 52, zo dňa 19.12.2016)

I/ Posúdenie vo vzťahu k ÚPN hl. m. SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov 01, 02, 03 a 05 (ďalej len ÚPN):

A – konštatujeme:

- ✓ V predmetnom území ÚPN stanovuje funkciu č. **201** – občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu stabilizované územie.

Podmienky funkčného využitia plôch: Územia areálov a komplexov občianske vybavenosti celomestského a nadmestského významu s konkrétnymi nárokmi a charakteristikami podľa funkčného zamerania. Súčasťou územia sú plochy zelene, vodné plochy ako súčasť parteru, dopravné a technické vybavenie, garáže a zariadenia pre požiarnu a civilnú ochranu.

Podiel funkcie bývania nesmie prekročiť 30 % z celkových podlažných plôch nadzemnej časti zástavby funkčnej plochy.

- ✓ V predmetnom území ÚPN stanovuje funkciu č. **701** – plochy zariadení mestskej hromadnej dopravy a autobusovej hromadnej dopravy.

Podmienky funkčného využitia plôch: Územia určené pre umiestnenie stavieb a zariadení, ktoré slúžia pre prevádzku: A – mestskej hromadnej dopravy (MHD), B – hromadnej dopravy (HD) autobusovej.

B – stanovisko:

Z hľadiska funkčného využitia:

- ✓ Trasovanie električkovej trate vychádza z Územného plánu hl. m. SR Bratislavy. Investičný zámer je v súlade s ÚPN.
- ✓ Navrhované investície je deklarovaná základným strategickým materiálom: “Návrh koncepcie rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013/2025, časť: Rozvoj a modernizácia technickej infraštruktúry dopravnej siete a električkových a trolejbusových tratí”.
- ✓ Navrhovaná činnosť je v súlade s Územným generelom dopravy hlavného mesta SR Bratislavy.
- ✓ Obratisko navrhovaného riešenia je umiestnené vo funkcii 201 – prípustná funkcia: zariadenia dopravnej vybavenosti pre obsluhu územia a vo funkcii 701 – prevládajúca funkcia: depá nového systému vozovne a dielne električiek. Navrhované riešenie je v súlade s ÚPN.

C – záver:

- Predmetný investičný zámer z hľadiska funkčného využitia a koncepcie rozvoja MHD v Bratislave na roky 2013-2025 je v súlade s ÚPN.

2/ Z hľadiska dopravného inžinierstva:

A – konštatujeme:

- ✓ Zámerom posudzovanej činnosti je umiestnenie električkovej trate s príslušnou infraštruktúrou (včítane obrátiska), cestných komunikácií a spevnených plôch (najmä v súvislosti s riešením križovania električkovej trate s miestnymi komunikáciami) a súbežného cyklochodníka.
- ✓ Výstavba bude funkčne aj technicky nadväzovať na ukončenú 1. Etapu výstavby električkovej trate v úseku Šafárikovo nám. – Bosákova ulica.
- ✓ Pre investičný zámer výstavby boli pre vypracovanie zámeru (EIA) navrhované 2 varianty (variant 1 a variant 2), po pripomienkovaní dokumentácie je následne pre ďalšie posudzovanie určený variant 1 a modifikovaný variant 2m.
- ✓ V zmysle záverečného zhodnotenia z porovnania posudzovaných variantov je pre realizáciu odporúčaný variant 2m, v rámci ktorého dôjde oproti variantu 1 v predmetnom úseku stavby k väčším investíciám do dopravnej infraštruktúry, ktoré zvýšia bezpečnosť a komfort cestujúcej verejnosti, ako aj ďalších účastníkov cestnej premávky. Variant 2m zabezpečí v území vyššiu priepustnosť a pružnosť dopravy, pričom nevyžaduje realizáciu preložky Chorvátskeho ramena .

B – stanovisko:

1. Dopravné riešenie vychádza z ÚPN:

- ✓ Električková trať je navrhnutá (umiestnená) v súlade s ÚPN mesta.
- ✓ Úprava trasovania miestnych komunikácií Nám. Hraničiarov (ako pokračovanie Rusovskej ul.) a Pajštúnska ul. (v smere Kutlíková ul.) zodpovedá riešeniu v zmysle ÚPN.
- ✓ Navrhnutý cyklochodník z hľadiska významu v zmysle ÚPN predstavuje vedľajšiu, resp. doplnkovú trasu tzn. nie je súčasťou siete hlavných cyklotrás, polohu iných ako hlavných cyklotrás ÚPN nerieši.

2. Prípadné pripomienky ku konkrétnemu technickému riešeniu stavby si uplatníme následne v čiastkovom stanovisku pre záväzné stanovisko hl. m. Bratislavy k investičnej činnosti (pre potreby umiestňovania uvedenej stavby).

C – záver:

- Z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia základnú koncepciu výstavby električkovej trate akceptujeme a podporujeme dopracovanie variantu 2m.

V ďalších fázach procesu prípravy stavby je však potrebné preukázať aj územnú rezervu pre možnosť umiestnenia vyššie uvedených výhľadových dopravných stavieb v dotknutom území.

Poznámka: Totožná požiadavka bola uplatnená v stanovisku ODI už k zámeru, nebola však prenesená do súborného stanoviska hl. mesta.

3/ Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry - bez pripomienok.

4/ Z hľadiska vplyvov na životné prostredie, vrátane kumulatívnych vplyvov:

EIA/SEA – rekapitulácia:

- ✓ Konštatujeme, že „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie“ bol v uplynulom období posúdený v zmysle ustanovení zákona č. 127/1994 Z. z., resp. č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

4

Záverečné stanovisko pod č. 38/06-7.3/ml zo dňa 6.7.2006 vydané MŽP SR je opatrené výrokom, že realizácia navrhovanej činnosti „*Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor - Šafárikovo námestie*“ **sa odporúča** za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V/3 tohto záverečného stanoviska.

- ✓ V rámci strategického environmentálneho posudzovania (SEA) bol v roku 2013 posúdený aj **strategický dokument** „*Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov 01. 02 – Zmeny a doplnky 03-A, návrh júl 2013*“, ktorého obstarávateľom je Hlavné mesto SR Bratislava. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Karloveská 2, 842 33 Bratislava 4, ako prísl. orgán podľa § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie vydal k tejto zmene strategického dokumentu (SD) **Rozhodnutie č. OU-BA-OSZP3/2013/6886/ANJ EIA zo dňa 29.10.2013** s výrokom, že navrhovaná zmena SD **sa nebude posudzovať** podľa tohto zákona.
- ✓ **K zámeru** „*Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. Časť Bosákova ul. – Janíkov dvor*“ navrhovateľa Hlavné mesto SR Bratislava, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava zaujalo Hlavné mesto SR Bratislava pod č. MAGS OSRMT 39394/16-39208, OSRMT 177/16, EIA č. 6 zo dňa 8.3.2016.
- ✓ **Verejné predstavenie** tohto zámeru (mimo proces EIA) sa uskutočnilo dňa 8.3. 2016 v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca aj za účasti odbornej a laickej verejnosti.
- ✓ **OÚ Bratislava, OSŽP, Oddelenie ochrany prírody a krajiny** a vybraných zložiek ŽP pod č. OU-BA-OSZP3-2016-022473/SIA/V-EIA-pr. zo dňa 29.03.2016 **prerušuje zisťovacie konanie** do predloženia doplňujúcich informácií v zmysle výzvy prísl. orgánu listom č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-vyz zo dňa 29.03.2016.
- ✓ **OÚ Bratislava, OSŽP, Oddelenie ochrany prírody a krajiny** a vybraných zložiek ŽP Rozhodnutím č. OU-BA-OSZP3-2016-022473/SIA/V-EIA zo dňa 11.05.2016 rozhodol, že navrhovaná činnosť „*Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2 časť Bosákova ul. – Janíkov dvor*“ – **sa bude posudzovať** podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.
- ✓ **Rokovanie k rozsahu hodnotenia** a časového harmonogramu pre túto navrhovanú činnosť sa uskutočnilo na **OÚ Bratislava, OSŽP, Oddelenie ochrany prírody a krajiny** a vybraných zložiek ŽP dňa 26.05.2016 o 10:00 hod aj za účasti zástupcov HMB (ako navrhovateľa a dotknutej obce). V rozsahu hodnotenia je definovaných 9 špecifických požiadaviek, ktorých riešenie má byť súčasťou správy o hodnotení navrhovanej činnosti „*Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2 časť Bosákova ul. – Janíkov dvor*“.

Zeleň, tvorba krajiny:

- ✓ V trase NS MHD v danom úseku sa nevyskytujú žiadne chránené stromy. Riešenie koľajového zvršku v medzizastávkových úsekoch s realizáciou vegetačného krytu (napr. rozchodníky – *Sedum* sp.) *považujeme za vhodné riešenie.*
- ✓ Dendrologický prieskum (Reming Consult a.s., máj 2016) je uvedený v Prílohe č. 8 Správy o hodnotení. Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde:
 - Vo variante 1 k výrubu: 724 ks stromov (z toho 338 jedincov s obvodom kmeňa nad 40 cm a 386 ks s obvodom kmeňa pod 40 cm), 42 ks lián a cca 1 109,5 m² krovitých porastov.
 - Vo variante 2m k výrubu: 731 ks stromov (z toho 341 jedincov s obvodom kmeňa nad 40 cm a 390 ks s obvodom kmeňa pod 40 cm), 42 ks lián a cca 1 109,5 m² krovitých porastov.

Ochrana prírody a krajiny, ÚSES:

- ✓ Navrhovaná činnosť nezasahuje a v jej bezprostrednom okolí sa nevyskytujú žiadne chránené územia, lokality NATURA 2000 ani Ramsarské lokality. Územia, v ktorom sa činnosť navrhuje sa podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni územnej ochrany.
- ✓ Podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa na ploche riešeného územia nenachádzajú biotopy európskeho ani národného významu.
- ✓ Navrhovaná stavba je umiestňovaná do urbanizovaného územia v kontakte s RBk XXIII. Chorvátske rameno:
 - Trasa navrhovanej činnosti pretína biokoridor prostredníctvom mostných objektov v km 2,5 a km 3,733 trasy stavby (variant 1/variant 2m) a v polohe zdvihu Pajštúnskej ul. (variant 2m). Pôjde o prekonanie koryta Chorvátskeho ramena prostredníctvom mostných objektov.
 - Počas stavebných prác môže dochádzať v závislosti na intenzite hlučnosti, rozsahu prác, dennej dobe k rušeniu vodného vtáctva najmä počas hniezdného obdobia.
 - Realizácia variantu 1 si vyžiada v km 2,4-2,6 preložku Chorvátskeho ramena, čo môže mať za následok zmenu hydromorfologických podmienok povrchovej vody, zmenu hladiny podzemných útvarov podzemnej vody, zmenu pomeru v zastúpení fytoplanktónu a zooplanktónu, čo by mohlo mať následne negatívny vplyv na ichtyofaunu vodnej plochy. Variant 2m – (modifikovaný) preložku ramena nevyžaduje.
- ✓ V súvislosti s výstavbou električkovej trate dôjde v polohe jej kríženia s Chorvátskym ramenom k revitalizácii ramena, odstráneniu krytého profilu a presypu kanála, odstráneniu zanesených nečistôt, dosadbe vzrastlej zelene v mimohrádzovom priestore, obnoví sa prietočnosť Chorvátskeho ramena. Sprietočnenie Chorvátskeho ramena môže pozitívne ovplyvniť biodiverzitu toku, jeho floristické a faunistické druhové zloženie viažuce sa na sprievodnú vegetáciu a vodnú hladinu vodného toku, čo hodnotíme pozitívne.

Z vyššie uvedených dôvodov žiadame, aby stavebné práce boli načasované tak, aby sa znížili rušivé vplyvy a prijali sa príslušné stavebno-technické a organizačné opatrenia.

Ovzdušie:

- ✓ Vykurovanie haly pre ľahkú údržbu vozidiel a sociálnej budovy DPB sa navrhuje elektrické vykurovanie, nevznikne nový zdroj znečisťovania ovzdušia.
- ✓ Predpokladá sa tiež zníženie počtu individuálnej osobnej automobilovej dopravy a autobusovej dopravy, čo prispeje k zvýšeniu kvality ovzdušia a k zníženiu emisií zo súčasnej dopravy.

Oba posudzované varianty sú z pohľadu ich vplyvu na ovzdušie porovnateľné.

Vody:

- ✓ Súčasťou príloh k správe o hodnotení je aj posúdenie podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 200/60/ES (Rámcovej smernice o vodách), zhotoviteľa VODNÉ ZDROJE SLOVAKIA s.r.o., Radlinského, 811 07 Bratislava (október, 2016). Zmeny môžu byť vyvolané očakávaným vplyvom navrhovaných úprav v rámci projektovanej stavby na fyzikálne charakteristiky útvarov povrchovej vody alebo zmeny hladiny útvarov podzemnej vody.

Výsledkom predbežného posúdenia podľa „Koncepcie pre posudzovanie infraštruktúrnych projektov v rezorte dopravy podľa článku 4.7 RSV“ s ohľadom na získané informácie je možné konštatovať, že nie je potrebné aplikovať posúdenie infraštruktúrneho projektu podľa článku 7.7 RSV.

4

Uvedené posúdenie berieme na vedomie.

- ✓ Odvodnenie konštrukcie spodku je navrhnuté prostredníctvom kanalizácie, resp. na svahy zemného telesa a odtiaľ pomocou priečných zvodov do okolitého terénu / vsakovacej šachty. Ochrana pred atmosférickými vplyvmi a eróziou na zemnom telese bude zabezpečovať vegetačná úprava povrchu telesa. *Podporujeme odvádzanie neznečistených dažďových vôd do vsakovacích šácht či do terénu.*
- ✓ Vo variante 1 v mieste navrhovanej križovatky Rusovská – Jantárová cesta sa uvažuje s preložkou Chorvátskeho ramena v dĺžke cca 267 m (km 2,4-2,6). Variant 2m – nevyžaduje preložku Chorvátskeho ramena (vodná stavba zostáva v súčasnej trase).
- ✓ Hodnotenie dopadov klimatickej zmeny na navrhovanú činnosť je súčasťou „**Vyhodnotenia rizík klimatických zmien navrhovanej činnosti**“, ktoré je uvedené v prílohe č. 6 – *bez pripomienok*.

Pôdy:

- ✓ Zámer predpokladá záber PP v rozsahu cca 0,4 ha v lokalite obrátiska Janíkov dvor, záber LP sa nepredpokladá (predpokladaný trvalý záber stavby je cca 17,85 ha).
- ✓ Záber poľnohospodárskych pozemkov v predmetnom koridore je už dlhšie odsúhlasený prísl. orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy (v rámci ÚPN mesta). *Bez pripomienok*.

Hluk:

- ✓ Taktiež preferujeme realizáciu primárnych opatrení pri zdroji hluku, ako je uvedené na str. 33 textovej časti, odporúčame po uvedení do činnosti kontrolné merania hluku v predpokladaných miestach prekročenia prípustných hodnôt s možnosťou realizácie dodatočných opatrení na zníženie hluku.
- ✓ V rámci dokumentácie DÚR bude hluková štúdia spresnená – odporúčame v súlade so záverečnými doporučeniami Vibroakustickej štúdie predtým *vykonať merania na existujúcom úseku električkovej trate a skúsenosti zohľadniť v ďalších stupňoch riešenia stavby nosného systému*.

Celkové environmentálne zhodnotenie navrhovanej činnosti:

- Správa o hodnotení posudzuje Variant 1 a modifikovaný Variant 2m. Navrhovaný modifikovaný variant 2m oproti variantom posudzovaným v zámere EIA (01/2016) nemení funkčné riešenie stavby a je umiestňovaný do dlhodobu fixovaného koridoru premietnutého v platnom ÚPN mesta Bratislavy.
- Priemerná prepravná kapacita navrhnutých typov električiek predstavuje cca 4425-4515 prepravených cestujúcich za hodinu – jednosmerne.
- Navrhovaná činnosť počítá s vybudovaním cyklotrasy (v šírke 4,0 m) v súbehu s navrhovanou električkovou traťou. Investičný zámer tak rozširuje dĺžku cyklotrás v urbanizovanom území MČ Petržalka.
- Hodnotená činnosť v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny nezasahuje do žiadneho chráneného územia ani ochranného pásma. Na riešenom území platí 1. Stupeň územnej ochrany prírody a krajiny.
- Zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby môže byť zvýšená prašnosť. Tento jav bude dočasný a je možné potlačiť až eliminovať ho napr. čistením stavebných mechanizmov, kropením staveniska počas zemných prác v období sucha, kropením a čistením chodníkov, komunikácií, kapotovaním zariadení na manipuláciu so sypkými látkami a pod. Pri prevádzke električkovej trate nebudú vznikať plynné exhaláty. Šírenie tepla ani zápachu z navrhovanej činnosti sa nepredpokladá.

- Splaškové odpadové vody z areálu ľahkej údržby trakčných vozidiel budú vyvedené do existujúcej kanalizačnej siete a budú prečistené v mechanicko-biologickej ČOV Petržalka. Potom budú prečistené vody zaústené do recipientu Dunaj.
- Riešenie nakladania s odpadmi počas výstavby navrhovanej činnosti bude riešené v zmysle zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov. Zhotoviteľ stavby uzatvorí pred zahájením prác s oprávnenou organizáciou zmluvu na zneškodňovanie odpadov, prevádzkovateľ zabezpečí spracovanie programu odpadového hospodárstva.
- V lokalite Janíkov dvor je evidovaná v registri environmentálnych záťaží ako pravdepodobná environmentálna záťaž – časť A, pod identifikačným č. SK/EZ/B5/158 s názvom B5 (004) Bratislava – Petržalka – Janíkov dvor – bývalé poľnohospodárske družstvo. Uvedená environmentálna záťaž je zaradená do kategórie rizikovosti s nízkou prioritou ($K < 35$).
- Navrhovaná činnosť nepredstavuje stavbu s negatívnymi vplyvmi na presvetlenie a denné osvetlenie obytných miestností s dlhodobým pobytom ľudí. Trasa navrhovanej činnosti kopíruje konfiguráciu terénu.
- Suroviny – navrhuje sa využívať existujúce zdroje v území, ktoré vykazujú dostatočné zásoby a neotvárať nové ložiská.
- Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti presahujúce štátne hranice SR sa počas výstavby ani prevádzky nepredpokladajú.
- **Nová električková trať** bude kapacitne vyhovujúca požiadavkám dopravného prúdu, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodná, investične realizovateľná a prijateľná z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutého sídelného útvaru. Oba úseky (1. úsek Šafárikovo námestie – Bosákova, 2. úsek Bosákova – Janíkov dvor) budú spolu po dokončení vytvárať **jeden funkčný prevádzkový úsek nosného systému MHD v Petržalke.**
- Za predpokladu splnenia opatrení uvedených v kap. IV. **Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie** je možné dosiahnuť environmentálne vhodné riešenie navrhovanej činnosti. Variant 2m hodnotíme ako dopravne a environmentálne optimálnejší a v území prospešnejší.
- Toto stanovisko nenahrádza Záväznú stanovisko hlavného mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti, ktoré bude vydané v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov na základe odborného posúdenia dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Mestská časť Bratislava – Petržalka, Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava (list č.4228/2016/13-OŽP/SK, zo dňa 19.12.2016)

Súhlasí s variantom 2m s týmito koncepčnými pripomienkami:

1. Navrhovaný nový úsek komunikácie Jantárová cesta (km 2,4) vrátane križovatky Rusovská cesta – Jantárová cesta žiada prisunúť bližšie k električkovej trati, komunikáciu narovnať a pešie chodníky smerom k Bosákovej napojiť až po existujúce chodníky na Bosákovej ulici.
2. Trasovanie chodníkov a cyklotrasy na Námestí hraničiarov zosúladiť s novou stavbou predajne Billa (toho času už existujúci objekt).
3. Žiada, aby križovanie električkovej trate a miestnej komunikácie v križovatke Kutlíkova – Pajštúnska bolo úrovňové. Ani v hodnotiacej správe ani na verejnom prerokovaní nebol podložený relevantný dôvod na mimoúrovňové riešenie. Naopak úrovňovým križovaním sa:

- a) šetria finančné prostriedky, ktoré by radšej mohli byť investované do prepojenia zastávky Veľký Draždiak s areálom Veľkého Draždiaka,
 - b) trasa električky vedie plynule v jednej línii a neklesá a nestúpa v priebehu cca 500m (v kilometri 3,7 musí klesať pod úroveň navrhovanej Pajštúnskej a následne v kilometri 4,3 opäť stúpať na úroveň dnešného terénu). Na základe uvedeného nie je argumentom ani „využitie“ existujúceho výkopu, ktorý bude potrebné do cca polovice zasypať,
 - c) vytvárajú kvalitnejšie urbanisticko-architektonické i dopravné podmienky pre doriešenie tohto významného kompozičného uzla Petržalky (budúca zástavba a napojenie budúcej Jantárovej cesty, ktorá najmä zo strán námestia Jána Pavla II. nebude musieť stúpať a s ňou aj budúca výstavba a nebude tak vytvárať ďalšiu bariéru v podobe električky, ktorá aj v tomto úseku bude v záreze, do ktorého zaklesá z mostného telesa v kilometri 3,7).
4. Cyklotrasu pozdĺž električkovej trate žiada situovať aj v úseku od Kutlíkovej po Lietavskú z východnej strany električkovej trate a čo najviac ju primknúť k električkovej trati a nevytvárať tak zbytočné kolízne body a zdržania

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava 29, P.O.Box 26 (list č. HŽP/19380/2016, zo dňa 14.12.2016)

Z hľadiska ochrany zdravia **súhlasím** so správou o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 Z.z. pre činnosť "Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor", k.ú. Petržalka, okr. Bratislava V.

Obidva varianty sú akceptovateľné. Konkrétne riešenie protihlukovej ochrany obytného územia v okolí trate sa bude požadovať v územnom konaní stavby.

B. STANOVISKÁ DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Ing. Ivan Kačo, Pražská 25, 811 04 Bratislava (list zo dňa 12.12.2016)

K Správe o hodnotení navrhovanej stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica Janíkov dvor“ zaujíma nasledovné stanovisko:

- A. Konštatuje, že spracovaná správa v žiadnej svojej prílohe sa nezaobera definovaným rozsahom hodnotenia tak ako je uvedený v bode 2.2.7 určenia vydaného OÚ Bratislava č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-rh zo dňa 26.05.2016. V tomto dokumente sa požaduje: „Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu; definovať prepravné kapacity a navrhnúť prepravné trasy počas výstavby. Predmetná úloha vyplýva z týchto skutočností a znamená:

- 1) Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu.

Spracovateľ sa v predloženej dokumentácii odvoláva na viaceré platné dokumenty – územný plán a jeho platné zmeny, generel dopravy a úlohy z nich vyplývajúce – dosiahnutie redukcie individuálnej automobilovej dopravy a redukcia neekologickej autobusovej hromadnej dopravy jej nahradením ekologickou/elektrickou trakciou. A konštatovaním, že stavba je už zapísaná v platných dokumentoch mesta zdôvodňuje, že účinky stavby nie je nutné preukazovať. Súčasne to odôvodňuje aj konštatovaním, že v súčasnej dobe nie je možné preukázať či navrhovaná stavba napĺňa uvedené požiadavky. Takéto konštatovanie však u žiadnej navrhovanej stavby nie je možné prijať.

Je potrebné zdôrazniť, že uvedené dokumenty definujú výhľadové ciele, ktoré majú zabezpečiť organizovaný rozvoj mesta. Každá následne pripravovaná konkrétna stavba

φ

aj keď je pripravovaná v súlade s uvedenými dokumentmi musí absolvovať proces prípravy v súlade s platnou legislatívou. To okrem iného znamená, že ak navrhovaná stavba má za cieľ „dosiahnutie redukcie individuálnej automobilovej dopravy a redukcia neekologickej autobusovej hromadnej dopravy“ tak dokumentácie súvisiace s prípravou stavby musia dosiahnuť určeného cieľa preukázať.

Takýto cieľ sa podľa zaužívaných zvyklostí preukazuje prevažne vypracovaním dopravnoinžinierskej dokumentácie, ktorej výsledky sa následne premietajú do procesu posudzovania vplyvov stavby na ŽP. Takáto dokumentácia na základe znalostí súčasného stavu dopravy a jeho vývoja k cieľovému/posudzovanému roku s prihliadnutím na rozvoj územia podľa tých istých dokumentov mesta predikuje ako navrhovaný dopravný systém zmení charakter dopravy (intenzita dopravy vo vzťahu k zmene charakteru dopravných prostriedkov) v dotknutom území. A keďže navrhovaná stavba je časť budúcej prevádzky dopravného systému na území MČ Petržalka, je potrebné splnenie cieľa stanoveného v platných dokumentoch preukázať na území MČ Petržalka.

2) Definovať prepravné kapacity, prepravné trasy počas výstavby.

Pre splnenie predchádzajúcej úlohy „vyhodnotiť vplyv na dopravu“ je bezpodmienečne nutné správne navrhnuť prepravné kapacity navrhovaného systému, nakoľko cieľom stavby je dosiahnuť presun obyvateľov z osobných vozidiel a autobusov hromadnej dopravy do električiek ako ekologickej dopravy. Aké množstvo cestujúcich „nasaje“ prevádzka navrhovanej stavby závisí od viacerých faktorov. Okrem technických parametrov ako je rýchlosť alebo interval následného chodu (ten je ale závislý aj na najnižšie možnom dosiahnuteľnom intervale v peážnom úseku viacerých liniek napr. na Štúrovej ulici), je významným faktorom aj pohodlie cestujúcich. Jedným z nich je obsadenosť vozidla t. j. aké pohodlie prevádzkované vozidlo poskytne stojacim cestujúcim. Ak má navrhovaná stavba reálne splniť cieľ definovaný v dokumentoch mesta a to „dosiahnutie redukcie individuálnej automobilovej dopravy“ nie je možné navrhovať prepravnú kapacitu systému na akúsi „priemernú“ kapacitu.

Podrobnejší rozbor nesprávneho výpočtu prepravnej kapacity je uvedený v časti B. ods. 6.

- B. K prílohe dokumentácie „Vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov a zainteresovanej verejnosti k zámeru EIA (01/2016) konštatuje, že uplatnené pripomienky neboli v Správe vôbec alebo boli len sčasti zohľadnené, resp. ich akceptovanie nebolo riadne a odborne odmietnuté. Jedná sa o pripomienky uvedené pod bodmi:

- 3) Pripomienka k chýbajúcej dopravnoinžinierskej dokumentácii je v zásade odmietnutá konštatovaním, že navrhovaná činnosť napĺňa súbor opatrení, odporúčaní a priorít definovaných v rámci územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy (2015) z hľadiska ekologizácia dopravy, pokračovanie výstavby 2. etapy výstavby NS v Petržalke (električková trať), redukcie autobusovej prepravy a rozvoja cyklo dopravy. Konštatovanie, že „navrhovaná činnosť napĺňa súbor opatrení....“ ešte neznamená, že cieľ všeobecne deklarovaný akoukoľvek dokumentáciou nie je nutné posúdiť v zmysle detailného rozpracovania v následných dokumentáciách vypracovaných či už podľa zákona o verejných prácach, stavebného zákona alebo zákona o posudzovaní EIA a príslušné výsledky premietnuť do súvisiacich dokumentácii. Vzhľadom na uvedené nepokladám moje pripomienky v predkladanej Správe za vysvetlené.
- 4) Pripomienka k neuvádzaniu počtu obyvateľov pre výhľadový stav je v zásade odmietnutá jednoduchým konštatovaním, že dokumentácia Zámeru EIA uvádza trvalo bývajúcce osoby. Tak dokumentácia Zámeru ako aj Správa uvádzajú stav trvalo bývajúcich k rovnakému dátumu 31.12.2014 pričom konštatujem rozpor v údajoch. Zámer uvádza 105 468 trvalo bývajúcich a Správa uvádza 104 395 trvalo bývajúcich. V odmietnutí požiadavky zaoberať sa počtom dočasne prítomných obyvateľov Petržalky sa uvádza, že sa jedná o počet do + 1%, čo

predstavuje maximálne 1 044 osôb. Takéto množstvo dočasne prítomných sa zdá výrazne podhodnotené.

Za podstatne väčší problém ktorému sa Správa vôbec nevenuje, pokladá ani nie tak počet prechodne bývajúcich osôb v Petržalke, ale nárast trvale prítomných obyvateľov. Vypracovaná Správa v kapitole 11.1 Demografické údaje vôbec nepriznáva nárast trvalo bývajúcich osôb napr. v už realizovanej lokalite Slnecnice (pri Rusovskej ceste), nárast v reálne pripravovanej urbanizácii Južné Mesto v lokalite Janíkov dvor, v lokalite za železničnou traťou Bratislava Petržalka - Rusovce. Nepochybne nárast nastane aj v celom páse pozdĺž navrhovanej el. trate, nakoľko realizácia stavby tzv. nosného systému (električkovej trate) uvoľní existujúcu stavebnú uzáveru (napr. Petržalka City).

Už príloha dokumentácie „Správa o hodnotení – Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie“ na str.4 uvádza „Električková trať spolu s príslušnými existujúcimi a výhľadovo projekčne pripravovanými urbanizovanými plochami sa stane „pulzujúcim srdcom a tepnou Petržalky“, pričom práve jej realizácia bude iniciátorom ďalšieho územného rozvoja mesta a revitalizácie verejných priestorov (vznik bulváru, mestskej aleje, príslušných športových, oddychových plôch so zeleňou a drobným mobiliárom a pod.) a pripomínam to čo Správa nepriznáva, že aj zdrojom zvýšených požiadaviek na dopravu.

Prakticky pre všetky lokality sú už k dispozícii minimálne štúdie, z ktorých je možné zistiť spôsob zástavby, typy objektov a ich účel a tým predpokladať počet osôb, ktoré uvedené územia budú generovať. Predpokladá, že mesto Bratislava má cieľový záujem, aby aj obyvatelia týchto lokalít využívali na prepravu za prácou, vzdelaním, kultúrou a oddychom prednostne mestskú hromadnú dopravu a to hlavne dopravu ekologickú koľajovú.

Z tohto dôvodu je nevyhnutné prepravné kapacity navrhovaného koľajového systému dimenzovať na výhľadové počty potenciálnych cestujúcich.

Správne dimenzovanie prepravného systému zásadne ovplyvňuje počty prejazdov el. trate územím a ich vplyv na rozhodujúce zložky ŽP (hluk, vibrácie). Vypracovaná správa však tento fakt zásadne ignoruje.

Vzhľadom na uvedené nepokladám moje pripomienky v predkladanej Správe za vysvetlené.

- 5) Pripomienka k nepreukázaniu vplyvu navrhovanej stavby električkovej trate, ktorá by mala plniť funkciu „ekologického“ nosného systému zabezpečujúcu pokles intenzity súčasných „neekologických“ prepravných systémov (individuálna automobilová doprava, mestská autobusová hromadná doprava) v MČ Petržalka bola v zásade odmietnutá konštatovaním, že „v súčasnom štádiu posudzovania činnosti / projektovej dokumentácie stavby nie je možné presne špecifikovať konkrétne BUS linky MHD ich počet/redukciu liniek, konkrétne trasy a intervaly liniek v čase špičiek a v sedle, atď. v čase uvedenia navrhovanej investície do prevádzky (r. 2020)“.

Stanovisko k odmietnutiu je uvedené v časti A.

- 6) Pripomienka k nesprávne navrhovanej/vypočítanej prepravnej kapacite električkovej trate. V zámere bol údaj o kapacite prepravy pri obsadenosti 8 stojacich osôb/m². Priemerná prepravná kapacita daných typov električiek predstavuje cca 4425 až 4515 prepravených cestujúcich za hodinu, jednosmerne. Uvedené konštatovanie je nepravdivé, nakoľko výrobca udáva len technické parametre a to okrem iného napr. počet miest na sedenie a počet miest na státie, v žiadnom prípade nemôže uvádzať navrhovanú prepravnú kapacitu. Spracovateľ dokumentácie doplnil na rozdiel od Zámeru EIA vypracovanú Správu o kapitole 5.2.2 Prepravné kapacity navrhovanej činnosti. V doloženom výpočte sa odvoláva na síce správne

8

údaje výrobcu vozidla, avšak tieto údaje používa nesprávne alebo účelovo s nimi manipuluje tak aby dosiahol najlepšie výsledky.

Musím upozorniť, že tzv. maximálna obsadenosť vozidla (8 stojacich osôb/m²) znamená že sú plne obsadené všetky sedadlá a zostávajúca podlahová plocha vozidla je obsadená stojacími osobami. Na jednu stojacu osobu je určená plocha 0,125 m² pričom táto plocha (plôška) má tvar pravouhlého štvoruholníka, pri ktorom pomer kratšej strany k dlhšej nie je väčší ako 1:1,2. To znamená, že každá stojaca osoba sa musí zmestiť na plochu 33x38 cm. Niektoré dopravné podniky (napr. DPM Žilina) overili dosiahnutie takejto „maximálnej“ obsadenosti reálne uskutočnenou skúškou ktorá ale údaje výrobcu vozidla nepotvrdila napriek tomu že táto sa realizovala v lete, figuranti boli v letnom oblečení bez akejkoľvek príručnej batožiny (čo je v praktickej prevádzke nereálny stav). Max. obsadenosť sa využíva pri návrhu konštrukcie vozidla (skriňa vozidla musí byť navrhnutá na maximálny počet osôb pri uvažovaní priemernej hmotnosti jedného cestujúceho 70 kg). Následne sa posudzujú jeho trakčné či brzdné vlastnosti ale napr. aj počet východov (núdzových) pre prípad mimoriadnych udalostí, niektorá výbava vozidla tak ako to predpisuje zákon o homologizácii dráhového vozidla. Z uvedeného dôvodu nie je možné takýto údaj použiť pri projektovaní dopravného systému, ale ani ho použiť pre údaj o akejsi „priemernej“ prepravnej kapacite (str. 21 Správy). Opätovne pripomína, že pre projektovanie, návrh a technologické výpočty sa používajú len údaje o normálnej (normovanej) obsaditeľnosti, ktorá je stanovená hodnotami: 0,2 až 0,25 m² užitoč. plochy na jedno miesto určené na státie, **to je 5 až 4 osoby na 1 m²**, 0,315 m² užitočnej plochy na jedno miesto na sedenie.

Tak ako uviedol v pripomienkach ku zámeru EIA, s cieľom zatriktívnenia koľajovej dopravy tak Európska únia ako aj mesto Bratislava uvádza požiadavku projektovať nové stavby a organizovať prevádzku na existujúcich systémoch pre normálnu obsaditeľnosť s hodnotou 4 osoby na 1 m², tak ako je to bežné vo viacerých európskych mestách. Ak toto dokumentácia navrhovanej stavby nerešpektuje je to alebo chyba projektu alebo zámer.

V prípade, že tento významný kvalitatívny parameter nedosiahne, nie je možné predpokladať významnejšie zmeny chovania obyvateľov mesta v presune z individuálnej automobilovej do hromadnej koľajovej dopravy.

Správne (nemanipulovane) navrhnutá prepravná kapacita má následne dopad na zvýšený počet vozidiel v prevádzke, na celkový počet vozidiel, na kapacitu odstavných koľají, na kapacity údržby a opráv. A v neposlednom rade to bude mať negatívnejší dopad na jednotlivé zložky ŽP. Vzhľadom na uvedené nepokladám moje pripomienky v predkladanej Správe za vysvetlené.

C. Správa o hodnotení - Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie:

Tento dokument na str. 4 medzi Pozitívnymi vplyvmi tiež uvádza. „Stavba prispeje k zvýšeniu prepravných kapacít mestskej hromadnej dopravy, k zníženiu nehodovosti, hlukového a emisného zaťaženia v urbanizovanom území“. Z uvedeného konštatovania je pravdivá len časť o zvýšení prepravných kapacít MHD a k zníženiu nehodovosti aj to len z dôvodu, že sa uvedie do prevádzky ďalší dopravný systém.

Konštatuje, že pripomienky sa týkajú návrhu úplne novej dopravnej stavby, ktorá má v súlade s platnými dokumentáciami mesta zabezpečiť vytvorenie tzv. „Nosného dopravného systému MHD“ čo v prvom rade znamená, že v Petržalke by mala „električka“ ako vysoko kapacitná a ekologická doprava na seba prevziať čo najvyšší podiel z ostatných prepravných systémov (individuálna a autobusová doprava). Súčasne však by sa mal zvýšiť aj podiel ekologickej dopravy na celom území mesta. V dokumentácii navrhovaná prepravná kapacita to však určite nezabezpečí.

Hlukové a imisné zaťaženie urbanizovaného územia v území stavby nemôže byť logicky znížené

p

nakoľko sa do územia vkladá úplne nový prvok emitujúci hluk a vibrácie, ktorý tam dnes nie je. Toto konštatovanie by mohlo byť pravdivé len na území dotknutom prevádzkou individuálnej a hromadnej automobilovej dopravy t. j. na území mimo navrhovanej stavby, kde by mohlo dôjsť k jej poklesu intenzity. Pre takéto konštatovanie však neexistujú žiadne relevantné údaje, naľko navrhovaná stavba nemá spracovanú dopravno-inžiniersku dokumentáciu. Jedná sa len o nepreukázateľné želanie.

Z hľadiska posúdenia hlukových pomerov navrhovanej stavby na jej okolie, upozorňuje na článok uverejnený v Bratislavských novinách 23/2016 z 1.12.2016 kde na str. 16 je uvádzaná kritika obyvateľky z lokality dotknutej začatím prevádzky električky vybudovanej v 1. etape. Obyvateľka charakterizuje hluk „Bolo to niečo medzi zvukmi z bitúnka, z nejakého hororu a padajúcej lanovky. Prešla prvá električka a mali sme po spánku“. V článku sa uvádza, že „Magistrát už vie že mestská časť vysadí kriky, ktoré prispejú k zníženiu hlučnosti“.

Dovoliť si upozorniť a týka sa to aj predpokladov na zníženie hluku uvádzaných v správe, že hluk sa šíri od miesta jeho zdroja pod uhlom cca 7° (prevažne styk koľajnice a kolesa), takže výsadba žiadnych krikov k zníženiu huku neprispieje.

Súčasne je zaujímavé, že spracovateľ hlukovej štúdie nevyhodnocoval hluk z električkovej prevádzky v Bratislave napriek tomu, že v Dúbravke ale aj v Petržalke sú už zabudované do konštrukcie el. zvršku všetky najnovšie technické riešenia a materiály, ale zisťoval to v Košiciach. Na str. 20 Vibroakustická štúdia uvádza „Pri návrhu technického riešenia použitie progresívnych prvkov a nových technológií prinesie preukázateľné zlepšenie emisných hodnôt hluku a vibrácií z prejazdov električiek...“ Toto konštatovanie je pravdepodobne zavádzajúce, keďže predpokladám, že merania v Košiciach boli vykonané na úsekoch el. tratí, ktoré už boli modernizované. Už nejaké iné - vyššie zlepšenie emisných hodnôt sa nedá predpokladať.

Na str. 2 v ods. 3 tento dokument uvádza „Navrhovaná činnosť je v súlade s Územným generelom dopravy ..., ktorý navrhuje zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy (IAD)... na báze koľajovej dopravy“. K takémuto konštatovaniu je potrebné zopakovať to isté čo je uvedené v predchádzajúcom odseku, že sa jedná len o želanie, ktoré v súčasnosti nie je podložené žiadnou relevantnou dokumentáciou.

V závere môjho stanoviska zopakujem, že pripomienky uplatnené k zámeru EIA neboli prakticky ani v jednom z rozhodujúcich problémov vo vypracovanej Správe o hodnotení zapracované alebo riadne a odborne zamietnuté.

Súčasne konštatujem, že pripomienky sa týkajú návrhu úplne novej dopravnej stavby, ktorá má v súlade s platnými dokumentáciami mesta zabezpečiť vytvorenie tzv. „Nosného dopravného systému MHD“ čo v prvom rade znamená, že v Petržalke by mala „električka“ ako vysoko kapacitná a ekologická doprava na seba prevziať čo najvyšší podiel z ostatných prepravných systémov (IAD). Súčasne však by sa mal zvýšiť aj podiel ekologickej dopravy na celom území mesta. V dokumentácii navrhovaná prepravná kapacita to však určite nezabezpečí.

Posudzovaná stavba navrhuje aj vybudovanie akejsi „cyklistickej diaľnice“, aj keď s predmetom stavby toto vôbec nesúvisí. Vylepšenie dobrého „ekologického“ charakteru stavby nie je však doložené žiadnymi údajmi o intenzite jej využívania, naľko chýbajú akékoľvek predstavy o napojení cyklistického chodníka na existujúcu urbanizáciu a komunikačnú štruktúru Petržalky.

Vzhľadom na uvedené požaduje proces posudzovania vplyvov stavby na ŽP zastaviť. Správu o hodnotení doplniť o závery z dopravno-inžinierskej dokumentácie, ktorá bude vypracovaná na základe vstupných údajov o reálne navrhnutých prepravných kapacitách na električkovej trati vhodných pre koncepciu nosného systému, o reálnych dopadoch na ostávajúce prepravné systémy a reálnych dopadoch na životné prostredie minimálne v MČ Petržalka.

Ing. Ivan Kačo, Pražská 25, 811 04 Bratislava (list zo dňa 24.3.2017 – stanovisko k podkladom rozhodnutia)

Po oboznámení sa s predloženým stanoviskom spracovateľa Správy o hodnotení dňa 22.3.2017 k pripomienkam, ktoré boli vznesené v rámci verejného prerokovania konštatujem:

Spracovateľ vyhodnotenia pripomienok sa ani v minimálnej miere nezaoberal rozsahom hodnotenia vplyvov stavby na ŽP tak ako je určený v bode 2.2.7 určenia vydaného OÚ Bratislava č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-rh zo dňa 26.05.2016. V tomto dokumente sa požaduje citujem: „Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu; definovať prepravné kapacity a navrhnúť prepravné trasy počas výstavby“. Správu o hodnotení v nadväznosti na pripomienky nedoplnil a neupravil.

K požiadavkám definovaným v citovanom bode 2.2.7 uvádzam nasledovné:

a) Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu.

Spracovateľ vyhodnotenia sa tejto požiadavke vôbec nevenoval, pričom to zdôvodnil argumentom, že v „súčasnom štádiu posudzovania činnosti nie je možné detailne presne špecifikovať konkrétne BUA linky MHD v čase uvedenia navrhovanej investície do prevádzky (r. 2020)“. Spracovateľ je v tomto tvrdení v rozpore s vlastnou vypracovanou dokumentáciou, ktorá na str. 90 dokladá schému liniek autobusovej dopravy, ktorá má zabezpečiť dovoz obyvateľov urbanizovaného územia k navrhovaným električkovým zastávkam. Nakoľko súčasne v dokumentácii dokladá výpočet prepravných kapacít električkovej trate musí (mal by) súčasne disponovať aj odhadom počtu cestujúcich, ktorí na jednotlivých zastávkach budú prestupovať z autobusov do električiek.

Z uvedeného logicky vyplýva, že musí minimálne mať aj údaje o intervale tejto autobusovej dopravy, ktorá bude plniť funkciu doplnkovej dopravy. Ak takéto údaje nemá tak výpočet prepravnej kapacity je len teoretický, nerešpektuje nielenže súčasný stav ale ani výhľadový počet obyvateľov MČ Petržalka a navrhovaná električková trať nebude plniť plnohodnotne funkciu „nosného systému“.

Okrem toho, že nie je splnená úloha z určenia rozsahu hodnotenia a to vyhodnotenie vplyvu prevádzky na „iné prepravné systémy MHD“ v danom území t.j. na autobusovú hromadnú dopravu.

Vôbec sa nevenoval ani vyhodnoteniu vplyvu na „individuálnu automobilovú dopravu“ Nevenovanie sa tejto požiadavke nepokladal za potrebné ani zdôvodniť. Pritom účelom investovania do „električky“ je zníženie intenzity neekologickej automobilovej dopravy.

Komentár spracovateľa že „tieto dopravné údaje sa budú ešte spresňovať v závislosti od stupňa urbanizácie, resp. praktických skúseností“ nie je možné odborne akceptovať. Každá dopravná stavba sa musí navrhovať na výhľadový stav, ktorý je určený jednak údajmi platného územného plánu, resp. súvisiacimi materiálmi ktorým je v tomto prípade napr. generel dopravy. Územný plán uvádza nevyhnutné podklady tak o urbanizácii, ako aj o počte obyvateľov, pracovných príležitostí a iné údaje a generel dopravy uvádza údaje o vývoji dopravy (vr. linkovania MHD) v súlade s výhľadovým rokom podľa územného plánu. Neznalosť týchto údajov prípadne ich neuvádzanie skresľuje (možno zámerne) základné vstupy pre posudzovanie rozhodujúcich atribútov vplyvu stavby na ŽP (napr. hluk, vibrácie) v prostredí ktoré bude prevádzkou navrhovanej činnosti stavby dotknuté.

b) Definovať prepravné kapacity

Už v rámci zisťovacieho konania som listom zo dňa 1.3.2016 upozornil, že výpočet prepravnej kapacity použitý v dokumentácii Zámeru je neodborný a nesprávny. Základná hodnota pre jej výpočet, t.j. obsaditeľnosť vozidla, bola použitá v rozpore s požiadavkou

p

Magistrátu hl. mesta SR navrhovať prepravné systémy hromadnej dopravy s obsaditeľnosťou max. 4 os./m² z dôvodu zistenia atraktivity ich využívania. V zámere bola takto vypočítaná hodnota prepravy 5175 os./hod. V správe o hodnotení už jej spracovateľ uvádza akúsi „priemernú“ prepravnú kapacitu cca 4425 až 4515 os./hod. Takto uvádzaný údaj pre návrh nových systémov je neobvyklý a odborná literatúra ho nepozná. Aj tento výpočet je v rozpore s požiadavkou Magistrátu „Konceptia rozvoja MHD v Bratislave na roky 2013-2025“. Pri rešpektovaní požiadavky navrhovať prepravné kapacity s obsadenosťou vozidla 4 os/os/m² dôjde:

- k zníženiu prepravnej kapacity pokiaľ bude zachovaný navrhovaný interval následného chodu električiek 4 minúty, s negatívnym dopadom na zníženie atraktivity systému a tým k zmenšeniu očakávaného poklesu individuálnej a autobusovej hromadnej dopravy, alebo
- ku skráteniu intervalu následného chodu električiek, s negatívnym dopadom na životné prostredie (častejší prejazd električiek), k zvýšenej potrebe nákupu vozidiel, k zvýšeným nárokom na kapacitu technickú základňu v Janíkovom dvore, ku kongescii dopravných prostriedkov na úrovňových križovatkách el. trate v celom úseku až Kamenné námestie.

V oboch prípadoch to bude mať negatívny vplyv na hodnotu očakávaného pozitívneho vplyvu stavby na životné prostredie.

c) Navrhnuť prepravné trasy počas výstavby

Prepravné trasy sú v dokumentácii síce navrhované, dokumentácia „posudzovania vplyvov na ŽP“ však vôbec neuvádza posúdenie vplyvu zvýšenej staveniskovej dopravy po týchto trasách ktoré sú vedené v urbanizovanom území z hľadiska hluku a vibrácií.

V závere opätovne upozorňujem, že správa o hodnotení:

- Je vypracovaná na základe nesprávnych údajov následne vstupujúcich do výpočtov vplyvov prevádzky stavby na životné prostredie, napríklad:
 - ✓ Uvádzané demografické údaje sú pre takýto typ stavby nesprávne použité (možno zámerne podhodnotené), Správa pracuje len s počtom trvalo bývajúcich obyvateľov a uvádzané počty neplatia ani len k plánovanému roku uvedenia stavby do prevádzky a už vôbec nie k urbanizácii MČ Petržalka tak ako je definovaná platným územným plánom,
 - ✓ Výpočet prepravnej kapacity a k tomu uvádzaná intenzita električkovej dopravy je pravdepodobne úmyselne skreslená
 - ✓ Správa sa nezaobera priamoúmerným vplyvom navrhovaného subsystému hromadnej dopravy na iné subsystémy hromadnej dopravy, ktoré by mali byť priamo ovplyvnené.
- vôbec neodpovedá na oprávnené otázky:
 - či navrhovaná investícia svojou prevádzkou prinesie skutočne očakávané zlepšenie životného prostredia v MČ Petržalka znížením rozsahu individuálnej AD,
 - ako bude ovplyvnené ŽP v predpokladaných trasách autobusovej hromadnej dopravy,
 - ako bude ovplyvnené ŽP v navrhovaných trasách staveniskovej dopravy.

Cieľom navrhovanej investície a teda navrhovanej dopravnej stavby, ktorej prevádzka má jednoznačný dopad na celú dopravnú sieť, je zlepšiť životné prostredie tak v mestskej časti ako aj v celej Bratislave. Z tohto dôvodu nemôže byť posudzovanie EIA zúžené len na posúdenie jej vplyvu na trasu priamo určenú líniou z bodu A do bodu B, t.j. začiatkom a koncom navrhovanej koľaje.

Z toho vychádzal a k tomu platnou legislatívou určený Okresný úrad odbor starostlivosti o ŽP Bratislava, ktorý v ním definovanom „Rozsahu hodnotenia“ z 26.5.2016 striktné v bode 2.2.7 určil:

„Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu; definovať prepravné kapacity a navrhnúť prepravné trasy počas výstavby“.

Odpovede na tieto otázky nemôžu vychádzať len z axiómu, že električka ako vozidlo je priaznivejšia k životnému prostrediu ako iné existujúce prepravné systémy a takáto deklarácia spracovateľa je dostatočná pre zdôvodnenie stavby. Vynaloženie investičných nákladov aj pre „ekologickú“ stavbu musí byť doložené reálnymi výpočtami aj keď niektoré potrebné vstupy budú doložené odbornými odhadmi spracovateľa.

Podrobné vysvetlenie k jednotlivým chýbajúcim a nesprávnym tvrdeniam a výpočtom použitých v Správe o hodnotení je uvedené v mojom liste zo dňa 12.12.2016.

Matej Balog, Bulíkova 21, 851 04 Bratislava (list zo dňa 15.12.2016)

Pripomienky k variantu 2m:

Všeobecné pripomienky:

1. „Jazda električiek bude vykonávaná po navrhovanej elektrifikovanej trati v limite max. 50 km/h, v zmysle prevádzkových predpisov DPB“

Navrhujem posúdiť zámer pri premávke električiek s maximálnou rýchlosťou 60 km/h, ktorá umožní kratšie cestovné časy. Vyššia maximálna rýchlosť by mala byť posúdená už v tomto štádiu, aby sa vyhodnotila akceptovateľnosť hlukovej záťaže, ako aj benefity plynúce z kratších cestovných časov. V správe o hodnotení a na jej verejnom prerokovaní dňa 14. decembra 2016 sa objavili tri argumenty proti vyššej maximálnej povolenej rýchlosti ako 50 km/h, všetky sa však zatiaľ javia byť neopodstatnené:

- a. Prevádzkové predpisy DPB neumožňujú premávku električiek vyššími rýchlosťami. Interné prevádzkové predpisy Dopravného podniku je možné zmeniť.
 - b. Vyššia maximálna rýchlosť by viedla k neúmernej hlukovej záťaži v mestskom prostredí. Vplyv vyššej maximálnej rýchlosti na hlukovú záťaž je potrebné vyhodnotiť; maximálna rýchlosť 60 km/h môže byť uplatnená aj čiastočne, v úsekoch kde nepovedie k nadmernej hlukovej záťaži.
 - c. Pri maximálnej rýchlosti vyššej ako 50 km/h musí byť električková trať oplatená a vznikla by tak v mestskom prostredí neakceptovateľná bariéra. Nutnosť oplatenia električkovej trate s rýchlosťami vyššími ako 50 km/h nevyplýva zo žiadneho predpisu (pokiaľ je mi známe).
2. Oceňuje návrh cyklotrasy v takmer celej dĺžke električkovej trate. Keďže sa v zmysle Územného generelu dopravy jedná o súčasť hlavnej mestskej cyklotrasy R18 Petržalská radiála s vysokou očakávanou intenzitou cyklistickej dopravy, je potrebné zabezpečiť, aby chodci neboli zbytočne motivovaní využívať túto cyklotrasu a prichádzať tak do konfliktov s cyklistami. V celej dĺžke cyklotrasy preto navrhuje doplniť paralelné chodníky pre peších tam, kde také chodníky ešte neexistujú. Jedná sa prakticky o celý Úsek od Bosákovej ulice až po Šintavskú ulicu, s výnimkou križovatiek, zastávok a premostení, kde chodníky navrhnuté už sú.
 3. Na ortofotomapách 2a a 2b priložených k správe o hodnotení je možné pekne vidieť na rôznych miestach vychodené cestičky v tráve, ktoré počas rokov vznikli v líniiach prirodzených peších trás. Mnohé tieto cestičky sú momentálne orientované diagonálne vzhľadom k navrhovanej električkovej trati, keďže pochopiteľne spájajú záujmové body najkratšími spôsobmi. Tieto prirodzené pešie trasy sú však v návrhu mnohokrát ignorované, a aj na prístup k električkovej trati sa navrhujú (zväčša) iba kolmo orientované prístupové chodníky. Tento problém je dobre viditeľný najmä v okolí navrhovanej zastávky Veľký Draždiak (chýba napríklad priamy chodník medzi zastávkami a pontónovým mostíkom cez Chorvátske rameno) a v okolí navrhovanej

8

zastávky Lietavská (chýbajú napríklad diagonálne orientované chodníky medzi zastávkami a sídliskom Lúky VI).

Technické pripomienky:

1. Prestupný terminál Farského navrhuje riešiť stavebne tak, aby do priestoru novej autobusovej zastávky (navrhovanej na východ od existujúcej električkovej trate) bol umožnený vjazd aj autobusom prichádzajúcim od križovatky Farského ulice a Jantárovej cesty. Zároveň navrhuje, aby v priestore prestupnej zastávky bolo umožnené obiehajúce odstavené vozidlo. Uvedené opatrenia umožnia oveľa flexibilnejšie využitie prestupného terminálu do budúcnosti, vrátane ukončenia Náhradnej autobusovej dopravy v úseku Janíkov dvor - Farského v prípade mimoriadnej udalosti na električkovej trati v tomto úseku. Toto riešenie taktiež umožňuje prípadné budúce úpravy linkového vedenia vyžadujúce ukončenie autobusovej alebo trolejbusovej linky v prestupnom uzle Farského.
2. Navrhujem doplniť priechod pre chodcov cez Jantárovú cestu na južnom konci zastávky Farského tak, aby vznikol priamy, prirodzený prístup k prestupnému terminálu z obytnej zóny Dvory IV (s využitím už existujúceho chodníka k obytnému domu Vavilovova 26). Pre zvýšenie bezpečnosti chodcov na tomto priechode by navrhoval vybudovanie stredového deliaceho ostrovčeka.
3. Oceňujem, že po oboch stranách Jantárovej cesty od križovatky s Rusovskou cestou smerom do centra je navrhovaný chodník pre peších. Tieto chodníky ale približne v kilometri 2,3 končia bez toho, aby boli napojené na existujúce chodníky alebo priechody pre chodcov. Jedná sa tak o „slepé“ chodníky. Navrhujem v medzikrižovatkovom úseku Rusovská cesta — Bosákova vybudovať chodník popri Jantárovej ceste v celej dĺžke, minimálne na západnej strane komunikácie. Týmto by v tomto úseku bolo vyhovené aj pripomienke č. 1.2.
4. Na Rusovskej ceste navrhujem úpravy v prospech cestujúcich MHD a chodcov:
 - a) Doplniť chýbajúcu autobusovú zastávku Jungmannova pre linky č. 84 a 99 smer Hálova.
 - b) Ponechať existujúci priechod pre chodcov v mieste súčasnej autobusovej zastávky Jungmannova, ktorého existencia bude naďalej opodstatnená prepojením okolia Vlasteneckého námestia a Chorvátskeho ramena.
 - c) Doplniť priechod pre chodcov pozdĺž električkovej trate cez Rusovskú cestu aj na jej západnej strane; tento priechod môže mať signál voľno v rovnakej fáze ako priechod na opačnej strane a električky.
 - d) V upravovanej križovatke Lachovej ulice a Rusovskej cesty navrhujem doplniť priechody pre chodcov aj cez Rusovskú cestu, nakoľko sa jedná o prirodzený peší ťah medzi okolím Lachovej ulice a občianskou vybavenosťou na opačnej strane Rusovskej cesty.
5. Navrhujem zlepšiť dostupnosť električkovej zastávky Gessayova vybudovaním priechodu pre chodcov cez električkovú trať aj na južnom konci zastávky, a napojením tohto bodu chodníkmi k obytným domom Gessayova 35 až 47, a Osuského 1 až 3.
6. Na križovatke s Jiráskovou ulicou navrhujem doplniť priechod pre peších cez Jiráskovu ulicu aj na západnej strane električkovej trate. Tento priechod môže mať signál voľno v rovnakej fáze ako električky a priechod na východnej strane trate, no v niektorých prípadoch umožní rýchlejšie prekonanie križovatky chodcom, ktorí potrebujú prejsť cez dva kolmé priechody.
7. Navrhované pešie prepojenia supermarketu Kaufland pri zastávke Zrkadlový háj s obytnými domami na Osuského ulici a okolím južnej časti Rovniankovej ulice považujem za nedostatočné, nakoľko navrhované chodníky nie sú vedené priamo. Chodci tak budú motivovaní naďalej používať vychodené, nespevnené cestičky, a po novom aj prekračovať električkovú trať.

Navrhujem vybudovať neriadený priechod v tvare písmena Z cez električkovú trať približne v kilometri 3,4 trate a doplniť chodníky v prirodzených peších trasách.

8. Z dôvodu odstránenia dočasného prekrytia Chorvátskeho ramena pri Kostole svätej rodiny dochádza k výraznému predĺženiu pešej vzdialenosti medzi uvedeným kostolom a opačným brehom Chorvátskeho ramena, keďže pešia trasa využívajúca navrhovaný most je značnou obchádzkou oproti súčasnému stavu, navyše s novým výškovým prevýšením. Pre zachovanie súčasnej kvality pešej dopravy v tejto oblasti navrhujem vybudovanie jednoduchej lávky pre peších cez Chorvátske rameno približne v kilometri 3,7 trate.
9. Apelujem na vybudovanie takého riešenia zastávky Lietavská, aby prestup medzi električkami a autobusmi bol možný bez nutnosti križovania cestnej komunikácie. Keďže sa jedná o prestupný bod k Nemocnici Antolská, je prioritou usilovať sa o maximálne pohodlný, bezpečný a bezbariérový prestup. Riešenie navrhnuté v pôvodnom variante 2 bolo výrazne lepšie a považuje sa za škandalózne, že predstavitelia Krajského dopravného inšpektorátu v Bratislave odmietaním takéhoto riešenia môžu sabotovať dopravnú politiku volených predstaviteľov Hlavného mesta Bratislavy, pričom uprednostňujú otázku plynulosti individuálnej automobilovej dopravy pred bezpečnosťou tých najzraniteľnejších chodcov.
10. Cyklotrasa pozdĺž električkovej trate je momentálne ukončená slepým koncom pri krížení s Jasovskou ulicou, podľa mojej mienky nezmyselne. V zmysle Územného generelu dopravy hlavná mestská cyklotrasa R18 Petržalská radiála má pokračovať ďalej na juh cez Janíkov dvor do Jaroviec, preto navrhujem prinajmenšom zachovanie územnej rezervy pre vedenie tejto cyklotrasy popod nadjazd Panónskej cesty. Vybudovanie cyklotrasy až za nadjazd by ale už v súčasnosti prinieslo benefit v podobe napojenia na systém cyklotrás v Rakúsku cez existujúce poľné cesty v Janíkovom dvore, a teda by som navrhoval vybudovanie cyklotrasy až poza nadjazd Panónskej cesty už v rámci tohto projektu.
11. Navrhujem zvážiť možnosť vybudovania parkoviska typu Park+Ride v bezprostrednej blízkosti navrhovanej električkovej zastávky Janíkov dvor, pre využitie obyvateľmi Jaroviec, Rusoviec, Čunova a prihraničných maďarských obcí.
12. Pre zvýšenie podielu ekologickej dopravy a zefektívnenie prevádzky by v budúcnosti mohlo byť žiaduce, jednu alebo obe linky č. 91 a 191 skrátiť pri jazde z Jaroviec po Janíkov dvor, so zabezpečeným prestupom na/z električiek. V projekte som nenašiel riešenie, ako by sa takto skrátená linka mohla za zastávkou Janíkov dvor otočiť. Otáčanie cez obratisko určené pre Náhradnú autobusovú dopravu (umiestnené v električkovom obratisku) sa javí ako neoptimálne, nakoľko v prípade skrátenia iba jednej z liniek č. 91, 191 po Janíkov dvor by v smere do Jaroviec nemali spoločnú nástupnú zastávku. Ako riešenie navrhujem umožniť obrat autobusov v mieste prerušeného stredového pásu Panónskej cesty západne od zastávky Janíkov dvor; pre zvýšenie bezpečnosti je možné použiť svetelnú signalizáciu tak, ako je to riešené pre obrat linky č. 83 na Kutlíkovej ulici pri Technopole.

p. Lucia Keszeilová, Šusteková 16, 851 04 Bratislava (list zo dňa 20.12. 2016)

K predmetnej stavbe vznáša nasledovné zásadné pripomienky a žiada o ich zapracovanie do projektového riešenia:

1. Spodnú vrstvu pod povrchovou úpravou trate, ktorú tvorí živý *sedum*, budú tvoriť rozoberateľné retenčné dielce vytvorené z recyklátov syntetických textílií a pryže, zabezpečujúce zadržanie dažďovej a závlahovej vody pre rastliny vegetačného povrchu, evaporáciu zrážkovej vody späť do ovzdušia a zníženie množstva odtokovej vody zo stavby dráhy. Retenčná vlastnosť dielcov musí byť na úrovni aspoň 40% ich objemového priestoru. Retenčné dielce musia spĺňať parametre „zeleného obstarávania“ v súlade so záväzkom SR v oblasti Programu odpadového hospodárstva a k Prechodu na uzavretú recyklujúcu ekonomiku a na horizontálne princípy OP ID

2014-2020 o trvalo udržateľnom rozvoji a využívaní recyklovaného odpadu ako novej suroviny a to tým, že budú obsahovať najmenej 75% podielu z recyklovaného materiálu zo syntetického textilu, t.j. odpadu najmä zo spracovania vozidiel po skončení životnosti a výroby nových automobilov, záťažových kobercov a recyklovanej gumeny, najmä z opotrebovaných pneumatík.

Odôvodnenie: Retenčné dielce umožnia zachrániť takmer 80% zrážkovej vody bežného zrážkového úhrnu a pri prívalových zrážkach odstráni alebo oddialia skokový nárast odvodu vody kanalizačným systémom a jeho lokálne preťaženie. Následná evaporácia dažďovej alebo závlhovej vody, zachránenej v retenčnej zložke, má priaznivý vplyv na znižovanie tepelného napätia v stavbe trate a na zvýšenie vlhkosti vzduchu. Doplnenie retenčnej zložky v skladbe povrchovej časti trate harmonizuje projekt s vyššie uvedenými uzneseniami Vlády SR a Mesta Bratislavy k Stratégii adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy. Nevyvoláva žiadnu konštrukčnú zmenu v navrhovanom vyhotovení stavby trate a túto funkčne dopĺňa a uvedie projekt do súladu s požiadavkou aktívnych opatrení na zmierňovanie nepriaznivých dopadov zmien klímy a zvýšenie podielu zachránenej vody v urbanizovanej krajine.

2. Pre zvýšenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky na dráhe bude teleso dráhy oddelené od súbežných cyklochodníkov protihlukovým valom s vegetačným porastom a retenčnými vlastnosťami. V konštrukcii protihlukového bezpečnostného valu budú využité v súlade s projektom Hosanna - Nové riešenia pre zelenšie a tichšie mestá (The research received funding from the European Union Seventh Framework Programme (FP7/2007-2013) under grant agreement n° 234306, collaborative project HOSANNA) recyklované materiály zo syntetického technického textilu (zo spracovania vozidiel po skončení životnosti a výroby nových automobilov, technické záťažové koberce).

Odôvodnenie: Základným konceptom novo navrhovanej trate je, aby bola lemovaná cyklochodníkmi pre voľnočasové aktivity. Uvažované výsadby krikov okolo trate považujeme za doplnkové riešenie, nie však plnohodnotne zabezpečujúce bezpečnosť prevádzky na dráhe a zamedzenie náhodného vstupu, najmä dieťaťa do koľajiska. Navrhované protihlukové valy s vegetačným porastom okrem funkcie bariérového valu pre bezpečnosť prevádzky na dráhe, prispievajú k zníženiu šírenia hluku z trate, vytvoreniu novej retenčnej kapacity. Vegetačný porast umožní vytvoriť i prirodzené hniezda pre hmyz a vtáctvo. Uplatnenie tohto prvku je plne v súlade so Stratégiou adaptácie na klimatické zmeny a zároveň otvára priestor pre materiálové zhodnotenie odpadu, v tom číse i triedených technických záťažových kobercov.

3. Pre obmedzenie vibračného hluku z prevádzky na dráhe bude koľajový zvršok osadený na antivibračnú podložku, rohož. Antivibračná rohož musí spĺňať parametre „zeleného obstarávania“ v súlade so záväzkom SR v oblasti Programu odpadového hospodárstva a k Prechodu na uzavretú recyklujúcu ekonomiku a na horizontálne princípy OP ID 2014-2020 o trvalo udržateľnom rozvoji a využívaní recyklovaného odpadu ako novej suroviny a to tým, že bude obsahovať najmenej 75% podielu z recyklovaného materiálu zo syntetického textilu, t.j. odpadu najmä zo spracovania vozidiel po skončení životnosti a výroby nových automobilov a recyklovanej gumeny, najmä z opotrebovaných pneumatík.

Odôvodnenie: V súlade so záväzkom SR v oblasti Programu odpadového hospodárstva a k Prechodu na uzavretú recyklujúcu ekonomiku a na horizontálne princípy OP ID 2014-2020 o trvalo udržateľnom rozvoji je využívanie recyklovaného odpadu ako novej suroviny jedným zo záväzných kritérií hodnotenia.

4. Strechy jednotlivých navrhovaných objektov na zastávkach a obrátisku električiek budú osadené vegetačnou retenčnou strechou s možnosťou opätovnej cirkulácie odtečenej vody z retenčných nádrží na strešný plášť (prirodzená klimatizácia zhromažďovacích priestorov). Retenčná strecha musí spĺňať parametre „zeleného obstarávania“ v súlade so záväzkom SR v oblasti Programu odpadového hospodárstva a k Prechodu na uzavretú recyklujúcu ekonomiku a na horizontálne

princípy OP ID 2014-2020 o trvalo udržateľnom rozvoji a využívaní recyklovaného odpadu ako novej suroviny a to tým, že bude obsahovať najmenej 75% podielu z recyklovaného materiálu zo syntetického textilu, t.j. odpadu najmä zo spracovania vozidiel po skončení životnosti a výroby nových automobilov a odpadu z technických záťažových kobercov na rozstrekovanie zadržanej zrážkovej vody bude využívaný solárny systém.

Odôvodnenie: Využitie plôch striech na prístreškoch pre cestujúcich ako i na obratisku električiek na retenciu zrážkovej vody je plne v súlade s vyššie uvedenými uzneseniami Vlády SR a Mesta Bratislavy k Stratégii adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy. Vegetačnú retenčnú strechu na zastávkových prístreškoch je potrebné osadiť cirkuláciou zrážkovej vody odtekajúcou zo spevnených plôch nástupištia na opätovné vyparovanie cez strešný systém. Vzhľadom na spevnené, betónové plochy v priestore zastávok sa tak vytvorí prirodzená „klimatizácia“ priestoru zhromažďovania.

Petržalka City, a.s., Panenská 6, 811 03 Bratislava (list zo dňa 19.12.2016, doplnenie zo dňa 29.12.2016)

K predmetnej činnosti vznáša nasledovné pripomienky:

1. Žiada vysvetliť záber pozemkov 1111/49, 1111/70, 1111/72 - rozsah záberu, dôvod záberu ako aj termín, kedy chce stavebník nosného systému MHD vstúpiť do rokovaní s užívateľom predmetných pozemkov, ktorým je na základe platnej nájomnej zmluvy naša spoločnosť Petržalka city, a.s.
2. V zmysle pripomienok zainteresovanej verejnosti k zámeru EIA, pripomienok našej spoločnosti doterajších konaniach, ako aj v zmysle verejného prerokovania správy o hodnotení dňa 14.12.2016 bolo viackrát konštatované, že projekt NS MHD nerieši dopravné napojenie projektu (zóny) Petržalka city napriek tomu, že je toto územie v platnom územnom pláne Hl. mesta SR Bratislavy uvedené ako rozvojové. So zámerom vybudovať projekt budúceho centra Petržalky - Petržalka City počítá aj nájomná zmluva č. 18-83-0360-06-00 z dňa 22.05.2006 medzi Hl. mestom SR Bratislavou ako prenajímateľom a spoločnosťou Petržalka city, a.s. ako nájomcom. Urbanisticko – architektonická štúdia Petržalka city bola akceptovaná aj ako smerná časť zadania arch. urban. súťaže „Severovýchodná rozvojová os Petržalky“ a jej urbanistické riešenie je súčasťou magistrátom HMB akceptovaných návrhov. Na základe vyššie uvedeného vznášame pripomienku k formulácii riešenia predmetnej problematiky v rámci „Vyhodnotenia pripomienok“, ktorá sa opakuje pri stanoviskách zainteresovanej verejnosti pod poradovým číslom 12.,13.,14.,16.,23. Nesúhlasíme že „projekt električkovej trate nijako nebráni vytvoriť investorovi Petržalka City primerané dopravné napojenie svojho územia na cestnú sieť Petržalky“. Je vzhľadom na skutočnosť, že sa v dopravnom uzle Rusovská - Jantárová jedná o mostové teleso, projekčne a technicky nerealizovateľné dodatočné napojenie budúcej komunikácie na toto mostné teleso.

Požaduje preto napojiť územie projektu (zóny) Petržalka city (parcely 1111/48, 1111/49, 1111/50, 1111/51, 1111/70, 1111/72, k.ú. Petržalka) na cestnú sieť, samostatnou vetvou mostnej konštrukcie, smerujúcej do územia Petržalka City, v zmysle grafickej prílohy č.1 priloženej k tomuto listu. Rovnako v dopravnom uzle na Romanovej ulici požadujeme vypracovať projektové riešenie električkovej trate, tak aby bolo pripravené pre budúce vyústenie novej Jantárovej ulice, v súbehu s koľajovou traťou.

3. Žiadame zosúladiť navrhované riešenie koľajovej trate električky v úseku Romanova – Pajštúnska s dopravnou infraštruktúrou, ktorá je súčasťou platného UP HMB. Konkrétne sa jedná o vypracovanie takého projektového riešenia, ktoré v budúcnosti umožní štandardné vybudovanie Jantárovej ulice v tomto úseku, ako doplnenie severovýchodnej cestnej infraštruktúry Petržalky. Sme presvedčení, že akékoľvek riešenie, ktoré neumožní riadne dobudovanie Jantárovej ulice

v jej celom severojužnom profile by bolo veľkou chybou a problémom odsúvaným do budúcnosti.

Petržalka City, a.s., Panenská 6, 811 03 Bratislava (list s pripomienkami k podkladom rozhodnutia z 24.3.2017)

Dňa 24.03.2017 sme ako účastník konania nahliadli do spisu, ktorý je podkladom pre vydanie rozhodnutia.

V komentári k našej pripomienke č.2 a č.3 sa konštatuje akceptovanie pripomienok v zmysle priloženého grafického návrhu s tým, že v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) bude dopravné napojenie zóny Petržalka City koordinované a konzultované so spracovateľom projektovej dokumentácie predmetnej činnosti.

Vyhodnotenie podľa nášho názoru nie je úplné, keďže naša pripomienka sa týkala nielen križovatky Rusovská cesta – Jantárová cesta (severné napojenie zóny Petržalka City v zmysle grafickej prílohy priloženej k listu zo dňa 19.12.2016), ale aj južného napojenia zóny Petržalka city prostredníctvom križovatky Jantárová cesta – Romanova (viď grafická príloha k tomuto listu).

Na základe vyššie uvedeného žiadame o doplnenie vyhodnotenia pripomienky č.2 a č.3 v zmysle grafického návrhu priloženému k tomuto listu, ktorý predstavuje návrh dopravného napojenia zóny Petržalka city v južnom smere prostredníctvom križovatky Jantárová cesta – Romanova. Rovnako požadujeme doplniť textovú časť vyhodnotenia tak, aby sa text týkal nie len križovatkového uzla Rusovská cesta / Jantárová cesta, ale aj križovatkového uzla Jantárová cesta / Romanova.

Návrh vyhodnotenia / komentár:

„Pripomienka sa akceptuje v zmysle priložených grafických návrhov, ktoré tvoria prílohu stanoviska. Križovatkové uzly Rusovská cesta / Jantárová cesta a Jantárová cesta / Romanova budú projekčne a stavebne (okrem iného odbočovacie pruhy, priechody pre chodcov) predpripravené pre budúce dopravné napojenie projektu / zóny Petržalka City. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) bude dopravné napojenie zóny Petržalka City koordinované a konzultované so spracovateľom projektovej dokumentácie predmetnej činnosti – spoločnosťou REMING CONSULTING a.s.“

Občianska iniciatíva Lepšia doprava, Ing. Martin Fundárek, Školská 26, 900 84 Báhoň, (list zo dňa 22.12.2016)

Kvituje vypracovanie variantu 2m, ktorý vo viacerých prípadoch vylepšuje pôvodne posudzovaný variant 2. K riešeniu variantu 2 m predkladá nasledovné pripomienky:

1. Nadalej požaduje upraviť navrhované nové zastávky autobusov Farského tak, aby umožňovali vjazd a výjazd autobusov z oboch a do oboch možných smerov. Napriek tomu, že vo vyhodnotení pripomienok sa táto pripomienka uvádza ako „zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m)“, zapracovaný je vjazd iba od Ovsíšťá.
Odôvodnenie: Riešenie navrhnuté vo variante 2m neumožňuje otáčanie autobusov náhradnej dopravy, čo spôsobí zvýšenú spotrebu pohonných hmôt a tým aj negatívny environmentálny dopad, pretože vozidlá sa budú musieť otáčať až na Čemyševského ul.
2. Požaduje, aby cyklistická trasa bola vedená od zastávky Veľký Draždiak po západnej strane Jantárovej cesty aspoň po Betliarsku ul.
Odôvodnenie: Na západ od cesty sa nachádzajú obytné domy i občianska vybavenosť, kým na východnej strane je iba predajňa Lidl. Preto je potrebné viesť trasu na tej strane cesty, na ktorej je prevažná väčšina zdrojov a cieľov ciest.
3. Požaduje napriamiť peší a v prípade neakceptovania pripomienky č. 2 aj cyklistický ťah v predĺžení ulice Lietavská.

Odôvodnenie: Veľká časť chodcov a cyklistov nebude akceptovať umelé odsunutie osi trasy,

ktoré navrhuje variant 2m, a budú prechádzať mimo priechodu. Zachádzky znižujú atraktivitu pešej a cyklistickej dopravy a sú v rozpore so strategickými plánmi smerujúcimi k trvalo udržateľnej doprave. Plánovaná komunikácia je navyše iba slepou obslužnou komunikáciou pre niekoľko subjektov (súkromné medicínske centrum Medissimo, tenisový areál) s nízkou frekvenciou dopravy, preto nie sú dôvody na zvyšovanie priepustnosti vjazdu do križovatky na úkor chodcov a cyklistov.

4. Požaduje riešiť zastávku Lietavská tak, aby cestujúci pri prestupe z električky na autobus a späť nemuseli prechádzať cez cestu, a to buď vybudovaním spoločnej zastávky pre električky aj autobusy, alebo, ak by to predpokladaná frekvencia dopravy alebo technické riešenie zastávok neumožňovalo, vybudovaním pridružených zastávok. Vzhľadom na to, že cestná komunikácia je vedená iba po jednej strane, je možné použiť napríklad nasledujúci spôsob: Pre autobusy idúce zo severu by bol vytvorený v strede cesty odbočovací pruh, ktorým by odbočili do priestoru medzi zastávkou električky a zastávkou autobusu v opačnom smere. Nástupište by bolo umiestnené medzi zastávkami autobusov pre oba smery. Za zastávkou by bol pre autobusy vytvorený v strede cesty pripájací pruh, ktorý by prešiel do odbočovacieho pruhu vľavo. Medzi odbočovacím a pripájacím pruhom by bol stredný pruh prerušený (zvodidlá, trávnatý povrch), aby nebol zneužívaný na predbiehanie. Takýmto spôsobom by bolo možné bezpečné odbočenie a spätné zaradenie autobusu, ktorý by musel dávať prednosť iba protiidúcim vozidlám, ktoré by vodič dobre videl. Podľa potreby možno doplniť priechody pre chodcov a cyklistov cez vjazd a výjazd zo zastávky smerom na juh. Túto požiadavku považujeme za zásadnú.

Odôvodnenie: Ide o kľúčovú prestupnú zastávku medzi električkami a autobusmi so zvýšeným využívaním menej mobilnými cestujúcimi do Nemocnice sv. Cyrila a Metoda. Ak by sa postavila zastávka podľa variantu 2m, vytvoril by sa obdobný kolízny bod, akým je v súčasnosti prestup na zastávkach Molecova alebo Farského.

5. Požaduje, aby obratisko Janíkov dvor bolo vybudované tak, aby v ňom bolo možné v prípade obnovenia osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava-Petržalka - Rajka a vybudovania železničnej zastávky dobudovať nástupište a výstupište, a to v čo najväčšej blízkosti železnice.

Odôvodnenie: Podľa dostupných správ sa štúdia „ŽSR, dopravný uzol Bratislava štúdia realizovateľnosti“ zaoberá možnosťou vybudovania TIOPu Janíkov dvor a je žiaduce, aby v TIOPe boli zastávky MHD čo najbližšie k železničnej zastávke. Je preto v záujme ekologizácie dopravy doplniť túto požiadavku k požiadavkám zo začiatku procesu posudzovania.

Ing. Peter Rakšányi PhD., Autorizovaný stavebný inžinier, SKSI, Vígl'ašská 6, 851 06, Bratislava, (list zo dňa 27.12.2016)

Predkladá nasledovné stanovisko a pripomienky:

1. na požiadavku riešiť aj 2. úsek trate s rozchodom viac ako 1000 mm, teda duálny systém TRAM/TRAIN

odpoveď: nebude! Je to síce v zadaní, ale posudzovanie takúto možnosť/variant nemalo obísť, inak boli financie na 1. úsek premrštené a neopodstatnené.

2. Na požiadavku zdôvodnenia šírkového usporiadania koridoru 19,0 m s obojstrannými cyklotrasami a zelenými pásmi

odpoveď: odkazy na zákon o dráhach a ochranných pásmach 15 m od osi krajnej koľaje – považuje za účelové a vyhýbavé, preto žiada vysvetliť, aké predpisy dodržal projektant pri 1. úseku na Štúrovej ulici a ako tieto zásady akceptoval Navrhovateľ na Nábřeží arm. gen. L. Svobodu pri novom komplexe ZUCKERMANDEL.

3. Požiadavku namiesto jednej zastávky Lietavská v hluchom priestore Lúky/Medissimo/Draždiak nahradiť dvoma križovatkami, ktoré budú sprístupňovať obe zastavané strany ulíc Jantárová, Jasovská

odpoveď: návrh je výsledkom viacerých odborných diskusií atď., Aj tento „argument“ nasvedčuje, že projektant a navrhovateľ „po tichu“ uvažuje s parametrami rýchlodráhy a neskoršieho dobudovania súbežných ciest na konečný 4-pruh. Diskusie sú fajn doplnkom k participácii občanov „participatívne plánovanie“, ale projektant má predsa vychádzať zo zásad priamej obsluhy územia, teda obojstranná využiteľnosť pre čo najviac cestujúcich v prípade električky. Pri Metre a inom druhu RD sa dá uvažovať o zvozných územiach a prestupných staniciach, čo pre prípad električky v najkratšom spojení do centra mesta len 8 km, teda asi 15-18 minút jazdy neplatí!

4. Polokružné križovatky okolo prestupových zastávok: už boli v projekte nahradené jednoduchšími, odpoveď považuje za dostatočnú aj bez vibroakustiky, predsa ale sťažnosti a otázky obyvateľov bývajúcich pri 1. úseku – zostávajú nezodpovedané.

5. Požiadavku vedenia električkovej trate namiesto v zelenom páse medzi Draždiakom a OD Billa, Lidl a Jantárovou prikloniť tesne k parkoviskám na Znievskej, Víglávskej/Jantárovej

odpoveď: argumenty o dlhodobom prevádzkovom a finančnom hľadisku, rovnako aj „súlady s platným UPN mesta“ považujem znova ako výhovorku, práve naopak. Rovnako aj tvrdenie že budúca (ktorá: expresná, metro, RD?) električková trať má byť čo najvýkonnejší dopravný systém „v rámci svojich normových možností“ najpriamejšia a bez zbytočných trvalých rýchlostných obmedzení... popiera funkciu električky ako mestotvorného prvku priestoru, ktorá má práve svojou flexibilitou a kvalitou obsluhy konkurovať cestnej doprave, bez zbytočných prestupov, ale inteligentným CSS zariadením v križovatkách s prednosťou MHD potláčať AD.

6. Na požiadavku Posúdenia ďalšej odbočnej vetvy (možno o 5 rokov, aj skôr) od Braníka v koridore Betliarskej ulice smerom k nemocnici Sv. Cyrila a Metoda a možno aj do nových zón Antolská, Lúky 7, Slnečnice – odpoveď žiadna, asi „zabudli“ alebo prehliadli?

7. Požiadavku prehodnotiť polohy všetkých 7 zastávok električky z hľadiska pešej dostupnosti a obojstranného vykrytia zastavaného územia bytovými domami a OV, (nie lúk a pasienkov - psích výbehov), odpoveď: iba odkaz na bod 2./2.1 vyhodnotenia. Moja nová požiadavka - vid'. bod 8:

8. Projektant, ani spracovateľ Správy o hodnotení nepochopili význam a funkcie električky ako kapacitného hromadného mestského dopravného systému, jeho mestotvornosť (ako na všetkých bratislavských radiálach) s tendenciou a realitou tvorby polyfunkčných kompozičných mestských tried a bulvárov podľa intenzity zastavania a ponuky užívateľom. Preto požaduje polohu zastávok električky v rámci projektovej realizačnej dokumentácie (podmienky určuje Posudok MŽP) upraviť a lokalizovať na podklade gravitačného modelu a nie len na podklade už starých, neelektričkových štúdií a „zvyklostí“.

9. Tak, ako som zhodnotil nevýhodnú polohu a kvalitu obslužnosti zastávky Lietavská (len pre cca 700 bytov=1650 obyvateľov) a navrhol ju nahradiť dvomi zastávkami: Lietavská a Jasovská/Víglávska pre cca 1800 bytov a 4420 obyvateľov, žiadam zhodnotiť dostupnosť zastávok Veľký Draždiak aj Stred pod mostom Pajštúnskej, lebo aj tieto zastávky sú od prvých BD vzdialené až 100 m a viac. Pritom zastávka Stred je lokalizovaná na lúke pri kostole (kam všetci chodia pešo) a zastávka veľký Draždiak tiež pri jazere, ako tá na Lietavskej podľa projektu METRO/Reming.

10. Odpoveď na požiadavku 5.2 o námestí ako integrovanom priestore v koridore Víglávska/Domino na Jasovskej ulici považuje ako jedinú konštruktívnu, lebo konečne navrhovateľ pripúšťa potrebu

prehodnotenia požiadavky v ďalšom stupni dokumentácie stavby a možného financovania z iných zdrojov! Iba takéto projekty hodnotia komisári EU vysokými bodmi efektivity projektu.

11. Požiadavka prehodnotenia poslednej zastávky „pod mostom MK Panónska“ bola akceptovaná miernym posunom k jestvujúcej zástavbe na Vyšehradskej ulici s dostupnosťou od najbližších BD cca 100 m, ale len jednostranne. Požaduje v tejto súvislosti zodpovedať na otázku bezpečnosti zastávky pod cestným mostom, spôsobom prestupovania cestujúcich z autobusov (zo smeru Jarovce, Rusovce, Čunovo, asi aj Slnčnice), dĺžkach a smerovaní chodníkov k BD na oboch stranách MK Vyšehradskej, ako aj nedokončenej bariéry 30 rokov rozostavanej MUK na Panónskej, kde chýbajú prípojné vetvy do sídlisk Lúky 5 a Lúky 7.
12. V záujme zvýšenia bezpečnosti a eliminovania bariér, ktoré posudzovaný zámer a Správa o hodnotení „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica Janíkov dvor“ obsahuje, požaduje aby Posudok navrhovanej činnosti k predmetnému zámeru/Správe ako aj Navrhovateľ zaradili do požiadaviek na riešenie ďalšieho stupňa dokumentácie stavby modelovanie smerového vedenia trasy električky a lokalizácie zastávok (doteraz posudzovaných variantne) s cieľom jej priblíženia k ťažiskám jestvujúcej zástavby bytovými domami a OV, aj za cenu čiastočného zakrivenia trate, najmä v úsekoch BD Znievska/Jantárová, Beňadická, Víglašská/Jantárová.

Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava (list zo dňa 30.12.2016)

Víta spracovanie variantu 2m, ktorý odstraňuje viaceré nevýhody pôvodných variantov 1 a 2 v časti severne od križovania s Kutlíkovou ulicou. Okrem toho vo variante 2m navrhuje:

1. Doplniť možnosť vjazdu do východnej autobusovej zastávky Bosákova aj z Jantárovej cesty. Upraviť uhol križovania cyklotrasy R18 s autobusovým pruhom buď pridaním druhého priechodu pre cyklistov (južne od súčasného) v priamej línii cyklotrasy.

Odôvodnenie: V pripomienkach k zámeru sme v bode 3. navrhovali posunutie vjazdu do zastávky. Pripomienka bola vo variante 2m zohľadnená a vjazd bol posunutý, čím sa zväčšil priestor na vyčkávanie cyklistov a chodcov. Nebol však upravený vjazd tak, aby umožňoval aj zachádzanie autobusov náhradnej dopravy od Jantárovej cesty. Čo je dôležité pre plánované alebo neplánované výluky na električkovej trati od zastávky Bosákova po Janíkov dvor. Doplnenie druhého priechodu pre cyklistov je dôležité pre plynulosť cyklistickej dopravy, hlavný ťah je cyklotrasa R18 a vo variante 2m je na tejto križovatke pre ňu navrhnuté odbočenie v uhle cca 135 stupňov. Vytvorenie nového (svetelne riadeného) cyklopriechodu južne umožní plynulý a priamy prejazd cyklistov.

2. Doplniť priechod pre chodcov cez električkovú trať na južnej strane zastávky Bosákovej spolu s nadväzujúcim chodníkom a priechodom cez Jantárovú cestu.

Odôvodnenie: Posunutím výjazdu z autobusovej zastávky južne vo variante 2m vzniká priesečná križovatka, ktorá umožňuje umiestnenie priechodu v štandardnej polohe. Priechod cez trať na južnej strane zastávky umožní lepší prestup medzi električkami a autobusmi a zníženie zaťaženia existujúceho priechodu na severnej strane zastávky. Priechod cez Jantárovú cestu umožní lepší prístup na električku od Jungmannovej, ide o vytvorenie bezpečnej trasy v už dnes používanom koridore.

3. Doplniť v koridore v bode 2. aj cyklistickú trasu.

Odôvodnenie: Ide o vytvorenie absentujúceho napojenia cyklotrasy R18 na sídlisko Dvory, ktoré nebolo vybudované v prvej etape. Ide o prevedenie cyklotrasy S383 cez električkovú trať v náhradnej polohe.

4. Navrhnuť nové vedenie cyklotrasy 04 smerom na Nám. hraničiarov.

Odôvodnenie: Od predloženia zámeru došlo v území k výstavbe predajne Billa a vedenie navrhnuté v zámere už nie je možné. Navrhujeme cyklotrasu napojiť na stavebne vybudovanú cyklotrasu medzi parkoviskom Billy a bytovými domami.

5. Upraviť križovanie cyklotrasy 05 a Topoľčianskej ulice, redukovať záber zastavanej plochy.

Odôvodnenie: Odstránenie nepriameho a lomeného vedenia hlavnej cyklotrasy 05 cez vjazd do Topoľčianskej ulice. Navrhujeme:

- Zmenšiť polomer odbočenia na najmenšiu prípustnú normovú hodnotu 6m podľa STN 73 6102 čl. 6.9.1. Topoľčianska je v zóne s $V_{max} = 30$ km/h, preto by mali návrhové parametre spomaliť vozidlá na max. povolenú rýchlosť. Pri dnešnej organizácii dopravy je Topoľčianska len jednosmerná a do Kutlíkovej je len výjazd. Odporúčame preto preveriť nutnosť predimenzovaného vjazdu, ktorý bude nevyužívaný. Zmenšením polomerov odbočenia je možné viesť cyklotrasu 05 spolu s chodníkom bližšie k Pajštúnskej/Kutlíkovej.
- Cyklotrasu i chodník viesť pred križovaním s Topoľčianskou s väčším oblúkom tak, aby cyklisti prichádzali ku križovatke kolmo a s dostatočným rozhľadom. Cyklistické komunikácie majú tiež, ako ostatné komunikácie určené minimálne oblúky komunikácie podľa STN 73 6110. Pri návrhovej rýchlosti 20 km/h je min. polomer oblúka a 2% sklone 8 metrov, pre komfort cyklistov je lepšie počítať s vyššou návrhovou rýchlosťou (30 km/h - 16 m).
- Priechod realizovať ako vyvýšený (dlhý spomaľovací prah) podľa STN 73 6110, ako ideálne riešenie pri vstupe/výstupe do obytnej zóny, resp. zóny 30 (viď bod 11.10 b, resp. c tejto normy).
Vyvýšené plochy sa navrhujú s väčšou dĺžkou ako dlhé priečne prahy, takže väčšie vozidlá majú súčasne všetky kolesá na tejto ploche. Tieto plochy sa majú výrazne odlišiť od povrchu vozoviek a chodníkov. Výška vyvýšenej plochy je od 80 do 100 mm, sklony nábehov 1:7 až 1:25.
- Vymeniť polohu cyklistického a pešieho pásu, cyklistov dať bližšie k vozovke podľa princípu najrýchlejší v strede a najpomalší na kraji (vozidlo v ľavom pruhu, vozidlo v pravom pruhu, cyklista, chodec).

6. Cyklotrasu R18 od zastávky Veľký Draždiak po Betliarsku ulicu viesť západne od trate.

Odôvodnenie: V danom úseku je väčšina zástavby západne od električkovej trate, vedenie cyklotrasy na tejto strane zabezpečí lepšie priame napojenie na cyklotrasu R18 zo sídliska.

7. Zastávku Lietavská preriešiť ako združenú alebo spoločnú.

Odôvodnenie: V pôvodnom variante 2 boli zastávky električiek a autobusov umiestnené vedľa seba ako združené, s krátkymi prestupnými vzdialenosťami mimo automobilových trás. Nový variant 2m toto výhodné usporiadanie v súvislosti so zmenou usporiadania cestných komunikácií ruší. Okrem zníženia komfortu cestujúcich pri prestupe medzi električkami a nadväznou autobusovou dopravou hrozí aj väčšie nebezpečenstvo pri dobíhaní cez cestu na nadväzný spoj. Podobná situácia je v Bratislave už dlhšiu dobu na zastávke Molecova a novo i na električkovej zastávke Farského (resp. Bosákova v názvosloví tohto zámeru).

8. Na križovatke Jantárovej cesty a Betliarskej zmeniť vedenie cyklistickej trasy alternatívne:

- zväčšiť ostrovčeky tak, aby priestor pre cyklistov na nich dosahoval aspoň minimálne šírkové parametre podľa TP 085 (pôvodne TP 7/2014).
- zrušiť ostrovčeky a vysunúť nárožia.
- cyklotrasu viesť v polohe susedného južného priechodu.

Odôvodnenie: Podľa grafickej prílohy nie je priechod pre cyklistov v súlade s TP 085 najmä kapitolou 7.2.5 "pred priechodom je nutné uvažovať s čakacou plochou pre cyklistov a to min.

1,75 m x 3,50 m. V prípade stredového ostrovčeka je taktiež nutné uvažovať s čakacou plochou min. 1,75 m x 3,50 m"

9. Cyklotrasu R18 viesť až po obratisko.

Odôvodnenie: Od predloženia zámeru došlo k intenzívnej výstavbe v oblasti Južného Mesta (južne od Panónskej cesty), je predpoklad, že k termínu kolaudácie trate budú už bytové domy skolaudované a obývané. V pripomienkach k zámeru sme túto pripomienku uviedli pod č. 24, od jej podania vzrástla jej dôležitosť.

10. K novo predloženému variantu 2m sa vzťahujú aj naše pôvodné pripomienky k zámeru: 18. Autobusové zastávky Veľký Draždiak neumiestňovať do niky.

Komentár: Vyjadrenie berieme na vedomie. Upozorňujeme však, že pri vhodnom stavebnom riešení (oddelenie jazdných pruhov stredovým ostrovčekom znemožňujúcim predbiehanie) je zastávka v jazdnom pruhu voči zastávke v nike:

- bezpečnejšia, keďže fyzicky nie je možné náhle vybehnúť chodca spoza autobusu pred auto; chodci prechádzajú vždy len cez jeden pruh a v strede majú ochranný ostrovček,
- komfortnejšia, priechody môžu byť umiestnené bližšie k zastávke (o dĺžku vjazdu a výjazdu z niky),
- plynulosť automobilovej dopravy je pri špičkovom intervale 20 minút obmedzená minimálne, plynulosť verejnej dopravy sa zlepši odstránením problémov pri výjazde z niky. V západných mestách sa umiestnenie zastávky do jazdného pruhu s oddelením protismerných jazdných pruhov ostrovčekom používa aj pri častejšom intervale, ako 20 minút na zastávke Veľký Draždiak. Príkladom je Viedeň, kde je totožné riešenie použité pri 5 minútovom špičkovom intervale.

20. Napojiť cyklotrasu R18 na Lietavskú ulicu.

Komentár: Dodatočná realizácia cyklotrasy (odbočka z R18 na O6) v riešenom území si vyžiada zásah do hotovej stavby, čo môže byť v rozpore s nezasahovaním do stavby.

Avestus Petržalka s.r.o., Ventúrska 14, 811 01 Bratislava (list zo dňa 23.12.2016)

Predkladá nasledovné pripomienky k riešeniu projektu:

- Chýbajúca koordinácia riešenia s prerokovanými a schválenými územnoplánovacími podkladmi: Urbanistická štúdia – južné mesto, Bratislava – Petržalka, prechodná zóna AB, zadávateľ: Popper Quinlan Private s.r.o., zhotoviteľ: VPÚ Deco Bratislava, a.s., rok 2010
Urbanistická štúdia južné mesto Bratislava – Petržalka, východná časť, zadávateľ: južné mesto is s.r.o., zhotoviteľ: compass s.r.o., rok 2014
- Chýbajúca koordinácia riešenia s riešením primárnej infraštruktúry Južného mesta: Primárna infraštruktúra (komunikácie a inžinierske siete), r. 2010, s platným územným rozhodnutím a platným stavebným povolením v niektorých častiach.
- Umiestnenie zastávky Janíkov dvor pod estakádou Panónskej ulice, predkladané riešenie považuje za nevhodné z nasledujúcich dôvodov:
 - Vo vzťahu k platnému Územnému plánu hl. mesta SR Bratislavy sa zastávka nachádza v strede plánovaného tzv. štvorlístka mimoúrovňového križovania Panónskej a Jantárovej ulice. To obmedzuje možné pešie a cyklistické napojenia zastávky z Južného mesta.
 - Plánovacia zastávka sa nachádza v excentrickej polohe vo vzťahu k hlavnej rozvojovej Južného mesta aj vo vzťahu k zástavbe južnej Petržalky – Jantárová, Víglášská a Jasovská ulica.

p

- c. Zastávka NSMHD s príslušným námestím by mala byť zásadným mestotvorným prvkom zóny Južné mesto a južnej časti Petržalky. Predkladané riešenie je skôr technickým dopravným riešením a nevytvára podmienky pre vznik takéhoto mestotvorného prvku.
4. Riešenie obrátiska Janíkov dvor: predkladané riešenie nie je v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy, pretože nezohľadňuje a neumožňuje dopravné napojenie rozvojových území Južnej Petržalky za železničnou traťou.
5. Ukončenie cyklotrasy Jantárová: predkladané riešenie nevytvára prepojenie cyklotrasy Jantárová s cyklotrasou Južné mesto, ktoré sú súčasťou územnoplánovacích dokumentácií a podkladov.

Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava, p. Marcel Slávik slavik@samospravvydomov.org (emailová korešpondencia, doručené dňa 3.1.2017)

K správe o hodnotení vydáva nasledovné stanovisko a uplatňuje nasledovné pripomienky:

1. Žiada, aby 35 záväzných podmienok záverečného stanoviska MŽP SR č. 38/06-7.3/ml zo dňa 7.6.2006 boli prevzaté a transponované ako záväzné podmienky aj novovydaného záverečného stanoviska.
2. Hoci účelom zámeru nie je zvyšovanie dopravnej záťaže na cestnej infraštruktúre, toto môže byť nezamýšľaným dôsledkom, neželanou externalitou, ktorú treba odborne posúdiť. Vzniknúť môže napríklad v dôsledku cestovania autom zo vzdialenejších častí Petržalky, či Jaroviec, Rusoviec a Rajky na parkoviská v blízkosti trate, čo môže predstavovať zvýšený nápor aj na cestnú infraštruktúru, najmä v špičkových hodinách. V dôsledku zmeny konfigurácií nástupíšť, nového riešenia obrátiska ako aj osadenia nových cestných svetelných signalizácií na exponovaných križovatkách môže dôjsť k zmenám signálnych plánov, ktoré ovplyvnia priepustnosť križovatiek na celej radiále, čo je potrebné tiež odborne posúdiť a zvážiť v zmysle pôvodného znenia tejto pripomienky.
3. Hlukovú štúdiu berie na vedomie; trvá na ďalších protihlukových opatreniach smerujúcich k eliminácii hluku a vibrácii v druhej etape. Cieľom je prevencia napríklad voči neželanému hluku, ktorý sa šíri napr. v úseku 1. etapy medzi zastávkami Jungmanova a Farského. Vhodnými opatreniami sú napr. zatrávnenie trate či využitie retenčných dlažieb.
4. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy a bude predmetom ďalších povolovacích konaní.
5. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy a bude predmetom ďalších povolovacích konaní.
6. Informáciu berie na vedomie a namieta ju; Žiada riešiť trať položením koľají s duálnym rozchodom umožňujúcim v budúcnosti prevádzku vlakov Tram-Train alebo prejsť na normálny železničný rozchod aj pri obyčajných mestských električkách. Prvá etapa bola schválená a budovaná ako duálna, porušenie tohto princípu naruší celkovú koncepciu dopravnej obsluhy Bratislavy a Petržalky založený na kombinovanej preprave linkami MHD a regionálnych koľajových prepravcov.
7. Informáciu berie na vedomie; žiada prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy. Zdôrazňuje však nielen potrebu preferencie električiek ale aj líniovej koordinácie cestnej svetelnej signalizácie na priečnych cestných ťahoch tak, aby nevznikali zbytočné kongescie.
8. Pozri vyjadrenie k bodu 3 a k bodu 11.

9. Informáciu v súvislosti s opatreniami zvyšujúce bezpečnosť cestnej dopravy berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.
10. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.
11. Na riešenie a finálnu úpravu električkového zvršku požaduje použitie vegetačných dielcov, ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržaná minimálne 8 l vody/m² po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území; na pripomienke trváme a žiadame konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy. Ďalej uvádza, že kapitolu 8.2.3, na ktorú sa odvoláva vyhodnotenie pripomienok, sme nenašli ani v zámere EIA ani v správe o hodnotení.
12. Cieľom budovania električkovej radiály v Petržalke je presmerovanie hlavných dopravných výkonov na električku s tým, že sa má eliminovať cestná preprava. Ako sme uviedli v bode č.2, nezamýšľaným dôsledkom môže byť (a podľa nášho názoru aj bude) aj cestovanie autom z odľahlejších častí Petržalky, Jaroviec, Rusoviec, Čunova ale aj napr. z Rajky bližšie k trati a odstavovanie áut na sídliskových parkoviskách, ktoré však nie sú určené pre tento účel, resp. neuvažovalo sa s organizáciou dopravy v tomto smere tak. Žiada dopracovať a doplniť.
13. Informáciu berie na vedomie; žiada mať príslušné projekty (*sadových úprav*) spracované už pre výrubové konanie a územné konanie.
14. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.
15. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.
16. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.
17. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy; príslušné projekty žiada mať spracované už pre výrubové a územné konanie.
18. Keďže sa jedná o verejnú investíciu, žiada aby boli verejné zdroje smerované aj k skultúreniu diela tak, aby nebolo len dielom technickým, ale aj pozitívne vnemovo vnímavé; sústrediť sa žiada najmä na zastávky.
19. Podobne ako bod č.18 (týka sa výberu autora diela).
20. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.
21. Informáciu berieme na vedomie; na pripomienke trváme a žiadame konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.
22. Informáciu berieme na vedomie (*súladi s ÚPN*).
23. Informáciu berie na vedomie a namieta ju; trvá na tom, že územný plán počítá v tomto území so stavbou nosného systému MHD, ktorý električková trať nie je a nič na tom nezmení ani to, že názov stavby obsahuje slovné spojenie „nosný systém MHD".
Na nosné dopravné systémy MHD sa kladú isté špecifické nároky, ktoré navrhovaný zámer nespĺňa a je preto potrebné konštatovať nesúlad zámeru s územným plánom a to napriek tomu, že súčasné vedenie mesta Bratislava a MČ Bratislava-Petržalka tento zámer podporujú. Terminus technicus využívaný v slovenskej legislatíve je osobitná dráha a trať NS MHD je v územnom

pláne definovaná ako osobitná dráha. Upozorňuje, že zmena územného plánu, ktorá dodatočne (ex post!) umožnila električku v 1. etape projektu bola výhradne v časti prvej etapy; v súčasnosti riešené územie ostalo bez zmeny a teda neumožňuje električkovú trať, ale len osobitú dráhu.

24. Na pripomienke trvá a žiada, aby záväznou podmienkou záverečného stanoviska bolo aj obstaranie územno-plánovacej dokumentácie tak, aby sa v okolí celej dĺžky trate realizoval veľký súvislý líniový park v symbióze s navrhovanou stavbou a predpokladanými stavebnými zámermi (napr. Petržalka city). V súčasnosti je predmetné územie de facto chránené platnými územnými rozhodnutiami pre stavbu metra (ešte z roku 1988). Povolením stavby petržalskej električky stratia tieto územné rozhodnutia platnosť a tak územie medzi Chorvátskym ramenom a priľahlými bytovými domami nebude žiadnym spôsobom de facto či de iure chránené a umožní to intenzívnu výstavbu v tomto území. Preto projekt električky má zásadný vplyv na životné prostredie nielen priamo svojim technickými parametrami ale aj nepriamo, žiadame teda, aby mesto Bratislava bolo zaviazané obstaráť územné plány zón v tomto území a do času ich obstarania vyhlásiť na tieto pozemky stavebnú uzáveru. Upozorňujeme, že mesto začalo obstarávať urbanisticko-architektonickú štúdiu, ktorá však nebola dotiahnutá do konca a nemá žiadnu vecnú a najmä právnu relevanciu a tak pre toto územie v súčasnosti neexistuje podrobnejšia územno-plánovacia regulácia a dokumentácia. Na obstaraní územných plánov zón a vyhlásení stavebnej uzávery dôsledne trváme. Vedomosť o v súčasnosti spracováanej urbanistickej štúdií máme vedomosť; my však žiadame spracovanie územných plánov zóny tak, aby boli podkladom k zmene územného plánu pre toto územie tak, aby sa v okolí celej dĺžky trate realizoval veľký súvislý líniový park v symbióze s navrhovanou stavbou a predpokladanými stavebnými zámermi (napr. Petržalka city).
25. Zásadne nesúhlasí s umiestnením cyklistickej cesty, nakoľko táto cesta a jej vplyv nebol posúdený v záverečnom stanovisku č. 38/06-7.3/mlzo dňa 7.6.2006. Hoci sa skutočne nejedná o štvorprúdovku a vplyv cyklocesty je rádovo nižší, nie všetky riziká sú tým automaticky odstránené. Cyklocesta možno eliminovala ekologické riziká na minimum, ale riziká vplyvu na človeka odstránené neboli. Upozorňuje, že podľa dokumentov zverejnených OZ Cyklokoalícia, či MČ Petržalka predpokladá, že táto cyklocesta bude akousi zbernou cykloďaľnicou Petržalky. S takýmto funkčným využitím zásadne nesúhlasí, nakoľko prepravná rýchlosť bude značná (v rozpätí od 20 km/h vyššie) a predpokladané využívanie hojné, je predpoklad, že to bude znamenať ohrozenie bezpečnosti peších a zároveň bariérový efekt. Tieto javy je možné už dnes pozorovať na Petržalskej hrádzi pri Dunaji, kde je zvýšené riziko najmä v oblastiach s bufetmi a rýchlym občerstvením. Preto s touto cestou nesúhlasíme. Ak bude napriek nášmu nesúhlasu cyklocesta povolená, žiadame a trváme na tom, aby bola definovaná pre kombinované využívanie chodcami a cyklistami o vyznačená zvislou dopravou značkou C12. Zákon definuje takúto cestu nasledovne: „Značka prikazuje vyobrazeným významovým symbolom vyznačeným užívateľom, napríklad chodcom a cyklistom, použiť predmetnom smere takto označenú spoločnú cestičku alebo pruh. Cyklista pritom nesmie ohroziť chodca. Cestičku alebo pruh môže použiť aj osoba pohybujúca sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí vyznačených užívateľov. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie cestičky alebo pruhu zakázané.“ Pri tejto príkazovej značke je potrebné upozorniť na fakt, že na takto vyznačenej cestičke nesmú cyklisti ohroziť chodcov. Cestička nie je smerovo rozdelená. Takéto určenie cesty umožní využívať túto cestu všetkým nemotorovým účastníkom cestnej premávky a zároveň eliminuje riziko vzniku negatívnych a neželaných dopravných javov.
26. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

27. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.
28. Nie je v kompetencii spracovateľa správy o hodnotení akceptovať alebo neakceptovať pripomienky účastníkov konania, podľa čl.6 ods. 4 Aarhurského dohovoru č.43/2006 Z.z. sa dotknutej verejnosti garantuje rozhodovanie, keď sú ešte otvorené všetky možnosti a účasť verejnosti sa môže uskutočniť efektívne. Trvá na požiadavke zachovať územnú rezervu pre osobitnú dráhu, ktorá v budúcnosti bude skutočným nosným systémom MHD (metro, rýchlodráha) a v tomto zmysle zaviazat mesto Bratislava obstarat zmenu územného plánu. Zanedbanie tejto podmienky v budúcnosti povedie k zásadnému negatívnemu vplyvu na životné prostredie a obyvateľov Petržalky a preto vzhľadom na dnešný stav poznania je nutné túto územnú rezervu ponechať. Je nutné posúdiť trasovanie osobitej dráhy voči trati električky a ich vzájomné ovplyvňovanie (bude môcť byť v budúcnosti metro pod/nad traťou električky, v akej vzdialenosti, atď.). Zároveň je treba už dnes myslieť strategicky a výhľadovo o desiatky až stovky rokov do budúcnosti. Žiada, aby táto požiadavka bola záväznou podmienkou záverečného stanoviska.
29. Informáciu berie na vedomie; bližšie stanovisko aj v bode č. 25.
30. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy; príslušné projekty žiadame mať spracované už pre výrubové a územné konanie.
31. Informáciu berieme na vedomie.
32. Upozorňuje, že v súčasnosti sa už nekoná v zisťovacom konaní ale režimom správy o hodnotení a vydaním záverečného stanoviska (tzv. veľká EIA). Žiada, aby príslušnosť orgánu pre vydanie záverečného stanoviska bola overená a záverečné stanovisko vydal príslušný orgán v zmysle zákona EIA.
33. V zmysle § 24 ods.2 zákona EIA je naše združenie účastníkom aj ďalších povolovacích konaní, pričom jeho práva a záujmy sú zámerom (zmenou zámeru) priamo dotknuté. V zmysle ustáleného výkladu účastníctva v konaniach je účastník konania povinný zadefinovať akým spôsobom sú jeho práva dotknuté resp. zadefinovať aspoň rámcovo oprávnené záujmy.
- V zmysle §140c ods.1 Stavebného zákona je rozhodnutie zo zisťovacieho konania podkladom pre ďalšie povoloacie konania a teda uvedenie pripomienok dotknutej verejnosti v rozhodnutí zo zisťovacieho konania podľa §29 ods.13 zákona EIA plní aj ten účel, že definuje okruhy práv a záujmov dotknutej verejnosti aj pre tieto nasledujúce povoloacie konania. V uvedenej súvislosti je podstatné uviesť, že uvedené ustanovenia zákonov vyplývajú z Aarhurského dohovoru č. 43/2006 Z.z. o práve verejnosti na informácie o životnom prostredí (čl.4) ako aj prístupe k rozhodovaciemu procesu a spravodlivosti (čl.6). Súčasťou práva na informáciu o životnom prostredí v zmysle čl.4 Aarhurského dohovoru je dostať požadované informácie v rozsahu a formou, ktorú žiadal odvolateľ; spolu s právom na účasť v rozhodovacom procese podľa čl.6 Aarhurského dohovoru to plní zároveň aj funkciu „kontroly a obhajoby“ zámeru pred dotknutou verejnosťou, t.j. preukázaním že jej záujmy na životnom prostredí sú chápané vážne a navrhovateľ sa s nimi dôsledne a svedomito zaoberal, resp. bude zaoberať v nasledovných stupňoch projektovej prípravy tak, aby dodržal ústavnú povinnosť podľa čl.20 ods.4 Ústavy SR nezneužívať vlastníctvo na poškodenie životného prostredia v rozpore so zákonom. Využívanie práv účastníka konania priznaných európskou aj slovenskou legislatívou nie je možné chápať ako obštrukčné; v zmysle čl.4 Aarhurského dohovoru ako aj v zmysle § 3 ods.2 Správneho poriadku sú správne orgány dbať, aby práva účastníkov konania neboli porušené ale aby ich mohli efektívne využívať. Dĺžka konania je určená lehotami v zmysle správneho poriadku tak aj spôsobom akým sa naplnia práva a záujmy dotknutej verejnosti. Správny orgán je povinný v zmysle § 3 ods.4 preferovať zmierne riešenie ako aj dbať o efektivitu a hospodárnosť

konania.

Ďalej si uplatňuje nasledovné pripomienky a návrhy k zámeru ako takému:

34. Žiada, aby boli mimoúrovňovo riešené aj križovania s Rusoveckou cestou, Romanovou ulicou; uvedenú požiadavku žiada určiť ako záväznú podmienku záverečného stanoviska.
35. Žiada, aby preložka Jantárovej cesty v úseku Kutlíkova - Betliarska bola riešená podľa pôvodného variantu 2 (s atypickým kruhovým objazdom); uvedenú požiadavku žiada určiť ako záväznú podmienku záverečného stanoviska.
36. Žiada, aby spodobnenie projektovej dokumentácie pre územné konanie určilo umiestnenie trate bližšie k stavbe Kauflandu a územiu Petržalka city; žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.
37. Žiada, aby zastávky boli monitorované kamerovým bezpečnostným systémom voči poškodzovaniu a vandalizmu; žiada povrchovú úpravu materiálov antigraffiti spôsobom. Zároveň žiada, aby tam kde je to vhodné boli vhodné plochy určené ako legálne graffiti plochy, ako je tomu napríklad aj v súčasnosti pod nadjazdom s Panónskou cestou.
38. Na verejnom prerokovaní spracovateľ správy o hodnotení Mgr. Tomáš Šembera vyslovil tvrdenia na adresu nášho združenia v zmysle, že naše pripomienky sú obštrukčné a sú zneužitím práva verejnosti zúčastňovať sa rozhodovania o životnom prostredí a naznačil možnú korupčnú súvislosť, kedy uviedol tvrdenie, že naše združenie si neuplatňuje pripomienky za finančnú protihodnotu. V uvedenej súvislosti uvádzame nasledovné:
 - a. V zmysle § 24 ods.2 zákona EIA je naše združenie účastníkom aj ďalších povoľovacích konaní, pričom jeho práva a záujmy sú zámerom (zmenou zámeru) priamo dotknuté. V zmysle ustáleného výkladu účasti v konaniach je účastník konania povinný zdefinovať akým spôsobom sú jeho práva dotknuté resp., zdefinovať aspoň rámcovo oprávnené záujmy. V zmysle §140c ods.1 Stavebného zákona je rozhodnutie zo zisťovacieho konania podkladom pre ďalšie povoľovacie konania a teda uvedenie pripomienok dotknutej verejnosti v rozhodnutí zo zisťovacieho konania podľa §29 ods.13 zákona EIA plní aj ten účel, že definuje okruhy práv a záujmov dotknutej verejnosti aj pre tieto nasledujúce povoľovacie konania. V uvedenej súvislosti je podstatné uviesť, že uvedené ustanovenia zákonov vyplývajú z Aarhurského dohovoru č. 43/2006 Z.z. o práve verejnosti na informácie o životnom prostredí (čl.4) ako aj prístupe k rozhodovaciemu procesu a spravodlivosti (čl.6). Súčasťou práva na informáciu o životnom prostredí v zmysle čl.4 Aarhurského dohovoru je dostať požadované informácie v rozsahu a formou, ktorú žiadal odvolateľ; spolu s právom na účasť v rozhodovacom procese podľa čl.6 Aarhurského dohovoru to plní zároveň aj funkciu „kontroly a obhajoby“ zámeru pred dotknutou verejnosťou, t.j. preukázaním že jej záujmy na životnom prostredí sú chápané vážne a navrhovateľ sa s nimi dôsledne a svedomito zaoberal, resp. bude zaoberať nasledovných stupňoch projektovej prípravy tak, aby dodržal ústavnú povinnosť podľa čl.20 ods.4 Ústavy SR nezneužívať vlastníctvo na poškodenie životného prostredia v rozpore so zákonom. Využívanie práv účastníka konania priznaných európskou aj slovenskou legislatívou nie je možné chápať ako obštrukčné; v zmysle čl.4 Aarhurského dohovoru ako aj v zmysle §3 ods.2 Správneho poriadku sú správne orgány dbať, aby práva účastníkov konania neboli porušené ale aby ich mohli efektívne využívať. Dĺžka konania je určená lehotami v zmysle správneho poriadku tak aj spôsobom akým sa naplnia práva a záujmy dotknutej verejnosti. Správny orgán je povinný v zmysle §3 ods.4 preferovať zmierne riešenie ako aj dbať o efektivitu a hospodárnosť konania.
 - b. Združenie domových samospráv ako aj jeho predseda sa dôrazne ohradzuje voči nepodloženému osočovaniu z korupčných praktík a žiada, aby sa Mgr. Tomáš Šembera za svoje vyjadrenia ospravedlnil; nakoľko tieto vyjadrenia sú súčasťou nahrávky z verejného

prerokovania a tá je súčasťou podkladov rozhodovania, trváme na písomnom, resp. ospravedlnení do zápisnice.

39. Na verejnom prerokovaní spracovateľ správy o hodnotení Mgr. Tomáš Šembera vyslovil výzvu k dotknutej verejnosti smerujúci k urýchleniu povoľovacích konaní. K uvedenej výzve uvádza nasledovné:

Podľa §3 ods.4 Správneho poriadku „Správne orgány sú povinné svedomite a zodpovedne sa zaoberať každou vecou, ktorá je predmetom konania, vybaviť ju včas a bez zbytočných prieťahov a použiť najvhodnejšie prostriedky, ktoré vedú k správne vybaveniu veci. Ak to povaha veci pripúšťa, má sa správny orgán vždy pokúsiť o jej zmiernu vybavenie. Správne orgány dbajú na to, aby konanie prebiehalo hospodárne a bez zbytočného zaťažovania účastníkov konania a iných osôb.“ Podľa §36 ods.5 Stavebného zákona „S dotknutými orgánmi a účastníkmi konania, ktorých stanoviská a vyjadrenia k návrhu na vydanie územného rozhodnutia boli zabezpečené pred začatím územného konania, obmedzí stavebný úrad prerokovanie návrhu podľa miery, v akej boli ich požiadavky splnené.“ Platná legislatíva teda priamo nabáda, aby navrhovateľ zámeru vyvinul maximálne úsilie o dohodu s ostatnými účastníkmi konania a podľa možnosti s nimi dosiahol dohodu a súlad. V takom prípade samotný povoľovací proces prebieha bez námietkových konaní a odvolaní (resp. sú značne obmedzené). Je teda predovšetkým zodpovednosťou a záujmom navrhovateľa, aby takéto úsilie vyvinuli. Žiadame preto, aby navrhovateľ a spracovateľ projektovej dokumentácie usporiadali pracovné stretnutia s účastníkmi konania smerujúce k naplneniu ich práv a záujmov. Združenie domových samospráv prehlasuje, že vyvinie maximálnu možnú súčinnosť pri hľadaní konštruktívneho spoločného riešenia, ktoré však bude rešpektovať záujmy a práva dotknutej verejnosti.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť podľa § 36 ods. 6 a 7 zákona, na základe určenia Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie č. OU-BA-OSZP3/2017/004243/SIA/V-EIA-posud2 zo dňa 30.01.2017 vypracoval RNDr. Ivan Pirman, Karmínová 17, 010 03 Žilina. Spracovateľ posudku je zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činností na životné prostredie pod číslom 151/97 – OPV. Na posudku spolupracoval RNDr. Anton Darnady, zapísaný v zozname odborne spôsobilých osôb dňa 14.1.1996 pod číslom 152/97-OPV (odbor činnosti 2k urbanizmus a územné plánovanie).

Odborný posudok obsahuje všetky zákonom stanovené náležitosti, vrátane návrhu záverečného stanoviska. Spracovateľ vypracoval odborný posudok na základe predloženej správy o hodnotení, doručených stanovísk k správe o hodnotení, rozsahu hodnotenia, záznamu z verejného prerokovania a vyžiadaných doplňujúcich posúdení a informácií.

Spracovateľ odborného posudku konštatuje, že správa o hodnotení spĺňa náležitosti prílohy č. 11 zákona, splnila svoj účel a aj keď s istými nedostatkami a neurčitostami vyplývajúcimi z úrovne rozpracovania technických podkladov, umožnila relevantné posúdenie navrhovanej činnosti. Správa sa opiera o čiastkové nezávislé prieskumy, analýzy a posudky vypracované odborne spôsobilými osobami. Počas vypracovania odborného posudku boli na základe stanovísk dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti dopracované a doložené ďalšie vyjadrenia navrhovateľa, ktoré umožnili urobiť nižšie uvedené uzávery.

Pri vyhodnotení splnenia všeobecných a špecifických podmienok stanovených v rozsahu hodnotenia, spracovateľ odborného posudku konštatuje, že všetky požiadavky boli splnené.

Súčasťou odborného posudku je vyjadrenie spracovateľa k pripomienkam doručeným v písomných stanoviskách k správe o hodnotení.

Spracovateľ posudku odporúča realizáciu navrhovanej činnosti v posudzovanom variante 2m, za podmienky kontrolovaného splnenia požiadaviek obsiahnutých v predložených stanoviskách,

zpracovaných do návrhu opatrení uvedených v časti G posudku. Súčasťou akceptovaných požiadaviek je aj zmena riešenia križovatky Kutlíkova – Pajštúnska z mimoúrovňového na úrovňové za podmienky naplnenia sprísnených opatrení na ochranu obyvateľstva pred účinkami hluku z dopravy.

Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a vznesené požiadavky je potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravy stavby pred jej povolením. Podmienky výstavby a prevádzky budú vyjadrené v povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Jednoznačne najvýznamnejšími vplyvmi generovanými posudzovanou aktivitou budú vplyvy na obyvateľstvo, na urbánny komplex a využívanie zeme a na dopravu, pričom dôjde k prelínaniu uvedených vplyvov.

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy vyplývajúce z realizácie navrhovanej činnosti na obyvateľstvo sú hodnotené z pohľadu ovplyvnenia obyvateľstva hlukom, emisiami a zmenou svetlotechnických podmienok. Vyhodnotené boli zdravotné riziká, sociálne i ekonomické súvislosti, narušenie pohody a kvality života a správa o hodnotení sa zaoberala aj prijateľnosťou činnosti pre dotknuté obce.

Z uvedených posúdení vyplynulo, že vplyvy na sociálne a ekonomické súvislosti môžu mať len pozitívny charakter. Činnosť nebude mať negatívny vplyv na preslnenie a presvetlenie okolitej zástavby.

Celkovo z posúdenia vyplynulo, že hlavné ovplyvnenie obyvateľstva možno očakávať v období výstavby a to z titulu pohybu staveniskovej dopravy a mechanizmov, sprevádzaných zvýšenou hlučnosťou, prašnosťou a tvorbou plyných imisií a pod. V danom prípade bude potrebné dať silný dôraz na špecifickú činnosť - zemné práce, ktoré budú spočívať hlavne v zavážaní terénnych depresí po výstavbe metra. V prípade, ak sa bude riešiť križovanie Pajštúnskej s električkovou traťou úrovňovo, bude sa jednať o dlhodobejšie pôsobenie a dôjde k významnejšiemu ovplyvneniu komfortu obyvateľstva nachádzajúceho sa v okolí stavby a trás nákladnej dopravy. Pôjde o dočasný vplyv s lokálnym dosahom, ktorý bude možné minimalizovať použitím vhodnej technológie, stavebných postupov – čo je popísané v návrhu opatrení.

Trasovanie staveniskovej dopravy bude dohodnuté s dotknutou MČ Bratislava – Petržalka a bližšie špecifikované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby. Predpokladá sa trasovanie staveniskovej dopravy s využitím nasledovných cestných komunikácií / existujúcej dopravnej infraštruktúry:

- lokalita Janíkov dvor - stavenisková doprava vedená po Panónskej a Dolnozemskej ceste,
- zastávka Lietavská, zastávka Veľký Draždiak s prislúchajúcou časťou trate – stavenisková doprava vedená po Betliarskej ulici, Jantárovej ceste v smere na Dolnozemsú cestu,
- zastávka Stred s prislúchajúcou časťou trate - stavenisková doprava v smerovaní Kutlíkova / Dolnozemsá cesta, resp. Pajštúnska - Bratská - Panónska cesta,
- zastávka Zrkadlový háj s prislúchajúcim úsekom električkovej trate - stavenisková doprava vedená po Jiráskovej ul. v smere na Panónsku cestu, resp. Jiráskova – Pajštúnska – Kutlíkova v smere na Dolnozemsú cestu,
- zastávka Chorvátske rameno s prislúchajúcou časťou električkovej trate – stavenisková doprava vedená po Rusovskej ceste v smere na Panónsku cestu.

Počas bežnej prevádzky navrhovanej činnosti (elektrická trakcia) sa nepredpokladá vznik takých látok, ktoré by mohli mať negatívny vplyv na zdravotný stav cestujúcich, resp. okolitého obyvateľstva. Hlavným vplyvom v období prevádzky bude generovanie hluku trakčnými vozidlami a cestnou dopravou v území, v ktorom sú už v súčasnosti prekračované limitné hodnoty (v zmysle vypracovanej hlukovej štúdie – Klub ZPS vo vibroakustike, január 2016). Kumulatívny príspevok navrhovanej stavby spolu s inými druhmi dopravy v území predstavuje zvýšenie hlukovej záťaže v trase stavby o + 0,6 až 1,5 dB oproti súčasnosti. Tento nárast hlukových hladín v danom území je zanedbateľný a pohybuje sa v rámci pásma neistoty bežného merania hluku. Navyše v zmysle citovanej hlukovej štúdie bolo konštatované, že v niektorých výpočtových bodoch bude prekročená

limitná hodnota aj zo samotnej posudzovanej činnosti. Z tohto dôvodu bude nevyhnutné aktualizovať hlučnosť štúdiu na báze merania hluku v okolí zrealizovanej 1. časti NS MHD. Pri novej predikcii hlučného zaťaženia dať dôraz na priestor križovatky Kutlíkova – Pajštúnska, ktorá by podľa stanovísk k správe o hodnotení mala byť riešená úrovňovým spôsobom. Zmenou riešenia môže dôjsť k zvýšeniu intenzít hluku a bude preto nevyhnutné navrhnuť a realizovať nadštandardné opatrenia na jeho zmiernenie v kontexte s výsledkami hlučnej štúdie. V prípade potreby bude potrebné ísť až na realizáciu takých opatrení ako budovanie cestných komunikácií, ktoré budú potenciálne generovať hluk, na báze vozovky z tzv. tichého asfaltu.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery

Vzhľadom na parametre projektovanej činnosti, charakter prostredia a inžiniersko-geologické vlastnosti hornín, v prípade spoľahlivého založenia mostných objektov líniovej stavby nie sú očakávané žiadne výrazné vplyvy posudzovanej činnosti v etape výstavby alebo prevádzky na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery.

V rámci stavby sa odporúča využívať existujúce ložiská štrkopieskov a stavebného kameňa lokalizovaných v širšom okolí riešeného územia mimo chránených území a neotvárať nové ložiská.

Hodnotenie dopadov klimatickej zmeny na navrhovanú činnosť

Hodnotenie dopadov klimatickej zmeny na navrhovanú činnosť je súčasťou „Vyhodnotenia rizík klimatických zmien navrhovanej činnosti“, ktoré je samostatnou prílohou správy o hodnotení. V rámci posúdenia dopadu klimatických zmien na navrhovanú činnosť boli identifikované očakávané zmeny klímy v hodnotenom území pre vybrané klimatické charakteristiky a očakávané dopady na navrhovanú stavbu.

V rámci dopravných „koľajových“ stavieb sa zmeny klímy prejavujú negatívnymi dôsledkami v období pôsobenia vplyvu. Klimatické zmeny budú podporovať zvetrávanie materiálov koľajového lôžka, jeho postupné znečisťovanie/ zmenu pôvodných vlastností, prívateľné zrážky môžu spôsobiť krátkodobé zaplavenie električkovej trate, koróziu kovových častí a pod. Zvýšením počtu extrémne horúcich dní môže dôjsť pri kovových konštrukčných častiach koľajového lôžka k zmene dĺžky koľajníc, zmene kvalitatívnych vlastností gumových / plastových prvkov a pod. Vplyv zmeny klimatických podmienok sa môže prejavovať aj sadaním podložia zemného telesa, jeho vytlačaním, zosuvom a pod.

Vzhľadom na vyššie uvedené je možné konštatovať, že klimatické zmeny a dopady klimatických zmien na dopravné „koľajové“ stavby je potrebné zmierniť vhodnými adaptačnými opatreniami, ako napr. systematickou výsadbou vegetácie v trase stavby, použitím protieróznych / nezamrzavých konštrukčných prvkov koľajového lôžka, odvedením dažďových vôd mimo koľajové lôžko, údržbou nepevných krajín a priekop, atď.

V súvislosti s navrhovanou stavbou sa neočakávajú vplyvy na klimatické pomery regionálneho významu.

Vplyvy na ovzdušie

Vplyvy počas výstavby navrhovanej činnosti

Počas výstavby navrhovanej činnosti môže dôjsť ku zvýšenej prašnosti v riešenom území a jeho bezprostrednom okolí, čo bude súvisieť s prevádzkou stavebných strojov a mechanizmov (nakladanie a prevoz zeminy, odstraňovanie komunikácií a spevnených plôch, prevádzka stavebných dvorov, dovoz násypového materiálu, atď.). Pôjde o vplyvy dočasné s lokálnym pôsobením, ktorých intenzitu je možné eliminovať technicko - organizačnými opatreniami na stavbe (napr. kropenie prístupových komunikácií k stavbe, čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska, zakrývanie sypkého materiálu plachtami, príp. fóliami a pod., bližšie špecifikované v rámci Plánu organizácie výstavby v stupni

DSP).

Vplyvy počas prevádzky navrhovanej činnosti

Navrhovaná činnosť nebude produkovať plynne exhaláty, nakoľko bude prevádzkovaná na elektrickú trakciu. Z pohľadu vplyvu prevádzky navrhovanej činnosti na ovzdušie ide o vplyv nulový.

K tomuto bodu konštatujeme, že prevádzkou areálu obrátiska so súvisiacim zázemím (sociálna budova DPB, výpravovňa, vrátnica a pod.) nedôjde k produkcii znečisťujúcich látok do ovzdušia, pretože ich priestory budú vykurované elektrickou energiou. So zásobovaním zemným plynom pre vykurovanie navrhovaných objektov sa neuvažuje.

Nepriame pozitívne vplyvy v súvislosti s posudzovanou činnosťou predpokladáme v znížení počtu individuálnej osobnej automobilovej dopravy a autobusovej dopravy na benzínový/naftový pohon, čo prispeje k zvýšeniu kvality ovzdušia v obývanom urbanizovanom území. Príspevky emisií zo súčasnej dopravy realizáciou navrhovanej líniovej stavby sa znížia.

Vplyvy stavby na podzemnú a povrchovú vodu

Vplyvy na povrchové vody

Cez hodnotené územie navrhovanej činnosti neprechádzajú žiadne vodárenské ani vodohospodársky významné vodné toky. Stavba bude križovať koryto Chorvátskeho ramena prostredníctvom navrhovaných mostných telies: vo variante 1 (km 2,5, km 3,733) a v modifikovanom variante 2m v polohe (km 2,5, km 3,733 a v mieste zdvihu Pajštúnskej ul. Pri Technopole), realizáciou ktorých môže dôjsť k narušeniu brehov, zakaleniu vody, zosuvu pôdy, ktoré môžu spôsobiť dočasné zmeny hydromorfologických vlastností povrchovej vody.

Z dôvodu osadenia mostných telies a činnosti stavebných mechanizmov v kontakte s vodným tokom bude počas výstavby potrebné na minimalizáciu negatívnych vplyvov na povrchové vody prijať príslušné stavebno - technické a organizačné opatrenia uvedené v návrhu opatrení.

Variant 1 si vyžiada realizáciu preložky Chorvátskeho ramena v začiatočnom úseku trate v polohe km 2,4 – 2,6 v dĺžke cca 270 m. V rámci preložky ramena možno predpokladať, že počas realizácie prác v začiatočnej etape úprav brehov a presmerovávaní častí trás vodného toku dôjde k dočasným zmenám jeho fyzikálnych (hydromorfologických) charakteristík, ako je narušenie dna koryta toku a narušenie brehov, ktoré môžu spôsobiť dočasné narušenie bentickej fauny a ichtyofauny. Tieto dočasné zmeny s postupujúcimi prácami súvisiacimi najmä s presmerovávaním častí trás pôvodného koryta toku do novovytvoreného koryta a následnou úpravou brehov sa môžu prejaviť aj trvalým narušením bentickej fauny a ichtyofauny.

Predpokladané identifikované zmeny hydromorfologických charakteristík útvarov povrchovej vody alebo zmeny hladiny útvarov podzemnej vody počas výstavby navrhovanej činnosti v krížení električkovej trate s Chorvátskym ranenom nie sú významné do takej miery, že nebude možné dosiahnuť environmentálne ciele alebo sa nepodarí zabrániť zhoršeniu stavu dotknutých útvarov povrchových a podzemných vôd v súlade s § 16 ods. 6 písm. b) vodného zákona (článok 4.7 RSV).

Pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti na povrchové vody bude odstránenie existujúcich presypov v trase Chorvátskeho ramena, čo prispeje k sprietočneniu vodného toku. Stavba vo VAR 2m sprietočňuje trasu vodného toku v km 2,5 a zároveň km 4,0 pri Technopole, VAR1 iba v km 2,5.

Areál obrátiska

Splaškové vody zo sociálnych zariadení v trakčnej napájacej stanici, prístrešku v obrátisku a krytej haly dennej kontroly električiek budú odvedené do existujúcich rozvodov splaškovej kanalizácie nachádzajúcich sa v príľahlom území umiestnenia navrhovaných objektov. Splaškové odpadové vody budú prečistené v mestskej mechanicko - biologickej čistiarni odpadových vôd ČOV Petržalka.

Odpadové vody z povrchového odtoku (dažďové vody) v trase navrhovanej stavby budú odvedené prirodzeným vsakovaním do terénu, resp. drenážnym systémom. Odpadové vody z povrchového odtoku zo striech navrhovaných objektov v areáli obrátiska budú vyvedené do navrhovanej areálovej dažďovej kanalizácie. Kontaminované odpadové vody z čistenia interiérov vozidiel budú prečisťované cez lapače ropných látok a vyvedené do verejnej kanalizácie.

Odpadové vody z povrchového odtoku z navrhovanej úpravy / preložky cestných komunikácií vyvolaných realizáciou električkovej trate budú odvedené do existujúcej dažďovej kanalizácie.

Vplyvy na podzemné vody

K lokálnemu ovplyvneniu režimu hladiny podzemnej vody môže dôjsť pri zakladaní mostných objektov na pilótach pod hladinou podzemnej vody. Z tohto dôvodu pri osadeniach mostných konštrukcií bude potrebné zabezpečiť, aby nebezpečné látky zo stavebných mechanizmov (napr. nechlórované minerálne hydraulické oleje, nechlórované minerálne motorové, prevodové a mazacie oleje, ropné látky) neprenikli do podzemnej vody.

V lokalite Janíkovho dvora – z prevádzky haly dennej kontroly a ošetrovania električiek budú odpadové vody prečisťované cez lapače ropných látok a následne vyvedené do areálovej a verejnej kanalizácie.

Navrhovaná činnosť svojim charakterom, druhom prevádzky, ako aj technickým prevedením minimalizuje možnosť kontaminácie podlažia a podzemných vôd. Kvalita a fyzikálno-chemické vlastnosti podzemnej vody nebudú prevádzkou električkovej trate ovplyvnené. Plošné ovplyvnenie hladiny a režimu podzemných vôd v území sa nepredpokladá.

V areáli dennej kontroly a ošetrovania električiek bude vybudovaná delená kanalizačná sústava. Hala bude stavebno-technicky zabezpečená proti prieniku znečistenia do podzemných vôd (napr. cez navrhovanú delenú areálovú kanalizáciu, inštaláciou ORL, zo zberných miest odpadov, atď.).

Vplyvy na pôdu

Stavebný areál navrhovanej činnosti sa nachádza v urbanizovanom území na parcelách evidovaných ako zastavané plochy a nádvorja, resp. ostatné plochy bez uplatnenia produkčnej funkcie pôdy. Pred zahájením výstavby navrhovanej činnosti dôjde z plochy riešeného územia k zhrnutiu ornice, ktorá bude využitá v ďalšej fáze výstavby k rekultivácii stavebnej plochy.

Nepatrná časť navrhovaného obrátiska v lokalite Janíkov dvor na ploche cca 0,4 ha zasahuje do poľnohospodárskej pôdy. Vzhľadom na rozsah záberu pôdy, charakter a funkčné využitie lokality, ktorá je v zmysle územného plánu určená na zastavanie, je hodnotený vplyv stavby na poľnohospodársku pôdu ako málo významný. Oba varianty sú z pohľadu ich vplyvu na pôdu porovnateľné.

Navrhovaná činnosť nezasahuje do lesnej pôdy, vplyv stavby na lesnú pôdu bude nulový.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Vplyvy na vegetáciu

V trase navrhovanej činnosti dôjde k odstráneniu súčasného vegetačného krytu, čo predstavuje zároveň aj najvýznamnejší vplyv investičného zámeru na vegetáciu. O súhlas na výrub drevín na dotknutom pozemku bude nutné požiadať dotknutý úrad MČ Bratislava – Petržalka. Výsledky dendrologického prieskumu preukazujú orientačný záber vegetácie v trase navrhovanej činnosti a v polohách súvisiacej dopravnej infraštruktúry. Identifikovaný záber drevín a krovitých skupín bude aktualizovaný v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby.

Na ploche riešeného územia nie je zaznamenaný výskyt vzácných, resp. kriticky ohrozených rastlinných taxónov alebo vzácných a kriticky ohrozených rastlinných druhov. Realizáciou navrhovanej činnosti v špecifických úsekoch jej trasy dôjde k zásahu do sprievodnej vegetácie Chorvátskeho ramena. Ide o miesta osadenia nových mostných telies, resp. umiestnenia súvisiacej dopravnej infraštruktúry (napr. km 2,4, km 3,7).

V rámci navrhovanej činnosti sa počíta s výsadbou novej zelene v rozsahu cca 72 000 m². Pôjde o zeleň v koridore stavby (stromoradie, solitéry, parkovo upravená zeleň, kríkové skupiny) a v polohe tzv. vždyzeleného koľajového zvršku v medzizastávkových úsekoch tvoreného rastlinným materiálom nenáročným na údržbu a závlahu (napr. rozchodník - *Sedum* sp.). Navrhovanými vegetačnými úpravami vznikne v súbehu s električkovou traťou nový „zelený pás“ vegetácie.

Vzhľadom na vyššie uvedené hodnotíme vplyvy navrhovanej činnosti na vegetáciu ako akceptovateľné. Z pohľadu nutnosti odstránenia vegetácie v trase stavby sú oba varianty porovnateľné.

Vplyvy na živočíšstvo

Vplyvy navrhovanej činnosti na živočíšstvo sú hodnotené v danom území ako únosné.

Plocha riešeného územia má v súčasnosti nízku druhovú diverzitu, pričom v koridore stavby je zaznamenaný výskyt bežných druhov fauny s vyššou tendenciou k synantropii. Výskyt vzácnejších druhov priamo na ploche riešeného územia je len prechodný a vzácny, avšak ich výskyt nie je možné úplne vylúčiť vzhľadom na pokryv dotknutého pozemku (trávnaté plochy, sídelná zeleň) a môže súvisieť zväčša s ich potravinovými nárokmi. Dlhodobejšie zdržiavanie vzácnejších druhov v riešenom území nepredpokladáme.

- Výstavbou činnosti dôjde k odstráneniu existujúcich drevín v trase stavby, pričom táto skutočnosť z hľadiska ďalšej prítomnosti druhov v území nebude riziková, nakoľko:
- Stavba pretína biokoridor č. XXIII. Chorvátske rameno v miestach silne antropicky atakovaných z priľahlých urbanizovaných plôch. Najhodnotnejšie časti biokoridoru Chorvátske rameno sa nachádzajú v jeho južných častiach mimo trasy navrhovanej stavby, ktoré nie sú nadmerne rušené antropogénnou činnosťou.
- V koridore stavby dôjde k výsadbám vzrastlej zelene, ktorá opätovne poskytne nové útočiská pre úkryt, hniezdenie najmä takých druhov avifauny, ktoré sú adaptované na súčasný charakter prostredia. Je navrhnuté orientovať výsadbu vegetácie aj do mimohrádzového priestoru v blízkosti päty hrádze v rámci biokoridoru s cieľom podpory jeho funkcie v urbanizovanom prostredí.
- Areál navrhovanej stavby nie je v prekryve s chránenými vtáčimi územiami.
- Výrazný pozitívny vplyv na vodné živočíšstvo bude predstavovať sprietočnenie Chorvátskeho ramena.

Vplyvy na biodiverzitu

Súčasná druhová diverzita samotnej plochy riešeného územia je vzhľadom na jej súčasný charakter/pokryv a antropický vplyv okolia nízka. V riešenom a hodnotenom území dominujú synantropné druhy fauny viazané na antropicky ovplyvňovanú sídelnú zeleň. Na ploche riešeného územia sú zastúpené najmä antropogénne biotopy.

V trase biokoridoru Chorvátskeho ramena je v menej antropicky narušenom priestore zaznamenaný lokálny výskyt chránených druhov rastlín, ako napr. zeler plazivý, truskavec obyčajný, leknica žltá, lekno biele, bublinatka obyčajná, riečňanka menšia, stolístok praslenatý. Možné negatívne vplyvy na faunu a flóru viazanú na vodné prostredie a sprievodnú vegetáciu vodného toku môžu vzniknúť

4

v súvislosti s výstavbou navrhovanej električkovej trate pri prekonávaní koryta Chorvátskeho ramena a najmä z dôvodu jeho preložky (VAR1). V rámci preložky ramena (VAR1) možno predpokladať, že počas realizácie stavebných prác dôjde k dočasným zmenám jeho hydromorfologických charakteristík, ako je narušenie dna koryta toku a narušenie brehov, ktoré môžu spôsobiť dočasné narušenie bentickej fauny a ichtyofauny. Z tohto dôvodu bude potrebné pri stavebných činnostiach realizovať príslušné stavebno – technické a organizačné opatrenia na zmiernenie / elimináciu negatívnych vplyvov výstavby navrhovanej činnosti.

Vzhľadom na vzdialenosť územia dotknutého výstavbou navrhovanej činnosti od cennejších lokalít s vyššou biodiverzitou nepredpokladáme významné negatívne ovplyvnenie biodiverzity, ani narušenie väzieb medzi identifikovanými chránenými lokalitami situovanými v širšom okolí stavby. Pozitívne vplyvy na biodiverzitu Chorvátskeho ramena v súvislosti s navrhovanou činnosťou vo VAR2m sa prejavujú v rámci plánovanej revitalizácie vodného toku a sprietočneniu vodnej plochy (km 2,5 odstránenie súčasného presypaného mosta, km 3,733 súčasné prekrytie ramena panelmi sa odstráni a prečistí, km 4,0 zdvih Pajštúnskej ul. s odstránením existujúceho presypaného mosta).

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Vplyvy na štruktúru a využívanie krajiny

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k čiastočnej zmene štruktúry a využívania riešeného územia pričom:

- Stavba sa umiestňuje do dlhodobu fixovaného koridoru prechádzajúceho centrálnou časťou Petržalky v severojužnom smere v súlade s územným plánom hl. mesta SR Bratislavy.
- Sprevádzkovaním 2. etapy výstavby električkovej trate v Petržalke spolu so súčasnou prevádzkovanou 1. etapou vznikne v dotknutom sídle nový nosný systém MHD na báze koľajovej dopravy, ktorý bude previazaný na ďalšie radiály električkovej dopravy mesta.
- Električková trať spolu s prilehlými existujúcimi a výhľadovo projekčne pripravovanými urbanizovanými plochami sa stane „pulzujúcim srdcom a tepnou Petržalky“, pričom práve jej realizácia bude iniciátorom ďalšieho územného rozvoja mesta a revitalizácie verejných priestorov (vznik bulváru, mestskej aleje, prilehlých športových, oddychových plôch so zeleňou a drobným mobiliárom a pod.).

Využívanie riešeného územia sa v súvislosti s umiestnením navrhovanej činnosti zmení, pretože v súčasnosti nevyužívané avšak predpripravené územie pre prevádzku koľajovej dopravy sa funkčne zhodnotí a „otvorí“ pre okolité obyvateľstvo a cestujúcu verejnosť. V koridore stavby sa vybudujú nové chodníky k zastávkam MHD pre peších, nová cyklotrasa, ktoré spolu so súvisiacou vyvolanou dopravnou infraštruktúrou prispievajú k rýchlejšiemu, pružnejšiemu a bezkolíznemu presunu obyvateľov za službami, prácou, do školských/predškolských zariadení, za športovými a oddychovými aktivitami, nákupmi, atď.

Navrhovaná činnosť bude do krajiny začlenená sadovými úpravami (vzrastlá zeleň, stromoradia, parkovo upravená zeleň, atď.).

Vplyvy na scenériu krajiny

Z hľadiska lokálnych aspektov scenérie krajiny je možné očakávať zmenu scenérie krajiny, kedy do urbanizovaného prostredia bude začlenené nové technické líniové dielo.

Pri posudzovaní začlenenia technického diela do krajiny vyvoláva stavba okrem iného aj emocionálne estetické reakcie, ktoré vychádzajú z porozumenia a hodnotenia priestoru. Veľkú úlohu hrajú vo vnímaní scenérie krajiny subjektívne faktory súvisiace s individuálnymi skúsenosťami a znalosťami, sociálnym postavením, schopnosťou estetického vnímania a pod. Inak vníma technické dielo obyvateľ sídla, denní pasanti, hrajúce sa deti, návštevníci lokality a pod. Najväčším

vizuálnym zásahom do krajiny pri výstavbe líniového telesa je vedenie trasy v zárezoch, na vysokých násypoch, vysokých mostných konštrukciách a pod.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná stavba je umiestňovaná do urbanizovaného územia v blízkosti/kontakte s nasledovnými prvkami RÚSES (Regionálny územný systém ekologickej stability):

Biokoridory:

a) XXIII. Chorvátske rameno - trasa navrhovanej činnosti pretína biokoridor prostredníctvom mostných objektov v km 2,5, v km 3,733 trasy stavby (variant1 / variant 2m) a v polohe zdvihu Pajštúnskej ul. (variant 2m). Pôjde o prekonanie koryta Chorvátskeho ramena prostredníctvom mostných objektov, ktorých osadenie nebude vyžadovať významné plošné zábery prvku ÚSES.

Vplyvy počas výstavby navrhovanej činnosti

Vodná flóra Chorvátskeho ramena je zastúpená vyššími a nižšími vodnými rastlinami (makrofyty, fytoplanktón). Vplyv stavby na vodné rastliny a živočíchy sa môže prejavíť počas výstavby el. trate - hlavne počas asanačných prác existujúcich mostných objektov, zakladania nových mostných konštrukcií a realizáciou preložky ramena (iba vo variante 1).

Realizácia variantu 1 si vyžiada v začiatočnom úseku v km 2,4 – 2,6 preložku Chorvátskeho ramena, čo môže mať za následok zmenu hydromorfologických podmienok povrchovej vody, zmenu hladiny podzemných útvarov podzemnej vody, zmenu pomeru v zastúpení fytoplanktónu a zooplanktónu, čo by mohlo mať následne negatívny vplyv na ichtyofaunu vodnej plochy. Ide o vplyvy negatívne, ktoré môžu byť čiastočne zmiernené nápravnými opatreniami. Variant 2m - (modifikovaný) preložku ramena nevyžaduje.

Vzhľadom na vyššie uvedené s cieľom minimalizácie negatívnych účinkov stavebnej činnosti na rastlinstvo, živočíšstvo a ichtyofaunu Chorvátskeho ramena viažuce sa na prvok ÚSES bude potrebné skrátiť výstavbu na čo najkratšiu dobu a prijať príslušné stavebno – technické a organizačné opatrenia, ktoré budú premietnuté a bližšie špecifikované v samotnom Pláne organizácie výstavby (POV), pričom stavebník ich bude dodržiavať v plnom rozsahu.

V súvislosti s výstavbou električkovej trate dôjde v polohe jej kríženia s Chorvátskym ramenom k revitalizácii ramena, odstráneniu krytého profilu a presypu kanála, odstráneniu zanesených nečistôt, dosadbe vzrastlej zelene v mimohrádzovom priestore, obnoví sa prietoknosť Chorvátskeho ramena, atď.

Realizáciou príslušných opatrení stavba nespôsobí prerušenie väzieb medzi severnou a južnou časťou biokoridoru, resp. narušenie druhej diverzity či plošného rozsahu prvku ÚSES. Funkčnosť biokoridoru Chorvátske rameno bude po realizácii navrhovanej činnosti oživená. **Vzhľadom na technické riešenie stavby vo variante 1 a modifikovanom variante 2m konštatujeme, že optimálnejším a prijateľnejším riešením vedenia električkovej trasy z pohľadu jej vplyvu na biokoridor XXIII. Chorvátske rameno je viesť trasu v polohe modifikovaného variantu 2m, ktorý nevyžaduje preložku vodného toku.**

Vplyvy počas prevádzky navrhovanej činnosti

Počas prevádzky samotnej električkovej trate nepredpokladáme negatívne ovplyvnenie funkcie biokoridoru č. XXIII., ide o stavbu, pri prevádzke ktorej nehrozí únik ropných palív, nehrozí znečistenie povrchových / podzemných vôd posypovými látkami, resp. havarijnými únikmi.

b) XXVI. Regionálny biokoridor - Jarovské rameno – mestská časť Petržalka – sad Janka Kráľa – Pečenský les – cieľom biokoridoru je vytvorenie migračnej trasy formou „zeleného pásu“ cez západné časti MČ Bratislava – Petržalka. V rámci RÚSES mesta Bratislavy, SAŽP, Bratislava, 1994 prechádzal biokoridor cez okrajové časti urbanizovaného územia v koridore Panónskej cesty

cez Janíkov dvor smerom k provinciálnemu biokoridoru XIII. Dunaj. Avšak svojim nespojitým charakterom a vzhľadom na silné antropické vplyvy existujúceho urbanizovaného územia a výhľadovo plánovaných investičných zámerov postupne strácal svoju funkčnosť.

V rámci aktualizácie RÚSES mesta Bratislavy, 2007 v znení zmien a doplnkov nie je zahrnutý / premietnutý.

Navrhovaná činnosť zasahuje do pôvodnej trasy biokoridoru v polohe Janíkovho dvora (obratisko električiek so zázemím). Vzhľadom na súčasný charakter územia, plánovanú zastavanosť lokality v zmysle územného plánu (napr. Južné mesto – Petržalka), funkčné riešenie stavby s vegetačnými úpravami hodnotíme vplyv navrhovanej činnosti na prvok RÚSES (SAŽP, 1994) ako akceptovateľný a únosný.

Biocentrá:

Najbližšie k navrhovanej električkovej trati, vo vzdialenosti cca 170 m vo východnom smere v úseku km 4,7 – 5,0, sa nachádza Biocentrum regionálneho významu č. 39 Draždiak.

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na prvok kostry RÚSES neboli identifikované.

Vplyvy na dopravu

Cestná doprava

Navrhovaná investičná činnosť bude umiestňovaná do vyhradeného dlhodobého fixovaného koridoru pre NS MHD v Petržalke v S – J smere centrálnej časti dotknutej mestskej časti, pričom bude križovať vybudovanú dopravnú cestnú infraštruktúru sídla.

Vzhľadom na vznik križovaní navrhovanej stavby s cestnými komunikáciami dôjde v trase navrhovanej činnosti pre zabezpečenie bezpečnosti a plynulosti dopravy k inštalovaniu svetelnej signalizácie so zabezpečením plnej preferencie jazdy električiek.

Pre preferenciu autobusov MHD bude zriadené rádiové komunikačné zariadenie pre prihlásenie autobusu pri prízjazde ku križovatke. Po ukončení preferencií pre koľajovú dopravu a BUS budú nasledovať riadiace fázy pre individuálnu automobilovú dopravu, chodcov a cyklistov. Pôjde o dynamické riadenie dopravy v polohách dopravných uzlov / priescestiach pre všetkých účastníkov dopravného procesu.

Vybudovanie a sprevádzkovanie nosného systému MHD v Petržalke (2. etapa) na báze koľajovej dopravy bude mať pozitívne a významne prospešné vplyvy na dopravu z nasledovných dôvodov:

- Nová električková trať prostredníctvom nových kapacitných električiek typu Škoda 29T ForCity Plus, Škoda 30T ForCity Plus skvalitní, spružní a zrýchli prepojenie dotknutej mestskej časti so susednými mestskými časťami Bratislavy (počíta sa so zriadením električkovej linky č.1 na hl. žel. stanicu a linky č. 3 do Rače).
- Vzdialenosť električkovej trate bude od existujúcej obytnej zástavby oproti linkám BUS väčšia, pričom väzby medzi električkou a autobusmi budú pružné odzrkadľujúce potreby cestujúcej verejnosti.
- Realizácia navrhovanej investície vyvolá na príľahlej cestnej sieti najmä v križovatkových uzloch jej úpravu / dobudovanie, resp. vybudovanie nových prvkov dopravnej infraštruktúry a súvisiacich zariadení prevádzky električkovej trate.
- V lokalite Janíkov dvor dôjde k vybudovaniu prestupného terminálu (prepojenie s linkami do Rusoviec, Jaroviec, Čunova a Rajky) – v súčasnosti takéto prvky kostry MHD v Petržalke absentujú.

- Navrhované zastávky električiek sú umiestňované vo väzbe na existujúcu funkčnú kostru liniek BUS v dotknutej mestskej časti Bratislava – Petržalka. Súčasnú linkovú vedenia autobusov je pripravené na sprevádzkovanie električkovej trate bez plánovaných významných zmien. Po vybudovaní el. trate sa počíta so zrušením BUS linky č. 95, ktorá bude nahradená koľajovou dopravou. Pri ďalších BUS linkách sa počíta so zmenou ich intervalov v špičke, príp. skrátením trás liniek. Autobusové linky budú po uvedení električky do prevádzky slúžiť ako doplnkový dopravný systém k nosnému systému a tiež ako napájací systém na električkovú dopravu (dynamické prestupy TRAM – BUS pre oba smery jazdy).
- Navrhovaná činnosť napĺňa súbor opatrení, odporúčaní a priorít definovaných v rámci Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy (2015):
 - ekologizácia dopravy – prechod na elektrickú trakciu
 - pokračovanie výstavby 2. etapy výstavby nosného systému v Petržalke (električková trať), vrátane vozovne a údržby,
 - redukcia autobusovej dopravy,
 - rozvoj cyklistickej infraštruktúry, atď.
- Realizácia navrhovanej činnosti prispeje k zvýšeniu prepravných kapacít mestskej hromadnej dopravy, k zníženiu nehodovosti, emisného zaťaženia na dopravnej sieti.
- Vybudovanie uceleného nosného systému MHD v Petržalke na báze koľajovej tangenciálnej dopravy spolu s pridruženými napájacími autobusovými linkami má tendenciu postupne znižovať podiel prepravej práce IAD:VHD, čo je okrem iného jednou z priorít *Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy (schválený mestským zastupiteľstvom, r. 2016)*.

Chodníky pre peších a cyklotrasy

Nová cyklotrasa prispeje k plynulému, rýchlemu a bezpečnému presunu cyklistov cez územie Petržalky. Navrhovaná investícia rozširuje dĺžku cyklotrás v území, ide o vplyv pozitívny.

Vplyvy na služby, rekreáciu a cestovný ruch

Navrhovaná činnosť podporí rekreačný potenciál lokality Veľký / Malý Draždiak a ďalšie lokality dotknutej mestskej časti využívané obyvateľstvom na voľnočasové aktivity, oddych a pod.

Vplyvy na infraštruktúru

Realizáciou preložiek / dostavbou inžinierskych sietí potrebných pre funkčnú prevádzku navrhovanej činnosti nedôjde k znefunkčneniu existujúcej technickej infraštruktúry v území. Riešené územie je pre umiestnenie navrhovanej stavby pripravené, existujúce inžinierske siete v urbanizovanom území dotknutej mestskej časti boli navrhnuté a vybudované v koridore Jantárová cesta koncepčne s tým, že uvažovali s prítomnosťou predmetnej stavby.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

V riešenom území navrhovanej činnosti sa nenachádzajú kultúrne a historické pamiatky. Výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti nedôjde k stretu s existujúcimi kultúrnymi a historickými pamiatkami zapísanými v registri národných kultúrnych pamiatok.

V km cca 4,57 je električková trasa vedená v polohe situovania identifikovanej pamätihodnosti celomestského významu – objekt protitankovej steny (ev. list pamätihodností, č. BA-VI.-C.27). V rámci uchovania tohto objektu dôjde k jeho premiestneniu / posunutiu po dohode s Okrášľovacím spolkom a investorom.

φ

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ

Navrhovaná činnosť nezasahuje do lokalít Natura 2000. Taktiež sa v hodnotenom území a jeho bližšom okolí žiadne lokality Natura 2000 nenachádzajú.

Najbližšie sa k trase navrhovanej činnosti nachádzajú: SKUEV0064 Bratislavské luhy a SKCHVÚ007 Dunajské luhy situované vo vzdialenosti cca 1,2 – 1,9 km severovýchodne, resp. východne od centrálnej časti riešeného územia v úseku km 3,0 – 3,5.

Vzhľadom na vzdialenosť navrhovanej činnosti od spomínaných chránených území možno konštatovať, že výstavba ani prevádzka navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na priaznivý stav biotopov a druhov rastlín a živočíchov, ktoré sú predmetom ochrany lokalít Natura 2000 a nevyvolá podstatné zmeny v ich biologickej rozmanitosti.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanej činnosti **"Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor"**, pri ktorom sa zväžil plánovaný stav využitia územia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, významu, rozsahu a trvania, na základe zámeru, správy o hodnotení, vypracovaných podporných dokumentov, stanovísk rezortného orgánu, dotknutých orgánov, povoľujúcich orgánov, dotknutej obce, dotknutej verejnosti, občianskych združení, výsledkov verejného prerokovania a ďalších doplňujúcich informácií získaných počas spracovania odborného posudku a za súčasného stavu poznania, Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia ako príslušný orgán

súhlasí

s realizáciou navrhovanej činnosti za podmienky kontrolovaného splnenia požiadaviek obsiahnutých v predložených stanoviskách, zapracovaných do návrhu opatrení uvedeného v časti VI.3 tohto záverečného stanoviska. Súčasťou akceptovaných požiadaviek je aj zmena riešenia križovatky Kutlíkova – Pajštúnska z mimoúrovňového na úrovňové za podmienky naplnenia sprísnených opatrení na ochranu obyvateľstva pred účinkami hluku z dopravy.

Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a vznesené požiadavky je potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravy stavby pred jej povolením. Podmienky výstavby a prevádzky budú vyjadrené v povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odsúhlasený variant.

Navrhovaná činnosť bola v zmysle rozsahu hodnotenia predložená a posúdená v správe o hodnotení v dvoch variantoch.

Na realizáciu sa odporúča variant 2m

s akceptovanou požiadavkou na úrovňové riešenie križovatky Kutlíkova – Pajštúnska.

4

3. Opatrenia a podmienky pre prípravu a realizáciu navrhovanej činnosti vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, pripomienok a stanovísk k zámeru navrhovanej činnosti, verejného prerokovania, odborného posudku, rokovania o určení rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu, konzultácií a na základe zámeru navrhovanej činnosti a ostatných doložených písomností sa odporúčajú pre etapu prípravy, výstavby, prevádzky a likvidácie navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

Územnoplánovacie opatrenia

1. V rámci Urbanistickej štúdie pre posudzované územie sa zamerať na vytvorenie územnej rezervy pre možnosť umiestnenia ďalších výhľadových dopravných stavieb v dotknutom území.
2. Zabezpečiť súčinnosť prác na UŠ a na PD pre predmetný NS MHD.
3. Zabezpečiť súčinnosť prác na UŠ a na štúdiu P+R; pokiaľ to bude časovo relevantné aj na PD pre predmetný NS MHD.

Opatrenia pre ďalšiu etapu projektovej prípravy

4. Zo strany navrhovateľa a spracovateľa PD komunikovať so všetkými zástupcami dotknutej verejnosti, ktorí o to budú mať záujem, či už sa jedná o účastníkov konania alebo o tých, ktorí sa k procesu zapoja v ďalších etapách prác.
5. Do technického riešenia zapracovať všetky pripomienky, ktoré boli akceptované v rámci vyhodnotenia stanovísk. Súčasťou DÚR bude aj kapitola „Vysporiadanie sa s opatreniami Záverečného stanoviska“.
6. V rámci spracovania DÚR aktualizovať vibroakustickú štúdiu na základe merania hluku a vibrácií na 1. úseku električkovej trate.
7. Na základe aktualizovanej vibroakustickej štúdie navrhnuť protihlukové opatrenia tak, aby prípustné hodnoty hluku a vibrácií generované električkou neboli prekročené v žiadnom z výpočtových bodov.
8. Preferovať primárne protihlukové opatrenia na koľajovom zvršku (napr. pružné upevnenie koľaje, koľajnice zvarené do bezстыkovej koľaje, v oblúkoch menších polomerov pod 25 m implementovať zariadenia na mazanie koľajníc, z oboch strán koľajníc aplikovať bokovnice, alebo iný progresívny antivibračný materiál).
9. Nakoľko v lokalitách, kde v zmysle pôvodnej hlukovej štúdie dochádza k prekročeniu prípustných hodnôt hluku, nepredstavuje hlavný zdroj hluku električková trať ale cestná doprava, musí byť kladený dôraz na optimálny návrh riešenia týchto komunikácií z hľadiska šírenia hluku v smere k obytným územiam (špeciálne v prípade úrovňového riešenia križovatky Pajštúnska – Kutlíkova).
10. V rámci DÚR/DSP spracovať „Inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les“, v rámci ktorého bude potrebné identifikovať plochy verejnej zelene a ostatné plochy s drevinami a podľa toho špecifikovať a spresniť rozsah výrubu, na ktorý sa bude vyžadovať súhlas podľa § 47 ods. 3 v spojení s § 47 ods. 4 písm. a) a odsekom 5 zákona OPK, keďže vo verejnej zeleni je potrebný na výrub každej dreviny stromového i kríkového vzrastu, bez ohľadu na jej veľkostné parametre, kým na ostatných pozemkoch v intraviláne iba na stromy s Ok₁₃₀ nad 40 cm a na súvislé krovité porasty s výmerou nad 10 m².
11. V rámci DÚR/DSP spracovať projekt vegetačných úprav; pri návrhu dbať o to, aby neboli vysádzané nepôvodné druhy rastlín (trávy, byliny, kry, dreviny), t.j. využívať autochtónne (lokálne pôvodné) druhy, aby sa tak zabránilo narušeniu ekologickej stability širšieho riešeného

✓

územia zavliekaním nepôvodných rastlinných druhov. Pri úpravách TTP sa odporúča používať na výsev travinno-bylinné semenné zmesi tvorené z pôvodných stanovištno vhodných druhov získaných napr. po pokosení vhodnej okolitej travinno-bylinnej vegetácie (zabrániť výsevu lokálne nepôvodných druhov).

12. Do náhradnej výsadby zahrnúť v súčinnosti so správcom toku aj dosadbu blízkeho okolia Chorvátskeho ramena nie však bližšie ako 5 m od brehovej čiary toku (ochranné pásmo; zhruba vonkajší okraj obslužnej komunikácie správcu toku).
13. Identifikovať najohrozenejšie úseky toku, koryta a sprievodnej vegetácie Chorvátskeho ramena a v súčinnosti s príslušným orgánom ochrany prírody navrhnúť v súlade s § 3 ods. 3 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov stavebno-technické a organizačné opatrenia s cieľom skrátiť výstavbu na čo najkratšiu dobu, práce uskutočniť v najvhodnejšom ročnom období a minimalizovať negatívne účinky stavebnej činnosti na rastlinstvo, živočíšstvo, ichtyofaunu a celkovú funkčnosť tohto prvku ÚSES.
14. Identifikovať lokality a úseky s výskytom biotopov európskeho významu Vo 2 Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu Magnopotamion alebo Hydrocharion, kde môže dôjsť navrhovanou činnosťou k ich poškodeniu alebo zničeniu a pred povolením činnosti podľa osobitných predpisov nadviazať na vyjadrenie dotknutého orgánu podľa § 9 ods. 1 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov požiadať o súhlas orgánu ochrany prírody v súlade s § 6 ods. 2 tohto zákona.
15. V príslušných upravovaných úsekoch Chorvátskeho ramena vykonať ornitologický prieskum a v prípade identifikovania miesta rozmnožovania, odpočinku alebo hniezdenia chránených druhov živočíchov premietnuť v projektovej dokumentácii stavby príslušné podmienky ochrany podľa § 35 ods. 1 a 2 zákona o ochrane prírody a krajiny. Odstránenie vegetácie bude realizované mimo vegetačného a hniezdneho obdobia.
16. Realizovať podrobnejší botanický prieskum zameraný na chránené druhy rastlín a jeho výsledky, odporúčania a príslušné opatrenia premietnuť do projektovej dokumentácie stavby a Plánu organizácie výstavby (POV).
17. Všetky plánované zásahy do biokoridoru Chorvátskeho ramena v súvislosti s prípravnými prácami plánovanej stavby sa odporúča konzultovať s príslušným orgánom ochrany prírody a príslušným orgán štátnej vodnej správy.
18. Zabezpečiť ochranu poľnohospodárskej pôdy v zmysle ustanovení zákona č. 220/2004 Z.z.
19. V rámci Plánu organizácie výstavby spracovať návrh riešenia staveniskovej dopravy s cieľom minimalizácie vplyvov hluku a prašnosti na dotknuté obyvateľstvo. Osobitne rozpracovať rozsah a postup prác súvisiacich so zavážaním depresí po metre. POV odsúhlasí s MČ Petržalka.
20. V rámci POV navrhnúť umiestnenie stavebných dvorov so zohľadnením všetkých environmentálnych a technických obmedzení a tento odsúhlasí s MČ Petržalka.
21. Ako súčasť projektovej dokumentácie k územnému rozhodnutiu vypracovať projekt asanácie / búracích prác pre likvidované objekty, napr. presyp Chorvátskeho ramena. Súčasťou projektu bude postup odstránenia presypov vodnej stavby, čiže sprietočnenia Chorvátskeho ramena, s ohľadom na technickú vykonateľnosť a dodržanie environmentálnych princípov.
22. V rámci projektovej dokumentácie spracovať plán nakladania s odpadmi, so zreteľom na požiadavku materiálového zhodnotenia odpadov podľa § 77 zákona č. 79/2005 Z.z. o odpadoch v znení neskorších predpisov.
23. Vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia v bodoch určených v Záverečnom stanovisku, s členením na monitorovanie vplyvov pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky.

Opatrenia pre etapu výstavby

24. Dodržiavať príslušné hygienické limity hluku určené vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov.
25. Hlučné činnosti vykonávať iba v dennej dobe, v pracovné dni od 7.00 do 18.00 hod a v sobotu od 8.00 do 13.00.
26. Pri činnostiach, pri ktorých môžu vzniknúť prašné emisie, je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie ich vzniku.
27. Zabezpečiť čistenie automobilov a stavebných mechanizmov pri výjazde zo staveniska, čistenie prístupových komunikácií na výjazde mechanizmov zo staveniska, kropenie staveniska počas výkopových prác a pod.
28. Zabezpečiť dobrý technický stav stavebných mechanizmov proti úniku ropných látok a pravidelnú kontrolu technického stavu staveniskovej dopravy, za účelom ochrany podzemných a povrchových vôd.
29. Priestory tankovania mechanizmov zabezpečiť proti úniku ropných látok do pôdy a podzemnej vody.
30. Pri prácach v priestore Chorvátskeho ramena a jeho blízkosti zabezpečiť stavenisko prostriedkami na likvidáciu havárie s únikom znečisťujúcich látok.
31. Zabezpečiť zneškodňovanie splaškových vôd za zariadenia staveniska.
32. Zabezpečiť maximálne zhodnotenie drevnej hmoty z výrubov drevín.
33. Výruby drevín v trase stavby realizovať v mimovegetačnom a mimohniezdnom období.
34. Zabezpečiť ochranu drevín v blízkosti staveniska (výkopové práce v blízkosti drevín navrhujeme vykonať citlivo, poškodené dreviny ošetriť a výkopy v blízkosti koreňového systému čo najskôr zasypať).
35. Pri výsadbe rešpektovať podmienky ochranných vzdialeností kmeňov stromov od nadzemných a podzemných inžinierskych sietí v zmysle VZN č. 8/1994 Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy „O starostlivosti o verejnú zeleň na území hl. mesta SR Bratislavy“.
36. Zakladanie pilierov mostných objektov realizovať mimo koryta Chorvátskeho ramena.
37. Navrhovateľ / zhotoviteľ stavby zabezpečí počas výstavby environmentálny dozor / manažment. Jeho úloha bude zabezpečiť manažment nepriaznivých vplyvov výstavby z pohľadu okolitého obyvateľstva, ako aj záujmov ochrany prírody (napr. aby bola pri stavebnej činnosti rešpektovaná ochrana chránených rastlín v ich prirodzenom areáli v súlade s § 34 ods. 1 písm. a) zákona OPK).
38. Presun hmôt a mechanizmov na stavenisko realizovať len po trasách stanovených v odsúhlasenom POV a po zohľadnení všetkých realizovateľných opatrení na ochranu obyvateľstva pred zvýšeným hlukom a prašnosťou.
39. V prípade, že počas výkopových prác bude nájdené archeologické nálezisko, je podľa platného zákona o ochrane pamiatok, dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.

Opatrenia pre etapu prevádzky

40. Realizovať merania hluku podľa projektu monitoringu a v prípade prekročovania povolených limitov realizovať dodatočné opatrenia.

Bezpečnostné opatrenia

Povinnosťou zhotoviteľa stavby bude vytvoriť na stavbe podmienky na zaistenie bezpečnosti pracovníkov v zmysle platných právnych predpisov.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Podľa § 39 zákona je ten, kto vykonáva navrhovanú činnosť posudzovanú podľa tohto zákona, povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä

- a) systematicky sledovať a merať jej vplyvy,
- b) kontrolovať plnenie všetkých podmienok určených v povolení a v súvislosti s vydaním povolenia navrhovanej činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- c) zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí povoľujúci orgán, ak ide o povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko k činnosti vydané podľa § 37 zákona.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa tohto zákona sú horšie, než uvádza správa o hodnotení činnosti, je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Monitoring sa navrhuje v tomto rozsahu:

Hluk

Monitoring hluku pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky pri obytných objektoch nachádzajúcich sa najbližšie k výpočtovým bodom, kde je najvyšší predpoklad prekročenia prípustných hodnôt hluku v zmysle aktualizovanej hlukovej štúdie. Jednou z týchto lokalít musí byť priestor križovatky Kutlíkova – Pajštúnska.

Podzemné vody

Pred výstavbou je potrebné overiť existencie environmentálnej záťaže v lokalite Janíkov dvor. V prípade jej preukázania, bude potrebné túto lokalitu v priebehu výstavby monitorovať.

Povrchové vody

Monitoring kvality povrchových vôd realizovať pred výstavbou a počas výstavby v lokalitách, kde bude potenciálne zasahované do Chorvátskeho ramena (navrhované premostenie, odstránenia presypov vodnej stavby). Odporúčený rozsah parametrov monitoringu: pH, vodivosť, obsah kyslíka, NEL, CHSK-Cr, rozpustné látky.

Frekvenciu a rozsah navrhovaného monitoringu upresní projekt monitoringu, vypracovaný v etape DÚR.

Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

V rámci kontroly dodržania stanovených podmienok, tzv. poprojektovej analýzy budú výsledky monitoringu časovo a priestorovo vyhodnocované, ako aj konfrontované s referenčným stavom.

Každý realizovaný monitorovací cyklus sa komplexne a kvalifikovane vyhodnotí. Spôsoby vyhodnocovania získaných údajov sú špecifické pre každú pozorovanú zložku. Z hodnotenia sa v zmysle projektu pre každú zložku vypracuje záverečná správa, pričom výsledky monitoringu musia byť konfrontované s predpokladaným stavom. Záverečná správa bude predložená povoľovacím orgánom a príslušným orgánom štátnej správy ochrany prírody a štátnej vodnej správy.

Získané výsledky budú slúžiť na návrhy opatrení, alebo bude na základe zistení odporučená prípadná

zmena frekvencie monitorovacích aktivít, resp. bude spresnený harmonogram ďalších monitorovacích prác.

Kontrola dodržiavania podmienok stanovených štátnymi orgánmi v stavebnom povolení bude vykonávaná v rámci kontrolných dní, za účasti orgánov zúčastnených v procese posudzovania vplyvov.

5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou

Vzhľadom na obsiahlosť materiálu pozri kap. VII.2.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 až 3 zákona na základe zámeru, stanovísk k zámeru navrhovanej činnosti, rokovania o určení rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu, správy o hodnotení, stanovísk k správe o hodnotení, komentáru k stanoviskám k správe o hodnotení zo strany navrhovateľa, stanovísk k pokladom rozhodnutia, záznamu z verejného prerokovania, odborného posudku, konzultácií a vyžiadaných podkladov.

Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona.

OÚ Bratislava dôsledne analyzoval každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov a expertov. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť.

Realizáciou navrhovanej investície dôjde na území MČ Bratislava - Petržalka k vybudovaniu nosného dopravného systému, ktorý prispeje k zvýšeniu kvality a bezpečnosti prepravy cestujúcich a k zabezpečeniu požadovaných prepravných kapacít prostredníctvom spoľahlivej, presnej a pravidelnej každodennej prevádzky.

Zámerom posudzovanej činnosti je umiestnenie električkovej trate s príslušnou infraštruktúrou (včítane obrátiska), cestných komunikácií a spevnených plôch (najmä v súvislosti s riešením križovania električkovej trate s miestnymi komunikáciami) a súbežného cyklochodníka.

Výstavba bude funkčne aj technicky nadväzovať na ukončenú 1. Etapu výstavby električkovej trate v úseku Šafárikovo nám. – Bosákova ulica.

Trasovanie električkovej trate vychádza z Územného plánu hl. m. SR Bratislavy. Investičný zámer je v súlade s ÚPN. Navrhované investícia je deklarovaná základným strategickým materiálom: "Návrh koncepcie rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013/2025, časť: Rozvoj a modernizácia technickej infraštruktúry dopravnej siete a električkových a trolejbusových tratí" a je v súlade s Územným generelom dopravy hlavného mesta SR Bratislavy.

Správa o hodnotení posudzovala Variant 1 a modifikovaný Variant 2m. Navrhovaný modifikovaný variant 2m oproti variantom posudzovaným v zámere EIA (01/2016) nemení funkčné riešenie stavby a je umiestňovaný do dlhodobu fixovaného koridoru premietnutého v platnom ÚPN mesta Bratislavy.

Priemerná prepravná kapacita navrhnutých typov električiek predstavuje cca 3660 prepravených cestujúcich za hodinu – jednosmerne.

Hlavné vplyvy na životné prostredie sa spájajú s pôsobením hluku na obyvateľstvo žijúce v okolí električkovej trate a hlavne v priestoroch križovania cestných komunikácií s električkovou traťou. Je vysoký predpoklad, že realizáciou navrhnutých opatrení je problém hluku riešiteľný.

8

Ďalším významným sprievodným javom výstavby diela bude dopravný ruch a stavebné aktivity spojené s tvorbou ako hluku, prašnosti aj plyných emisií. Špecifickým vplyvom bude pohyb dopravných mechanizmov za účelom navážania značných objemov zemin na zaplnenie depresí po zahájenej výstavbe metra. V danom prípade bude kladený dôraz na prepravné trasy, aby sa minimalizovalo narušenie životného komfortu obyvateľstva.

Z významnejších zásahov do krajinného prostredia bude potrebné venovať pozornosť sanácii presypov cez Chorvátske rameno a hate. V lokalite Janíkov dvor je evidovaná v registri environmentálnych záťaží ako pravdepodobná environmentálna záťaž – časť A, pod identifikačným č. SK/EZ/B5/158 s názvom B5 (004) Bratislava – Petržalka – Janíkov dvor – bývalé poľnohospodárske družstvo. Uvedená environmentálna záťaž je zaradená do kategórie rizikovosti s nízkou prioritou ($K < 35$).

Hodnotená činnosť v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny nezasahuje do žiadneho chráneného územia ani ochranného pásma. Na riešenom území platí 1. Stupeň územnej ochrany prírody a krajiny. Významné budú výruby drevín a následná náhradná výsadba.

Pripomienky a požiadavky v došlých stanoviskách nepriniesli vážnejšie impulzy z hľadiska ochrany životného prostredia. Boli skôr orientované na detaily technického riešenia, ako je rozmiestnenie zastávok, priechodov cez trať, spôsob riešenia cyklotrás a pod.

V niektorých stanoviskách boli uvedené výhrady k spôsobu posúdenia vplyvov na dopravu a dopravný systém v území v kontexte novej pripravovanej bytovej výstavby v Petržalke. Uvedené bude potrebné zo strany navrhovateľa v ďalších etapách prípravy zabezpečiť tak, aby bolo jasné ako bude fungovať MHD v období spustenia nosného systému do prevádzky.

Veľký počet požiadaviek uvádzaných v stanoviskách bolo akceptovaných a bude sa s nimi v ďalšej fáze projektovej prípravy a v povoľovacom konaní pracovať. Jednou z významných požiadaviek zo strany MČ Petržalka bolo riešiť všetky križovania električkovej trate s cestnými komunikáciami úrovňovým spôsobom. Požiadavka smerovala hlavne na križovanie komunikácií Kutlíková – Pajštúnska, ktorá bola v rámci variantu 2m navrhovaná mimoúrovňovo. Po celkovom prehodnotení a posúdení vplyvov na životné prostredie je navrhované úrovňové riešenie križovatky akceptované za podmienky detailného vyhodnotenia hlukovej situácie v danom priestore a navrhnutia dostačujúcich protihlukových opatrení.

Nová električková trať bude kapacitne vyhovujúca požiadavkám dopravného prúdu, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodná, investične realizovateľná a prijateľná z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutého sídelného útvaru. Oba úseky (1. úsek Šafárikovo námestie – Bosákova, 2. úsek Bosákova – Janíkov dvor) budú spolu po dokončení vytvárať **jeden funkčný prevádzkový úsek nosného systému MHD v Petržalke.**

Za predpokladu splnenia opatrení uvedených v časti VI.3 tohto záverečného stanoviska je možné dosiahnuť environmentálne vhodné riešenie navrhovanej činnosti.

V zmysle záverečného zhodnotenia z porovnania posudzovaných variantov je pre realizáciu odporúčaný variant 2m, v rámci ktorého dôjde oproti variantu 1 v predmetnom úseku stavby k väčším investíciám do dopravnej infraštruktúry, ktoré zvýšia bezpečnosť a komfort cestujúcej verejnosti, ako aj ďalších účastníkov cestnej premávky. Variant 2m zabezpečí v území vyššiu priepustnosť a pružnosť dopravy, pričom nevyžaduje realizáciu preložky Chorvátskeho ramena.

- 2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou**

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OSZP3-2016/106801-2/MIA, zo dňa 20.12.2016)

Stanovisko orgánu ochrany prírody:

1. Navrhovaná činnosť je líniovou stavbou, ktorá sa dotkne pozemkov umiestnených v zastavanom území obce alebo platným územným plánom určených na zastavanie a z hľadiska územnej ochrany podľa zákona OPK v území s 1. stupňom ochrany podľa § 12 zákona OPK, kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona.
2. Plánovanou stavbou nebudú priamo dotknuté žiadne chránené územia národnej siete, ani európskej sústavy chránených území (NATURA 2000).
3. Z hľadiska ekologickej stability bude činnosťou dotknutý biokoridor regionálneho významu XXIII. Chorvátske rameno (RÚSES mesta Bratislavy, SAŽP, 1994), pričom negatívny vplyv variantu 1. uvažujúci s preložkou časti koryta Chorvátskeho ramena v priestore križovatky ciest Rusovská a Jantárová je významnejší, v prípade oboch variantov však bude nevyhnutné v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby identifikovať najohrozenejšie úseky toku, koryta a sprievodnej vegetácie Chorvátskeho ramena a v súčinnosti so Štátnou ochranou prírody SR, RCOP v Bratislave navrhnúť v súlade s § 3 ods. 3 zákona OPK stavebno-technické a organizačné opatrenia s cieľom skrátiť výstavbu na čo najkratšiu dobu, práce uskutočniť v najvhodnejšom ročnom období a minimalizovať negatívne účinky stavebnej činnosti na rastlinstvo, živočíšstvo, ichtyofaunu a celkovú funkčnosť tohto prvku ÚSES.

Navrhovaný regionálny biokoridor XXVI. Jarovské rameno – mestská časť Petržalka – Sad Janka Kráľa – Pečniansky les nebol premietnutý do ÚPN BA a už v súčasnosti realizovaný projekt Južného mesta v podstate vylučuje jeho vytvorenie a revitalizáciu, a tak navrhovaná činnosť nebude mať pre funkčnosť tohto prvku ÚSES zásadný význam.

4. Činnosťou budú dotknuté biotopy európskeho významu Vo 2 Prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich a/alebo ponorených cievnatých rastlín typu *Magnopotamion* alebo *Hydrocharion*, uvádzané v Správe s lokalizáciou len mimo riešené územie, aj biotopy národného významu Lk 12 Trstinové spoločenstvá brakických a alkalických vôd, ktoré sa vyskytujú po celom dotknutom úseku Chorvátskeho ramena, od križovatky Jantárovej a Rusovskej cesty, v úsekoch medzi zastávkami Gessayova, Zrkadlový háj, v blízkosti zastávky Stred v časti navrhovanej reprofilácie koryta Chorvátskeho ramena až po Veľký Draždiak. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby bude nevyhnutné identifikovať lokality a úseky s výskytom uvedených biotopov, kde môže dôjsť navrhovanou činnosťou k ich poškodeniu alebo zničeniu a pred povolením činnosti podľa osobitných predpisov nadviazať na vyjadrenie dotknutého orgánu podľa § 9 ods. 1 zákona OPK požiadať o súhlas orgánu ochrany prírody v súlade s § 6 ods. 2 tohto zákona.
5. V prípade úprav toku Chorvátskeho ramena, či už preložke alebo reprofilácii koryta, môžu byť dotknuté chránené druhy živočíchov, keďže trstinové spoločenstvá sú veľmi často miestom hniezdenia napr. kačice divej/*Anas platyrhynchos*, v okrajových, najmä v neprietočných častiach ramena zvykne hniezdiť labuť hrbozobá/*Cygnus olor* a nie je vylúčená aj prítomnosť iných druhov avifauny. V upravovaných úsekoch bude nevyhnutné vykonať ornitologický prieskum a v prípade identifikovania miesta rozmnožovania, odpočinku alebo hniezdenia chráneného živočicha v projektovej dokumentácii stavby rešpektovať podmienky ich ochrany podľa § 35 ods. 1 a 2 zákona OPK, z ktorých je oprávnený povoliť výnimku len orgán ochrany prírody v pôsobnosti Ministerstva životného prostredia.
6. Správa neobsahuje úplné, resp. dostatočne predložené informácie o výskyte chránených druhov rastlín v zábere pripravovanej stavby, známy je napr. výskyt jedincov zeleru plazivého (*Apium*

4

repens), čo je druh európskeho významu patriaci medzi druhy, na ktorých ochranu sa vyhlasujú chránené územia, aj v mieste uvažovanej reprofiliácie Chorvátskeho ramena pri Pajštúnskej ulici a Technopole. Podkladom ďalšieho stupňa PD musí byť podrobnejší botanický prieskum dotknutých úsekov ramena a pri stavebnej činnosti rešpektovaná ochrana chránených rastlín v ich prirodzenom areáli v súlade s § 34 ods. 1 písm. a) zákona OPK, inak pôjde o činnosť zakázanú a podmienenú povolením výnimky, o čom je kompetentný rozhodnúť orgán ochrany prírody MŽP SR.

7. V oboch variantoch budú navrhovanou činnosťou dotknuté dreviny rastúce mimo lesa, pričom počet stromov navrhovaných na výrub je v 1. variante menší (724 ks) ako vo variante 2m (731 ks) a v rovnakom pomere je z toho podiel stromov s obvodom kmeňa meraným vo výške 130 cm nad zemou (ďalej len „Ok₁₃₀“) nad 40 cm - 338 ks v 1. variante oproti 341 ks vo variante 2m, súvislé plochy krovin sú identické (1109,4 m²). V ďalšom stupni PD bude potrebné identifikovať plochy verejnej zelene a ostatné plochy s drevinami a podľa toho špecifikovať a spresniť rozsah výrubu, na ktorý sa bude vyžadovať súhlas podľa § 47 ods. 3 v spojení s § 47 ods. 4 písm. a) a odsekom 5 zákona OPK, keďže vo verejnej zelene je potrebný na výrub každej dreviny stromového i kríkového vzrastu, bez ohľadu na jej veľkostné parametre, kým na ostatných pozemkoch v intraviláne iba na stromy s Ok₁₃₀ nad 40 cm a na súvislé krovité porasty s výmerou nad 10 m². Pri náhradnej výsadbe požadujeme uprednostniť geograficky pôvodné a tradičné druhy, zvlášť pri výsadbe vegetačného krytu električkového zvršku sukulentami sa vyhnúť nepôvodným a z aspektu introdukcie nevhodným druhom.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny preferuje modifikovaný variant 2m oproti variantu 1, ktorého nepriaznivé účinky na faunu, flóru, biotopy európskeho alebo národného významu a regionálny biokoridor XXIII. Chorvátske rameno môžu byť dlhodobé a dotknú sa väčšieho územia.

Do ďalších stupňov projektovej dokumentácie ako podmienku povolenia činnosti podľa osobitných predpisov požaduje zahrnúť všetky technické i kompenzačné opatrenia týkajúce sa ochrany prírody a krajiny obsiahnuté v Správe (časť Zeleň a Fauna, migračné koridory na str. 101 – 102) a zohľadniť aj pripomienky a požiadavky uplatnené v bodoch 3. až 7. Stanoviska.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Všetky vyššie uvedené požiadavky je potrebné **akceptovať** v priebehu ďalšej prípravy zámeru. Požiadavky sú zapracované do návrhu opatrení.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OSZP3-2016/0106223/GIB/V, zo dňa 12.12.2016)

Stanovisko orgánu ochrany ovzdušia:

Posudzované zdroje, vzhľadom na použitú technológiu, rozsah a kapacitu činnosti nebudú mať výrazný vplyv na imisnú situáciu. Z hľadiska ochrany ovzdušia nie je potrebné predloženú správu o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OSZP3-2016/106576/SOJ/V, zo dňa 02.12.2016)

K predloženej správe o hodnotení z hľadiska štátnej vodnej správy máme nasledovné pripomienky:

Chorvátske rameno nie je mŕtve rameno Dunaja. Chorvátske rameno bolo vybudované na základe vodoprávneho povolenia ako vodná stavba, ktorá je súčasťou protipovodňovej ochrany Petržalky. Pozostáva z toku (resp. vodného kanála), troch hatí a dvoch čerpacích staníc. Pozdĺž vodného kanála nie sú vybudované žiadne hrádze. Súčasťou vodnej stavby sú obslužné komunikácie (chodník) pre výkon prevádzky a údržby objektov stavby jej správcom. Pobrežné pozemky (t.j. ochranné pásmo toku) sú 5 m od brehovej čiary toku, čo je približne vonkajší okraj obslužného chodníka. V rámci tohto územia nie je možné budovať stavby a vysádzať porasty.

Žiadame zo správy o hodnotení vypustiť odsek na str. 114 týkajúci sa výsadby zelene „v polohe Chorvátskeho ramena v mimohrádzovom priestore v blízkosti päty hrádze“.

Trváme na tom, že piliere premostení je potrebné založiť mimo koryta toku, nanajvýš je možné ich so súhlasom orgánu štátnej vodnej správy vybudovať na pobrežných pozemkoch.

Akýkoľvek zásah do stavby „Vodohospodárske dielo Chorvátske rameno“ je zmena existujúcej vodnej stavby, ktorú je potrebné prerokovať s príslušným orgánom štátnej vodnej správy a je na ňu potrebné vodoprávne povolenie.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavky sú akceptované.

V prípade „mimohrádzového priestoru“ neuvažovať v ďalšej projektovej príprave s výsadbou zelene bližšie ako 5 m od brehovej čiary toku a tiež nenavrhopať výsadbu drevín, ktorá by svojim dlhým zápojom blokovala prístup k vodnej hladine.

Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, oddelenie civilnej ochrany a krízového plánovania, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OKR1-2016/106920, zo dňa 8.12.2016)

Správu o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti "Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor" z pohľadu posudzovania vplyvov na životné prostredie berieme na vedomie ako informáciu o pripravovaných činnostiach na území nášho obvodu, taktiež aj zmien a činností na území vo vzťahu k životnému prostrediu, k chráneným územiám a pod. slúžiacu k aktualizácii svojich vlastných dokumentov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Berie sa na vedomie.

Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, oddelenie pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OCDPK2-2016/106889, zo dňa 22.12.2016)

Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií ako príslušný správny orgán v zmysle § 3 ods. 4 písm. a) a ods. 5 písm. a) zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov si z hľadiska svojich kompetencií neuplatňuje podmienky.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Berie sa na vedomie.

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, Okresný úrad Bratislava, odbor opravných prostriedkov, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (list č.OU-BA-OOP4-2016/111332, zo dňa 19.12.2016)

Podľa predloženej dokumentácie sa jedná o vybudovanie novej električkovej trate Bosákova-Janíkov dvor, ktorá má nadväzovať na už existujúcu a ukončenú 1. Etapu výstavby električkovej trate

4

Šafárikovo námestie – Bosákova. Celková dĺžka električkovej trate predstavuje 3780 m. Predkladaný zámer je navrhnutý v 2 variantoch a zahŕňa aj vybudovanie areálu vozovne so zázemím a taktiež nových cyklotrás. Podľa priloženého dokumentu trasa navrhovanej činnosti v lokalite Janíkov dvor zasahuje do poľnohospodárskej pôdy na úrovni cca 0,4 ha. Navrhovaná električková trať v predmetnom úseku je podľa priloženej dokumentácie navrhnutá v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislava, 2007 v znení neskorších zmien.

V prípade, že ten, kto navrhne nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy na stavebný zámer je povinný zabezpečiť uplatnenie zásad ochrany poľnohospodárskej pôdy, špeciálne najkvalitnejšej poľnohospodárskej pôdy a viníc.

Pri riešení navrhovaných lokalít, je potrebné sa riadiť ustanoveniami § 12 a § 17 zákona o ochrane pôdy. V súlade s týmito ustanoveniami je možné poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu, kde je rozhodujúcim limitom pri rozvoji územia kvalita poľnohospodárskej pôdy.

Podľa ust. § 14 ods. 1 zákona o ochrane pôdy návrhy nepoľnohospodárskeho použitia poľnohospodárskej pôdy, ktoré menia alebo dopĺňajú schválenú územnoplánovaciu dokumentáciu podliehajú posúdeniu z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy a vydaniu súhlasu podľa § 13. Návrhy posudzuje orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy (OU-BA-OOP) so zreteľom na doteraz nepoužívané plochy v rámci platnej územnoplánovacej dokumentácie.

Na základe uvedených skutočností zámer "Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor" k.ú. Petržalka OU-BA-OOP nepožaduje posudzovať podľa zákona.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Akceptuje sa.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15 (list č. 11129/2016/C350-SŽDD/81665, zo dňa 22.12.2016)

K predloženej správe o hodnotení má nasledovné pripomienky:

- ✓ V stanovisku k pripomienke k bodu 8.1.3 „Stanice/zastávky“, predkladateľ uvádza výšku nástupnej hrany nad spojnícou temien koľajnícových pásov 0,25 m, čo je i naďalej v rozpore s ustanovením § 49 vyhlášky MDPT SR č. 250/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh a čl. 6.2 STN 73 6425 a čl. 4.1 STN 28 0318. Odvolanie sa na výsledok konania vo veci udelenia výnimky nezodpovedá skutkovému stavu veci a je predčasné. Žiadne správne konanie v predmetnej veci, udelenia výnimky zo stavebno-technických požiadaviek pre stavbu dráhy neprebehlo a nebolo ani začaté.
- ✓ Stanovisko predkladateľa k navrhovanému počtu zastávok nevystihuje podstatu pripomienky. Pripomienka nespochybňuje navrhovaný variant, poukazuje na absenciu bližšej identifikácie dopravného procesu z hľadiska jeho projektovaných parametrov, napríklad priemernej cestovnej rýchlosti, celkového jazdného času na plánovanom úseku dráhy. Uvedené parametre charakterizujú úžitkovú hodnotu projektu pre ich budúcich užívateľov.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody 6, P. O. Box 100, 810 05 Bratislava 15 (list č. 07535/2017/SŽDD/24016, zo dňa 27.03.2017 stanovisko k podkladom rozhodnutia)

K predloženej dokumentácií dávame nasledovné stanovisko:

- ✓ Na základe osobného rokovania konaného 24.03.2016 na OÚ Bratislava trváme na našom stanovisku k bodu 8.1.3 „Stanice/zastávky“ zaslanom v liste zn. 11129/2016/C350-SŽDD/81665 zo dňa 22.12.2016. Predkladateľ uvádza výšku nástupnej hrany nad spojnicou temien koľajnicových pásov 0,25 m, čo je i naďalej v rozpore s ustanovením § 49 vyhlášky MDPT SR č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh a čl. 6.2 STN 73 6425 a čl. 4.1 STN 28 0318. Odvolanie sa na výsledok konania vo veci udelenia výnimky nezodpovedá skutkovému stavu veci, prípadné udelenie výnimky je možné až v ďalšom konaní (spracovanie DSP), dnes nie je možné stanoviť výšku nástupišťa bez výsledku prípadného konania vo veci udelenia výnimky. Navrhujeme vetu o výške nástupišťa nahradiť vetou: „Nástupiská budú vybudované podľa platných právnych predpisov a technických noriem pričom bude prihliadnuté na použitie prvkov bezbariérového prístupu“.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Akceptuje sa.

Hlavné mesto SR, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava 1 (list č. MAGS OSRMT 59179/16-407038 OSRMT 1217/16, EIA č.52, zo dňa 19.12.2016)

1/ Posúdenie vo vzťahu k ÚPN hl. m. SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov 01, 02, 03 a 05 (ďalej len ÚPN):

A – konštatujeme:

- ✓ V predmetnom území ÚPN stanovuje funkciu č. **201** – občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu stabilizované územie.

Podmienky funkčného využitia plôch: Územia areálov a komplexov občianske vybavenosti celomestského a nadmestského významu s konkrétnymi nárokmi a charakteristikami podľa funkčného zamerania. Súčasťou územia sú plochy zelene, vodné plochy ako súčasť parteru, dopravné a technické vybavenie, garáže a zariadenia pre požiarnu a civilnú ochranu.

Podiel funkcie bývania nesmie prekročiť 30 % z celkových podlažných plôch nadzemnej časti zástavby funkčnej plochy.

- ✓ V predmetnom území ÚPN stanovuje funkciu č. **701** – plochy zariadení mestskej hromadnej dopravy a autobusovej hromadnej dopravy.

Podmienky funkčného využitia plôch: Územia určené pre umiestnenie stavieb a zariadení, ktoré slúžia pre prevádzku: A – mestskej hromadnej dopravy (MHD), B – hromadnej dopravy (HD) autobusovej.

B – stanovisko:

Z hľadiska funkčného využitia:

- ✓ Trasovanie električkovej trate vychádza z Územného plánu hl. m. SR Bratislavy. Investičný zámer je v súlade s ÚPN.
- ✓ Navrhované investícia je deklarovaná základným strategickým materiálom: “Návrh koncepcie rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013/2025, časť: Rozvoj a modernizácia technickej infraštruktúry dopravnej siete a električkových a trolejbusových tratí”.
- ✓ Navrhovaná činnosť je v súlade s Územným generelom dopravy hlavného mesta SR Bratislavy.
- ✓ Obratisko navrhovaného riešenia je umiestnené vo funkcii 201 – prípustná funkcia: zariadenia dopravnej vybavenosti pre obsluhu územia a vo funkcii 701 – prevládajúca funkcia: depá nového systému vozovne a dielne električiek. Navrhované riešenie je v súlade s ÚPN.

C – záver:

- Predmetný investičný zámer z hľadiska funkčného využitia a koncepcie rozvoja MHD v Bratislave na roky 2013-2025 je v súlade s ÚPN.

2/ Z hľadiska dopravného inžinierstva:

A – konštatujeme:

- ✓ Zámerom posudzovanej činnosti je umiestnenie električkovej trate s príslušnou infraštruktúrou (včítane obrátiska), cestných komunikácií a spevnených plôch (najmä v súvislosti s riešením križovania električkovej trate s miestnymi komunikáciami) a súbežného cyklochodníka.
- ✓ Výstavba bude funkčne aj technicky nadväzovať na ukončenú 1. Etapu výstavby električkovej trate v úseku Šafárikovo nám. – Bosákova ulica.
- ✓ Pre investičný zámer výstavby boli pre vypracovanie zámeru (EIA) navrhované 2 varianty (variant 1 a variant 2), po pripomienkovaní dokumentácie je následne pre ďalšie posudzovanie určený variant 1 a modifikovaný variant 2m.
- ✓ V zmysle záverečného zhodnotenia z porovnania posudzovaných variantov je pre realizáciu odporúčany variant 2m, v rámci ktorého dôjde oproti variantu 1 v predmetnom úseku stavby k väčším investíciám do dopravnej infraštruktúry, ktoré zvýšia bezpečnosť a komfort cestujúcej verejnosti, ako aj ďalších účastníkov cestnej premávky. Variant 2m zabezpečí v území vyššiu priepustnosť a pružnosť dopravy, pričom nevyžaduje realizáciu preložky Chorvátskeho ramena .

B – stanovisko:

3. Dopravné riešenie vychádza z ÚPN:

- ✓ Električková trať je navrhnutá (umiestnená) v súlade s ÚPN mesta.
 - ✓ Úprava trasovania miestnych komunikácií Nám. Hraničiarov (ako pokračovanie Rusovskej ul.) a Pajštúnska ul. (v smere Kutlíková ul.) zodpovedá riešeniu v zmysle ÚPN.
 - ✓ Navrhnutý cyklochodník z hľadiska významu v zmysle ÚPN predstavuje vedľajšiu, resp. doplnkovú trasu tzn. nie je súčasťou siete hlavných cyklotrás, polohu iných ako hlavných cyklotrás ÚPN nerieši.
4. Prípadné pripomienky ku konkrétnemu technickému riešeniu stavby si uplatníme následne v čiastkovom stanovisku pre záväzné stanovisko hl. m. Bratislavy k investičnej činnosti (pre potreby umiestňovania uvedenej stavby).

C – záver:

- Z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia základnú koncepciu výstavby električkovej trate akceptujeme a podporujeme dopracovanie variantu 2m.

V ďalších fázach procesu prípravy stavby je však potrebné preukázať aj územnú rezervu pre možnosť umiestnenia vyššie uvedených výhľadových dopravných stavieb v dotknutom území.

Poznámka: Totožná požiadavka bola uplatnená v stanovisku ODI už k zámeru, nebola však prenesená do súborného stanoviska hl. mesta.

3/ Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry - bez pripomienok.

4/ Z hľadiska vplyvov na životné prostredie, vrátane kumulatívnych vplyvov:

EIA/SEA – rekapitulácia:

- ✓ Konštatujeme, že „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie“ bol v uplynulom období posúdený v zmysle ustanovení zákona č. 127/1994 Z. z., resp. č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Záverečné stanovisko pod č. 38/06-7.3/ml zo dňa 6.7.2006 vydané MŽP SR je opatrené výrokom, že realizácia navrhovanej činnosti „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor - Šafárikovo námestie“ **sa odporúča** za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V/3 tohto záverečného stanoviska.

- ✓ V rámci strategického environmentálneho posudzovania (SEA) bol v roku 2013 posúdený aj **strategický dokument** „Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov 01. 02 – Zmeny a doplnky 03-A, návrh júl 2013“, ktorého obstarávateľom je Hlavné mesto SR Bratislava. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Karloveská 2, 842 33 Bratislava 4, ako prísl. orgán podľa § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie vydal k tejto zmene strategického dokumentu (SD) **Rozhodnutie č. OU-BA-OSZP3/2013/6886/ANJ EIA zo dňa 29.10.2013** s výrokom, že navrhovaná zmena SD **sa nebude posudzovať** podľa tohto zákona.
- ✓ **K zámeru** „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. Časť Bosákova ul. – Janíkov dvor“ navrhovateľa Hlavné mesto SR Bratislava, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava zaujalo Hlavné mesto SR Bratislava pod č. MAGS OSRMT 39394/16-39208, OSRMT 177/16, EIA č. 6 zo dňa 8.3.2016.
- ✓ **Verejné predstavenie** tohto zámeru (mimo proces EIA) sa uskutočnilo dňa 8.3.2016 v Zrkadlovej sieni Primaciálneho paláca aj za účasti odbornej a laickej verejnosti.
- ✓ **OÚ Bratislava, OSŽP, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP** pod č. OU-BA-OSZP3-2016-022473/SIA/V-EIA-pr. zo dňa 29.03.2016 **prerušuje zisťovacie konanie** do predloženia doplňujúcich informácií v zmysle výzvy prísl. orgánu listom č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-vyz zo dňa 29.03.2016.
- ✓ **OÚ Bratislava, OSŽP, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP** Rozhodnutím č. OU-BA-OSZP3-2016-022473/SIA/V-EIA zo dňa 11.05.2016 rozhodol, že navrhovaná činnosť „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2 časť Bosákova ul. – Janíkov dvor“ – **sa bude posudzovať** podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.
- ✓ **Rokovanie k rozsahu hodnotenia** a časového harmonogramu pre túto navrhovanú činnosť sa uskutočnilo na **OÚ Bratislava, OSŽP, Oddelenie ochrany prírody a krajiny a vybraných zložiek ŽP** dňa 26.05.2016 o 10:00 hod aj za účasti zástupcov HMB (ako navrhovateľa a dotknutej obce). V rozsahu hodnotenia je definovaných 9 špecifických požiadaviek, ktorých riešenie má byť súčasťou správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2 časť Bosákova ul. – Janíkov dvor“.

Zeleň, tvorba krajiny:

- ✓ V trase NS MHD v danom úseku sa nevyskytujú žiadne chránené stromy. Riešenie koľajového zvršku v medzizastávkových úsekoch s realizáciou vegetačného krytu (napr. rozchodníky – Sedum sp.) považujeme za vhodné riešenie.
- ✓ Dendrologický prieskum (Reming Consult a.s., máj 2016) je uvedený v Prílohe č. 8 Správy o hodnotení. Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde:
 - Vo variante 1 k výrubu: 724 ks stromov (z toho 338 jedincov s obvodom kmeňa nad 40 cm a 386 ks s obvodom kmeňa pod 40 cm), 42 ks lián a cca 1109,5 m² krovitých porastov.
 - Vo variante 2m k výrubu: 731 ks stromov (z toho 341 jedincov s obvodom kmeňa nad 40 cm a 390 ks s obvodom kmeňa pod 40 cm), 42 ks lián a cca 1109,5 m² krovitých porastov.

0

Ochrana prírody a krajiny, ÚSES:

- ✓ Navrhovaná činnosť nezasahuje a v jej bezprostrednom okolí sa nevyskytujú žiadne chránené územia, lokality NATURA 2000 ani Ramsarské lokality. Územia, v ktorom sa činnosť navrhuje sa podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny nachádza v 1. stupni územnej ochrany.
- ✓ Podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny sa na ploche riešeného územia nenachádzajú biotopy európskeho ani národného významu.
- ✓ Navrhovaná stavba je umiestňovaná do urbanizovaného územia v kontakte s RBk XXIII. Chorvátske rameno:
 - Trasa navrhovanej činnosti pretína biokoridor prostredníctvom mostných objektov v km 2,5 a km 3,733 trasy stavby (variant 1/variant 2m) a v polohe zdvihu Pajštúnskej ul. (variant 2m). Pôjde o prekonanie koryta Chorvátskeho ramena prostredníctvom mostných objektov.
 - Počas stavebných prác môže dochádzať v závislosti na intenzite hlučnosti, rozsahu prác, dennej dobe k rušeniu vodného vtáctva najmä počas hniezdneho obdobia.
 - Realizácia variantu 1 si vyžiada v km 2,4-2,6 preložku Chorvátskeho ramena, čo môže mať za následok zmenu hydromorfologických podmienok povrchovej vody, zmenu hladiny podzemných útvarov podzemnej vody, zmenu pomeru v zastúpení fytoplanktónu a zooplanktónu, čo by mohlo mať následne negatívny vplyv na ichtyofaunu vodnej plochy. Variant 2m – (modifikovaný) preložku ramena nevyžaduje.
- ✓ V súvislosti s výstavbou električkovej trate dôjde v polohe jej kríženia s Chorvátskym ramenom k revitalizácii ramena, odstráneniu krytého profilu a presypu kanála, odstráneniu zanesených nečistôt, dosadbe vzrastlej zelene v mimohrádzovom priestore, obnoví sa prietočnosť Chorvátskeho ramena. Sprietočnenie Chorvátskeho ramena môže pozitívne ovplyvniť biodiverzitu toku, jeho floristické a faunistické druhové zloženie viažuce sa na sprievodnú vegetáciu a vodnú hladinu vodného toku, čo hodnotíme pozitívne.

Z vyššie uvedených dôvodov žiadame, aby stavebné práce boli načasované tak, aby sa znížili rušivé vplyvy a prijali sa príslušné stavebno-technické a organizačné opatrenia.

Ovzdušie:

- ✓ Vykurovanie haly pre ľahkú údržbu vozidiel a sociálnej budovy DPB sa navrhuje elektrické vykurovanie, nevznikne nový zdroj znečisťovania ovzdušia.
- ✓ Predpokladá sa tiež zníženie počtu individuálnej osobnej automobilovej dopravy a autobusovej dopravy, čo prispeje k zvýšeniu kvality ovzdušia a k zníženiu emisií zo súčasnej dopravy.

Oba posudzované varianty sú z pohľadu ich vplyvu na ovzdušie porovnateľné.

Vody:

- ✓ Súčasťou príloh k správe o hodnotení je aj posúdenie podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES (Rámcovej smernice o vodách), zhotoviteľ VODNÉ ZDROJE SLOVAKIA s.r.o., Radlinského, 811 07 Bratislava (október, 2016). Zmeny môžu byť vyvolané očakávaným vplyvom navrhovaných úprav v rámci projektovanej stavby na fyzikálne charakteristiky útvarov povrchovej vody alebo zmeny hladiny útvarov podzemnej vody.

Výsledkom predbežného posúdenia podľa „Konceptie pre posudzovanie infraštruktúrnych projektov v rezorte dopravy podľa článku 4.7 RSV“ s ohľadom na získané informácie je možné konštatovať, že nie je potrebné aplikovať posúdenie infraštruktúrneho projektu podľa článku 7.7 RSV.

Uvedené posúdenie berieme na vedomie.

- ✓ Odvodnenie konštrukcie spodku je navrhnuté prostredníctvom kanalizácie, resp. na svahy zemného telesa a odtiaľ pomocou priečných zvodov do okolitého terénu / vsakovacej šachty. Ochrana pred atmosférickými vplyvmi a eróziou na zemnom telese bude zabezpečovať vegetačná úprava povrchu telesa. *Podporujeme odvádzanie neznečistených dažďových vôd do vsakovacích šácht či do terénu.*
- ✓ Vo variante 1 v mieste navrhovanej križovatky Rusovská – Jantárová cesta sa uvažuje s preložkou Chorvátskeho ramena v dĺžke cca 267 m (km 2,4-2,6). Variant 2m – nevyžaduje preložku Chorvátskeho ramena (vodná stavba zostáva v súčasnej trase).
- ✓ Hodnotenie dopadov klimatickej zmeny na navrhovanú činnosť je súčasťou „**Vyhodnotenia rizík klimatických zmien navrhovanej činnosti**“, ktoré je uvedené v prílohe č.6 – *bez pripomienok*.

Pôdy:

- ✓ Zámer predpokladá záber PP v rozsahu cca 0,4 ha v lokalite obrátiska Janíkov dvor, záber LP sa nepredpokladá (predpokladaný trvalý záber stavby je cca 17,85 ha).
- ✓ Záber poľnohospodárskych pozemkov v predmetnom koridore je už dlhšie odsúhlasený prísl. orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy (v rámci ÚPN mesta). *Bez pripomienok.*

Hluk:

- ✓ Taktiež preferujeme realizáciu primárnych opatrení pri zdroji hluku, ako je uvedené na str. 33 textovej časti, odporúčame po uvedení do činnosti kontrolné merania hluku v predpokladaných miestach prekročenia prípustných hodnôt s možnosťou realizácie dodatočných opatrení na zníženie hluku.
- ✓ V rámci dokumentácie DÚR bude hluková štúdia spresnená – odporúčame v súlade so záverečnými doporučeniami Vibroakustickej štúdie predtým vykonať merania na existujúcom úseku električkovej trate a skúsenosti zohľadniť v ďalších stupňoch riešenia stavby nosného systému.

Celkové environmentálne zhodnotenie navrhovanej činnosti:

- Správa o hodnotení posudzuje Variant 1 a modifikovaný Variant 2m. Navrhovaný modifikovaný variant 2m oproti variantom posudzovaným v zámere EIA (01/2016) nemeňte funkčné riešenie stavby a je umiestňovaný do dlhodobého fixovaného koridoru premietnutého v platnom ÚPN mesta Bratislavy.
- Priemerná prepravná kapacita navrhnutých typov električiek predstavuje cca 4425-4515 prepravených cestujúcich za hodinu – jednosmerne.
- Navrhovaná činnosť počíta s vybudovaním cyklotrasy (v šírke 4,0 m) v súbehu s navrhovanou električkovou traťou. Investičný zámer tak rozširuje dĺžku cyklotrás v urbanizovanom území MČ Petržalka.
- Hodnotená činnosť v zmysle zákona NR SR č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny nezasahuje do žiadneho chráneného územia ani ochranného pásma. Na riešenom území platí I. Stupeň územnej ochrany prírody a krajiny.
- Zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby môže byť zvýšená prašnosť. Tento jav bude dočasný a je možné potlačiť až eliminovať ho napr. čistením stavebných mechanizmov, kropením staveniska počas zemných prác v období sucha, kropením a čistením chodníkov, komunikácií, kapotovaním zariadení na manipuláciu so sypkými látkami a pod. Pri prevádzke električkovej trate nebudú vznikať plynné exhaláty. Šírenie tepla ani zápachu z navrhovanej činnosti sa nepredpokladá.

- Splaškové odpadové vody z areálu ľahkej údržby trakčných vozidiel budú vyvedené do existujúcej kanalizačnej siete a budú prečistené v mechanicko-biologickej ČOV Petržalka. Potom budú prečistené vody zaústené do recipientu Dunaj.
- Riešenie nakladania s odpadmi počas výstavby navrhovanej činnosti bude riešené v zmysle zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov. Zhotoviteľ stavby uzatvorí pred zahájením prác s oprávnenou organizáciou zmluvu na zneškodňovanie odpadov, prevádzkovateľ zabezpečí spracovanie programu odpadového hospodárstva.
- V lokalite Janíkov dvor je evidovaná v registri environmentálnych záťaží ako pravdepodobná environmentálna záťaž – časť A, pod identifikačným č. SK/EZ/B5/158 s názvom B5 (004) Bratislava – Petržalka – Janíkov dvor – bývalé poľnohospodárske družstvo. Uvedená environmentálna záťaž je zaradená do kategórie rizikovosti s nízkou prioritou ($K < 35$).
- Navrhovaná činnosť nepredstavuje stavbu s negatívnymi vplyvmi na presvetlenie a denné osvetlenie obytných miestností s dlhodobým pobytom ľudí. Trasa navrhovanej činnosti kopíruje konfiguráciu terénu.
- Suroviny – navrhuje sa využívať existujúce zdroje v území, ktoré vykazujú dostatočné zásoby a neotvárať nové ložiská.
- Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti presahujúce štátne hranice SR sa počas výstavby ani prevádzky nepredpokladajú.
- **Nová električková trať** bude kapacitne vyhovujúca požiadavkám dopravného prúdu, dopravne, prevádzkovo, technicky výhodná, investične realizovateľná a prijateľná z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo a životné prostredie, ako aj z hľadiska plánovaného rozvoja dotknutého sídelného útvaru. Oba úseky (1. úsek Šafárikovo námestie – Bosákova, 2. úsek Bosákova – Janíkov dvor) budú spolu po dokončení vytvárať **jeden funkčný prevádzkový úsek nosného systému MHD v Petržalke**.
- Za predpokladu splnenia opatrení uvedených v kap. IV. **Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie** je možné dosiahnuť environmentálne vhodné riešenie navrhovanej činnosti. Variant 2m hodnotíme ako dopravne a environmentálne optimálnejší a v území prospešnejší.
- Toto stanovisko nenahrádza Záväzné stanovisko hlavného mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti, ktoré bude vydané v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov na základe odborného posúdenia dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Stanovisko sa berie na vedomie a požiadavky v ňom sú plne akceptované.

Mestská časť Bratislava – Petržalka, Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava (list č.4228/2016/13-OŽP/SK, zo dňa 19.12.2016)

Súhlasí s variantom 2m s týmito koncepčnými pripomienkami:

1. Navrhovaný nový úsek komunikácie Jantárová cesta (km 2,4) vrátane križovatky Rusovská cesta – Jantárová cesta žiada prisunúť bližšie k električkovej trati, komunikáciu narovnať a pešie chodníky smerom k Bosákovej napojiť až po existujúce chodníky na Bosákovej ulici.
2. Trasovanie chodníkov a cyklotrasy na Námestí hraničiarov zosúladiť s novou stavbou predajne Billa (toho času už existujúci objekt).

3. Žiada, aby križovanie električkovej trate a miestnej komunikácie v križovatke Kutlíkova – Pajštúnska bolo úrovňové. Ani v hodnotiacej správe ani na verejnom prerokovaní nebol podložený relevantný dôvod na mimoúrovňové riešenie. Naopak úrovňovým križovaním sa:
- a) šetria finančné prostriedky, ktoré by radšej mohli byť investované do prepojenia zastávky Veľký Draždiak s areálom Veľkého Draždiaka,
 - b) trasa električky vedie plynule v jednej línii a neklesá a nestúpa v priebehu cca 500 m (v kilometri 3,7 musí klesať pod úroveň navrhovanej Pajštúnskej a následne v kilometri 4,3 opäť stúpať na úroveň dnešného terénu). Na základe uvedeného nie je argumentom ani „využitie“ existujúceho výkopu, ktorý bude potrebné do cca polovice zasypať,
 - c) vytvárajú kvalitnejšie urbanisticko-architektonické i dopravné podmienky pre doriešenie tohto významného kompozičného uzla Petržalky (budúca zástavba a napojenie budúcej Jantárovej cesty, ktorá najmä zo strán námestia Jána Pavla II. nebude musieť stúpať a s ňou aj budúca výstavba a nebude tak vytvárať ďalšiu bariéru v podobe električky, ktorá aj v tomto úseku bude v záreze, do ktorého zaklesá z mostného telesa v kilometri 3,7).
4. Cyklotrasu pozdĺž električkovej trate žiada situovať aj v úseku od Kutlíkovej po Lietavskú z východnej strany električkovej trate a čo najviac ju primknúť k električkovej trati a nevytvárať tak zbytočné kolízne body a zdržania.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Bod 1 - akceptované je prisunutie nového úseku komunikácie Jantárová cesta bližšie k električkovej trati;

neakceptované je napojenie chodníkov až na existujúce chodníky na Bosákovej ulici. Uvedené je možné doriešiť v rámci UŠ – mimo posudzovaný projekt.

Bod 2 - akceptované

Bod 3 - úrovňové riešenie akceptované za podmienky detailného overenia hlukovej situácie;

Bod 4 - neakceptované vzhľadom na technické riešenie a bezpečnosť križovatky Pajštúnska – Kutlíkova.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava 29, P.O.Box 26 (list č. HŽP/19380/2016, zo dňa 14.12.2016

Z hľadiska ochrany zdravia **súhlasím** so správou o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 Z.z. pre činnosť "Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor", k.ú. Petržalka, okr. Bratislava V.

Obidva varianty sú akceptovateľné. Konkrétne riešenie protihlukovej ochrany obytného územia v okolí trate sa bude požadovať v územnom konaní stavby.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Berie sa na vedomie.

1. STANOVISKÁ DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Ing. Ivan Kačo, Pražská 25, 811 04 Bratislava (list zo dňa 12.12.2016)

K Správe o hodnotení navrhovanej stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica Janíkov dvor“ zaujíma nasledovné stanovisko:

- A.** Konštatuje, že spracovaná správa v žiadnej svojej prílohe sa nezaobrá definovaným rozsahom hodnotenia tak ako je uvedený v bode 2.2.7 určenia vydaného OÚ Bratislava č. OU-BA-OSZP3-

2016/022473/SIA/V-EIA-rh zo dňa 26.05.2016. V tomto dokumente sa požaduje: „Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu; definovať prepravné kapacity a navrhnuť prepravné trasy počas výstavby. Predmetná úloha vyplýva z týchto skutočností a znamená:

1) Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu.

Spracovateľ sa v predloženej dokumentácii odvoláva na viaceré platné dokumenty – územný plán a jeho platné zmeny, generel dopravy a úlohy z nich vyplývajúce – dosiahnutie redukcie individuálnej automobilovej dopravy a redukcia neekologickej autobusovej hromadnej dopravy jej nahradením ekologickou/elektrickou trakciou. A konštatovaním, že stavba je už zapísaná v platných dokumentoch mesta zdôvodňuje, že účinky stavby nie je nutné preukazovať. Súčasne to odôvodňuje aj konštatovaním, že v súčasnej dobe nie je možné preukázať či navrhovaná stavba naplňa uvedené požiadavky. Takéto konštatovanie však u žiadnej navrhovanej stavby nie je možné prijať.

Je potrebné zdôrazniť, že uvedené dokumenty definujú výhľadové ciele, ktoré majú zabezpečiť organizovaný rozvoj mesta. Každá následne pripravovaná konkrétna stavba aj keď je pripravovaná v súlade s uvedenými dokumentmi musí absolvovať proces prípravy v súlade s platnou legislatívou. To okrem iného znamená, že ak navrhovaná stavba má za cieľ „dosiahnutie redukcie individuálnej automobilovej dopravy a redukcia neekologickej autobusovej hromadnej dopravy“ tak dokumentácie súvisiace s prípravou stavby musia dosiahnutie určeného cieľa preukázať.

Takýto cieľ sa podľa zaužívaných zvyklostí preukazuje prevažne vypracovaním dopravno-inžinierskej dokumentácie, ktorej výsledky sa následne premietajú do procesu posudzovania vplyvov stavby na ŽP. Takáto dokumentácia na základe znalostí súčasného stavu dopravy a jeho vývoja k cieľovému/posudzovanému roku s prihliadnutím na rozvoj územia podľa tých istých dokumentov mesta predikuje ako navrhovaný dopravný systém zmení charakter dopravy (intenzita dopravy vo vzťahu k zmene charakteru dopravných prostriedkov) v dotknutom území. A keďže navrhovaná stavba je časť budúcej prevádzky dopravného systému na území MČ Petržalka, je potrebné splnenie cieľa stanoveného v platných dokumentoch preukázať na území MČ Petržalka.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Čiastočne akceptované. Riešenie vychádza zo schválených strategických dokumentov, ktoré prešli procesom posudzovania vplyvov na životné prostredie. Správa sa vplyvom na dopravu zaoberala úmerne existujúcim podkladom. Systém fungovania dopravy v území so zohľadnením nového prvku musí byť v ďalších etapách prípravy overený a nastavený na základe aktuálnych dopravno-inžinierskych podkladov.

2) Definovať prepravné kapacity, prepravné trasy počas výstavby.

Pre splnenie predchádzajúcej úlohy „vyhodnotiť vplyv na dopravu“ je bezpodmienečne nutné správne navrhnuť prepravné kapacity navrhovaného systému, nakoľko cieľom stavby je dosiahnuť presun obyvateľov z osobných vozidiel a autobusov hromadnej dopravy do električiek ako ekologickej dopravy. Aké množstvo cestujúcich „nasaje“ prevádzka navrhovanej stavby závisí od viacerých faktorov. Okrem technických parametrov ako je rýchlosť alebo interval následného chodu (ten je ale závislý aj na najnižšie možnom dosiahnuteľnom intervale v peážnom úseku viacerých liniek napr. na Štúrovej ulici), je významným faktorom aj pohodlie cestujúcich. Jedným z nich je obsadenosť vozidla t. j. aké pohodlie prevádzkované vozidlo poskytne stojacim cestujúcim. Ak má navrhovaná stavba reálne splniť cieľ definovaný v dokumentoch mesta a to „dosiahnutie redukcie individuálnej automobilovej dopravy“ nie je možné navrhovať prepravnú kapacitu systému na akúsi „priemernú“ kapacitu.

Podrobnejší rozbor nesprávneho výpočtu prepravnej kapacity je uvedený v časti B. ods. 6.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Akceptované. V procese spracovania odborného posudku bol zo strany navrhovateľa doručený materiál „Komentár k stanoviskám k správe o hodnotení....“, kde je upresnená prepravná kapacita električkového systému na 3660 prepravených osôb za hodinu.

B. K prílohe dokumentácie „Vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov a zainteresovanej verejnosti k zámeru EIA (01/2016) konštatuje, že uplatnené pripomienky neboli v Správe vôbec alebo boli len sčasti zohľadnené, resp. ich akceptovanie nebolo riadne a odborne odmietnuté. Jedná sa o pripomienky uvedené pod bodmi:

- 3) Pripomienka k chýbajúcej dopravno-inžinierskej dokumentácii je v zásade odmietnutá konštatovaním, že navrhovaná činnosť napĺňa súbor opatrení, odporúčaní a priorit definovaných v rámci Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy (2015) z hľadiska ekologizácie dopravy, pokračovanie výstavby 2. etapy výstavby NS v Petržalke (električková trať), redukcie autobusovej prepravy a rozvoja cyklodopravy. Konštatovanie, že „navrhovaná činnosť napĺňa súbor opatrení....“ ešte neznamená, že cieľ všeobecne deklarovaný akoukoľvek dokumentáciou nie je nutné posúdiť v zmysle detailného rozpracovania v následných dokumentáciách vypracovaných či už podľa zákona o verejných prácach, stavebného zákona alebo zákona o posudzovaní EIA a príslušné výsledky premietnuť do súvisiacich dokumentácii. Vzhľadom na uvedené nepokladám moje pripomienky v predkladanej Správe za vysvetlené.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pozri bod 1.

- 4) Pripomienka k neuvádzaniu počtu obyvateľov pre výhľadový stav je v zásade odmietnutá jednoduchým konštatovaním, že dokumentácia Zámeru EIA uvádza trvalo bývajúce osoby. Tak dokumentácia Zámeru ako aj Správa uvádzajú stav trvalo bývajúcich k rovnakému dátumu 31.12.2014 pričom konštatujem rozpor v údajoch. Zámer uvádza 105468 trvalo bývajúcich a Správa uvádza 104395 trvalo bývajúcich. V odmietnutí požiadavky zaoberať sa počtom dočasne prítomných obyvateľov Petržalky sa uvádza, že sa jedná o počet do + 1%, čo predstavuje maximálne 1044 osôb. Takéto množstvo dočasne prítomných sa zdá výrazne podhodnotené.

Za podstatne väčší problém ktorému sa Správa vôbec nevenuje, pokladá ani nie tak počet prechodne bývajúcich osôb v Petržalke, ale nárast trvale prítomných obyvateľov. Vypracovaná Správa v kapitole 11.1 Demografické údaje vôbec nepriznáva nárast trvalo bývajúcich osôb napr. v už realizovanej lokalite Slnečnice (pri Rusovskej ceste), nárast v reálne pripravovanej urbanizácii Južné Mesto v lokalite Janíkov dvor, v lokalite za železničnou traťou Bratislava Petržalka - Rusovce. Nepochybne nárast nastane aj v celom páse pozdĺž navrhovanej el. trate, nakoľko realizácia stavby tzv. nosného systému (električkovej trate) uvoľní existujúcu stavebnú uzáveru (napr. Petržalka City).

Už príloha dokumentácie „Správa o hodnotení – Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie“ na str.4 uvádza „Električková trať spolu s príslušnými existujúcimi a výhľadovo projekčne pripravovanými urbanizovanými plochami sa stane „pulzujúcim srdcom a tepnou Petržalky“, pričom práve jej realizácia bude iniciátorom ďalšieho územného rozvoja mesta a revitalizácie verejných priestorov (vznik bulváru, mestskej aleje, príslušných športových, oddychových plôch so zeleňou a drobným mobiliárom a pod.) a pripomínam to čo Správa nepriznáva, že aj zdrojom zvýšených požiadaviek na dopravu.

4

Prakticky pre všetky lokality sú už k dispozícii minimálne štúdie, z ktorých je možné zistiť spôsob zástavby, typy objektov a ich účel a tým predpokladať počet osôb, ktoré uvedené územia budú generovať. Predpokladá, že mesto Bratislava má cieľový záujem, aby aj obyvatelia týchto lokalít využívali na prepravu za prácou, vzdelaním, kultúrou a oddychom prednostne mestskú hromadnú dopravu a to hlavne dopravu ekologickú koľajovú.

Z tohto dôvodu je nevyhnutné prepravné kapacity navrhovaného koľajového systému dimenzovať na výhľadové počty potenciálnych cestujúcich.

Správne dimenzovanie prepravného systému zásadne ovplyvňuje počty prejazdov el. trate územím a ich vplyv na rozhodujúce zložky ŽP (hluk, vibrácie). Vypracovaná správa však tento fakt zásadne ignoruje.

Vzhľadom na uvedené nepokladám moje pripomienky v predkladanej Správe za vysvetlené.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pozri bod 1.

Údaje o výhľadovom počte sú podkladom pre dopravno-inžinierske posúdenie.

Navrhovateľ vo svojom vysvetlení uvádza, že údaje o obyvateľstve uvádzajú zdroje: www.statistics.sk a Štatistická ročenka hl. mesta SR Bratislavy, ŠÚ SR, 2015. Čo sa týka dočasne prítomných osôb ide o údaj registrovaných dočasne prítomných osôb, o neregistrovaných dočasne prítomných osobách nie sú k dispozícii štatistické údaje. Nedomnievame sa, že ide o údaj, ktorý zmení hodnotenie vplyvov, alebo poradie variantov.

Výhľadový počet nových obyvateľov zóny Južné Mesto/Slnečnice sa pohybuje na úrovni 14 000 – 16 000 osôb. Projektant zachováva návrh štruktúry dopravnej siete a dopravných napojení nových navrhovaných investícií v koncovom úseku električkovej trate a jej súvisiaceho zázemia. Primárnu infraštruktúru / dopravné napojenie rozvojových území „Južnej Petržalky“ projektant navrhovanej investície rešpektuje a zohľadňuje.

- 5) Pripomienka k nepreukázaniu vplyvu navrhovanej stavby električkovej trate, ktorá by mala plniť funkciu „ekologického“ nosného systému zabezpečujúcu pokles intenzity súčasných „neekologických“ prepravných systémov (individuálna automobilová doprava, mestská autobusová hromadná doprava) v MČ Petržalka bola v zásade odmietnutá konštatovaním, že „v súčasnom štádiu posudzovania činnosti / projektovej dokumentácie stavby nie je možné presne špecifikovať konkrétne BUS linky MHD ich počet/redukciu liniek, konkrétne trasy a intervaly liniek v čase špičiek a v sedle, atď. v čase uvedenia navrhovanej investície do prevádzky (r. 2020)“.

Stanovisko k odmietnutiu je uvedené v časti A.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pozri bod 1.

- 6) Pripomienka k nesprávne navrhovanej/vypočítanej prepravnej kapacite električkovej trate. V zámere bol údaj o kapacite prepravy pri obsadenosti 8 stojacich osôb/m². Priemerná prepravná kapacita daných typov električiek predstavuje cca 4425 až 4515 prepravených cestujúcich za hodinu, jednosmerne. Uvedené konštatovanie je nepravdivé, nakoľko výrobca udáva len technické parametre a to okrem iného napr. počet miest na sedenie a počet miest na státie, v žiadnom prípade nemôže uvádzať navrhovanú prepravnú kapacitu. Spracovateľ dokumentácie doplnil na rozdiel od Zámeru EIA vypracovanú Správu o kapitole 5.2.2 Prepravné kapacity navrhovanej činnosti. V doloženom výpočte sa odvoláva na síce správne údaje výrobcu vozidla, avšak tieto údaje používa nesprávne alebo účelovo s nimi manipuluje tak aby dosiahol najlepšie výsledky.

Musím upozorniť, že tzv. maximálna obsadenosť vozidla (8 stojacich osôb/m²) znamená že sú plne obsadené všetky sedadlá a zostávajúca podlahová plocha vozidla je obsadená stojacími osobami. Na jednu stojacu osobu je určená plocha 0,125 m² pričom táto plocha (plôška) má tvar pravouhlého štvoruholníka, pri ktorom pomer kratšej strany k dlhšej nie je väčší ako 1:1,2. To znamená, že každá stojaca osoba sa musí zmestiť na plochu 33x38 cm. Niektoré dopravné podniky (napr. DPM Žilina) overili dosiahnutie takejto „maximálnej“ obsadenosti reálne uskutočnenou skúškou ktorá ale údaje výrobcu vozidla nepotvrdila napriek tomu že táto sa realizovala v lete, figuranti boli v letnom oblečení bez akejkoľvek príručnej batožiny (čo je v praktickej prevádzke nereálny stav). Max. obsadenosť sa využíva pri návrhu konštrukcie vozidla (skriňa vozidla musí byť navrhnutá na maximálny počet osôb pri uvažovaní priemernej hmotnosti jedného cestujúceho 70 kg). Následne sa posudzujú jeho trakčné či brzdné vlastnosti ale napr. aj počet východov (núdzových) pre prípad mimoriadnych udalostí, niektorá výbava vozidla tak ako to predpisuje zákon o homologizácii dráhového vozidla. Z uvedeného dôvodu nie je možné takýto údaj použiť pri projektovaní dopravného systému, ale ani ho použiť pre údaj o akejsi „priemernej“ prepravnej kapacite (str. 21 Správy). Opätovne pripomína, že pre projektovanie, návrh a technologické výpočty sa používajú len údaje o normálnej (normovanej) obsaditeľnosti, ktorá je stanovená hodnotami: 0,2 až 0,25 m² užitoč. plochy na jedno miesto určené na státie, to je 5 až 4 osoby na 1 m², 0,315 m² užitočnej plochy na jedno miesto na sedenie.

Tak ako uviedol v pripomienkach ku zámeru EIA, s cieľom zatriaktívnenia koľajovej dopravy tak Európska únia ako aj mesto Bratislava uvádza požiadavku projektovať nové stavby a organizovať prevádzku na existujúcich systémoch pre normálnu obsaditeľnosť s hodnotou 4 osoby na 1 m², tak ako je to bežné vo viacerých európskych mestách. Ak toto dokumentácia navrhovanej stavby nerešpektuje je to alebo chyba projektu alebo zámer.

V prípade, že tento významný kvalitatívny parameter nedosiahne, nie je možné predpokladať významnejšie zmeny chovania obyvateľov mesta v presune z individuálnej automobilovej do hromadnej koľajovej dopravy.

Správne (nemanipulovane) navrhnutá prepravná kapacita má následne dopad na zvýšený počet vozidiel v prevádzke, na celkový počet vozidiel, na kapacitu odstavných koľají, na kapacity údržby a opráv. A v neposlednom rade to bude mať negatívnejší dopad na jednotlivé zložky ŽP. Vzhľadom na uvedené nepokladám moje pripomienky v predkladanej Správe za vysvetlené.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pozri bod 2.

C. Správa o hodnotení - Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie:

Tento dokument na str.4 medzi Pozitívnymi vplyvmi tiež uvádza. „Stavba prispeje k zvýšeniu prepravných kapacít mestskej hromadnej dopravy, k zníženiu nehodovosti, hlukového a emisného zaťaženia v urbanizovanom území“. Z uvedeného konštatovania je pravdivá len časť o zvýšení prepravných kapacít MHD a k zníženiu nehodovosti aj to len z dôvodu, že sa uvedie do prevádzky ďalší dopravný systém.

Konštatuje, že pripomienky sa týkajú návrhu úplne novej dopravnej stavby, ktorá má v súlade s platnými dokumentáciami mesta zabezpečiť vytvorenie tzv. „Nosného dopravného systému MHD“ čo v prvom rade znamená, že v Petržalke by mala „električka“ ako vysoko kapacitná a ekologická doprava na seba prevziať čo najvyšší podiel z ostatných prepravných systémov (individuálna a autobusová doprava). Súčasne však by sa mal zvýšiť aj podiel ekologickej dopravy na celom území mesta. V dokumentácii navrhovaná prepravná kapacita to však určite nezabezpečí.

4

Z hľadiska posúdenia hlukových pomerov navrhovanej stavby na jej okolie, upozorňuje na článok uverejnený v Bratislavských novinách 23/2016 z 1.12.2016 kde na str. 16 je uvádzaná kritika obyvateľky z lokality dotknutej začatím prevádzky električky vybudovanej v 1. etape. Obyvateľka charakterizuje hluk „Bolo to niečo medzi zvukmi z bitúnka, z nejakého hororu a padajúcej lanovky. Prešla prvá električka a mali sme po spánku“. V článku sa uvádza, že „Magistrát už vie že mestská časť vysadí kríky, ktoré prispejú k zníženiu hlučnosti“.

Dovolím si upozorniť a týka sa to aj predpokladov na zníženie hluku uvádzaných v správe, že hluk sa šíri od miesta jeho zdroja pod uhlom cca 7° (prevažne styk koľajnice a kolesa), takže výsadba žiadnych kríkov k zníženiu hluku nepríspeje.

Súčasne je zaujímavé, že spracovateľ hlukovej štúdie nevyhodnocoval hluk z električkovej prevádzky v Bratislave napriek tomu, že v Dúbravke ale aj v Petržalke sú už zabudované do konštrukcie el. zvršku všetky najnovšie technické riešenia a materiály, ale zisťoval to v Košiciach. Na str. 20 Vibroakustická štúdia uvádza „Pri návrhu technického riešenia použitie progresívnych prvkov a nových technológií prinesie preukázateľné zlepšenie emisných hodnôt hluku a vibrácií z prejazdov električiek...“ Toto konštatovanie je pravdepodobne zavádzajúce, keďže predpokladám, že merania v Košiciach boli vykonané na úsekoch el. tratí, ktoré už boli modernizované. Už nejaké iné - vyššie zlepšenie emisných hodnôt sa nedá predpokladať.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienky ku hluku sú akceptované z hľadiska, že bude vypracovaná nová hluková štúdia, ktorá zohľadní merania hluku v 1. Časti NS MHD.

Na str. 2 v ods. 3 tento dokument uvádza „Navrhovaná činnosť je v súlade s Územným generelom dopravy ..., ktorý navrhuje zníženie využitia individuálnej automobilovej dopravy (IAD)... na báze koľajovej dopravy“. K takémuto konštatovaniu je potrebné zopakovať to isté čo je uvedené v predchádzajúcom odseku, že sa jedná len o želanie, ktoré v súčasnosti nie je podložené žiadnou relevantnou dokumentáciou.

V závere môjho stanoviska zopakujem, že pripomienky uplatnené k zámeru EIA neboli prakticky ani v jednom z rozhodujúcich problémov vo vypracovanej Správe o hodnotení zapracované alebo riadne a odborne zamietnuté.

Súčasne konštatujem, že pripomienky sa týkajú návrhu úplne novej dopravnej stavby, ktorá má v súlade s platnými dokumentáciami mesta zabezpečiť vytvorenie tzv. „Nosného dopravného systému MHD“ čo v prvom rade znamená že v Petržalke by mala „električka“ ako vysoko kapacitná a ekologická doprava na seba prevziať čo najvyšší podiel z ostatných prepravných systémov (IAD). Súčasne však by sa mal zvýšiť aj podiel ekologickej dopravy na celom území mesta. V dokumentácii navrhovaná prepravná kapacita to však určite nezabezpečí.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Neakceptované. Ako už aj autor stanoviska Ing. Kačo sám vyššie uviedol, založenie električkovej trate je samo o sebe systémové opatrenie, ktoré logicky pozitívne ovplyvní aj rozsah IAD. Aj keď momentálne nie je zadefinované kde a koľko, je predpoklad, že k takému efektu dôjde.

Posudzovaná stavba navrhuje aj vybudovanie akejsi „cyklistickej diaľnice“, aj keď s predmetom stavby toto vôbec nesúvisí. Vylepšenie dobrého „ekologického“ charakteru stavby nie je však doložené žiadnymi údajmi o intenzite jej využívania, nakoľko chýbajú akékoľvek predstavy o napojení cyklistického chodníka na existujúcu urbanizáciu a komunikačnú štruktúru Petržalky.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Neakceptované. K vybudovaniu cyklochodníkov sa v stanovisku zo dňa 10.3.2016 pozitívne vyjadrilo OZ Cyklokoalícia, v rámci ktorého konštatuje, že realizácia cyklochodníkov podporí rozvoj

cyklistickej dopravy v Bratislave a prispeje k zdravšej populácii obyvateľstva. V území nedôjde k vzniku „cykloďaľnice“. Cyklochodníky budú napojené na príslušnú dopravnú infraštruktúru, čo je zreteľné aj z grafických príloh správy o hodnotení. Navyše budú všetky návrhy z projektu NS MHD2 integrované do ÚŠ, ktorá sa začína spracovávať pre dané územie.

Vzhľadom na uvedené požaduje proces posudzovania vplyvov stavby na ŽP zastaviť. Správu o hodnotení doplniť o závery z dopravno-inžinierskej dokumentácie, ktorá bude vypracovaná na základe vstupných údajov o reálne navrhnutých prepravných kapacitách na električkovej trati vhodných pre koncepciu nosného systému, o reálnych dopadoch na ostávajúce prepravné systémy a reálnych dopadoch na životné prostredie minimálne v MČ Petržalka.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienky uvedené v stanovisku Ing. Kača súvisiace so zásadami dopravného plánovania a urbanizmu sú v zásade **akceptované**. Zastaviť práce na príprave električkovej trate, konkrétne zastaviť proces EIA, by bolo veľmi krátkozraké riešenie, ktoré by malo význam len vtedy, keby reálne existovala možnosť, že vypracované DIP by mohli tento proces výrazným spôsobom ovplyvniť. Na druhej strane by musela pre Petržalku existovať iná alternatíva, ktorá by dokázala rezervovaný dopravný koridor využiť podstatne efektívnejšie ako predkladané riešenie. Navyše 1. Časť projektu NS MHD je už zrealizovaná.

Bez ohľadu na nárast obyvateľstva v spádovom území, vytvorí električka konštantný a stabilný systém dopravy, na ktorom sa bude dať stavať a ktorý sa bude môcť operatívne dopĺňať inými systémami. Samozrejme, takýto rozvoj má svoje limity a tie treba mať napočítané v územnom pláne a iných strategických dokumentoch mesta. Preto bude musieť mať hlavné mesto jasné, aký územný rozvoj doprava v jednotlivých regiónoch mesta zvládne a to sa dá len na základe dobrých dopravno-inžinierskych podkladov v optimálnom prípade verifikovaných dopravným modelom. Preto je nevyhnutné zahájiť práce na príprave uvádzaných dokumentov čo najskôr.

Ing. Ivan Kačo, Pražská 25, 811 04 Bratislava (list zo dňa 24.3.2017 – stanovisko k podkladom rozhodnutia)

Po oboznámení sa s predloženým stanoviskom spracovateľa Správy o hodnotení dňa 22.3.2017 k pripomienkam, ktoré boli vznesené v rámci verejného prerokovania konštatujem:

Spracovateľ vyhodnotenia pripomienok sa ani v minimálnej miere nezaoberá rozsahom hodnotenia vplyvov stavby na ŽP tak ako je určený v bode 2.2.7 určenia vydaného OÚ Bratislava č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-rh zo dňa 26.05.2016. V tomto dokumente sa požaduje citujem: „Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu; definovať prepravné kapacity a navrhnúť prepravné trasy počas výstavby“. Správu o hodnotení v nadväznosti na pripomienky nedoplnil a neupravil.

K požiadavkám definovaným v citovanom bode 2.2.7 uvádzam nasledovné:

- d) Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu.

Spracovateľ vyhodnotenia sa tejto požiadavke vôbec nevenoval, pričom to zdôvodnil argumentom, že v „súčasnom štádiu posudzovania činnosti nie je možné detailne presne špecifikovať konkrétne BUS linky MHD v čase uvedenia navrhovanej investície do prevádzky (r. 2020)“. Spracovateľ je v tomto tvrdení v rozpore s vlastnou vypracovanou dokumentáciou, ktorá na str. 90 dokladá schému liniek autobusovej dopravy, ktorá má zabezpečiť dovoz obyvateľov urbanizovaného územia k navrhovaným električkovým zastávkam. Nakoľko súčasne v dokumentácii dokladá výpočet prepravných kapacít električkovej trate musí (mal by) súčasne disponovať aj odhadom počtu cestujúcich, ktorí

na jednotlivých zastávkach budú prestupovať z autobusov do električiek.

Z uvedeného logicky vyplýva, že musí minimálne mať aj údaje o intervale tejto autobusovej dopravy, ktorá bude plniť funkciu doplnkovej dopravy. Ak takéto údaje nemá tak výpočet prepravnej kapacity je len teoretický, nerešpektuje nielenže súčasný stav ale ani výhľadový počet obyvateľov MČ Petržalka a navrhovaná električková trať nebude plniť plnohodnotne funkciu „nosného systému“.

Okrem toho, že nie je splnená úloha z určenia rozsahu hodnotenia a to vyhodnotenie vplyvu prevádzky na „iné prepravné systémy MHD“ v danom území t.j. na autobusovú hromadnú dopravu.

Vôbec sa nevenoval ani vyhodnoteniu vplyvu na „individuálnu automobilovú dopravu“ Nevenovanie sa tejto požiadavke nepokladal za potrebné ani zdôvodniť. Pritom účelom investovania do „električky“ je zníženie intenzity neekologickej automobilovej dopravy.

Komentár spracovateľa že „tieto dopravné údaje sa budú ešte spresňovať v závislosti od stupňa urbanizácie, resp. praktických skúseností“ nie je možné odborne akceptovať. Každá dopravná stavba sa musí navrhovať na výhľadový stav, ktorý je určený jednak údajmi platného územného plánu, resp. súvisiacimi materiálmi, ktorým je v tomto prípade napr. generel dopravy. Územný plán uvádza nevyhnutné podklady tak o urbanizácii, ako aj o počte obyvateľov, pracovných príležitostí a iné údaje a generel dopravy uvádza údaje o vývoji dopravy (vr. linkovania MHD) v súlade s výhľadovým rokom podľa územného plánu. Neznalosť týchto údajov prípadne ich neuvádzanie skresľuje (možno zámerne) základné vstupy pre posudzovanie rozhodujúcich atribútov vplyvu stavby na ŽP (napr. hluk, vibrácie) v prostredí ktoré bude prevádzkou navrhovanej činnosti stavby dotknuté.

e) Definovať prepravné kapacity

Už v rámci zisťovacieho konania som listom zo dňa 1.3.2016 upozornil, že výpočet prepravnej kapacity použitý v dokumentácii Zámeru je neodborný a nesprávny. Základná hodnota pre jej výpočet, t.j. obsaditeľnosť vozidla, bola použitá v rozpore s požiadavkou Magistrátu hl. mesta SR navrhovať prepravné systémy hromadnej dopravy s obsaditeľnosťou max. 4 os./m² z dôvodu zistenia atraktivity ich využívania. V zámere bola takto vypočítaná hodnota prepravy 5175 os./hod. V správe o hodnotení už jej spracovateľ uvádza akúsi „priemernú“ prepravnú kapacitu cca 4425 až 4515 os./hod. Takto uvádzaný údaj pre návrh nových systémov je neobvyklý a odborná literatúra ho nepozná. Aj tento výpočet je v rozpore s požiadavkou Magistrátu „Konceptia rozvoja MHD v Bratislave na roky 2013-2025“.

Pri rešpektovaní požiadavky navrhovať prepravné kapacity s obsadenosťou vozidla 4 os/os/m² dôjde:

- k zníženiu prepravnej kapacity pokiaľ bude zachovaný navrhovaný interval následného chodu električiek 4 minúty, s negatívnym dopadom na zníženie atraktivity systému a tým k zmenšeniu očakávaného poklesu individuálnej a autobusovej hromadnej dopravy, alebo
- ku skráteniu intervalu následného chodu električiek, s negatívnym dopadom na životné prostredie (častejší prejazd električiek), k zvýšenej potrebe nákupu vozidiel, k zvýšeným nárokom na kapacitu technickú základňu v Janíkovom dvore, ku kongescii dopravných prostriedkov na úrovňových križovatkách el. trate v celom úseku až Kamenné námestie.

V oboch prípadoch to bude mať negatívny vplyv na hodnotu očakávaného pozitívneho vplyvu stavby na životné prostredie.

f) Navrhnúť prepravné trasy počas výstavby

Prepravné trasy sú v dokumentácii síce navrhované, dokumentácia „posudzovania vplyvov

na ŽP“ však vôbec neuvádza posúdenie vplyvu zvýšenej staveniskovej dopravy po týchto trasách ktoré sú vedené v urbanizovanom území z hľadiska hluku a vibrácií.

V závere opätovne upozorňujem, že správa o hodnotení:

- Je vypracovaná na základe nesprávnych údajov následne vstupujúcich do výpočtov vplyvov prevádzky stavby na životné prostredie, napríklad:
 - ✓ Uvádzané demografické údaje sú pre takýto typ stavby nesprávne použité (možno zámerne podhodnotené), Správa pracuje len s počtom trvalo bývajúcich obyvateľov a uvádzané počty neplatia ani len k plánovanému roku uvedenia stavby do prevádzky a už vôbec nie k urbanizácii MČ Petržalka tak ako je definovaná platným územným plánom,
 - ✓ Výpočet prepravnej kapacity a k tomu uvádzaná intenzita električkovej dopravy je pravdepodobne úmyselne skreslená
 - ✓ Správa sa nezaobera priamoúmerným vplyvom navrhovaného subsystému hromadnej dopravy na iné subsystémy hromadnej dopravy, ktoré by mali byť priamo ovplyvnené.
- vôbec neodpovedá na oprávnené otázky:
 - či navrhovaná investícia svojou prevádzkou prinesie skutočne očakávané zlepšenie životného prostredia v MČ Petržalka znížením rozsahu individuálnej AD,
 - ako bude ovplyvnené ŽP v predpokladaných trasách autobusovej hromadnej dopravy,
 - ako bude ovplyvnené ŽP v navrhovaných trasách staveniskovej dopravy.

Cieľom navrhovanej investície a teda navrhovanej dopravnej stavby, ktorej prevádzka má jednoznačný dopad na celú dopravnú sieť, je zlepšiť životné prostredie tak v mestskej časti ako aj v celej Bratislave. Z tohto dôvodu nemôže byť posudzovanie EIA zúžené len na posúdenie jej vplyvu na trasu priamo určenú líniou z bode A do bodu B, t.j. začiatkom a koncom navrhovanej koľaje.

Z toho vychádzal aj k tomu platnou legislatívou určený Okresný úrad odbor starostlivosti o ŽP Bratislava, ktorý v ním definovanom „Rozsahu hodnotenia“ z 26.5.2016 striktne v bode 2.2.7 určil: „Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu; definovať prepravné kapacity a navrhnúť prepravné trasy počas výstavby“.

Odpovede na tieto otázky nemôžu vychádzať len z axiómu, že električka ako vozidlo je priaznivejšia k životnému prostrediu ako iné existujúce prepravné systémy a takáto deklarácia spracovateľa je dostatočná pre zdôvodnenie stavby. Vynaloženie investičných nákladov aj pre „ekologickú“ stavbu musí byť doložené reálnymi výpočtami aj keď niektoré potrebné vstupy budú doložené odbornými odhadmi spracovateľa.

Podrobné vysvetlenie k jednotlivým chýbajúcim a nesprávnym tvrdeniam a výpočtom použitých v Správe o hodnotení je uvedené v mojom liste zo dňa 12.12.2016.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Argumentácia Ing. Kača je analogická ako v predchádzajúcom stanovisku preto je aj prístup k akceptácii pripomienok totožný ako k stanovisku k správe o hodnotení.

Matej Balog, Bulíkova 21, 851 04 Bratislava (list zo dňa 15.12.2016)

Pripomienky k variantu 2m:

Všeobecné pripomienky:

1. „Jazda električiek bude vykonávaná po navrhovanej elektrifikovanej trati v limite max. 50 km/h, v zmysle prevádzkových predpisov DPB“

p

Navrhujem posúdiť zámer pri premávke električiek s maximálnou rýchlosťou 60 km/h, ktorá umožní kratšie cestovné časy. Vyššia maximálna rýchlosť by mala byť posúdená už v tomto štádiu, aby sa vyhodnotila akceptovateľnosť hlukovej záťaže, ako aj benefity plynúce z kratších cestovných časov. V správe o hodnotení a na jej verejnom prerokovaní dňa 14. decembra 2016 sa objavili tri argumenty proti vyššej maximálnej povolenej rýchlosti ako 50 km/h, všetky sa však zatiaľ javia byť neopodstatnené:

- a. Prevádzkové predpisy DPB neumožňujú premávku električiek vyššími rýchlosťami. Interné prevádzkové predpisy Dopravného podniku je možné zmeniť.
- b. Vyššia maximálna rýchlosť by viedla k neúmernej hlukovej záťaži v mestskom prostredí. Vplyv vyššej maximálnej rýchlosti na hlukovú záťaž je potrebné vyhodnotiť; maximálna rýchlosť 60 km/h môže byť uplatnená aj čiastočne, v úsekoch kde nepovedie k nadmernej hlukovej záťaži.
- c. Pri maximálnej rýchlosti vyššej ako 50 km/h musí byť električková trať oplatená a vznikla by tak v mestskom prostredí neakceptovateľná bariéra. Nutnosť oplatenia električkovej trate s rýchlosťami vyššími ako 50 km/h nevyplýva zo žiadneho predpisu (pokiaľ je mi známe).

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Naprojektovanie stavby bolo riešené na 60 km/hod., pričom konštrukčné prvky električkovej trate vyhovujú aj vyššej rýchlosti, avšak premávka na električkovej trati na úrovni nad 60 km/hod. vyžaduje realizovať ďalšie zabezpečovacie zariadenia.

Stavba bude rešpektovať zákon o dráhach s max. rýchlosťou električkovej dopravy na úrovni 50 km/hod.

2. Oceňuje návrh cyklotrasy v takmer celej dĺžke električkovej trate. Keďže sa v zmysle Územného generelu dopravy jedná o súčasť hlavnej mestskej cyklotrasy R18 Petržalská radiála s vysokou očakávanou intenzitou cyklistickej dopravy, je potrebné zabezpečiť, aby chodci neboli zbytočne motivovaní využívať túto cyklotrasu a prichádzať tak do konfliktov s cyklistami. V celej dĺžke cyklotrasy preto navrhuje doplniť paralelné chodníky pre peších tam, kde také chodníky ešte neexistujú. Jedná sa prakticky o celý úsek od Bosákovej ulice až po Šintavskú ulicu, s výnimkou križovatiek, zastávok a premostení, kde chodníky navrhnuté už sú.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Neakceptované nakoľko požiadavka je nad rámec projektu, Mesto Bratislava pripravuje urbanistický štúdiu, kde táto požiadavka môže byť premietnutá. Predkladaný projekt rieši základné napojenie peších trás na zastávky električky (TRAM).

3. Na ortofotomapách 2a a 2b priložených k správe o hodnotení je možné pekne vidieť na rôznych miestach vychodené cestičky v tráve, ktoré počas rokov vznikli v líniiach prirodzených peších trás. Mnohé tieto cestičky sú momentálne orientované diagonálne vzhľadom k navrhovanej električkovej trati, keďže pochopiteľne spájajú záujmové body najkratšími spôsobmi. Tieto prirodzené pešie trasy sú však v návrhu mnohokrát ignorované, a aj na prístup k električkovej trati sa navrhujú (zväčša) iba kolmo orientované prístupové chodníky. Tento problém je dobre viditeľný najmä v okolí navrhovanej zastávky Veľký Draždiak (chýba napríklad priamy chodník medzi zastávkami a pontónovým mostíkom cez Chorvátske rameno) a v okolí navrhovanej zastávky Lietavská (chýbajú napríklad diagonálne orientované chodníky medzi zastávkami a sídliskom Lúky VI).

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Kolmo orientované chodníky v priestore šetrí príľahlý priestor, ktorý môže byť v budúcnosti budúcou zástavbou inak funkčne riešený. Predkladaný projekt rieši základné napojenie peších trás na zastávky električky (TRAM). Ďalšie prístupové trasy / chodníky

môžu byť riešené v pripravovanej urbanistickej štúdii, v súčasnosti sú nad rámec projektu.

Technické pripomienky:

1. Prestupný terminál Farského navrhuje riešiť stavebne tak, aby do priestoru novej autobusovej zastávky (navrhovanej na východ od existujúcej električkovej trate) bol umožnený vjazd aj autobusom prichádzajúcim od križovatky Farského ulice a Jantárovej cesty. Zároveň navrhuje, aby v priestore prestupnej zastávky bolo umožnené obiehajúce odstavené vozidlo. Uvedené opatrenia umožnia oveľa flexibilnejšie využitie prestupného terminálu do budúcnosti, vrátane ukončenia Náhradnej autobusovej dopravy v úseku Janíkov dvor - Farského v prípade mimoriadnej udalosti na električkovej trati v tomto úseku. Toto riešenie taktiež umožňuje prípadné budúce úpravy linkového vedenia.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Z prevádzkového hľadiska požiadavka nie je potrebná, došlo by k skomplikovaniu riadenia križovatkového uzla. Technické riešenie v predmetnom projekte je v polohe križovatky vyhovujúce.

2. Navrhuje doplniť priechod pre chodcov cez Jantárovú cestu na južnom konci zastávky Farského tak, aby vznikol priamy, prirodzený prístup k prestupnému terminálu z obytnej zóny Dvory IV (s využitím už existujúceho chodníka k obytnému domu Vavilovova 26). Pre zvýšenie bezpečnosti chodcov na tomto priechode by navrhoval vybudovanie stredového deliaceho ostrovčeka.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka je akceptovaná. Doplnenie priechodu bude riešené s KDI vzhľadom na bezpečnosť premávky v ďalšom stupni projektového riešenia stavby.

3. Oceňuje, že po oboch stranách Jantárovej cesty od križovatky s Rusovskou cestou smerom do centra je navrhovaný chodník pre peších. Tieto chodníky ale približne v kilometri 2,3 končia bez toho, aby boli napojené na existujúce chodníky alebo priechody pre chodcov. Jedná sa tak o „slepé“ chodníky. Navrhujem v medzikrižovatkovom úseku Rusovská cesta — Bosákova vybudovať chodník popri Jantárovej ceste v celej dĺžke, minimálne na západnej strane komunikácie. Týmto by v tomto úseku bolo vyhovené aj pripomienke č. 1.2.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Požiadavka nad rámec projektu. Možnosť riešenia v rámci ÚŠ.

4. Na Rusovskej ceste navrhuje úpravy v prospech cestujúcich MHD a chodcov:
 - a) Doplniť chýbajúcu autobusovú zastávku Jungmannova pre linky č. 84 a 99 smer Hálova.
 - b) Ponechať existujúci priechod pre chodcov v mieste súčasnej autobusovej zastávky Jungmannova, ktorého existencia bude naďalej opodstatnená prepojením okolia Vlasteneckého námestia a Chorvátskeho ramena.
 - c) Doplniť priechod pre chodcov pozdĺž električkovej trate cez Rusovskú cestu aj na jej západnej strane; tento priechod môže mať signál voľno v rovnakej fáze ako priechod na opačnej strane a električky.
 - d) V upravovanej križovatke Lachovej ulice a Rusovskej cesty navrhuje doplniť priechody pre chodcov aj cez Rusovskú cestu, nakoľko sa jedná o prirodzený peší ťah medzi okolím Lachovej ulice a občianskou vybavenosťou na opačnej strane Rusovskej cesty.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

- a) **Požiadavka je akceptovaná** a preverí sa v ďalšom stupni riešenia projektu

- b) Berie sa na vedomie
 - c) **Požiadavka je akceptovaná a preverí sa v ďalšom stupni riešenia projektu**
 - d) **Požiadavka nie je akceptovaná** nakoľko priechod je realizovaný a v území umiestnený
5. Navrhuje zlepšiť dostupnosť električkovej zastávky Gessayova vybudovaním priechodu pre chodcov cez električkovú trať aj na južnom konci zastávky, a napojením tohto bodu chodníkmi k obytným domom Gessayova 35 až 47 a Osuského 1 až 3.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu, kde táto požiadavka môže byť premietnutá. Predkladaný projekt rieši základné napojenie peších trás na zastávky električky (TRAM).

6. Na križovatke s Jiráskovou ulicou navrhuje doplniť priechod pre peších cez Jiráskovu ulicu aj na západnej strane električkovej trate. Tento priechod môže mať signál voľno v rovnakej fáze ako električky a priechod na východnej strane trate, no v niektorých prípadoch umožní rýchlejšie prekonanie križovatky chodcom, ktorí potrebujú prejsť cez dva kolmé priechody.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Priechod pre chodcov je riešený cca 75 m západne od navrhovanej električkovej trate k areálu Kaufland.

7. Navrhované pešie prepojenia supermarketu Kaufland pri zastávke Zrkadlový háj s obytnými domami na Osuského ulici a okolím južnej časti Rovniankovej ulice považuje za nedostatočné, nakoľko navrhované chodníky nie sú vedené priamo. Chodci tak budú motivovaní naďalej používať vychodené, nespevnené cestičky, a po novom aj prekračovať električkovú trať. Navrhuje vybudovať neriadený priechod v tvare písmena Z cez električkovú trať približne v kilometri 3,4 trate a doplniť chodníky v prirodzených peších trasách.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Vybudovanie neriadeného priechodu v spomínanom km 3,4 bude mať za následok spomaľovanie dopravy na el. trati a bude obmedzovať plynulosť a pružnosť dopravy na el. trati.

8. Z dôvodu odstránenia dočasného prekrytia Chorvátskeho ramena pri Kostole svätej rodiny dochádza k výraznému predĺženiu pešej vzdialenosti medzi uvedeným kostolom a opačným brehom Chorvátskeho ramena, keďže pešia trasa využívajúca navrhovaný most je značnou obchádzkou oproti súčasnému stavu, navyše s novým výškovým prevýšením. Pre zachovanie súčasnej kvality pešej dopravy v tejto oblasti navrhuje vybudovanie jednoduchej lávky pre peších cez Chorvátske rameno približne v kilometri 3,7 trate.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu, kde táto požiadavka môže byť premietnutá. Predkladaný projekt rieši základné napojenie peších trás na zastávky električky (TRAM).

9. Apeluje na vybudovanie takého riešenia zastávky Lietavská, aby prestup medzi električkami a autobusmi bol možný bez nutnosti križovania cestnej komunikácie. Keďže sa jedná o prestupný bod k Nemocnici Antolská, je prioritou usilovať sa o maximálne pohodlný, bezpečný a bezbariérový prestup. Riešenie navrhnuté v pôvodnom variante 2 bolo výrazne lepšie a považuje za škandalózne, že predstavitelia Krajského dopravného inšpektorátu v Bratislave odmietaním takéhoto riešenia môžu sabotovať dopravnú politiku volených predstaviteľov

Hlavného mesta Bratislavy, pričom uprednostňujú otázku plynulosti individuálnej automobilovej dopravy pred bezpečnosťou tých najzraniteľnejších chodcov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka je akceptovaná. Požiadavka sa ešte preverí v ďalšom stupni projektového riešenia stavby.

10. Cyklotrasa pozdĺž električkovej trate je momentálne ukončená slepým koncom pri krížení s Jasovskou ulicou, podľa mojej mienky nezmyselne. V zmysle Územného generelu dopravy hlavná mestská cyklotrasa R18 Petržalská radiála má pokračovať ďalej na juh cez Janíkov dvor do Jaroviec, preto navrhuje prinajmenšom zachovanie územnej rezervy pre vedenie tejto cyklotrasy popod nadjazd Panónskej cesty. Vybudovanie cyklotrasy až za nadjazd by ale už v súčasnosti prinieslo benefit v podobe napojenia na systém cyklotrás v Rakúsku cez existujúce poľné cesty v Janíkovom dvore, a teda by som navrhoval vybudovanie cyklotrasy až poza nadjazd Panónskej cesty už v rámci tohto projektu.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka je akceptovaná. Požiadavka sa ešte preverí v ďalšom stupni projektového riešenia stavby v koordinácii s koncepciou rozvoja zóny Južné Mesto v zmysle územnoplánovacích podkladov a dokumentácií.

11. Navrhujem zvážiť možnosť vybudovania parkoviska typu Park+Ride v bezprostrednej blízkosti navrhovanej električkovej zastávky Janíkov dvor, pre využitie obyvateľmi Jaroviec, Rusoviec, Čunova a prihraničných maďarských obcí.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka je akceptovaná. Hlavné mesto zabezpečuje vypracovanie tzv. „Vyhľadávacej štúdie možností realizácie záchytných parkovísk a parkovacích domov v Bratislave“. V zmysle jeho vyjadrenia sa v danej lokalite uvažuje s vybudovaním parkoviska typu Park+Ride. Navrhované riešenie by mohlo byť pre Petržalku i mesto prínosom. Potreba zosúladenia štúdie s ÚŠ.

12. Pre zvýšenie podielu ekologickej dopravy a zefektívnenie prevádzky by v budúcnosti mohlo byť žiaduce, jednu alebo obe linky č. 91 a 191 skrátiť pri jazde z Jaroviec po Janíkov dvor, so zabezpečeným prestupom na/z električiek. V projekte som nenašiel riešenie, ako by sa takto skrátená linka mohla za zastávkou Janíkov dvor otočiť. Otáčanie cez obratisko určené pre Náhradnú autobusovú dopravu (umiestnené v električkovom obratisku) sa javí ako neoptimálne, nakoľko v prípade skrátenia iba jednej z liniek č. 91, 191 po Janíkov dvor by v smere do Jaroviec nemali spoločnú nástupnú zastávku. Ako riešenie navrhujem umožniť obrat autobusov v mieste prerušeného stredového pásu Panónskej cesty západne od zastávky Janíkov dvor; pre zvýšenie bezpečnosti je možné použiť svetelnú signalizáciu tak, ako je to riešené pre obrat linky č. 83 na Kutlíkovej ulici pri Technopole.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Nepredpokladá, že sa budú linky č. 91 a č. 191 skracovať. Projekt nerieši organizáciu dopravy týchto liniek. Obsluha / zmena trás liniek č.91 a č. 191 bude podrobnejšie riešená pri známej obsluhu lokality Slnečnice/Južné Mesto.

p. Lucia Keszeilová, Šusteková 16, 851 04 Bratislava (list zo dňa 20.12. 2016)

K predmetnej stavbe vznáša nasledovné zásadné pripomienky a žiada o ich zapracovanie do projektového riešenia:

1. Spodnú vrstvu pod povrchovou úpravou trate, ktorú tvorí živý *sedum*, budú tvoriť rozoberateľné retenčné dielce vytvorené z recyklátov syntetických textílií a pryže, zabezpečujúce zadržanie

4

dažďovej a závlahovej vody pre rastliny vegetačného povrchu, evaporáciu zrážkovej vody späť do ovzdušia a zníženie množstva odtokovej vody zo stavby dráhy. Retenčná vlastnosť dielcov musí byť na úrovni aspoň 40% ich objemového priestoru. Retenčné dielce musia spĺňať parametre „zeleného obstarávania“ v súlade so záväzkom SR v oblasti Programu odpadového hospodárstva a k Prechodu na uzavretú recyklujúcu ekonomiku a na horizontálne princípy OP ID 2014-2020 o trvalo udržateľnom rozvoji a využívaní recyklovaného odpadu ako novej suroviny a to tým, že budú obsahovať najmenej 75% podielu z recyklovaného materiálu zo syntetického textilu, t.j. odpadu najmä zo spracovania vozidiel po skončení životnosti a výroby nových automobilov, záťažových kobercov a recyklovanej gumy, najmä z opotrebovaných pneumatík.

Odôvodnenie: Retenčné dielce umožnia zadržať takmer 80% zrážkovej vody bežného zrážkového úhrnu a pri prívalových zrážkach odstráni alebo oddialia skokový nárast odvodu vody kanalizačným systémom a jeho lokálne preťaženie. Následná evaporácia dažďovej alebo závlahovej vody, zadržanej v retenčnej zložke, má priaznivý vplyv na znižovanie tepelného napätia v stavbe trati a na zvýšenie vlhkosti vzduchu. Doplnenie retenčnej zložky v skladbe povrchovej časti trate harmonizuje projekt s vyššie uvedenými uzneseniami Vlády SR a Mesta Bratislavy k Stratégii adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy. Nevyvoláva žiadnu konštrukčnú zmenu v navrhovanom vyhotovení stavby trate a túto funkčne dopĺňa a uvedie projekt do súladu s požiadavkou aktívnych opatrení na zmiernenie nepriaznivých dopadov zmien klímy a zvýšenie podielu zadržanej vody v urbanizovanej krajine.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je akceptovaná. Pri prevádzke električkových / železničných tratí je kladený dôraz na odvedenie zrážkovej vody z koľajového lôžka a nie jej zadržiavanie, čo by mohlo spôsobiť podmývanie koľajového lôžka. Následky intenzívnych dažďových zrážok je potrebné eliminovať zvýšením vodonosnej kapacity poréznych obrusných vrstiev koľajového lôžka, prispôbením drenážnej kapacity s úpravou priečného sklonu, odvod vody drenážnymi systémami mimo konštrukciu lôžka. Zabezpečovať údržbu nespevnených krajníc a priekop pre zaistenie odvedenia zrážkovej vody mimo teleso stavby električky. Na zmiernenie zníženia únosnosti telesa el. trate je potrebné navrhnuť a používať len nenamrzavé materiály odolné proti vlhkosti a realizovať kvalitnú drenáž spodných vrstiev. Ide o adaptačné opatrenia na prispôbovanie prírodného alebo antropogenného systému skutočnej alebo predpokladanej zmeny klímy a ich dopadov.

2. Pre zvýšenie bezpečnosti a plynulosti prevádzky na dráhe bude teleso dráhy oddelené od súbežných cyklochodníkov protihlukovým valom s vegetačným porastom a retenčnými vlastnosťami. V konštrukcii protihlukového bezpečnostného valu budú využité v súlade s projektom Hosanna - Nové riešenia pre zelenšie a tichšie mestá (The research received funding from the European Union Seventh Framework Programme (FP7/2007-2013) under grant agreement n° 234306, collaborative project HOSANNA) recyklované materiály zo syntetického technického textilu (zo spracovania vozidiel po skončení životnosti a výroby nových automobilov, technické záťažové koberce).

Odôvodnenie: Základným konceptom novo navrhovanej trate je, aby bola lemovaná cyklochodníkmi pre voľnočasové aktivity. Uvažované výsadby kríkov okolo trate považujeme za doplnkové riešenie, nie však plnohodnotne zabezpečujúce bezpečnosť prevádzky na dráhe a zamedzenie náhodného vstupu, najmä dieťaťa do koľajiska. Navrhované protihlukové valy s vegetačným porastom okrem funkcie bariérového valu pre bezpečnosť prevádzky na dráhe, prispievajú k zníženiu šírenia hluku z trate, vytvoreniu novej retenčnej kapacity. Vegetačný porast umožní vytvoriť i prirodzené hniezda pre hmyz a vtáctvo. Uplatnenie tohto prvku je plne v súlade so Stratégiou adaptácie na klimatické zmeny a zároveň otvára priestor pre materiálové zhodnotenie odpadu, v tom číse i triedených technických záťažových kobercov.

4

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka je čiastočne akceptovaná. V rámci predmetného investičného zámeru - realizácie električkovej trate sa s valmi ani využitím recyklovaných materiálov neuvažuje. Recyklované materiály zo syntetického technického textilu (zo spracovania vozidiel po skončení životnosti a výroby nových automobilov, technické záťažové koberce) nedosahujú príslušné technické parametre, resp. nezodpovedajú technickým normám a požiadavkám ako vstupné materiály pre budovanie električkových tratí. **Spomínané recykláty môžu byť využité pri realizácii cyklochodníkov**, čo bude ešte preverené a bližšie špecifikované v ďalšom stupni projektového riešenia stavby v DÚR.

3. Pre obmedzenie vibračného hluku z prevádzky na dráhe bude koľajový zvršok osadený na antivibračnú podložku, rohož. Antivibračná rohož musí spĺňať parametre „zeleného obstarávania“ v súlade so záväzkom SR v oblasti Programu odpadového hospodárstva a k Prechodu na uzavretú recyklujúcu ekonomiku a na horizontálne princípy OP ID 2014-2020 o trvalo udržateľnom rozvoji a využívaní recyklovaného odpadu ako novej suroviny a to tým, že bude obsahovať najmenej 75% podielu z recyklovaného materiálu zo syntetického textilu, t.j. odpadu najmä zo spracovania vozidiel po skončení životnosti a výroby nových automobilov a recyklovanej gumy, najmä z opotrebovaných pneumatík.

Odôvodnenie: V súlade so záväzkom SR v oblasti Programu odpadového hospodárstva a k Prechodu na uzavretú recyklujúcu ekonomiku a na horizontálne princípy OP ID 2014-2020 o trvalo udržateľnom rozvoji je využívanie recyklovaného odpadu ako novej suroviny jedným zo závažných kritérií hodnotenia.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka je čiastočne akceptovaná. S použitím recyklovaných materiálov pre budovanie samotnej električkovej trate sa neuvažuje, ide aj o finančne nákladnú záležitosť. Avšak recykláty môžu byť využité pri realizácii cyklochodníkov, čo bude bližšie špecifikované v stupni DÚR.

5. Strechy jednotlivých navrhovaných objektov na zastávkach a obratisku električiek budú osadené vegetačnou retenčnou strechou s možnosťou opätovnej cirkulácie odtečenej vody z retenčných nádrží na strešný plášť (prirodzená klimatizácia zhromažďovacích priestorov). Retenčná strecha musí spĺňať parametre „zeleného obstarávania“ v súlade so záväzkom SR v oblasti Programu odpadového hospodárstva a k Prechodu na uzavretú recyklujúcu ekonomiku a na horizontálne princípy OP ID 2014-2020 o trvalo udržateľnom rozvoji a využívaní recyklovaného odpadu ako novej suroviny a to tým, že bude obsahovať najmenej 75% podielu z recyklovaného materiálu zo syntetického textilu, t.j. odpadu najmä zo spracovania vozidiel po skončení životnosti a výroby nových automobilov a odpadu z technických záťažových kobercov na rozstrekovanie zadržanej zrážkovej vody bude využívaný solárny systém.

Odôvodnenie: Využitie plôch striech na prístreškoch pre cestujúcich ako i na obratisku električiek na retenciu zrážkovej vody je plne v súlade s vyššie uvedenými uzneseniami Vlády SR a Mesta Bratislavy k Stratégii adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy. Vegetačnú retenčnú strechu na zastávkových prístreškoch je potrebné osadiť cirkuláciou zrážkovej vody odtekajúcou zo spevnených plôch nástupišťa na opätovné vyparovanie cez strešný systém. Vzhľadom na spevnené, betónové plochy v priestore zastávok sa tak vytvorí prirodzená „klimatizácia“ priestoru zhromažďovania.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje, nakoľko sa neuvažuje so zmenou štruktúry, resp. stavebno – technického riešenia električkových zastávok v predmetnom úseku investičného zámeru. Prístrešky sú v súčasnosti budované „v jednom systéme“. Navrhované nové riešenie zastávok so zelenou strechou by vyžadovalo zvýšené nároky na údržbu.

Nové električkové zastávky budú riešené v zmysle manuálu Hlavnej architektky Bratislavy –

φ

„Koncepcia architektonického riešenia, definovanie priestorových súvislostí, usporiadania prvkov, povrchov na zastávkach a električkovej trase“.

PETRŽALKA CITY, a.s., Panenská 6, 811 03 Bratislava (list zo dňa 19.12.2016, doplnenie zo dňa 29.12.2016)

K predmetnej činnosti vznáša nasledovné pripomienky:

1. Žiada vysvetliť záber pozemkov 1111/49, 1111/70, 1111/72 - rozsah záberu, dôvod záberu ako aj termín, kedy chce stavebník nosného systému MHD vstúpiť do rokovaní s užívateľom predmetných pozemkov, ktorým je na základe platnej nájomnej zmluvy naša spoločnosť Petržalka city, a.s.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje.

Na parcele 1111/49 sa uvažuje s vybúraním starej betónovej cesty, ktorá je v súčasnosti jediným prístupom k prevádzkam medzi ramenom a Gessayovou a s vegetačnými úpravami (zarovnanie a zatrávnenie terénu).

Na parcele 1111/70 sa uvažuje s likvidáciou starých betónových plôch, s vegetačnými úpravami (zarovnanie a zatrávnenie terénu), s vybudovaním novej dočasnej komunikácie z predĺženia z Gessayovej, ktorá bude slúžiť pre obsluhu prevádzok, ktorým zrušíme starú panelovú cestu.

Na parcele 1111/72 sa uvažuje s likvidáciou starých betónových plôch a s vegetačnými úpravami (zarovnanie a zatrávnenie terénu).

Všetky tieto uvažované činnosti budú prínosom aj pre Petržalka City, pokiaľ nezačnú s výstavbou svojich projektov a nijako tým nie je obmedzená ich plánovaná činnosť.

Stavebník vstúpi do rokovaní s užívateľom týchto pozemkov od momentu rozbehnutia prác na získavanie podkladov pre vydanie územného rozhodnutia, čo sa predpokladá tento rok 2017.

2. V zmysle pripomienok zainteresovanej verejnosti k zámeru EIA, pripomienok našej spoločnosti v doterajších konaniach, ako aj v zmysle verejného prerokovania správy o hodnotení dňa 14.12.2016 bolo viackrát konštatované, že projekt NS MHD nerieši dopravné napojenie projektu (zóny) Petržalka city napriek tomu, že je toto územie v platnom územnom pláne Hl. mesta SR Bratislavy uvedené ako rozvojové. So zámerom vybudovať projekt budúceho centra Petržalky - Petržalka City počíta aj nájomná zmluva č. 18-83-0360-06-00 z dňa 22.05.2006 medzi Hl. mestom SR Bratislavou ako prenajímateľom a spoločnosťou Petržalka city, a.s. ako nájomcom. Urbanisticko – architektonická štúdia Petržalka city bola akceptovaná aj ako smerná časť zadania arch. urban. súťaže „Severozápadná rozvojová os Petržalky“ a jej urbanistické riešenie je súčasťou magistrátom HMB akceptovaných návrhov. Na základe vyššie uvedeného vznášame pripomienku k formulácii riešenia predmetnej problematiky v rámci „Vyhodnotenia pripomienok“, ktorá sa opakuje pri stanoviskách zainteresovanej verejnosti pod poradovým číslom 12.,13.,14.,16.,23. Nesúhlasíme že „projekt električkovej trate nijako nebráni vytvoriť investorovi Petržalka City primerané dopravné napojenie svojho územia na cestnú sieť Petržalky“. Je vzhľadom na skutočnosť, že sa v dopravnom uzle Rusovská - Jantárová jedná o mostové teleso, projekčne a technicky nerealizovateľné dodatočné napojenie budúcej komunikácie na toto mostné teleso.

Požaduje preto napojiť územie projektu (zóny) Petržalka city (parcely 1111/48, 1111/49, 1111/50, 1111/51, 1111/70, 1111/72, k.ú. Petržalka) na cestnú sieť, samostatnou vetvou mostnej konštrukcie, smerujúcej do územia Petržalka City, v zmysle grafickej prílohy č.1 priloženej k tomuto listu. Rovnako v dopravnom uzle na Romanovej ulici požadujeme vypracovať projektové riešenie električkovej trate, tak aby bolo pripravené pre budúce vyústenie novej Jantárovej ulice, v súbehu s koľajovou traťou.

3. Žiadame zosúladiť navrhované riešenie koľajovej trate električky v úseku Romanova – Pajštúnska s dopravnou infraštruktúrou, ktorá je súčasťou platného UP HMB. Konkrétne sa jedná o vypracovanie takého projektového riešenia, ktoré v budúcnosti umožní štandardné vybudovanie Jantárovej ulice v tomto úseku, ako doplnenie severovýchodnej cestnej infraštruktúry Petržalky. Sme presvedčení, že akékoľvek riešenie, ktoré neumožní riadne dobudovanie Jantárovej ulice v jej celom severovýchodnom profile by bolo veľkou chybou a problémom odsúvaným do budúcnosti.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pozri nižšie.

PETRŽALKA CITY, a.s., Panenská 6, 811 03 Bratislava (list s pripomienkami k podkladom rozhodnutia z 24.3.2017)

Dňa 24.03.2017 sme ako účastník konania nahliadli do spisu, ktorý je podkladom pre vydanie rozhodnutia.

V komentári k našej pripomienke č.2 a č.3 sa konštatuje akceptovanie pripomienok v zmysle priloženého grafického návrhu s tým, že v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) bude dopravné napojenie zóny Petržalka City koordinované a konzultované so spracovateľom projektovej dokumentácie predmetnej činnosti.

Vyhodnotenie podľa nášho názoru nie je úplné, keďže naša pripomienka sa týkala nielen križovatky Rusovská cesta – Jantárová cesta (severné napojenie zóny Petržalka City v zmysle grafickej prílohy priloženej k listu zo dňa 19.12.2016), ale aj južného napojenia zóny Petržalka city prostredníctvom križovatky Jantárová cesta – Romanova (viď grafická príloha k tomuto listu).

Na základe vyššie uvedeného žiadame o doplnenie vyhodnotenia pripomienky č.2 a č.3 v zmysle grafického návrhu priloženému k tomuto listu, ktorý predstavuje návrh dopravného napojenia zóny Petržalka city v južnom smere prostredníctvom križovatky Jantárová cesta – Romanova. Rovnako požadujeme doplniť textovú časť vyhodnotenia tak, aby sa text týkal nie len križovatkového uzla Rusovská cesta / Jantárová cesta, ale aj križovatkového uzla Jantárová cesta / Romanova.

Návrh vyhodnotenia / komentár:

„Pripomienka sa akceptuje v zmysle priložených grafických návrhov, ktoré tvoria prílohu stanoviska. Križovatkové uzly Rusovská cesta / Jantárová cesta a Jantárová cesta / Romanova budú projekčne a stavebne (okrem iného odbočovacie pruhy, priechody pre chodcov) predpripravené pre budúce dopravné napojenie projektu / zóny Petržalka City. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) bude dopravné napojenie zóny Petržalka City koordinované a konzultované so spracovateľom projektovej dokumentácie predmetnej činnosti – spoločnosťou REMING CONSULTING a.s.“

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Pripomienka a priložené grafické návrhy k nej budú preverené z hľadiska technickej realizovateľnosti a ich možnosti zakomponovať ich do predmetného projektu v súčinnosti s názorom KDI.

Križovatkové uzly Rusovská cesta / Jantárová cesta a Jantárová cesta / Romanova budú projekčne a stavebne navrhnuté tak, aby nebránili ďalšiemu rozvoju územia, resp. umožňovali investorovi na susedných pozemkoch budúce dopravné napojenie projektu / zóny Petržalka City. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR) bude dopravné napojenie zóny Petržalka City koordinované a konzultované so spracovateľom projektovej dokumentácie predmetnej činnosti – spoločnosťou REMING CONSULTING a.s.“

Občianska iniciatíva Lepšia doprava, Ing. Martin Fundárek, Školská 26, 900 84 Báhoň, (list

zo dňa 22.12.2016)

Kvituje vypracovanie variantu 2m, ktorý vo viacerých prípadoch vylepšuje pôvodne posudzovaný variant 2. K riešeniu variantu 2 m predkladá nasledovné pripomienky:

1. Nadalej požaduje upraviť navrhované nové zastávky autobusov Farského tak, aby umožňovali vjazd a výjazd autobusov z oboch a do oboch možných smerov. Napriek tomu, že vo vyhodnotení pripomienok sa táto pripomienka uvádza ako „zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m)“, zapracovaný je vjazd iba od Ovsíša.

Odôvodnenie: Riešenie navrhnuté vo variante 2m neumožňuje otáčanie autobusov náhradnej dopravy, čo spôsobí zvýšenú spotrebu pohonných hmôt a tým aj negatívny environmentálny dopad, pretože vozidlá sa budú musieť otáčať až na Černyševského ul.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje. Z prevádzkového hľadiska požiadavka nie je potrebná, došlo by k skomplikovaniu riadenia križovatkového uzla. Technické riešenie v predmetnom projekte je v polohe križovatky vyhovujúce.

2. Požaduje, aby cyklistická trasa bola vedená od zastávky Veľký Draždiak po západnej strane Jantárovej cesty aspoň po Betliarsku ul.

Odôvodnenie: Na západ od cesty sa nachádzajú obytné domy i občianska vybavenosť, kým na východnej strane je iba predajňa Lidl. Preto je potrebné viesť trasu na tej strane cesty, na ktorej je prevažná väčšina zdrojov a cieľov ciest.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje. Vedenie cyklistickej trasy v km 4,8 až 5,0 bude navrhnutá na západnej strane; od km 5,0 je cyklistická trasa z hľadiska územného a prevádzkového vedená optimálne.

3. Požaduje napriamit' peší a v prípade neakceptovania pripomienky č. 2 aj cyklistický ťah v predĺžení ulice Lietavská.

Odôvodnenie: Veľká časť chodcov a cyklistov nebude akceptovať umelé odsunutie osi trasy, ktoré navrhuje variant 2m, a budú prechádzať mimo priechodu. Zachádzky znižujú atraktivitu pešej a cyklistickej dopravy a sú v rozpore so strategickými plánmi smerujúcimi k trvalo udržateľnej doprave. Plánovaná komunikácia je navyše iba slepou obslužnou komunikáciou pre niekoľko subjektov (súkromné medicínske centrum Medissimo, tenisový areál) s nízkou frekvenciou dopravy, preto nie sú dôvody na zvyšovanie priepustnosti vjazdu do križovatky na úkor chodcov a cyklistov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje.

4. Požaduje riešiť zastávku Lietavská tak, aby cestujúci pri prestupe z električky na autobus a späť nemuseli prechádzať cez cestu, a to buď vybudovaním spoločnej zastávky pre električky aj autobusy, alebo, ak by to predpokladaná frekvencia dopravy alebo technické riešenie zastávok neumožňovalo, vybudovaním pridružených zastávok. Vzhľadom na to, že cestná komunikácia je vedená iba po jednej strane, je možné použiť napríklad nasledujúci spôsob: Pre autobusy idúce zo severu by bol vytvorený v strede cesty odbočovací pruh, ktorým by odbočili do priestoru medzi zastávkou električky a zastávkou autobusu v opačnom smere. Nástupište by bolo umiestnené medzi zastávkami autobusov pre oba smery. Za zastávkou by bol pre autobusy vytvorený v strede cesty pripájací pruh, ktorý by prešiel do odbočovacieho pruhu vľavo. Medzi odbočovacím a pripájacím pruhom by bol stredný pruh prerušený (zvodidlá, trávnatý povrch), aby nebol zneužívaný na predbiehanie. Takýmto spôsobom by bolo možné bezpečné odbočenie a spätné zaradenie autobusu, ktorý by musel dávať prednosť iba protiidúcim vozidlám, ktoré by

p

vodič dobre videl. Podľa potreby možno doplniť priechody pre chodcov a cyklistov cez vjazd a výjazd zo zastávky smerom na juh. Túto požiadavku považujeme za zásadnú.

Odôvodnenie: Ide o kľúčovú prestupnú zastávku medzi električkami a autobusmi so zvýšeným využívaním menej mobilnými cestujúcimi do Nemocnice sv. Cyrila a Metoda. Ak by sa postavila zastávka podľa variantu 2m, vytvoril by sa obdobný kolízny bod, akým je v súčasnosti prestup na zastávkach Molecova alebo Farského.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje. Požiadavka bude preverená v ďalšom stupni projektového riešenia stavby.

5. Požaduje, aby obratisko Janíkov dvor bolo vybudované tak, aby v ňom bolo možné v prípade obnovenia osobnej dopravy na železničnej trati Bratislava-Petržalka - Rajka a vybudovania železničnej zastávky dobudovať nástupište a výstupište, a to v čo najväčšej blízkosti železnice.

Odôvodnenie: Podľa dostupných správ sa štúdia „ŽSR, dopravný uzol Bratislava štúdia realizovateľnosti“ zaoberá možnosťou vybudovania TIO Pu Janíkov dvor a je žiaduce, aby v TIO Pe boli zastávky MHD čo najbližšie k železničnej zastávke. Je preto v záujme ekologizácie dopravy doplniť túto požiadavku k požiadavkám zo začiatku procesu posudzovania.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje. Požiadavka je realizovateľná. V riešenom území v polohe koncovej časti trate / obratisku na pozemku železníc SR je vyčlenená dostatočná územná rezerva pre umiestnenie žel. zastávky. Technické riešenie električkovej trate so súvisiacim zázemím nebráni dobudovaniu železničnej zastávky v koncovom úseku električkovej trate.

Ing. Peter Rakšányi PhD., Autorizovaný stavebný inžinier, SKSI, Vígľašská 6, 851 06, Bratislava, (list zo dňa 27.12.2016)

Predkladá nasledovné stanovisko a pripomienky:

1. na požiadavku riešiť aj 2. úsek trate s rozchodom viac ako 1000 mm, teda duálny systém TRAM/TRAIN
odpoveď: nebude! Je to síce v zadaní, ale posudzovanie takúto možnosť/variant nemalo obísť, inak boli financie na 1. úsek premrštené a neopodstatnené.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje. Na území hl. mesta sú vybudované električkové trate s 1000 mm rozchodom, taktiež modernizácia tratí na území mesta sa realizuje s rozchodom 1000 mm. Z tohto dôvodu a na základe otázok EÚ týkajúcich sa modernizácie a výstavby električkových tratí na území dotknutého sídla mesto pristúpilo v rámci 2. etapy NS MHD v Petržalke realizovať rozchod električkovej trate na úrovni 1000 mm. EÚ bude podporovať rozvoj a modernizáciu električkových tratí len s 1000 mm rozchodom, čo je implicitne premietnuté v Operačnom programe integrovaná infraštruktúra.

2. Na požiadavku zdôvodnenia šírkového usporiadania koridoru 19,0 m s obojstrannými cyklotrasami a zelenými pásmi
odpoveď: odkazy na zákon o dráhach a ochranných pásmach 15 m od osi krajnej koľaje – považuje za účelové a vyhýbavé, preto žiada vysvetliť, aké predpisy dodržal projektant pri 1. úseku na Štúrovej ulici a ako tieto zásady akceptoval Navrhovateľ na Nábřeží arm. gen. L. Svobodu pri novom komplexe ZUCKERMANDEL.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Stavba bude riešená stavebno-technicky v zmysle zákona č. 513/2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

4

(č.27848/2014/C350-SŽDD/75816, zo dňa 8.12.2014) vydalo stanovisko k ochrannému pásmu električkovej dráhy, v rámci ktorého konštatuje, že: „podľa § 5 ods. 3 písm. b) zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach v platnom znení je ochranné pásmo pri koľajovej dráhe 15 m od osi krajnej koľaje, ak stavebné povolenie neurčuje inak. Podľa § 5 ods. 4 zákona o dráhach sa ochranné pásmo nezriaďuje v prípade, ak dráha vedie po cestnej komunikácii“, bližšie popísané aj v správe o hodnotení, str. 63, kap. C.II.11.8.2.1. Ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení stavieb.

3. Požiadavku namiesto jednej zastávky Lietavská v hluchom priestore Lúky/Medissimo/Draždiak nahradiť dvoma križovatkami, ktoré budú sprístupňovať obe zastavané strany ulíc Jantárová, Jasovská
odpoveď: návrh je výsledkom viacerých odborných diskusií atď., Aj tento „argument“ nasvedčuje, že projektant a navrhovateľ „po tichu“ uvažuje s parametrami rýchlodráhy a neskoršieho dobudovania súbežných ciest na konečný 4-pruh. Diskusie sú fajn doplnkom k participácii občanov „participatívne plánovanie“, ale projektant má predsa vychádzať zo zásad priamej obsluhy územia, teda obojstranná využiteľnosť pre čo najviac cestujúcich v prípade električky. Pri Metre a inom druhu RD sa dá uvažovať o zvozných územiach a prestupných staniciach, čo pre prípad električky v najkratšom spojení do centra mesta len 8 km, teda asi 15-18 minút jazdy neplatí!

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje, nakoľko 2 križovatky neriešia nástup do električky. Projektant vychádzal z platného ÚP.

4. Polokružné križovatky okolo prestupových zastávok: už boli v projekte nahradené jednoduchšími, odpoveď považuje za dostatočnú aj bez vibroakustiky, predsa ale sťažnosti a otázky obyvateľov bývajúcich pri 1. úseku – zostávajú nezodpovedané.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Berie sa na vedomie. Otázka hluku bude prioritná a sú navrhnuté opatrenia na jeho riešenie v ďalších fázach prípravy projektu.

5. Požiadavku vedenia električkovej trate namiesto v zelenom páse medzi Draždiakom a OD Billa, Lidl a Jantárovou prikloniť tesne k parkoviskám na Znievskej, Víglašskej/Jantárovej
odpoveď: argumenty o dlhodobom prevádzkovom a finančnom hľadisku, rovnako aj „súl s platným UPN mesta“ považujem znova ako výhovorku, práve naopak. Rovnako aj tvrdenie že budúca (ktorá: expresná, metro, RD?) električková trať má byť čo najvýkonnejší dopravný systém „v rámci svojich normových možností“ najpriamejšia a bez zbytočných trvalých rýchlostných obmedzení... popiera funkciu električky ako mestotvorného prvku priestoru, ktorá má práve svojou flexibilitou a kvalitou obsluhy konkurovať cestnej doprave, bez zbytočných prestupov, ale inteligentným CSS zariadením v križovatkách s prednosťou MHD potláčať AD.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje. Navrhované riešenie trasovania električky by znamenalo zníženie prevádzkovej rýchlosti v dôsledku vybudovania súvisiacich oblúkov pri zmene súčasného návrhu električkovej trasy. Limitujúcim prvkom priklonenia trasy tesne k parkoviskám na Znievskej, Víglašskej/Jantárovej sú prvky technickej infraštruktúry a to najmä trasa kanalizačného zberača DN 2900/2800. Nadložie kanalizačného zberača predstavuje hrúbku cca 2,0 m a jeho existencia v úseku od Kostola sv. rodiny pri Technopole až po cca predajňu Lidl pri DK Lúky významne ovplyvňuje v trase stavby budovanie akýchkoľvek podzemných objektov / súvisiacich zariadení navrhovanej stavby pod úrovňou terénu. Existujúce inžinierske siete v urbanizovanom území dotknutej mestskej

časti boli navrhnuté a vybudované v koridore Jantárovej cesty koncepcne s tým, že počítali s prítomnosťou zárezov a tunelov v minulosti plánovanej rýchlodráhy.

6. Na požiadavku Posúdenia ďalšej odbočnej vetvy (možno o 5 rokov, aj skôr) od Braníka v koridore Betliarskej ulice smerom k nemocnici Sv. Cyrila a Metoda a možno aj do nových zón Antolská, Lúky 7, Slnčnice – odpoveď žiadna, asi „zabudli“ alebo prehliadli?

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka nie je predmetom stavby, resp. je nad rámec navrhovaného projektu stavby električkovej trate v úseku Bosákova – Janíkov dvor. Budúca električková trať má byť čo najvýkonnejší dopravný systém, v rámci svojich normových možností, preto jej trasa musí byť čo najpriamejšia a nevytvárať zbytočné, trvalé rýchlostné obmedzenia v dôsledku členitého trasovania ak si to neodstrániteľné prekážky vyslovene nevyžadujú. Odpoveď je uvedená v správe o hodnotení, príloha č.4: vyhodnotenie pripomienok k rozsahu hodnotenia.

7. Požiadavku prehodnotiť polohy všetkých 7 zastávok električky z hľadiska pešej dostupnosti a obojstranného vykrytia zastavaného územia bytovými domami a OV, (nie lúk a pasienkov - psích výbehov), odpoveď: iba odkaz na bod 2./2.1 vyhodnotenia. Moja nová požiadavka - vid'. bod 8:

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Vid' bod 8

8. Projektant, ani spracovateľ Správy o hodnotení nepochopili význam a funkcie električky ako kapacitného hromadného mestského dopravného systému, jeho mestotvornosť (ako na všetkých bratislavských radiálach) s tendenciou a realitou tvorby polyfunkčných kompozičných mestských tried a bulvárov podľa intenzity zastavania a ponuky užívateľom. Preto požaduje polohu zastávok električky v rámci projektovej realizačnej dokumentácie (podmienky určuje Posudok MŽP) upraviť a lokalizovať na podklade gravitačného modelu a nie len na podklade už starých, neelektričkových štúdií a „zvyklostí“.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje. Poloha zastávok - zastávky sú prioritne navrhnuté tak, aby vytvárali prestupné body medzi autobusovou a električkovou dopravou. Zároveň musia byť medzi zastávkami dostatočné rozostupy, aby bola zabezpečená určitá dopravná rýchlosť a pružnosť celého systému. Súčasné usporiadanie umiestnenia zastávok sa javí ako optimálne k súčasnej urbanizácii územia Petržalky ako aj k plánovanej ďalšej výstavbe v období horizontu 10 rokov (Petržalka City, Južné mesto, Slnčnice). Zastávky sú umiestnené do ťažiskových oblastí z hľadiska dostupnosti obyvateľov (400 – 500 m), ako aj prirodzených prestupových uzlov MHD.

9. Tak, ako som zhodnotil nevýhodnú polohu a kvalitu obslužnosti zastávky Lietavská (len pre cca 700 bytov=1650 obyvateľov) a navrhol ju nahradiť dvomi zastávkami: Lietavská a Jasovská/Víglašská pre cca 1800 bytov a 4420 obyvateľov, žiadam zhodnotiť dostupnosť zastávok Veľký Draždiak aj Stred pod mostom Pajštúnskej, lebo aj tieto zastávky sú od prvých BD vzdialené až 100 m a viac. Pritom zastávka Stred je lokalizovaná na lúke pri kostole (kam všetci chodia pešo) a zastávka veľký Draždiak tiež pri jazere, ako tá na Lietavskej podľa projektu METRO/Reming.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje. Zastávka Lietavská má vhodnú polohu a bude predstavovať prestupný uzol BUS/TRAM v smere Betliarska ul. (Univerzitná nemocnica Bratislava – Nemocnica svätého Cyrila a Metoda, Antolská). Nahradenie spomínanej zastávky ďalšími dvomi by spôsobovalo spomalenie električkovej dopravy v danom úseku.

10. Odpoveď na požiadavku 5.2 o námestí ako integrovanom priestore v koridore Vígl'ašská/Domino na Jasovskej ulici považuje ako jedinú konštruktívnu, lebo konečne navrhovateľ pripúšťa potrebu prehodnotenia požiadavky v ďalšom stupni dokumentácie stavby a možného financovania z iných zdrojov! Iba takéto projekty hodnotia komisári EU vysokými bodmi efektivity projektu.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Berie sa na vedomie

11. Požiadavka prehodnotenia poslednej zastávky „pod mostom MK Panónska“ bola akceptovaná miernym posunom k jestvujúcej zástavbe na Vyšehradskej ulici s dostupnosťou od najbližších BD cca 100 m, ale len jednostranne. Požaduje v tejto súvislosti zodpovedať na otázku bezpečnosti zastávky pod cestným mostom, spôsobom prestupovania cestujúcich z autobusov (zo smeru Jarovce, Rusovce, Čunovo, asi aj Slnčnice), dĺžkach a smerovaní chodníkov k BD na oboch stranách MK Vyšehradskej, ako aj nedokončenej bariéry 30 rokov rozostavanej MUK na Panónskej, kde chýbajú prípojné vetvy do sídlisk Lúky 5 a Lúky 7.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Zastávka „Janíkov dvor“ má racionálne stavebno – technické riešenie ako aj polohu v okrajovej časti pripravovanej novej zóny „Slnčnice / Južné Mesto“. Poloha zastávky je umiestnená v dostupnosti existujúcich aj navrhovaných bytových jednotiek. Zastávku KDI z pohľadu prestupovania cestujúcich z BUS na TRAM vyhodnotil ako bezpečne riešené nástupište. Treba konštatovať, že v rámci kostry MHD existuje zastávka pod mostným telesom, napr. „zastávka Most SNP“, kde doposiaľ neboli zaznamenané nebezpečné kolízne situácie z pohľadu cestnej premávky na mostnom telese voči cestujúcej verejnosti lokalizovanej pod mostným telesom. Z pohľadu rozostavanej MÚK na Panónskej je nutné konštatovať, že jednotlivé vetvy komunikácií v súvislosti s dopravným napojením Južného Mesta sa dobudujú.

12. V záujme zvýšenia bezpečnosti a eliminovania bariér, ktoré posudzovaný zámer a Správa o hodnotení „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica Janíkov dvor“ obsahuje, požaduje aby Posudok navrhovanej činnosti k predmetnému zámeru/Správe ako aj Navrhovateľ zaradili do požiadaviek na riešenie ďalšieho stupňa dokumentácie stavby modelovanie smerového vedenia trasy električky a lokalizácie zastávok (doteraz posudzovaných variantne) s cieľom jej priblíženia k ťažiskám jestvujúcej zástavby bytovými domami a OV, aj za cenu čiastočného zakrivenia trate, najmä v úsekoch BD Znievska/Jantárová, Beňadická, Vígl'ašská/Jantárová.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje s tým, že bude prehodnotená v ďalšom stupni PD.

Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava (list zo dňa 30.12.2016)

Víta spracovanie variantu 2m, ktorý odstraňuje viaceré nevýhody pôvodných variantov 1 a 2 v časti severne od križovania s Kutlíkovou ulicou. Okrem toho vo variante 2m navrhuje:

1. Doplniť možnosť vjazdu do východnej autobusovej zastávky Bosákova aj z Jantárovej cesty. Upraviť uhol križovania cyklotrasy R18 s autobusovým pruhom buď pridaním druhého priechodu pre cyklistov (južne od súčasného) v priamej línii cyklotrasy.
Odôvodnenie: V pripomienkach k zámeru sme v bode 3. navrhovali posunutie vjazdu do zastávky. Pripomienka bola vo variante 2m zohľadnená a vjazd bol posunutý, čím sa zväčšil priestor na vyčkávanie cyklistov a chodcov. Nebol však upravený vjazd tak, aby umožňoval aj zachádzanie autobusov náhradnej dopravy od Jantárovej cesty. Čo je dôležité pre plánované alebo neplánované výluky na električkovej trati od zastávky Bosákova po Janíkov dvor. Doplnenie druhého priechodu pre cyklistov je dôležité pre plynulosť cyklistickej dopravy, hlavný

ťah je cyklotrasa R18 a vo variante 2m je na tejto križovatke pre ňu navrhnuté odbočenie v uhle cca 135 stupňov. Vytvorenie nového (svetelne riadeného) cyklopriechodu južne umožní plynulý a priamy prejazd cyklistov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje. Vzhľadom na priepustnosť križovatky a signálne plány nie je možné z technického hľadiska požiadavku akceptovať. Vznikol by problém s preferenciou pre jazdu električky. Križovatkový uzol je riešený a odsúhlasený KDI.

2. Doplniť priechod pre chodcov cez električkovú trať na južnej strane zastávky Bosákovej spolu s nadväzujúcim chodníkom a priechodom cez Jantárovú cestu.

Odôvodnenie: Posunutím výjazdu z autobusovej zastávky južne vo variante 2m vzniká priešečná križovatka, ktorá umožňuje umiestnenie priechodu v štandardnej polohe. Priechod cez trať na južnej strane zastávky umožní lepší prestup medzi električkami a autobusmi a zníženie zaťaženia existujúceho priechodu na severnej strane zastávky. Priechod cez Jantárovú cestu umožní lepší prístup na električku od Jungmannovej, ide o vytvorenie bezpečnej trasy v už dnes používanom koridore.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje. Doplnenie priechodu bude riešené v ďalšom stupni projektového riešenia stavby s KDI z pohľadu zabezpečenia bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky na dotknutej dopravnej sieti.

3. Doplniť v koridore v bode 2. aj cyklistickú trasu.

Odôvodnenie: Ide o vytvorenie abscentujúceho napojenia cyklotrasy R18 na sídlisko Dvory, ktoré nebolo vybudované v prvej etape. Ide o prevedenie cyklotrasy S383 cez električkovú trať v náhradnej polohe.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, v rámci ktorej môže byť táto požiadavka premietnutá.

4. Navrhnuť nové vedenie cyklotrasy 04 smerom na Nám. hraničiarov.

Odôvodnenie: Od predloženia zámeru došlo v území k výstavbe predajne Billa a vedenie navrhnuté v zámere už nie je možné. Navrhujeme cyklotrasu napojiť na stavebne vybudovanú cyklotrasu medzi parkoviskom Billy a bytovými domami.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje. Uvažuje sa s úpravou vedenia cyklotrasy 04 smerom na Nám. Hraničiarov, resp. k areálu obchodného zariadenia Billa.

5. Upraviť križovanie cyklotrasy 05 a Topoľčianskej ulice, redukovať záber zastavanej plochy.

Odôvodnenie: Odstránenie nepriameho a lomeného vedenia hlavnej cyklotrasy 05 cez vjazd do Topoľčianskej ulice. Navrhujeme:

- a. Zmenšiť polomer odbočenia na najmenšiu prípustnú normovú hodnotu 6m podľa STN 73 6102 čl. 6.9.1. Topoľčianska je v zóne s $V_{max} = 30$ km/h, preto by mali návrhové parametre spomaliť vozidlá na max. povolenú rýchlosť. Pri dnešnej organizácii dopravy je Topoľčianska len jednosmerná a do Kutlíkovej je len výjazd. Odporúčame preto preveriť nutnosť predimenzovaného vjazdu, ktorý bude nevyužívaný. Zmenšením polomerov odbočenia je možné viesť cyklotrasu 05 spolu s chodníkom bližšie k Pajštúnskej/Kutlíkovej.
- b. Cyklotrasu i chodník viesť pred križovaním s Topoľčianskou s väčším oblúkom tak, aby cyklisti prichádzali ku križovatke kolmo a s dostatočným rozhľadom. Cyklistické komunikácie majú tiež, ako ostatné komunikácie určené minimálne oblúky komunikácie

podľa STN 73 6110. Pri návrhovej rýchlosti 20 km/h je min. polomer oblúka a 2% sklone 8 metrov, pre komfort cyklistov je lepšie počítať s vyššou návrhovou rýchlosťou (30 km/h - 16 m).

- c. Priechod realizovať ako vyvýšený (dlhý spomaľovací prah) podľa STN 73 6110, ako ideálne riešenie pri vstupe/výstupe do obytnej zóny, resp. zóny 30 (vid' bod 11.10 b, resp. c tejto normy).

Vyvýšené plochy sa navrhujú s väčšou dĺžkou ako dlhé priečne prahy, takže väčšie vozidlá majú súčasne všetky kolesá na tejto ploche. Tieto plochy sa majú výrazne odlišiť od povrchu vozoviek a chodníkov. Výška vyvýšenej plochy je od 80 do 100 mm, sklony nábehov 1:7 až 1:25.

- d. Vymeniť polohu cyklistického a pešieho pásu, cyklistov dať bližšie k vozovke podľa princípu najrýchlejší v strede a najpomalší na kraji (vozidlo v ľavom pruhu, vozidlo v pravom pruhu, cyklista, chodec).

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje. Bude riešené v ďalšom stupni projektovej prípravy navrhovanej investičnej činnosti.

- 6. Cyklotrasu R18 od zastávky Veľký Draždiak po Betliarsku ulicu viesť západne od trate.

Odôvodnenie: V danom úseku je väčšina zástavby západne od električkovej trate, vedenie cyklotrasy na tejto strane zabezpečí lepšie priame napojenie na cyklotrasu R18 zo sídliska.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa neakceptuje. Požiadavka nad rámec predmetného projektu. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu, kde táto požiadavka môže byť premietnutá, resp. preveria sa vhodné cykloväzby na existujúce rekreačné zóny lokality Draždiak.

- 7. Zastávku Lietavská preriešiť ako združenú alebo spoločnú.

Odôvodnenie: V pôvodnom variante 2 boli zastávky električiek a autobusov umiestnené vedľa seba ako združené, s krátkymi prestupnými vzdialenosťami mimo automobilových trás. Nový variant 2m toto výhodné usporiadanie v súvislosti so zmenou usporiadania cestných komunikácií ruší. Okrem zníženia komfortu cestujúcich pri prestupe medzi električkami a nadväznou autobusovou dopravou hrozí aj väčšie nebezpečenstvo pri dobiehaní cez cestu na nadväzný spoj. Podobná situácia je v Bratislave už dlhšiu dobu na zastávke Molecova a novo i na električkovej zastávke Farského (resp. Bosákova v názvosloví tohto zámeru).

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje. Technické riešenie požiadavky bude preverené v stupni DÚR, k technickému riešeniu a z hľadiska bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky sa vyjadrí KDI.

- 8. Na križovatke Jantárovej cesty a Betliarskej zmeniť vedenie cyklistickej trasy alternatívne:

- a. zväčšiť ostrovčeky tak, aby priestor pre cyklistov na nich dosahoval aspoň minimálne šírkové parametre podľa TP 085 (pôvodne TP 7/2014).
- b. zrušiť ostrovčeky a vysunúť nárožia.
- c. cyklotrasu viesť v polohe susedného južného priechodu.

Odôvodnenie: Podľa grafickej prílohy nie je priechod pre cyklistov v súlade s TP 085 najmä kapitolou 7.2.5 "pred priechodom je nutné uvažovať s čakacou plochou pre cyklistov a to min. 1,75 m x 3,50 m. V prípade stredového ostrovčeka je taktiež nutné uvažovať s čakacou plochou min. 1,75 m x 3,50 m"

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje. Pripomienka bude riešená s KDI vzhľadom na bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky v dotknuto križovatkovom uzle.

9. Cyklotrasu R18 viesť až po obratisko.

Odôvodnenie: Od predloženia zámeru došlo k intenzívnej výstavbe v oblasti Južného Mesta (južne od Panónskej cesty), je predpoklad, že k termínu kolaudácie trate budú už bytové domy skolaudované a obývané. V pripomienkach k zámeru sme túto pripomienku uviedli pod č. 24, od jej podania vzrástla jej dôležitosť.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Požiadavka sa akceptuje, cyklotrasa bude predĺžená po nástupný terminál TRAM – BUS v polohe zastávky Janíkov dvor.

10. K novo predloženému variantu 2m sa vzťahujú aj naše pôvodné pripomienky k zámeru: 18. Autobusové zastávky Veľký Draždiak neumiestňovať do niky.

Komentár: Vyjadrenie berieme na vedomie. Upozorňujeme však, že pri vhodnom stavebnom riešení (oddelenie jazdných pruhov stredovým ostrovčekom znemožňujúcim predbiehajúce) je zastávka v jazdnom pruhu voči zastávke v nike:

- a. bezpečnejšia, keďže fyzicky nie je možné náhle vybehnutie chodca spoza autobusu pred auto; chodci prechádzajú vždy len cez jeden pruh a v strede majú ochranný ostrovček,
- b. komfortnejšia, priechody môžu byť umiestnené bližšie k zastávke (o dĺžku vjazdu a výjazdu z niky),
- c. plynulosť automobilovej dopravy je pri špičkovom intervale 20 minút obmedzená minimálne, plynulosť verejnej dopravy sa zlepši odstránením problémov pri výjazde z niky. V západných mestách sa umiestnenie zastávky do jazdného pruhu s oddelením protismerných jazdných pruhov ostrovčekom používa aj pri častejšom intervale, ako 20 minút na zastávke Veľký Draždiak. Príkladom je Viedeň, kde je totožné riešenie použité pri 5 minútovom špičkovom intervale.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje.

20. Napojiť cyklotrasu R18 na Lietavskú ulicu.

Komentár: Dodatočná realizácia cyklotrasy (odbočka z R18 na O6) v riešenom území si vyžiada zásah do hotovej stavby, čo môže byť v rozpore s nezasahovaním do stavby.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Požiadavka je nad rámec predloženého projektu stavby električkovej trate. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, ktorá sa bude požiadavkou zaoberať.

Avestus Petržalka s.r.o., Ventúrska 14, 811 01 Bratislava (list zo dňa 23.12.2016)

Predkladá nasledovné pripomienky k riešeniu projektu:

1. Chýbajúca koordinácia riešenia s prerokovanými a schválenými územnoplánovacími podkladmi: Urbanistická štúdia – južné mesto, Bratislava – Petržalka, prechodná zóna AB, zadávateľ: Popper Quinlan Private s.r.o., zhotoviteľ: VPÚ Deco Bratislava, a.s., rok 2010
Urbanistická štúdia južné mesto Bratislava – Petržalka, východná časť, zadávateľ: južné mesto is s.r.o., zhotoviteľ: compass s.r.o., rok 2014

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Na rokovaní dňa 07.03.2017 bol dohodnutý proces koordinácie oboch

4

projektov v ďalších stupňoch PD.

2. Chýbajúca koordinácia riešenia s riešením primárnej infraštruktúry Južného mesta: Primárna infraštruktúra (komunikácie a inžinierske siete), r. 2010, s platným územným rozhodnutím a platným stavebným povolením v niektorých častiach.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Projektant zachováva primárnu infraštruktúru Južného mesta a v ďalších stupňoch PD ju zohľadní.

3. Umiestnenie zastávky Janíkov dvor pod estakádou Panónskej ulice, predkladané riešenie považuje za nevhodné z nasledujúcich dôvodov:
 - a. Vo vzťahu k platnému Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy sa zastávka nachádza v strede plánovaného tzv. štvorlístka mimoúrovňového križovania Panónskej a Jantárovej ulice. To obmedzuje možné pešie a cyklistické napojenia zastávky z Južného mesta.
 - b. Plánovacia zastávka sa nachádza v excentrickej polohe vo vzťahu k hlavnej rozvojovej Južného mesta aj vo vzťahu k zástavbe južnej Petržalky – Jantárová, Vígľašská a Jasovská ulica.
 - c. Zastávka NSMHD s príľahlým námestím by mala byť zásadným mestotvorným prvkom zóny Južné mesto a južnej časti Petržalky. Predkladané riešenie je skôr technickým dopravným riešením a nevytvára podmienky pre vznik takéhoto mestotvorného prvku.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Na rokovaní dňa 07.03.2017 bol dohodnutý proces koordinácie oboch projektov v ďalších stupňoch PD.

4. Riešenie obrátiska Janíkov dvor: predkladané riešenie nie je v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy, pretože nezohľadňuje a neumožňuje dopravné napojenie rozvojových území Južnej Petržalky za železničnou traťou.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Riešenie obrátiska Janíkov Dvor je v súlade s územným plánom Hl. m. SR Bratislavy. Technické a priestorové navrhované riešenie umožňuje dopravné napojenie rozvojových území Južnej Petržalky za železničnou traťou prechodom cez železničnú trať.

Vlastný projekt nezabezpečuje napojenie území za železničnou traťou. Podľa informácií od navrhovateľa momentálne prebieha koordinácia a diskusia dopravného riešenia prepojenia území pred traťou so spoločnosťou Avestus.

5. Ukončenie cyklotrasy Jantárová: predkladané riešenie nevytvára prepojenie cyklotrasy Jantárová s cyklotrasou Južné mesto, ktoré sú súčasťou územnoplánovacích dokumentácií a podkladov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Požiadavka sa preverí v ďalšom stupni projektového riešenia stavby v koordinácii s koncepciou rozvoja zóny Južné Mesto v zmysle územnoplánovacích podkladov a dokumentácií.

Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava, p. Marcel Slávik slavik@samospravydomov.org (emailová korešpondencia, doručené dňa 3.1.2017)

K správe o hodnotení vydáva nasledovné stanovisko a uplatňuje nasledovné pripomienky:

1. Žiada, aby 35 záväzných podmienok záverečného stanoviska MŽP SR č. 38/06-7.3/mI zo dňa 7.6.2006 boli prevzaté a transponované ako záväzné podmienky aj novovydaného záverečného stanoviska.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Záverečné stanovisko MŽP SR (č.38/06-7.3/ml, zo dňa 6.7.2006) bolo vydané podľa zákona č. 127/1994 Z.z. a príslušné záväzné požiadavky obsiahnuté v stanovisku sa týkali inej stavby, s iným technickým riešením, iným variantným trasovaním líniovej stavby. Prevziať záväzné podmienky zo stavby z r. 2006 do predmetnej pripravovanej stavby zákon o posudzovaní vplyvov neumožňuje. V rámci navrhovanej činnosti ide o nový investičný zámer s novými povolovacími konaniami (ÚR, SP, KK).

Vysvetlenie:

Proces EIA, ktorý bol ukončený ZS vydaným dňa 6.7.2006 ešte podľa zákona č. 127/1994 Z.z., posudzoval v 2. úseku Janíkov dvor – Bosákova električkovú trať, ktorá bola vložená do stredu štvorpruhu (Jantárová cesta). Vzhľadom k zmenenej koncepcii riešenia, ktoré sa zameriava na samostatné teleso električkovej trate ako severo-južnú os Petržalky spolu s cyklotrasou a vyvolanými zmenami príľahlých ciest a križovatiek, ako aj na zmenené zaradenie činnosti a podľa iného zákona, rozhodol sa investor predložiť nový zámer formou nového procesu EIA. Zákon o EIA nezakazuje mať pre jedno územie vydané dve záverečné stanoviska, ale stavebný zákon neumožňuje konať naraz v dvoch činnostiach. Taktiež treba brať do úvahy, že vydané ZS nemalo záväzný charakter. Z uvedených dôvodov nie je navrhovateľ povinný prevziať požiadavky z vydaného ZS a nie je ním ani inak viazaný.

2. Hoci účelom zámeru nie je zvyšovanie dopravnej záťaže na cestnej infraštruktúre, toto môže byť nezamýšľaným dôsledkom, neželanou externalitou, ktorú treba odborne posúdiť. Vzniknúť môže napríklad v dôsledku cestovania autom zo vzdialenejších častí Petržalky, či Jaroviec, Rusoviec a Rajky na parkoviská v blízkosti trate, čo môže predstavovať zvýšený nápor aj na cestnú infraštruktúru, najmä v špičkových hodinách. V dôsledku zmeny konfigurácií nástupíšť, nového riešenia obrátiska ako aj osadenia nových cestných svetelných signalizácií na exponovaných križovatkách môže dôjsť k zmenám signálnych plánov, ktoré ovplyvnia priepustnosť križovatiek na celej radiále, čo je potrebné tiež odborne posúdiť a zväžiť v zmysle pôvodného znenia tejto pripomienky.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa čiastočne akceptuje. Odstavné parkovacie plochy nie sú predmetom posudzovanej činnosti. Požiadavkou by sa mala zaoberať pripravovaná štúdia P+R v koordinácii s ÚŠ.

Zmena / ponechanie signálnych plánov v dotknutých dopravne a stavebno – technicky upravovaných križovatkových uzloch bude podrobne riešená a rozpracovaná v ďalších stupňoch PD vzhľadom na požadovanú preferenciu električiek. Ako každé dopravné značenie aj signálne plány budú na záver prerokované v Operatívnej komisii pre určovanie dopravných značiek a dopravných zariadení za prítomnosti KDI a príslušného Cestného správneho orgánu, najmä z pohľadu bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky s preferenciou električiek.

3. Hlukovú štúdiu berie na vedomie; trvá na ďalších protihlukových opatreniach smerujúcich k eliminácii hluku a vibrácii v druhej etape. Cieľom je prevencia napríklad voči neželanému hluku, ktorý sa šíri napr. v úseku 1. etapy medzi zastávkami Jungmanova a Farského. Vhodnými opatreniami sú napr. zatravnenie trate či využitie retenčných dlažieb.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Optimálne technické riešenia a návrh použitých materiálov na elimináciu hluku budú zapracované v ďalších stupňoch PD s cieľom technickými opatreniami eliminovať hluk a vibrácie v mieste ich zdroja resp. vzniku. Počas prípravy DÚR bude spracovaná nová vibroakustická štúdia na základe aktuálne navrhovaných vstupov, vrátane meraní vykonaných na 1. úseku.

4. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy a bude predmetom ďalších povolovacích konaní.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Priechody pre chodcov budú riešené v zmysle platných STN s uplatnením maximálnych bezpečnostných prvkov v ďalších stupňoch PD a odsúhlasené KDI.

5. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy a bude predmetom ďalších povolovacích konaní.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Križovania električkovej trate s cestnými komunikáciami budú riešené v zmysle platných STN s uplatnením maximálnych bezpečnostných prvkov v ďalších stupňoch PD a odsúhlasené KDI.

6. Informáciu berie na vedomie a namieta ju. Žiada riešiť trať položením koľají s duálnym rozchodom umožňujúcim v budúcnosti prevádzku vlakov Tram-Train alebo prejsť na normálny železničný rozchod aj pri obyčajných mestských električkách. Prvá etapa bola schválená a budovaná ako duálna, porušenie tohto princípu naruší celkovú koncepciu dopravnej obsluhy Bratislavy a Petržalky založený na kombinovanej preprave linkami MHD a regionálnych koľajových dopravcov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Na území hl. mesta sú vybudované električkové trate s 1000 mm rozchodom, taktiež modernizácia tratí na území mesta sa realizuje s rozchodom 1000 mm. Z tohto dôvodu a na základe usmernenia EÚ týkajúcich sa modernizácie a výstavby električkových tratí na území dotknutého sídla mesto pristúpilo v rámci 2. etapy NS MHD v Petržalke realizovať rozchod električkovej trate na úrovni 1000 mm. EÚ bude podporovať rozvoj a modernizáciu električkových tratí len s 1000 mm rozchodom, čo je implicitne premietnuté v Operačnom programe integrovaná infraštruktúra.

7. Informáciu berie na vedomie; žiada prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy. Zdôrazňuje však nielen potrebu preferencie električiek ale aj líniovej koordinácie cestnej svetelnej signalizácie na priečných cestných ťahoch tak, aby nevznikali zbytočné kongescie.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Líniová koordinácia cestnej svetelnej signalizácie na priečných cestných ťahoch bude podrobne riešená a rozpracovaná v ďalších stupňoch PD vzhľadom na požadovanú preferenciu električiek. Ako každé dopravné značenie aj signálne plány budú na záver prerokované v dopravnej komisii a schválené KDI najmä z pohľadu bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky s preferenciou električiek.

8. Pozri vyjadrenie k bodu 3 a k bodu 11.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pozri vyjadrenie k bodu 3) a bodu 11)

9. Informáciu v súvislosti s opatreniami zvyšujúce bezpečnosť cestnej dopravy berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Riešenie výsadby zelene v bezprostrednej blízkosti električkovej trate bude optimalizované podľa požiadaviek DPB týkajúcich sa prístupu v rámci údržby el. trate resp. riešenia krízových situácií, pretože v pôvodnej DUR plnili tieto funkcie súbežné cestné komunikácie v celej dĺžke trate. V úsekoch, kde to bude možné z hľadiska prevádzky a bezpečnosti, bude bezpečnosť chodcov riešená primeranou výsadbou.

10. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. V rámci DUR bude spracovaný podrobný dendrologický posudok hodnotiaci stav a spoločenskú hodnotu drevín v dotknutom území. Pre náhradnú výsadbu bude spracovaný projekt Náhradnej výsadby s cieľom realizovať výsadbu najmä v lokalitách výrubu a priľahlých územiach el. trate. Objednávateľ neuvažuje s finančnou náhradou za vyrúbané dreviny.

11. Na riešenie a finálnu úpravu električkového zvršku požaduje použitie vegetačných dielcov, ktoré zabezpečia minimálne 80% podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržaná minimálne 8 l vody/m² po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území; na pripomienke trváme a žiadame konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy. Ďalej uvádza, že kapitolu 8.2.3, na ktorú sa odvoláva vyhodnotenie pripomienok, sme nenašli ani v zámere EIA ani v správe o hodnotení.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Konkrétny typ železničného zvršku bude navrhnutý na základe dohody zúčastnených strán projektu vo vzťahu k jeho prevádzke a údržbe. Električkový zvršok je koncepčne uvažovaný v základných konštrukčných typoch (viď. kap. 8.2.3. Električkový koľajový zvršok v správe o hodnotení, str.7).

Dažďová voda z el. zvršku a spodku nebude odvedená do verejnej kanalizácie, ale bude po celej dĺžke riešená vsakovaním mimo telesa el. trate. Toto riešenie je aj v súlade s požiadavkou BVS, ktorá nesúhlasí s napojením odkanalizovania dažďových vôd do jestvujúcej jednotnej verejnej kanalizácie vedenej v priľahlom území z kapacitných dôvodov (stanovisko BVS a.s. č.j. 31158/4020/2012/Ri zo dňa 06.11.2012).

12. Cieľom budovania električkovej radiály v Petržalke je presmerovanie hlavných dopravných výkonov na električku s tým, že sa má eliminovať cestná preprava. Ako sme uviedli v bode č. 2, nezamýšľaným dôsledkom môže byť (a podľa nášho názoru aj bude) aj cestovanie autom z odľahlejších častí Petržalky, Jaroviec, Rusoviec, Čunova ale aj napr. z Rajky bližšie k trati a odstavovanie áut na sídliskových parkoviskách, ktoré však nie sú určené pre tento účel, resp. neuvažovalo sa s organizáciou dopravy v tomto smere tak. Žiada dopracovať a doplniť.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Odstavné parkovacie plochy nie sú predmetom posudzovanej činnosti. Požiadavkou sa zaoberá štúdia P+R v prepojení na UŠ. Predbežne je v území navrhnuté parkovisko Park & Ride.

13. Informáciu berie na vedomie; žiada mať príslušné projekty (sadových úprav) spracované už pre výrubové konanie a územné konanie.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Problém je v časovom prepojení prípravy PD a podávaní žiadostí o výrubu.

14. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Ustanovenia vodného zákona budú prerokované s príslušnými vodohospodárskymi orgánmi a organizáciami v rámci jednotlivých stupňov PD. Po zapracovaní do PD, budú tieto zásady rozpracované do Environmentálneho plánu výstavby.

15. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. V rámci spracovania DUR bude vypracovaný projekt monitoringu vybraných zložiek ŽP, ktorý bude obsahovať aj ochranu a monitorovanie kvality podzemných a povrchových vôd. Takisto bude spracovaný aj havarijný plán stavby s cieľom eliminovať nežiaduce úniky škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd. Oba projekty budú predložené na schválenie príslušným vodohospodárskym orgánom.

16. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

V ďalších stupňoch PD bude aktualizovaná vibroakustická štúdia a dendrologický prieskum, v prípade potreby bude spracovaný aj svetlotechnický posudok (zatiaľ sa taká potreba nejaví). Na základe týchto podkladov budú navrhnuté zmierňujúce, event. kompenzačné opatrenia v súlade so zákonom NR SR č. 355/2007 o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a vyhl. MZ SR č. 549/2007 Z.z. o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií tak, aby bola zabezpečená ochrana obytných zón s dlhodobým pobytom osôb.

17. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy; príslušné projekty žiada mať spracované už pre výrubové a územné konanie.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

V rámci navrhovanej činnosti sa počíta s výsadbou vzrastlej zelene / parkovo upravenej zelene, v súlade s ustanoveniami zákona o dráhach a príslušných STN. Parkovo upravená zeleň môže byť vysadená napr. v mieste osadenia prekladaného objektu protitankovej steny a pod. Bližšia špecifikácia, miesta výsadby a druhové zloženie drevín bude spresnené v rámci Projektu sadových úprav v stupni DSP. Uvedené bude potrebné koordinovať s ÚŠ.

18. Keďže sa jedná o verejnú investíciu, žiada aby boli verejné zdroje smerované aj k skultúrnemu dielu tak, aby nebolo len dielom technickým, ale aj pozitívne vnemovo vnímavé; sústrediť sa žiada najmä na zastávky.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Navrhovateľ sa v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby bude zaoberať aj otázkami skultúrnemu dielu, vnemovo vnímavým riešením električkových zastávok, napr. sa uvažuje s farebným rozlíšením zastávok, navrhovateľ bude konzultovať príslušné prvky skultúrnemu dielu aj s p. prof. Kováčom.

19. Podobne ako bod č.18 (týka sa výberu autora diela).

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Berie sa na vedomie, viď odpoveď na bod č. 18.

20. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Protitanková betónová stena bude zachovaná a vhodne zakomponovaná do verejného priestoru, bude tvoriť významný prvok exteriéru navrhovanej činnosti. Obdobne sa zachoval objednávateľ aj pri záchrane „káblovej komory“ vybudovanej v rámci opevnenia českosl. hraníc v rokoch 1937 – 1939 v lokalite zastávky Farského.

21. Informáciu berieme na vedomie; na pripomienke trváme a žiadame konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

IGHP bol spracovaný v rámci DUR 2012. Od toho času sa geológia a ani hydrogeológia nezmenila a preto jeho výsledky budú využité pri spracovaní ďalších stupňov PD, v prípade potreby bude vykonaný doplňujúci IGHP.

22. Informáciu berieme na vedomie (súladi s ÚPN).

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Projekt je spracovaný v zmysle platných noriem, legislatívy, územno-plánovacích podkladov a regulatív daného územia.

23. Informáciu berie na vedomie a namieta ju; trvá na tom, že územný plán počíta v tomto území so stavbou nosného systému MHD, ktorý električková trať nie je a nič na tom nezmení ani to, že názov stavby obsahuje slovné spojenie „nosný systém MHD“.

Na nosné dopravné systémy MHD sa kladú isté špecifické nároky, ktoré navrhovaný zámer nespĺňa a je preto potrebné konštatovať nesúladi zámeru s územným plánom a to napriek tomu, že súčasné vedenie mesta Bratislava a MČ Bratislava-Petržalka tento zámer podporujú. Terminus technicus využívaný v slovenskej legislatíve je osobitná dráha a trať NS MHD je v územnom pláne definovaná ako osobitná dráha. Upozorňuje, že zmena územného plánu, ktorá dodatočne (ex post!) umožnila električku v 1. etape projektu bola výhradne v časti prvej etapy; v súčasnosti riešené územie ostalo bez zmeny a teda neumožňuje električkovú trať, ale len osobitú dráhu.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Za nosný systém sa pokladá ten, akú formu prepravy cestujúcich, resp. aký najvyšší dopravný systém si stanoví mesto. V rámci 1. etapy išlo o špeciálnu dráhu, v 2. etape ide o električkovú dráhu.

Nosný dopravný systém je tzv. chrbticová sieť dopravy, ktorá má najvyššie prepravné výkony, prepraví najväčšie percento cestujúcich a teda má najvyšší podiel na deľbe prepravnej práce. Je obsluhovaná kapacitnými vozidlami s krátkym intervalom medzi spojmi.

Navrhovaná električková trať v predmetnom úseku s prislúchajúcim zázemím je navrhnutá (umiestnená) v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislava, 2007 v znení zmien a doplnkov, čo potvrdzuje stanovisko Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy k zámeru EIA (č. MAGS OSRMT 39394/16-39208 OSRMT 177/16, EIA č.16, zo dňa 8.3.2016).

24. Na pripomienke trvá a žiada, aby záväznou podmienkou záverečného stanoviska bolo aj obstaranie územno-plánovacej dokumentácie tak, aby sa v okolí celej dĺžky trate realizoval veľký súvislý líniový park v symbióze s navrhovanou stavbou a predpokladanými stavebnými zámermi (napr. Petržalka city).

V súčasnosti je predmetné územie de facto chránené platnými územnými rozhodnutiami pre stavbu metra (ešte z roku 1988). Povolením stavby petržalskej električky stratia tieto územné rozhodnutia platnosť a tak územie medzi Chorvátskym ramenom a prilahlými bytovými domami nebude žiadnym spôsobom de facto či de iure chránené a umožní to intenzívnu výstavbu v tomto území. Preto projekt električky má zásadný vplyv na životné prostredie nielen priamo svojim

technickými parametrami ale aj nepriamo, žiadame teda, aby mesto Bratislava bolo zaviazané obstaráť územné plány zón v tomto území a do času ich obstarania vyhlásiť na tieto pozemky stavebnú uzáveru. Upozorňujeme, že mesto začalo obstarávať urbanisticko-architektonickú štúdiu, ktorá však nebola dotiahnutá do konca a nemá žiadnu vecnú a najmä právnu relevanciu a tak pre toto územie v súčasnosti neexistuje podrobnejšia územno-plánovacia regulácia a dokumentácia. Na obstaraní územných plánov zón a vyhlásení stavebnej uzávery dôsledne trváme. Vedomosť o v súčasnosti spracováanej urbanistickej štúdií máme vedomosť; my však žiadame spracovanie územných plánov zóny tak, aby boli podkladom k zmene územného plánu pre toto územie tak, aby sa v okolí celej dĺžky trate realizoval veľký súvislý líniový park v symbióze s navrhovanou stavbou a predpokladanými stavebnými zámermi (napr. Petržalka city).

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Hl. mesto SR Bratislava zadalo vypracovanie urbanistickej štúdie, ktorá bude podkladom pre vypracovanie ZaD ÚPN a následne pre ÚPN zóny. Uvedená dokumentácia bude bližšie špecifikovať rozsah a polohu výsadby parkovo upravených plôch zelene v symbióze s plánovanými pripravovanými stavebnými zámermi v danom území.

25. Zásadne nesúhlasí s umiestnením cyklistickej cesty, nakoľko táto cesta a jej vplyv nebol posúdený v záverečnom stanovisku č. 38/06-7.3/mIzo dňa 7.6.2006. Hoci sa skutočne nejedná o štvorprúdovku a vplyv cyklocesty je rádovo nižší, nie všetky riziká sú tým automaticky odstránené. Cyklocesta možno eliminovala ekologické riziká na minimum, ale riziká vplyvu na človeka odstránené neboli. Upozorňuje, že podľa dokumentov zverejnených OZ Cyklokoalícia, či MČ Petržalka predpokladá, že táto cyklocesta bude akousi zbernou cykloďaľnicou Petržalky. S takýmto funkčným využitím zásadne nesúhlasí, nakoľko prepravná rýchlosť bude značná (v rozpätí od 20 km/h vyššie) a predpokladané využívanie hojné, je predpoklad, že to bude znamenať ohrozenie bezpečnosti peších a zároveň bariérový efekt. Tieto javy je možné už dnes pozorovať na Petržalskej hrádzi pri Dunaji, kde je zvýšené riziko najmä v oblastiach s bufetmi a rýchlym občerstvením. Preto s touto cestou nesúhlasíme. Ak bude napriek nášmu nesúhlasu cyklocesta povolená, žiadame a trváme na tom, aby bola definovaná pre kombinované využívanie chodcami a cyklistami o vyznačená zvislou dopravou značkou C12. Zákon definuje takúto cestu nasledovne: „Značka prikazuje vyobrazeným významovým symbolom vyznačeným užívateľom, napríklad chodcom a cyklistom, použiť v predmetnom smere takto označenú spoločnú cestičku alebo pruh. Cyklista pritom nesmie ohroziť chodca. Cestičku alebo pruh môže použiť aj osoba pohybujúca sa na kolieskových korčuliach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí vyznačených užívateľov. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie cestičky alebo pruhu zakázané.“ Pri tejto príkazovej značke je potrebné upozorniť na fakt, že na takto vyznačenej cestičke nesmú cyklisti ohroziť chodcov. Cestička nie je smerovo rozdelená. Takéto určenie cesty umožní využívať túto cestu všetkým nemotorovým účastníkom cestnej premávky a zároveň eliminuje riziko vzniku negatívnych a neželaných dopravných javov.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Vplyv navrhovanej cyklotrasy súvisiacej s predmetnou činnosťou bol posúdený v rámci posudzovania vplyvov predmetnej činnosti v zámere EIA (01/2016) a v správe o hodnotení (11/2016). Vydané záverečné stanovisko MŽP SR (č. 38/06-7.3/mIzo dňa 6.7.2006) sa týka inej stavby riešenej/posudzovanej v inom technickom a variantnom riešení trasy líniového technického diela.

K vybudovaniu cyklochodníkov sa v stanovisku zo dňa 10.3.2016 pozitívne vyjadrilo OZ Cyklokoalícia, v rámci ktorého konštatuje, že realizácia cyklochodníkov podporí rozvoj cyklistickej dopravy v Bratislave a prispeje k zdravšej populácii obyvateľstva. S týmto názorom sa stotožňuje aj spracovateľ správy o hodnotení. V území nedôjde k vzniku „cykloďaľnice“.

26. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Kombinovaná cesta, bude len v niektorých častiach, plánuje sa samostatný cyklochodník a samostatný chodník, ktoré budú osvetľované verejným osvetlením.

Cyklochodník nebude pre chodcov, zlúčená funkcia sa môže stať len v miestach prechodov, resp. v blízkosti križovatiek

27. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa akceptuje. Odporúča sa cesty pre chodcov a cyklistov prepojiť logickými pešími trasami s príľahlým urbanizovaným územím. Tvorba týchto prepojení musí byť riešená v úzkej spolupráci s MČ Petržalka a UŠ.

28. Nie je v kompetencii spracovateľa správy o hodnotení akceptovať alebo neakceptovať pripomienky účastníkov konania, podľa čl.6 ods. 4 Aarhurského dohovoru č.43/2006 Z.z. sa dotknutej verejnosti garantuje rozhodovanie, keď sú ešte otvorené všetky možnosti a účasť verejnosti sa môže uskutočniť efektívne. Trvá na požiadavke zachovať územnú rezervu pre osobitnú dráhu, ktorá v budúcnosti bude skutočným nosným systémom MHD (metro, rýchlodráha) a v tomto zmysle zaviazat' mesto Bratislava obstarat' zmenu územného plánu. Zanedbanie tejto podmienky v budúcnosti povedie k zásadnému negatívnemu vplyvu na životné prostredie a obyvateľov Petržalky a preto vzhľadom na dnešný stav poznania je nutné túto územnú rezervu ponechať. Je nutné posúdiť trasovanie osobitej dráhy voči trati električky a ich vzájomné ovplyvňovanie (bude môcť byť v budúcnosti metro pod/nad traťou električky, v akej vzdialenosti, atď.). Zároveň je treba už dnes myslieť strategicky a výhľadovo o desiatky až stovky rokov do budúcnosti. Žiada, aby táto požiadavka bola záväznou podmienkou záverečného stanoviska.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Hl. mesto SR Bratislava plánuje zaobstarat' územno-plánovaciú dokumentáciu, ktorá bude riešiť urbanizáciu celého súčasného vynechaného koridoru od Bosákovej ul. po Janíkov dvor. V rámci tejto územno-plánovacej dokumentácie (ÚPN-Z) mesto plánuje zachovať územné rezervy, pre ďalšie dopravné stavby na zvýšenie prepravnej kapacity MHD, majúce reálny základ a sú predvídateľné na základe súčasného poznania, ktoré budú realizované v budúcnosti s výhľadom max. niekoľko desiatok rokov do budúcnosti.

29. Informáciu berie na vedomie; bližšie stanovisko aj v bode č. 25.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Pod posudzovanie vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. spadajú diaľnice a rýchlostné cesty a cesty I. a II. triedy. Cyklistické trasy nepatria medzi činnosti, ktorých posudzovanie by bolo v zákone taxatívne vyžadované. Aj keby boli považované cyklotrasy za cesty (čo nie sú), tak určite nie sú považované za cesty I. alebo II. triedy. Na ich posudzovanie však môže byť daný odôvodnený podnet v zmysle § 19 zákona. V danom prípade to urobené nebolo.

30. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy; príslušné projekty žiadame mať spracované už pre výrubové a územné konanie.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Vypracovanie projektu Sadovej úpravy a Náhradnej výsadby bude riešené v stupni DSP. Druhovú skladbu výsadby stromov a kríkov a množstvá kusov určí MČ Petržalka, odbor ŽP v rozhodnutí o výrube stromov.

Pozri tiež reakciu na požiadavku 13.

31. Informáciu berieme na vedomie.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Prevádzkový poriadok vrátane manuálu krízového riadenia bude spracovaný prevádzkovateľom el. trate ku kolaudácii, pokiaľ takáto požiadavka bude predložená zo strany OÚ BA, odbor CO a KP.

32. Upozorňuje, že v súčasnosti sa už nekoná v zisťovacom konaní ale režimom správy o hodnotení a vydaním záverečného stanoviska (tzv. veľká EIA). Žiada, aby príslušnosť orgánu pre vydanie záverečného stanoviska bola overená a záverečné stanovisko vydal príslušný orgán v zmysle zákona EIA.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Navrhovaná činnosť spadá do zisťovacieho konania, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (bod 13. Doprava a telekomunikácie, položku 9: Elektrické dráhy, závesné dráhy alebo podobné dráhy osobitného druhu a trolejbusové dráhy, platia nasledovné prahové hodnoty: bez limitu, zisťovacie konanie – časť B). Príslušným orgánom v zisťovacom konaní je Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie.

S prihliadnutím na kritériá pre zisťovacie konanie, význam očakávaných vplyvov na životné prostredie a stanoviská podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní vydal Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie rozhodnutie (č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA zo dňa 11.05.2016), ako príslušný orgán, že navrhovaná činnosť: „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“ sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní. Správa o hodnotení bola vypracovaná v novembri 2016.

V takomto prípade sa príslušný orgán nemení a celý proces EIA dotahuje pôvodný príslušný orgán.

33. V zmysle § 24 ods.2 zákona EIA je naše združenie účastníkom aj ďalších povolenacích konaní, pričom jeho práva a záujmy sú zámerom (zmenou zámeru) priamo dotknuté. V zmysle ustáleného výkladu účastníctva v konaniach je účastník konania povinný zdefinovať akým spôsobom sú jeho práva dotknuté resp. zdefinovať aspoň rámcovo oprávnené záujmy.

V zmysle §140c ods.1 Stavebného zákona je rozhodnutie zo zisťovacieho konania podkladom pre ďalšie povolenacie konania a teda uvedenie pripomienok dotknutej verejnosti v rozhodnutí zo zisťovacieho konania podľa §29 ods.13 zákona EIA plní aj ten účel, že definuje okruhy práv a záujmov dotknutej verejnosti aj pre tieto nasledujúce povolenacie konania. V uvedenej súvislosti je podstatné uviesť, že uvedené ustanovenia zákonov vyplývajú z Aarhurského dohovoru č. 43/2006 Z.z. o práve verejnosti na informácie o životnom prostredí (čl. 4) ako aj prístupe k rozhodovaciemu procesu a spravodlivosti (čl. 6). Súčasťou práva na informáciu o životnom prostredí v zmysle čl.4 Aarhurského dohovoru je dostať požadované informácie v rozsahu a formou, ktorú žiadal odvolateľ; spolu s právom na účasť v rozhodovacom procese podľa čl.6 Aarhurského dohovoru to plní zároveň aj funkciu „kontroly a obhajoby“ zámeru pred dotknutou verejnosťou, t.j. preukázaním že jej záujmy na životnom prostredí sú chápané vážne a navrhovateľ sa s nimi dôsledne a svedomito zaoberal, resp. bude zaoberať v nasledovných stupňoch projektovej prípravy tak, aby dodržal ústavnú povinnosť podľa čl.20 ods.4 Ústavy SR

nezneužívať vlastníctvo na poškodenie životného prostredia v rozpore so zákonom. Využívanie práv účastníka konania priznaných európskou aj slovenskou legislatívou nie je možné chápať ako obštrukčné; v zmysle čl.4 Aarhurského dohovoru ako aj v zmysle § 3 ods.2 Správneho poriadku sú správne orgány dbať, aby práva účastníkov konania neboli porušené ale aby ich mohli efektívne využívať. Dĺžka konania je určená lehotami v zmysle správneho poriadku tak aj spôsobom akým sa naplnia práva a záujmy dotknutej verejnosti. Správny orgán je povinný v zmysle § 3 ods.4 preferovať zmierne riešenie ako aj dbať o efektivitu a hospodárnosť konania.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Berie sa na vedomie.

Ďalej si uplatňuje nasledovné pripomienky a návrhy k zámeru ako takému:

34. Žiada, aby boli mimoúrovňovo riešené aj križovania s Rusoveckou cestou, Romanovou ulicou; uvedenú požiadavku žiada určiť ako záväznú podmienku záverečného stanoviska.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Mimoúrovňové križovania spomínaných komunikácií by bolo mimoriadne technicky a finančne náročné z titulu výšky hladiny podzemnej vody a významného zásahu do koryta Chorvátskeho ramena. Taktiež by pri realizácii mohlo dôjsť k zhoršeniu ich kvality. Mimoúrovňové riešenia v blízkosti obytnej zástavby negatívne ovplyvňujú scenériu mestského prostredia – vyžadujú výstavbu vysokých mostných telies a ramien križovatiek čo do obytnej zóny / mestského prostredia nie je vhodné umiestňovať. Mimoúrovňové riešenie komunikácií by viedlo k zhoršeniu hlukovej situácie v príľahlej obytnej zástavbe (mostné objekty by sa nachádzali na úrovni cca 2 – 3 NP. bytových domov). Na základe záverov z rokovania dňa 2.3.2017 MČ Petržalka s Hl. mestom SR Bratislava budú všetky križovania navrhnuté ako úrovňové.

35. Žiada, aby preložka Jantárovej cesty v úseku Kutlíkova - Betliarska bola riešenia podľa pôvodného variantu 2 (s atypickým kruhovým objazdom); uvedenú požiadavku žiada určiť ako záväznú podmienku záverečného stanoviska.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Z pohľadu bezpečnosti prevádzky el. trate, súvisiacej dopravy a ďalších účastníkov cestnej premávky Krajský dopravný inšpektorát (KDI) neodsúhlasil technické riešenie pôvodného variantu 2 v úseku Kutlíkova — Betliarska.

36. Žiada, aby spodrobnenie projektovej dokumentácie pre územné konanie určilo umiestnenie trate bližšie k stavbe Kauflandu a územiu Petržalka city; žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Pripomienka sa neakceptuje. Umiestnením trate bližšie k nákupnému centru by vyžiadalo zníženie prevádzkovej rýchlosti električkových súprav v dôsledku vybudovania väčších oblúkov v trase. Rýchly, bezpečný, pohodlný a pružný presun cestujúcej verejnosti zabezpečuje čo najpriamejšia trasa električkovej trate bez spomaľujúcich oblúkov.

Z hľadiska obsluhy príľahlej obytnej zóny je umiestnenie trasy optimálne. NS MHD primárne neslúži pre obsluhu Kauflandu. Umiestnenie trasy v oblasti plánovanej výstavby Petržalka city bolo odsúhlasené s investorom tejto stavby.

37. Žiada, aby zastávky boli monitorované kamerovým bezpečnostným systémom voči poškodzovaniu a vandalizmu; žiada povrchovú úpravu materiálov antigraffiti spôsobom. Zároveň žiada, aby tam kde je to vhodné boli vhodné plochy určené ako legálne graffiti plochy, ako je tomu napríklad aj v súčasnosti pod nadjazdom s Panónskou cestou.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Kamerový bezpečnostný systém bude súčasťou informačného systému navrhovanej činnosti. Podrobnejšie bude riešený v ďalšom stupni projektového riešenia stavby (DSP). Priestory v trase / zázemí navrhovanej činnosti nie sú vyčlenené ako legálne grafitti plochy.

Ďalej si uplatňuje pripomienky k verejnému prerokovaniu zámeru, ktoré sa uskutočnilo 14.12.2016 v Zichyho paláci:

38. Na verejnom prerokovaní spracovateľ správy o hodnotení Mgr. Tomáš Šembera vyslovil tvrdenia na adresu nášho združenia v zmysle, že naše pripomienky sú obštrukčné a sú zneužitím práva verejnosti zúčastňovať sa rozhodovania o životnom prostredí a naznačil možnú korupčnú súvislosť, kedy uviedol tvrdenie, že naše združenie si neuplatňuje pripomienky za finančnú protihodnotu. V uvedenej súvislosti uvádzame nasledovné:
- a. V zmysle § 24 ods.2 zákona EIA je naše združenie účastníkom aj ďalších povolovacích konaní, pričom jeho práva a záujmy sú zámerom (zmenou zámeru) priamo dotknuté. V zmysle ustáleného výkladu účastníctva v konaniach je účastník konania povinný zadefinovať akým spôsobom sú jeho práva dotknuté resp., zadefinovať aspoň rámcovo oprávnené záujmy. V zmysle §140c ods.1 Stavebného zákona je rozhodnutie zo zisťovacieho konania podkladom pre ďalšie povolovacie konania a teda uvedenie pripomienok dotknutej verejnosti v rozhodnutí zo zisťovacieho konania podľa §29 ods.13 zákona EIA plní aj ten účel, že definuje okruhy práv a záujmov dotknutej verejnosti aj pre tieto nasledujúce povolovacie konania. V uvedenej súvislosti je podstatné uviesť, že uvedené ustanovenia zákonov vyplývajú z Aarhurského dohovoru č. 43/2006 Z.z. o práve verejnosti na informácie o životnom prostredí (čl.4) ako aj prístupe k rozhodovaciemu procesu a spravodlivosti (čl.6). Súčasťou práva na informáciu o životnom prostredí v zmysle čl.4 Aarhurského dohovoru je dostať požadované informácie v rozsahu a formou, ktorú žiadal odvolateľ; spolu s právom na účasť v rozhodovacom procese podľa čl.6 Aarhurského dohovoru to plní zároveň aj funkciu „kontroly a obhajoby“ zámeru pred dotknutou verejnosťou, t.j. preukázaním že jej záujmy na životnom prostredí sú chápané vážne a navrhovateľ sa s nimi dôsledne a svedomito zaoberal, resp. bude zaoberať v nasledovných stupňoch projektovej prípravy tak, aby dodržal ústavnú povinnosť podľa čl.20 ods.4 Ústavy SR nezneužívať vlastníctvo na poškodenie životného prostredia v rozpore so zákonom. Využívanie práv účastníka konania priznaných európskou aj slovenskou legislatívou nie je možné chápať ako obštrukčné; v zmysle čl.4 Aarhurského dohovoru ako aj v zmysle §3 ods.2 Správneho poriadku sú správne orgány dbať, aby práva účastníkov konania neboli porušené ale aby ich mohli efektívne využívať. Dĺžka konania je určená lehotami v zmysle správneho poriadku tak aj spôsobom akým sa naplnia práva a záujmy dotknutej verejnosti. Správny orgán je povinný v zmysle §3 ods.4 preferovať zmierne riešenie ako aj dbať o efektivitu a hospodárnosť konania.
 - b. Združenie domových samospráv ako aj jeho predseda sa dôrazne ohradzuje voči nepodloženému osočovaniu z korupčných praktík a žiada, aby sa Mgr. Tomáš Šembera za svoje vyjadrenia ospravedlnil; nakoľko tieto vyjadrenia sú súčasťou nahrávky z verejného prerokovania a tá je súčasťou podkladov rozhodovania, trváme na písomnom, resp. ospravedlnení do zápisnice.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Na verejnom prerokovaní Mgr. Šembera, upozornil, že verejnosť má právo pripomienkovať dokumentáciu EIA, ako aj sa zúčastňovať následných povolojúcich konaní. Je to právo, ktoré nikto nespochybňuje. Ale s týmto právom úzko súvisí aj zodpovednosť a to znamená aj nezneužívať svoje práva, čo sa v poslednom čase stáva tým, že sa verejnosť odvoláva, čím sa predlžujú povolojúcce konania. V prípade, že z dôvodu odvolávaní nebude projekt zrealizovaný a nebudú stihnuté plánované termíny mal by navrhovateľ o tomto informovať verejnosť ako aj o dôvodoch prečo sa tak stalo.

Združenie domových samospráv nebolo zo strany spracovateľa správy o hodnotení obvinené z korupčných praktík, takéto hodnotenie nebolo vyslovené.

39. Na verejnom prerokovaní spracovateľ správy o hodnotení Mgr. Tomáš Šembera vyslovil výzvu k dotknutej verejnosti smerujúci k urýchleniu povolovacích konaní. K uvedenej výzve uvádza nasledovné:

Podľa §3 ods.4 Správneho poriadku „Správne orgány sú povinné svedomite a zodpovedne sa zaoberať každou vecou, ktorá je predmetom konania, vybaviť ju včas a bez zbytočných prietáhov a použiť najvhodnejšie prostriedky, ktoré vedú k správne vybaveniu veci. Ak to povaha veci pripúšťa, má sa správny orgán vždy pokúsiť o jej zmiernenie vybavenie. Správne orgány dbajú na to, aby konanie prebiehalo hospodárne a bez zbytočného zaťažovania účastníkov konania a iných osôb.“ Podľa §36 ods.5 Stavebného zákona „S dotknutými orgánmi a účastníkmi konania, ktorých stanoviská a vyjadrenia k návrhu na vydanie územného rozhodnutia boli zabezpečené pred začatím územného konania, obmedzí stavebný úrad prerokovanie návrhu podľa miery, v akej boli ich požiadavky splnené.“ Platná legislatíva teda priamo nabáda, aby navrhovateľ zámeru vyvinul maximálne úsilie o dohodu s ostatnými účastníkmi konania a podľa možnosti s nimi dosiahol dohodu a súlad. V takom prípade samotný povolovací proces prebieha bez námietkových konaní a odvolaní (resp. sú značne obmedzené). Je teda predovšetkým zodpovednosťou a záujmom navrhovateľa, aby takéto úsilie vyvinuli. Žiadame preto, aby navrhovateľ a spracovateľ projektovej dokumentácie usporiadali pracovné stretnutia s účastníkmi konania smerujúce k naplneniu ich práv a záujmov. Združenie domových samospráv prehlasuje, že vyvinie maximálnu možnú súčinnosť pri hľadaní konštruktívneho spoločného riešenia, ktoré však bude rešpektovať záujmy a práva dotknutej verejnosti.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní stanoviska / Odôvodnenie

Berie sa na vedomie.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Bratislava
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Tomášikova 46, 832 05 Bratislava

Mgr. Anna Sivecká

v súčinnosti s:

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto, so sídlom v Bratislave,
Ružinovská 8, 820 09 Bratislava

Ministerstvom dopravy a výstavby SR, sekciou železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody 6,
810 05 Bratislava 15

φ

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

Okresný úrad Bratislava
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Tomášikova 46, 832 05 Bratislava

Zodpovedná: JUDr. Elena Jačud'ová
vedúca oddelenia



Ing. Miroslava Gregorová
vedúca odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 27. 06. 2017

IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Celkovo bolo zaslaných za dotknutú verejnosť k SOH 9 stanovísk +1 doplnenie, z toho stanovisko Občianskej iniciatívy Lepšia doprava sa podpísali 4 občania. K podkladom rozhodnutia sa vyjadrili za dotknutú verejnosť dva subjekty – Ing. Kačo a PETRŽALKA CITY, a.s..

K zámeru sa vyjadrilo za dotknutú verejnosť 18 subjektov.

Celkovo predstavuje dotknutú verejnosť 22 subjektov.

I. Zoznam dotknutej verejnosti v etape zámeru a rozsahu hodnotenia

- Ing. Ivan Kačo, Pražská 25, 811 04 Bratislava
- Petržalka City, a.s., Panenská 6, 811 03 Bratislava
- Občianska iniciatíva Lepšia doprava, Ing. Martin Fundárek, Školská 26, 900 84 Báhoň
- Ing. Peter Rakšányi PhD., Autorizovaný stavebný inžinier, SKSI, Vígláškova 6, 851 06, Bratislava
- Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava
- Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava
- Martin Kugla (Iniciatíva za efektívnu a ekologickú dopravu), Mlynarovičova 16, 851 03 Bratislava
- Prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD., Bzovicka 32, 851 07 Bratislava
- PhDr. Erik Pajtinka, PhD., Račianska 89, 831 02 Bratislava 3
- Peter Ľos, Muškátová 22, 821 01 Bratislava
- Mgr. Ivan Košťál, Turnianska 7, 851 07 Bratislava
- OZ Nádej pre Sad Janka Kráľa, Ing. arch, Mgr, art. Elena Pätoprstá, Švabinského 17, 851 01 Bratislava
- OZ Petržalské ihriská, Ing. Iveta Ovečková, Jasovská 43, 851 07 Bratislava

- Za zeleň Petržalky, občianske združenie, Starhradská 10, 851 01 Bratislava
- Petržalský okrášľovací spolok. MUDr. Iveta Plšeková, Šustekova 2, 851 04 Bratislava
- OZ BROZ, RNDr. Tomáš Kušík, PhD., Na Rieviére 7A, 841 04 Bratislava
- Ing. K. Šimončíčová, Dulovo nám. 4, 821 08 Bratislava
- Ernest Húska, Hrobákova 14, 851 02 Bratislava

II. Zoznam dotknutej verejnosti v etape správy o hodnotení

- Ing. Ivan Kačo, Pražská 25, 811 04 Bratislava + stanovisko k podkladom rozhodnutia
- Matej Balog, Bulíkova 21, 851 04 Bratislava
- Lucia Keszeilová, Šustekova 16, 851 04 Bratislava
- PETRŽALKA City, a.s., Panenská 6, 811 03 Bratislava + stanovisko k podkladom rozhodnutia
- Občianska iniciatíva Lepšia doprava, Ing. Martin Fundárek, Školská 26, 900 84 Báhoň
- Ing. Peter Rakšányi PhD., Autorizovaný stavebný inžinier, SKSI, Vígl'ašská 6, 851 06, Bratislava
- Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava
- Avestus Petržalka s.r.o., Ventúrska 14, 811 01 Bratislava
- Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať

Záverečné stanovisko je podľa § 37 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona právo podať odvolanie proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať odvolanie podľa § 53 a § 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 6 zákona.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

Záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

φ