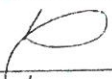
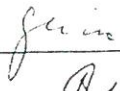
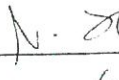
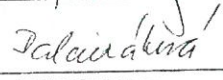
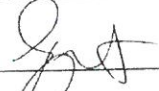
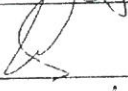
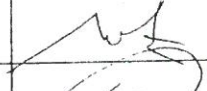
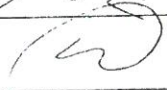
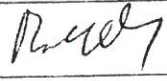
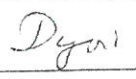
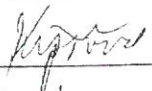
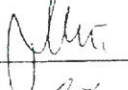
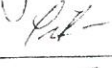
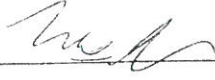


Parcely dotknuté realizáciou navrhovanej činnosti: „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek
Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“

70/5	1441/7	1495	1574	1878/3	3040	3136/8	5108/27	5374/9
71	1441/9	1496	1575	1878/4	3043/3	3136/9	5108/28	5375/24
72	1443/1	1497	1576	1882/1	3044/1	3169/1	5108/29	5375/25
73	1444/10	1498	1577	1872/2	3044/2	3603/10	5108/30	5375/3
89/12	1444/11	1499	1578/1	1873/2	3044/5	3604	5206/13	5376/1
89/13	1444/12	1500	1578/2	1878/4	3045/11	4355/11	5206/16	5376/10
90	1444/13	1501	1578/3	1882/1	3045/3	4355/12	5206/25	5376/12
91	1444/14	1506/1	1579/3	1882/4	3045/4	4417	5206/26	5376/13
92/1	1444/15	1506/2	1579/4	1883	3045/5	4423/15	5207/5	5376/14
935/12	1444/16	1506/3	1579/5	1884	3045/8	4423/3	5209/5	5376/15
935/14	1444/17	1507	1580	2094	3046/3	4425/1	5209/7	5376/16
936	1444/18	1508	1599	2112	3049/20	4428/10	5210/4	5376/17
1038/5	1444/19	1509	1606/8	2142	3049/25	4428/11	5210/5	5376/18
1038/6	1444/22	1510	1607	2150/1	3049/31	4428/12	5211/4	5376/6
1038/7	1444/23	1511	1608	2150/4	3049/32	4428/13	5211/5	5376/7
1067/8	1444/24	1512	1621	2150/5	3049/7	4428/14	5214/6	5376/8
1111/1	1444/8	1513	1624	2247	3051/11	4428/15	5215/14	5376/9
1111/46	1445/3	1514	1717	2251	3051/12	4428/16	5221/1	5380/1
1111/49	1446	1515	1737	2248/1	3051/13	4428/17	5221/2	5380/2
1111/57	1447	1516	1738/1	2268/2	3051/20	4428/38	5221/23	5380/3
1111/58	1448	1517	1776	2409/5	3051/3	4428/39	5221/34	5386/11
1111/69	1449	1518	1848	2409/6	3051/4	4428/40	5221/39	5387/1
1111/70	1450	1520	1851/1	2445/3	3051/40	4428/41	5221/47	5387/19
1111/71	1451	1521	1852	2445/4	3051/41	4428/42	5222/42	5387/20
1111/72	1452	1523	1860/1	2446/10	3051/44	4450	5222/74	5387/21
1112	1454	1524	1860/16	2446/11	3051/45	4456	5222/75	5387/22
1113	1460	1525	1860/22	2446/12	3051/46	4458	5223/1	5387/31
1115	1462	1544	1860/4	2446/13	3051/47	4690/121	5224/10	5388/2
1122	1464	1552	1860/59	2447	3051/5	4690/17	5224/12	5389/2
1123	1465	1553	1860/60	2448	3051/50	4690/18	5224/13	5390
1124	1466	1555	1860/61	2449	3051/52	4690/89	5224/14	5393/23
1329/1	1467	1557	1860/62	2450	3051/53	4690/90	5227	
1329/2	1468	1558	1861/2	2451	3051/9	4690/121	5364/70	
1329/3	1469	1559/10	1861/5	2452	3052/1	4691/1	5371/3	
1329/4	1470	1559/11	1861/6	2453	3052/2	4691/36	5371/4	
1329/5	1472	1559/13	1862/2	2454	3052/5	4693/1	5371/5	
1332	1474	1560	1864/1	2455/7	3052/6	4693/18	5372/2	
1333	1478	1561	1864/2	2455/8	3052/7	5105/159	5372/3	
1335	1479	1562	1865/1	2455/9	3053/1	5105/226	5372/4	
1405	1480	1564/1	1865/2	2456/1	3053/2	5105/227	5372/35	
1407	1481	1565	1865/3	2456/2	3053/4	5105/229	5372/36	
1408	1482	1566/1	1866/19	2457/1	3053/5	5105/230	5372/38	
1409	1483	1566/2	1866/2	2473/1	3131/3	5105/409	5372/39	
1419/1	1484	1566/3	1866/23	2828/1	3131/4	5105/76	5372/40	
1440/4	1486	1566/6	1866/26	2828/5	3131/5	5106/13	5372/41	
1441/21	1487	1567/10	1866/28	2828/6	3131/6	5106/14	5372/42	
1441/42	1488	1567/19	1866/36	3031/2	3131/7	5106/15	5373/3	
1441/55	1489	1567/20	1866/37	3037/1	3136/10	5106/9	5373/4	
1441/56	1491	1567/21	1866/42	3038/1	3136/11	5107/36	5373/7	
1441/58	1492	1567/3	1866/65	3038/3	3136/5	5107/37	5374/6	
1441/59	1493	1567/41	1867/1	3038/5	3136/6	5107/38	5374/7	
1441/61	1494	1567/9	1867/3	3039	3136/7	5108/1	5374/8	

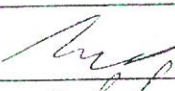
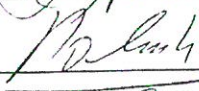
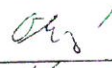
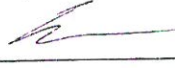
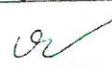
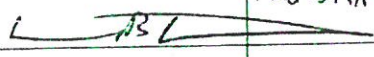
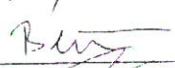
Prezenčná listina z verejného prerokovania správy o hodnotení
„Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave, 2. časť
Bosákova ul. – Janíkov dvor“

konaného dňa 14.12.2016 (streda) o 16:30 hod.
v Zichyho paláci na Ventúrskej ul. č. 9 v Bratislave

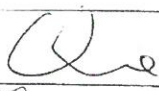
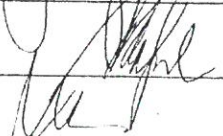
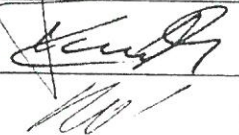
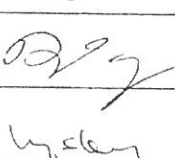
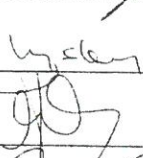
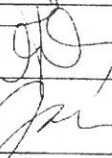
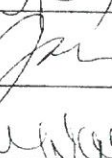
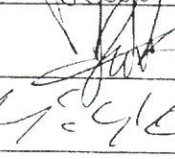
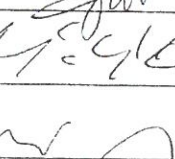
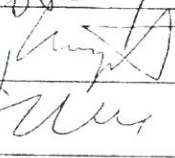
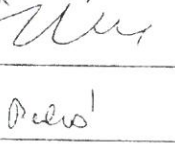
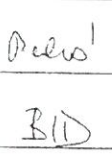
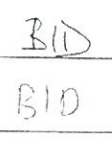
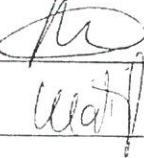
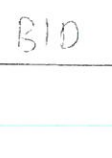
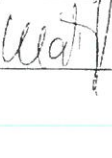
por.č.	meno	podpis	občan-bydlisko/ organizácia- názov
1.	ŠTELIČ MAREK		NETTING CONSULT a.s.
2.	DOBROUDSKÝ MAREK		POTING CONSULT a.s.
3.	VADIMÍR ROŽDOLSKÝ		
4.	PAVL GRAC		MAC - R4
5.	BRANER		ZYS-80
6.	SOČIANSKÝ A1		TV BRATISLAVA
7.	HONIKA BALCERÁKOVÁ		HLA SR.BA
8.	ERIK ŽILK		intognito
9.	BOHUSLAV CHRÁSKO		BA
10.	TOMÁŠ ŠUTER		CHOJET
11.	JAN KUŠNÍR		POTING CONSULT a.s.
12.	MARTIN MALOUREK		občan Petržalky
13.	MILAN ROLIS		HC BA-Petržalka
14.	LUBOŠLAV PODRŽEK		CESTET, s.r.o.
15.	MATEJ DUBOČ		N
16.	KATARÍNA KISSOVÁ		SME BRATISLAVA
17.	PETER MURŮ		BRATISLAVA
18.	ANNA SIVECHÁ		CV BA, CSEP3
19.	RICHARD NĚMEC		BRATISLAVA

Prezenčná listina z verejného prerokovania správy o hodnotení
„Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave, 2. časť
Bosákova ul. – Janíkov dvor“

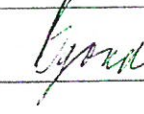
konaného dňa 14.12.2016 (streda) o 16:30 hod.
v Zichyho paláci na Ventúrskej ul. č. 9 v Bratislave

por.č.	meno	podpis	občan-bydlisko/organizácia-názov
20.	PICHMALNIEŠTEH		BRATISLAVA
21.	OLGA OVSEPIAN		BRATISLAVA
22.	Pavol VALENT		BRATISLAVA HOLIČSKA 18
23.	Martin Feudárel		Úl lepeša dopravy
24.	Nikola Okoličnyou		BRATISLAVA
25.	Michal Švehlík		BRATISLAVA
26.	Michal Ševánek		MDVR SR
27.	Jozef Korda		MDVR SR
28.	JOZEF GAUCHNÍČ		TASR
29.	Gréta Malá		OLIGO
30.	IVAN BÚTORA		MAGISTRÁT M. H. BA
31.	PETER MAREL		ROBOTNÍČKA
32.	ZEMICA GEFRA		MAGISTRÁT M. H. BA
33.	Štefan KOLUS		ROBOTNÍČKA
34.	Miroslav Lešák		METRO BARS
35.	DANIEL CHAMER		DA
36.	ROŇA KOLLÁKOVÁ		KE ZA - TE
37.	MATEJ BENCURA		BRATISLAVA
38.	MARTIN KOLLA		ZKED

Prezenčná listina z verejného prerokovania správy o hodnotení
„Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave, 2. časť
Bosákova ul. – Janíkov dvor“
konaného dňa 14.12.2016 (streda) o 16:30 hod.
v Zichyho paláci na Ventúrskej ul. č. 9 v Bratislave

por.č.	meno	podpis	občan-bydlisko/organizácia-názov
39.	Tomáš Vášek		Lenšija Dopraz
40.	Zuzana Ľudka		TV BA
41.	Gai Martin		Metro BA a.s.
42.	Miroslav Vilič		— — —
43.	Miroslav Širgel		MB BA
44.	TIBOR KURÁČ		MG - ODI
45.	MATÚŠ KOFANI		MG - ODI
46.	Matej Bilog		PCHÁLE
47.	VUSUPPOVA NOVIKA		ZENING CONSULT MS
48.	TOMÁŠ TABOR		OBČANSTVA JAKOVA
49.	MARTINA JAKUŠOVÁ		HMSR, OHA
50.	Jana Ryšavá		MG-SD 
51.	Marcel Slávik, predseda		ZDruženie domových samospráv Kováčova 14, 851 02 Bratislava - Petržalka zaregistrované v registri občianskych združení IČO: 3654174, IČD: 1002687, IČO IBAN: SK731200001003425115059
52.	Matej Michlík		
53.	Peter METR		občan BA
54.	KOVÁČ Bohumil		Bratislava 32
55.	MAGÁT MARTIN		občan - Topoľčianka
56.	INGRID KOVÁČ		HA Reg. BA
57.	GABRIELLA BALLO		MAG - OJAP
58.	PETER VÁLKY		
59.	MICHAL KLÁTIK		

Prezenčná listina z verejného prerokovania správy o hodnotení
„Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám. v Bratislave, 2. časť
Bosákova ul. – Janíkov dvor“
konaného dňa 14.12.2016 (streda) o 16:30 hod.
v Zichyho paláci na Ventúrskej ul. č. 9 v Bratislave

por.č.	meno	podpis	občan-bydlisko/ organizácia-názov
60.	ANNA TFIŠTOVÁ		HL. MESTO SR BRATISLAVA
61.	STANISLAV TOMČO		HL. A. SR BA - REGISTROVANÝ OSRPTN
62.	ERIKA IGONDOVÁ		HL. M SR BA - OSRPT
63.			
64.			
65.			
66.			
67.			
68.			
69.			
70.			
71.			
72.			
73.			
74.			
75.			
76.			
77.			

Komentár k stanoviskám k správe o hodnotení: „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
1	Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3 (stanovisko č. OU-BA-OSZP3-2016/106801-2/MIA, zo dňa 20.12.2016)	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 I. stupňom ochrany podľa § 12 zákona OPK, kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona.	1. berie sa na vedomie
		2. Plánovanou stavbou nebudú priamo dotknuté žiadne chránené územia národnej siete, ani európskej sústavy chránených území (NATURA 2000).	2. berie sa na vedomie
		3. Z hľadiska ekologickej stability bude činnosťou dotknutý biokoridor regionálneho významu XXIII. Chorvátske rameno (RÚSES mesta Bratislava, SAŽP, 1994), pričom negatívny vplyv variantu I. 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 navrhnuť 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.	3. požiadavka bude rozpracovaná a posúdená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby.
		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 <u>nebude mať</u> pre funkčnosť tohto prvku ÚSES zásadný význam.	- berie sa na vedomie

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		4. Činnosťou budú dotknuté biotopy európskeho významu Vo 2 Prírodzené 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 reprofiliácie 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.	4. požiadavka bude rozpracovaná a posúdená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby.
		5. V prípade úprav toku Chorvátskeho ramena, či už preložke alebo reprofiliácii koryta, môžu byť dotknuté chránené druhy živočíchov, keďže trstinové spoločenstvá sú veľmi často miestom hniezdenia napr. kačice divej/Anas platyrhynchos, v okrajových, najmä v nepriechodných 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 budú premietnuté príslušné podmienky ochrany podľa § 35 ods. 1 a 2 zákona ochrany prírody a krajiny. Odstránenie vegetácie bude realizované mimo vegetačného a hniezdného obdobia tak, aby sa minimalizoval nepriaznivý vplyv na faunu.	5. v ďalšom stupni projektového riešenia stavby bude v príslušných upravovaných úsekoch Chorvátskeho ramena vykonaný ornitologický prieskum a v prípade identifikovania miesta rozmnožovania, odpočinku alebo hniezdenia chráneného živočicha v projektovej dokumentácii stavby budú premietnuté príslušné podmienky ochrany podľa § 35 ods. 1 a 2 zákona ochrany prírody a krajiny. Odstránenie vegetácie bude realizované mimo vegetačného a hniezdného obdobia tak, aby sa minimalizoval nepriaznivý vplyv na faunu.
		6. Správa neobsahuje úplné, resp. dostatočne predložené informácie o výskyte chránených druhov rastlín v zábere pripravovanej stavby, známy je napr. výskyt jedincov zeleru plazivého (<i>Apium repens</i>), 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 respektovaná ochrana chránených rastlín v ich prírodzenom 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	6. v rámci variantu 2m nepredpokladáme zásah do biotopu chráneného druhu, vo variante 1 sa predpokladá zásah do biotopu chráneného druhu. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby, podľa výsledného variantu z procesu posudzovania vplyvov, bude spracovaný podrobnejší botanický prieskum a jeho výsledky, odporúčania a príslušné opatrenia budú premietnuté do projektovej dokumentácie stavby a Plánu organizácie výstavby (POV).

č.	Predkladateľ stanoviška	Obsah stanoviška	Komentár
		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 odsek 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. 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.	7. požiadavka bude splnená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie predmetnej stavby. Pri náhradnej výsadbe budú uprednostňované geograficky pôvodné a tradičné druhy a v polohe líniovej výsadby pozdĺž trate také druhy drevín, ktoré nebudú narušovať bezpečnú prevádzku el. trate. Stavba bude mať v stupni DSP spracovaný Projekt sadových úprav.
		8. 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.	8. berie sa na vedomie
		9. 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 Zelená a Fauna, migračné koridory na str. 101 – 102) a zohľadniť aj pripomienky a požiadavky uplatnené v bodoch 3. až 7. stanoviška.	9. berie sa na vedomie
2	Mestská časť Bratislava – Petržalka, Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava (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.	1. pripomienka je splnená, projekčne je nový úsek komunikácie Jantárová cesta (km 2,4) vrátane križovatky Rusovská cesta – Jantárová cesta prisunutý/napriamený bližšie k električkovej trati. Chodníky na Bosákovej budú skrátené po zastávku Jungmanova, t.j. nebudú pokračovať až k areálu TPD, resp. k Bosákovej ul.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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 mimourovňové riešenie. Naopak úrovňovým križovaním sa: a. šetrí 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 zázere, do ktorého zaklesá z mostného telesa v kilometri 3,7).	2. požiadavka sa akceptuje 3. na základe rokovania objednávateľa so zástupcom MČ Petržalka bude požiadavka akceptovaná
3	Ing. Ivan Kačô, Pražská 25, 811 04 Bratislava (list zo dňa 12.12.20016)	4. Cyklotrasu pozdĺž električkovej trate žiada situovať aj v úseku od Kutlíkovej po Lietavskú z východnej strany električkovej trate a čo najviac ju prímknúť k električkovej trati a nevytvárať tak zbytočné kolízne body a zdržania. K Správe o hodnotení navrhovanej stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor Šaľarikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica Janíkov dvor“ zaujíma nasledovné stanovisko: A. Konštatuje, že spracovaná správa v žiadnej svojej prílohe sa nezaoberá 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-rt zo dňa 26.05.2016. V tomto dokumente sa	4. cyklotrasa je prímknutá k el. trati, technické riešenie cyklotrasy v predmetnom úseku je optimalizované. Konštatujeme, že z technického hľadiska nie je možné riešiť cyklotrasu z východnej strany električkovej trate vzhľadom na techn. riešenie a bezpečnosť križovatky Pajštúnska – Kutlíkova.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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: <u>1) Vyhodnotiť vplyv na dopravu v dotknutom území, t.j. na iné prepravné systémy MHD a na individuálnu automobilovú prepravu.</u>	1) V rámci správy o hodnotení bol tento bod spracovaný v kap. C/III./ 11.3. Vplyvy na dopravu primerane poznaniu ku dňu spracovania správy o hodnotení. Navrhovaná činnosť pri jej sprevádzkovaní má dosah na iné prepravné systémy (autobusové linky MHD, trasy BUS liniek), avšak v súčasnom štádiu posudzovania činnosti / projektovej dokumentácie stavby nie je možné detailne / 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). Tieto dopravné údaje sa budú ešte spresňovať v závislosti od stupňa urbanizácie územia dotкнуtej mestskej časti v čase spustenia el. trate do prevádzky, grafikonov jednotlivých liniek MHD, atď., využívania MHD, praktických skúseností a pod.
		<u>2) Definovať prepravné kapacity, prepravné trasy počas výstavby.</u>	2) prepravné trasy počas výstavby sú súčasťou kap. B/5. Nároky na dopravu a inú infraštruktúru, kap. 5.1.1. Prepravné trasy počas výstavby navrhovanej činnosti, str. 18 správy o hodnotení. Prepravné kapacity samotných trakčných vozidiel podľa technickej normy sú definované v kap. 5.2.2. na str. 21 správy o hodnotení (pri obsadenosti 5 os/m2, resp. 8 os/m2). Údaje o dopravných výkonoch vozidiel MHD za posledné obdobie 4 rokov a počet prepravených osôb sú uvedené v kap. C/II./11.8. Infraštruktúra /kap. 11.8.1.2. Mestská hromadná doprava.
		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	

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		odmietnuté. Jedná sa o pripomienky uvedené pod bodmi: 3) Pripomienka k chybojacej dopravnno-inžinierskej dokumentácii je v zásade odmietnutá konštatovaním, že navrhovaná činnosť naplnia súbor opatrení, odporúčaní a priorít definovaných v rámci územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy (2015) z hľadiska ekologickej dopravy, pokračovanie výstavby 2. etapy výstavby NS v Petržalke (elektrická trať), redukcie autobusovej prepravy a rozvoja cyklo dopravy. Konštatovanie, že „navrhovaná činnosť naplnia 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 dokumentácií. Vzhľadom na uvedené nepokladám moje pripomienky v predkladanej Správe za vysvetlené.	3) V rámci prevádzky navrhovanej činnosti sa v súčasnosti počíta s počtom prevádzkovaných 12 ks elektrických. Je predpoklad, že celkový jazdný výkon elektrických sa bude pohybovať na úrovni cca 1 051 200 km/rok. Počas dopravnej špičky sa počíta s intervalom 1 spoja v každom smere každé 4 minúty. Prepravná kapacita trakčných vozidiel (Škoda 29T ForCity Plus a Škoda 30T ForCity Plus) pri navrhovanom intervale 4 min/1 spoj predstavuje pri obsadenosti 5 stojaciach osôb / m² na úrovni cca 3 660 osôb za hod., jednosmerne. Prepravná kapacita elektrických sa môže zvýšiť pri intervale 2 min v každom smere (napr. počas ranných špičkových hodín). DPB disponuje dostatočnou kapacitou trakčných vozidiel aj pre skrátený interval 2 min medzi spojmi a údajmi o výťažiteľnosti jednotlivých línii MHD.
		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 Slnecnice (pri Rusovskej ceste), nárast v reálnej 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 (elektrickej trate) uvoľní existujúcu stavebnú uzáveru (napr. Petržalka City). 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.	údaje o obyvateľstve uvádzajú zdroje: www. statistics.sk a Štatistická ročenka hl. mesta SR Bratislavy, ŠÚ SR, 2015 ide o údaj registrovaných dočasne prítomných osôb, o neregistrovaných dočasne prítomných osobách nie sú k dispozícii štatistické údaje. Ak predkladateľ stanoviska disponuje takými údajmi, tak sa s nimi bude pracovať. Nedomnievame sa, že ide o údaj, ktorý zmení hodnotenie vplyvov, alebo poradie variantov. výhľadový počet nových obyvateľov zóny Južné Mesto/Slnecnice

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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. Vzhľadom na uvedené nepokladám moje pripomienky v predkladanej Správe za vysvetlené.	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)“.	5) vplyv navrhovanej činnosti na dopravu bol posúdený v kap. C/III./11.3. Vplyvy na dopravu v dokumentácii správy o hodnotení
		6) Pripomienka k nesprávne navrhovanej/vypočítanej prepravnej kapacite električkovej trate. V zámere bol údaj o kapacite prepravy pri obsadenosti 8 stojaciach 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 sice 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 stojacimi 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	6) Prepravné kapacity samotných trakčných vozidiel podľa technickej normy sú definované v kap. 5.2.2. na str. 21 správy o hodnotení. spracovateľ správy o hodnotení nemanipuluje s údajmi o prepravnej kapacite trakčných vozidiel. Opiera sa o technické parametre výrobcu trakčných vozidiel.

č.	Predkladateľ stanoviska	Komentár
	Žilina) overili dosiahnutie takejto „maximálnej“ obsadenosti reálne uskutočnenou skúškou ktorá ale údaje výrobcu vozidla nepotvrdila napriek tomu že táto sa realizovala v lete, figuranți 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 užitoc. plochy na jedno miesto určené na státie, to je 5 až 4 osoby na 1 m², 0,315 m² užitocnej plochy na jedno miesto na sedenie. 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.	požiadavka je splnená, zapracovaná v kap. 5.2.2. na str. 21 správy o hodnotení. Prepravné kapacity sú definované / vypočítané na <u>obsadenosť 5 os/m²</u>. Spracovateľ správy sa opiera sa o technické parametre výrobcu trakčných vozidiel.
	C. Správa o hodnotení - Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhnutie: 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 „elektrická“ 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.	V rámci prevádzky navrhovanej činnosti sa v súčasnosti počíta s počtom prevádzkovaných 12 ks elektrických. Je predpoklad, že celkový jazdný výkon elektrických sa bude pohybovať na úrovni cca 1 051 200 km/rok. Počas dopravnej špičky sa počíta s intervalom 1 spoja v každom smere každé 4 minúty. Prepravná kapacita trakčných vozidiel (Škoda 29T ForCity Plus a Škoda 30T ForCity Plus) pri navrhovanom intervale 4 min/1 spoj predstavuje pri obsadenosti 5 stojacích osôb / m² na úrovni cca 3 660 osôb za hod., jednoducho. Prepravná kapacita elektrických sa môže zvýšiť pri intervale 2 min v každom smere (napr. počas ranných špičkových hodín). DPB disponuje dostatočnou kapacitou

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
			trakčných vozidiel aj pre skrátený interval 2 min medzi spojmi a údajmi o vyťažiteľnosti jednotlivých liniek MHD.
		Medzi pozitívnymi vplyvmi dokumentácia uvádza: „Stavba prispieje 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.	Vybudovanie uceleného nosného systému MHD v Petržalke na báze koľajovej tangenciálnej dopravy spolu s pridruženými napájacími autobusovými linkami má tendenciu postupne znižovať podiel prepravnej práce IAD:VHD, čo je okrem iného jednou z priorit Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy (schválený mestským zastupiteľstvom, r. 2016).
		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 bitúňka, 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 prispievajú k zníženiu hlučnosti“.	- berie sa na vedomie
		Upozorňuje že hluk sa šíri od miesta jeho zdroja pod uhlom cca 7° (prevažne styk koľajnice a kolesa), takže výsadba žiadnych kričov 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 priniesie 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.	pre navrhovaný investičný zámer bola spracovaná vibroakustická štúdia, v rámci ktorej sú navrhované príslušné opatrenia na eliminovanie / zmiernenie vplyvu prevádzky stavby na hlukovú situáciu v urbanizovanom území. Výsadba zelene pozdĺž el. trate môže dopomôcť k eliminovaniu hluku, avšak nejedná sa o hlavný „protihlukový prvok/opatrenie“. Spracovateľ vibroakustickej štúdie doporučuje v rámci predmetnej stavby preferovať primárne opatrenia oproti sekundárnym a terciárnym opatreniam na zmiernenie nepriaznivého dopadu zvuku v danom území a to: • realizáciu pružných upevnení koľaje / koľají, • koľajnica zvarená do bezstykovej koľaje, • v oblúkoch menších polomerov (pod 25 m) implementovať zariadenia na mazanie koľajnic, • z oboch strán koľajníc aplikovať bokovnice, alebo iný progresívny antivibračný materiál, • uplatniť preferenciu električiek - zvýšiť plynulosť jazdy, • po finálnej úprave geometrickej polohy koľaje prebrúsiť

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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 žiadanými údajmi o intenzite jej využívania, nakoľko chýbajú akékoľvek predstavy o napojení cyklistického chodníka na existujúcu urbanizáciu a komunikačnú štruktúru Petržalky.	Spracovateľ vibroakustickej štúdie je odborne spôsobilou osobou úradom verejného zdravotníctva SR vykonávať meranie hluku a vibrácií v životnom a pracovnom prostredí, vykonávať hodnotenie dopadov na verejné zdravie alebo hodnotenie zdravotných rizík zo životného prostredia - hluk a vibrácie. K vybudovaniu cyklochodníkov sa v stanovisku zo dňa 10.3.2016 <u>pozitívne</u> vyjadrilo OZ Cyklokoalícia, v rámci ktorého konštatuje, že realizácia cyklochodníkov podporí rozvoj cyklistickej dopravy v Bratislave a prispieje k zdravejšej populácii obyvateľstva. S týmto názorom sa stotožňuje aj spracovateľ správy o hodnotení. V území nedôjde k vzniku „cykloďaľnice“. Cyklochodníky budú napojené na príslušnú dopravnú infraštruktúru, čo je zreteľné aj z grafických príloh správy o hodnotení.
		Vzhľadom na uvedené požaduje proces posudzovania vplyvov stavby na ŽP zastaviť. Správu o hodnotení doplniť o závery z dopravnoinžinierskej dokumentácie ktorá bude vypracovaná na základe vstupných údajov o reálnej 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.	Spracovateľovi odborného posudku budú poskytnuté doplňujúce údaje, podľa § 36 ods.5 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.
4	Matej Balog, Bulíkova 21, 851 04 Bratislava (list zo dňa 15.12.2016)	Pripomienky k variantu 2m: Všeobecné pripomienky: 1. „ <i>Jazda električiek bude vykonávaná po navrhovanej električkovej trati v limite max. 50 km/h, v zmysle prevádzkových predpisov DPB</i> “ Navrhujem posúdiť zámer pri premávke električiek s maximálnou rýchlosťou 60 km/h, ktorá umožní krajšie cestovné časy. Vyššia maximálna rýchlosť by mala byť posúdená už v tomto štádiu, aby sa vyhodnotila akceptovateľnosť hlukovej záťaže, ako aj benefity plynúce z krajších 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	1. 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, predpokladá sa max. rýchlosť električkovej dopravy na úrovni 50 km/hod., bližšie špecifikovaná prevádzková rýchlosť trakčných vozidiel bude spresnená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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 oploštená a vznikla by tak v mestskom prostredí neakceptovateľná bariéra. Nutnosť oploštenia 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.	2. požiadavka nad rámec projektu. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, 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 prítamy 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).	3. kolmo orientované chodníky v priestore šetria priľahlý 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 zóny, 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	1. z prevádzkového hľadiska požiadavka nie je potrebná, došlo by k komplikovaniu riadenia križovatkového uzla. Technické riešenie v predmetnom projekte je v polohe križovatky vyhovujúce. Požiadavka sa neakceptuje.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		priestore prístupnej zastávky bolo umožnené obíehanie odstaveného vozidla. Uvedené opatrenia umožnia oveľa flexibilitnejšie využitie prístupného 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.	
		2. Navrhujú doplniť priechod pre chodcov cez Janárovú cestu na južnom konci zastávky Farského tak, aby vznikol priamy, prirodzený prístup k prístupnému terminálu z obytnej zóny Dvory IV (s využitím už existujúceho chodníka k obytnému domu Vavilovova 26). Pre zvýšenie bezpečnosti chodcov na tomto priechode by som navrhoval vybudovanie stredového deliaceho ostrovného.	2. doplnenie priechodu bude riešené s KDI vzhľadom na bezpečnosť premávky v ďalšom stupni projektového riešenia stavby.
		3. Oceňuje, že po oboch stranách Janárovej 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 Janárovej ceste v celej dĺžke, minimálne na západnej strane komunikácie. Týmto by v tomto úseku bolo vyhovené aj pripomienke č. 1.2.	3. požiadavka nad rámec projektu.
		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.	- preverí sa v ďalšom stupni riešenia projektu - berie sa na vedomie - preverí sa v ďalšom stupni riešenia projektu - priechod je realizovaný a v území umiestnený

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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.	5. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, 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.	6. 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.	7. 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. Požiadavka sa preto neakceptuje.
		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.	8. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, 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 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	9. požiadavka sa ešte preverí v ďalšom stupni projektového riešenia stavby.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		pred bezpečnosťou tých najzraniteľnejších chodcov.	
		10. Cyklotrasa pozdĺž električkovej trate je momentálne ukončená slepým koncom pri križaní s Jasovskou ulicou, podľa mojej mienky nezmyselné. 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 nadijazd Panónskej cesty. Vybudovanie cyklotrasy až za nadijazd 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 nadijazd Panónskej cesty už v rámci tohto projektu.	10. 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 zväziť možnosť vybudovania parkoviska typu Park+Ride v bezprostrednej blízkosti navrhovanej električkovej zastávky Janíkov dvor, pre využitie obyvateľmi Jaroviec, Rusoviec, Čunova a prihraničných maďarských obcí.	11. požiadavkou sa bude zaoberať vyhladávacia štúdia Park and Ride, ktorú pripravuje Hl. mesto SR Bratislava.
		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 električiek. V projekte som nenašiel riešenie, ako by sa takto skrátená linka mohla za zastávkou Janíkov dvor otočiť. Otáčanie cez obrátiško určené pre Náhradnú autobusovú dopravu (umiestnené v električkovom obrátišku) 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.	12. nepredpokladáme, 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 obsluhe lokality Slnčnice/Južné Mesto.
5	P. Lucia Keszeilová, Šusteková 16, 851 04 Bratislava (list zo dňa 20.12. 2016)	K predmetnej stavbe vzniká nasledovné zásadné pripomienky a žiada o ich zapracovanie do projektového riešenia: 1. Spodnú vrstvu pod povrchovou úpravou trate, ktorú tvorí živý <i>sedum</i> , budú tvoriť rozoberateľné retenčné dielce vytvorené z recykliátov 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	1. pri prevádzke električkových / železničných tratí je kladený dôraz na odvedenie zrážkovej vody z kofajového lôžka a nie jej zadržiavanie, čo by mohlo spôsobiť podmyvávanie kofajového lôžka. Následky intenzívnych dažďových zrážok je potrebné eliminovať zvýšením vodonosnej kapacity poréznych obrusných

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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. <u>Odôvodnenie:</u> 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. Doplňenia 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. Nevývoláva 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.	vrstiev koľajového lôžka, prispôbenie drenážnej kapacity s úpravou priečneho sklonu, odvod vody drenážnymi systémami mimo konštrukciu lôžka. Zabezpečovať údržbu nespevnených krajín a priekop pre zaistenie odvedenia zrážkovej vody mimo telesa stavby elektricky. 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 prispôsobovanie 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 susedných 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). <u>Odôvodnenie:</u> 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	2. v rámci predmetného investičného zámeru - realizácie elektrifikovanej trate sa s 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 elektrifikovaných tratí. Spomínané recykláty môžu byť využité pri realizácii cyklochodníkov, čo bude ešte preverené a bližšie špecifikované v ďalšom stupni projektového riešenia stavby v DÚR.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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 čísle 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 recykliujúcu 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. <u>Odôvodnene:</u> V súlade so záväzkom SR v oblasti Programu odpadového hospodárstva a k Prechodu na uzavretú recykliujúcu 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.	3. s použitím recyklovaných materiálov pre budovanie samotnej elektrifikovanej trate sa neuvažuje, ide aj o finančne nákladnú záležitosť. Avšak recykláty môžu byť využité pri realizácii cyklochodníkov, čo bude bližšie špecifikované v stupni DÚR.
		4. Strechy jednotlivých navrhovaných objektov na zastávkach a obratisku elektrických budú osadené vegetačnou retenčnou strechou s možnosťou opätovnej cirkulácie odtécenej 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 recykliujúcu 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.	4. požiadavka sa neakceptuje, nakoľko sa neuvažuje so zmenou štruktúry, resp. stavbeho – technického riešenia elektrifikovaných zastávok v predmetnom úseku investičného zámernu. Prístrešky sú v súčasnosti budované „v jednom systéme“. Navrhované nové riešenie zastávok so zelenou strechou by vyžadovalo zvýšené nároky na údržbu. Pre zvýšenie atraktivity môžu byť nové elektrifikové zastávky riešené v príslušnej vhodne zvolenej farebnej škále.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		<u>Odôvodnenie:</u> Využitie plôch striech na prístreškoch pre cestujúcich ako i na obrátku elektrických 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 otekajúcou 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.	
6	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.	1. 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 zatravnovanie terénu). Na parcele 1111/70 sa uvažuje s likvidáciou starých betónových plôch, s vegetačnými úpravami (zarovnanie a zatravnovanie 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 zatravnovanie 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 viacrát 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	2. pripomienka sa akceptuje v zmysle priloženého návrhu, ktorý tvorí prílohu stanoviska. Križovatkový uzol Rusovská cesta /Jantárova cesta bude projekčne a stavebne (odbočovacie pruhy, priechody pre chodcov) predpripravený 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

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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 „Severojužná rozvojová os Petržalky“ a jej urbanistické riešenie je súčasťou magistrátom HMB akceptovaných návrhov. Na základe vyššie uvedeného vznašame 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 elektrifikovanej 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, projektčne a technicky nerealizovateľné dodatočné napojenie budúcej komunikácie na toto mostné teleso.	projektovej dokumentácie predmetnej činnosti – spoločnosťou REMING CONSULT a.s.
		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 príložené k tomuto listu. Rovnako v dopravnom uzle na Romanovej ulici požadujeme vypracovať projektové riešenie elektrifikovanej trate, tak aby bolo pripravené pre budúce vyústenie novej Jantárovej ulice, v súbehu s koľajovou traťou.	Pripomienka sa akceptuje v zmysle priloženého návrhu, ktorý tvorí prílohu stanoviska. Križovateľový uzol Rusovská cesta /Jantárova cesta bude projektčne a stavebne (odbočovacie pruhy, prechody pre chodcov) predprípravený pre budúce dopravné napojenie projektu/zóny Petržalka City. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DUR) bude dopravné napojenie zóny Petržalka City koordinované a konzultované so spracovateľom projektovej dokumentácie predmetnej činnosti – spoločnosťou REMING CONSULT a.s.
7	Občianska iniciatíva Lepšia doprava, Ing. Martin Fundárek, Školská 26, 900 84 Báhon, (list zo dňa 22.12.2016)	Kvituje vypracovanie variantu 2m, ktorý vo viacerých prípadoch <u>vylepšuje</u> pôvodne posudzovaný variant 2. K riešeniu variantu 2 m predkladá nasledovné pripomienky: 1. Naďalej 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. <u>Oddôvodnenie:</u> Riešenie navrhnuté vo variante 2m neumožňuje otáčanie autobusov náhradnej dopravy, čo spôsobí zvýšenie spotrebu pohonných hmôt a tým aj negatívny environmentálny dopad, pretože vozidlá sa budú musieť otáčať až na Černyševského ul.	1. z prevádzkového hľadiska požiadavka nie je potrebná, došlo by k skomplikovaniu riadenia križovateľového uzla. Technické riešenie v predmetnom projekte je v polohe križovatky vyhovujúce. Požiadavka sa neakceptuje.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		2. Požaduje, aby cyklistická trasa bola vedená od zastávky Veľký Draždiak po západnej strane Jantárovej cesty aspoň po Betliarsku ul. <u>Odôvodnenie:</u> 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.	2. 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' peši a v prípade neakceptovania pripomienky č. 2 aj cyklistický ťah v predĺžení ulice Lietavská. <u>Odôvodnenie:</u> 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.	3. 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 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. <u>Odôvodnenie:</u> Ide o kľúčovú prestupnú zastávku medzi električkami a autobusmi so zvýšeným využívaním menej mobilnými cestujúcimi do	4. požiadavka bude preverená v ďalšom stupni projektového riešenia stavby.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		Nemocnice sv. Cyrila a Metoda. Ak by sa postavila zastávka pod)la variantu 2m, vytvoril by sa obdobný kolízny bod, akým je v súčasnosti prístup na zástávkach 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. <u>Odôvodnenie:</u> Podľa dostupných správ sa štúdia „ŽSR, dopravný uzol Bratislava štúdia realizovateľnosti" zaoberá možnosťou vybudovania TIOPu Janíkov dvor a je žiaduce, aby v TIOPe boli zástávky MHD čo najbližšie k železničnej zástávke. Je preto v záujme ekologizácie dopravy doplniť túto požiadavku k požiadavkám zo začiatku procesu posudzovania.	5. požiadavka je realizovateľná. V riešenom území v polohe koncovej časti trate / obratisku na pozemku železníc SR je vyčlenená dostatočná územná rezerva pre umiestnenie žel. zástávky. Technické riešenie elektrifikovanej trate so súvisiacim zázemím nebráni dobudovaniu železničnej zástávky v koncovom úseku elektrifikovanej trate.
8	Ing. Peter Rakšanyi PhD., Autorizovaný stavebný inžinier, SKSI, Víglašská 6, 851 06, Bratislava, (list zo dňa 27.12.2016)	<u>Predkladá nasledovné stanovisko a pripomienky:</u> 1. na požiadavku riešiť aj 2. úsek trate s rozchodom viac ako 1000 mm, teda duálny systém TRAM/TRAIN <u>odpoveď:</u> nebude! Je to síce v zadaní, ale posudzovanie takúto možnosť/variant nemalo obísť, inak boli financie na 1. úsek premierené a neopodstatnené.	1. Na území hl. mesta sú vybudované elektrifikové trate s 1000 mm rozchodom, taktiež modernizácia trati na území mesta sa realizuje s rozchodom 1000 mm. Z tohto dôvodu a na základe otázok EÚ týkajúcich sa modernizácie a výstavby elektrifikovaných trati na území dotknutého sídla mesto pristúpilo v rámci 2. etapy NS MHD v Petržalke realizovať rozchod elektrifikovanej trate na úrovni 1000 mm. EÚ bude podporovať rozvoj a modernizáciu elektrifikovaných trati len s 1000 mm rozchodom, čo je implicitne premietnuté v Operačnom programe integrovaná infraštruktúra. 2. 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 (č.27848/2014/C350-SŽDD/75816, zo dňa 8.12.2014) vydalo stanovisko k ochrannému pásmu elektrifikovanej 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 krajinej koľaje, ak stavebné povolenie neurčuje inak. Podľa 5 ods. 4 zákona o dráhach sa ochranné pásmo nezmieňuje 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.
		2. Na požiadavku zdôvodnenia širkového usporiadania koridoru 19,0 m s obojstrannými cyklotrasami a zelenými pásmi <u>odpoveď:</u> odkazy na zákon o dráhach a ochranných pásmach 15 m od osi krajinej koľaje – považuje za účelové a vyňbavé, preto žiada vysvetliť, aké predpisy dodržiaval projektant pri 1. úseku na Štúrovej ulici a ako tieto zásady akceptoval Navrhovateľ na Nábřeží arm. gen. L. Svobodu pri novom komplexe ZUCKERMANDEL.	

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		3. Požiadavku namiesto jednej zastávky Lietavská v hluchom priestore Lúky/Medissimo/Draždiak nahradiť dvoma križovatkami, ktoré budú sprístupňovať obe zastavané strany ulíc Jantárová, Jasovská <u>odpoveď:</u> návrh je výsledkom viacerých odborných diskusií atď., Aj tento „argument“ nasvedčuje, že projektant a navrhovateľ „po tichu“ uvažuje s parametrami rýchlostnej 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 staniách, čo pre prípad električky v najkratšom spojení do centra mesta len 8 km, teda asi 15-18 minút jazdy neplatí!	3. požiadavka sa neakceptuje, nakoľko 2 križovatky neriešia nástup do električky. Projektant vychádzal zo zásad obsluhy územia a neuvažuje s parametrami rýchlostnej a neskoršieho dobudovania súbežných ciest na konečný 4-pruh.
		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 bývajúcih pri 1. úseku – zostávajú nezodpovedané.	4. berie sa na vedomie
		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 <u>odpoveď:</u> argumenty o dlhodobom prevádzkovom a finančnom hľadisku, rovnako aj „súlad 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.	5. 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 rýchlostnej.
		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, Slniečnice – odpoveď žiadna, asi „zabudli“ alebo prehliadli?	6. 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

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
			možností, preto jej trasa musí byť čo najpriamejšia a nevytvárať zbytočné, trvalé rýchlostné obmedzenia v dôsledku členitého trasovania ak si to neodstrániť preťažky 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 Iuk a pasienkov - psích výbehov), odpoveď: iba odkaz na bod 2./2.1 vyhodnotenia. Moja nová požiadavka - vid. bod 8:	7. 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“.	8. subjektívny názor predkladateľa. Umiestnenie / poloha zastávok je otázkou, s ktorou sa diskutuje už niekoľko rokov. Predložený návrh situovania električkových zastávok je výsledkom viacerých odborných diskusií. Poloha zastávok má oveľa zložitejšie a širšie súvislosti, pričom zastávky sú navrhované a umiestňované v dostupnosti / kontakte s obytnými zónami v spádových oblastiach existujúcich obytných štruktúr. Poloha zastávok nebola určovaná na podklade starých - neelektričkových štúdií ani iba na zvyklosti obyvateľstva.
		9. Tak, ako som zhodnotil nevhodnú 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 Veľký Draždiak tiež pri jazere, ako tá na Lietavskej podľa projektu METRO/Reming.	9. 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. Zároveň konštatujeme, že poloha zastávok má oveľa zložitejšie a širšie súvislosti, pričom zastávky sú navrhované a umiestňované v dostupnosti obytných zón v spádových oblastiach existujúcich obytných štruktúr.
		10. Odpoveď na požiadavku 5.2 o námestí ako integrovanom priestore v koridore Víglašská/Domino na Jasovskej ulici považuje ako jediná konštruktívnu, lebo konečne navrhovateľ pripúšťa potrebu prehodnotenia požiadavky v ďalšom stupni dokumentácie stavby a možného financovania z iných zdrojov! Iba takéto projekty hodnotia komisári EÚ vysokými bodmi efektivity projektu.	10. berie sa na vedomie
		11. Požiadavka prehodnotenia poslednej zastávky „pod mostom MK Panónska“ bola akceptovaná miernym posunom k jestvujúcej zástavbe na	11. zastávka „Janíkov dvor“ má racionálne stavebno – technické riešenie ako aj polohu v okrajovej časti pripravovanej novej zóny

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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.	„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. K tomuto bodu konštatujeme, 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 MUK na Panónskej konštatujeme, že jednotlivé vetvy komunikácií v súvislosti s dopravným napojením Južného Mesta sa dobudujú.
		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.	Umiestnenie / poloha zastávok je otázkou, s ktorou sa diskutuje už niekoľko rokov. Predložený návrh situovania električkových zastávok je výsledkom viacerých odborných diskusií. Poloha zastávok má oveľa zložitejšie a širšie súvislosti, pričom zastávky sú navrhované a umiestňované v dostupnosti / kontakte s obytnými zónami v spádových oblastiach existujúcich obytných štruktúr. 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 a zakrivenia trate ak si to neodstrániteľné prekážky vyslovene nevyžadujú.
9	Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava (list zo dňa 30.12.2016)	Víťa 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 bud" pridaním druhého priechodu pre cyklistov (južne od súčasného) v priamej línii cyklotrasy. <u>Odôvodnenie:</u> 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	1. vzhľadom na priepustnosť križovatky a signálne plány nie je možné z technického hľadiska požiadavku akceptovať. Vznikol by problém s preferenciou pre jazdu električky. Križovateľský uzol je riešený a odsúhlasený KDI.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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. <u>Odôvodnenie:</u> 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.	2. 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. <u>Odôvodnenie:</u> 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.	3. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, v rámci ktorej môže byť táto požiadavka premietnutá.
		4. Navrhnuť nové vedenie cyklotrasy 04 smerom na Nám. hraničiarov. <u>Odôvodnenie:</u> Od predloženia zámeru došlo v území k výstavbe predajne Billa a vedenie navrhnuté v zámere už nie je možné. Navrhujeme cyklotrasu napojiť na stavebné vybudovanú cyklotrasu medzi parkoviskom Billy a bytovými domami.	4. 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. <u>Odôvodnenie:</u> 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	5. bude riešené v ďalšom stupni projektovej prípravy navrhovanej investičnej činnosti.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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. Priebeh 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). <i>Vývýšné 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.</i> 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).	
		6. Cyklotrasu R18 od zastávky Veľký Draždiak po Betliarsku ulicu viesť západne od trate. <u>Odôvodnenie:</u> V danom úseku je väčšina zastávky západne od električkovej trate, vedenie cyklotrasy na tejto strane zabezpečí lepšie priame napojenie na cyklotrasu R18 zo sídliska.	6. požiadavka nad rámec predmetného projektu. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, 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. <u>Odôvodnenie:</u> 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).	7. technické riešenie požiadavky bude preverené v stupni DÚR, k technickému riešeniu a z hľadiska bezpečnosti všetkých účastníkov cestnej premávky sa vyjadri KDI.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		8. Na križovatke Janíarovej 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. <u>Odôvodnenie:</u> 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"	8. pripomienka bude riešená s KDI vzhľadom na bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky v dotknuto križovatkovom uzle.
		9. Cyklotrasu R18 viesť až po obratisko. <u>Odôvodnenie:</u> 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.	9. 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. <u>Komentár:</u> 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: a. 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, 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	10. pripomienka sa akceptuje.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		riešenie použité pri 5 minútovom špičkovom intervale.	
		20. Napojiť cyklotrasu R18 na Lietavskú ulicu. <u>Komentár:</u> 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.	20. požiadavka je nad rámec predloženého projektu stavby elektrifikovanej trate. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, ktorá sa bude požiadavkou zaoberať.
10	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: a. Urbanistická štúdia – južné mesto, Bratislava – Petržalka, prechodná zóna AB, zadávateľ: Popper Quinlan Private s.r.o., zhotoviteľ: VPÚ Deco Bratislava, a.s., rok 2010 b. Urbanistická štúdia južné mesto Bratislava – Petržalka, východná časť, zadávateľ: južné mesto is s.r.o., zhotoviteľ: compass s.r.o., rok 2014 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. 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 mimourovňového 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, Víglašská 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. 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	1. Na rokovaní dňa 07.03.2017 bol dohodnutý proces koordinácie oboch projektov v ďalších stupňoch PD. 2. projektant zachováva primárnu infraštruktúru Južného mesta a v ďalších stupňoch PD ju zohľadní. 3. Na rokovaní dňa 07.03.2017 bol dohodnutý proces koordinácie oboch projektov v ďalších stupňoch PD. 4. projektant zachováva návrh štruktúry dopravnej siete a dopravných napojení nových navrhovaných investícií v koncovom úseku elektrifikovanej trate a jej súvisiaceho zázemia.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		železničnou traťou.	Primárnu infraštruktúru / dopravné napojenie rozvojových území Južnej Petržalky projektant navrhovanej investície rešpektuje a zohľadňuje.
		5. Ukončenie cyklotrasy Jantárová: predkladané riešenie nevytvára prepojenie cyklotrasy Jantárová s cyklotrasou Južné mesto, ktoré sú súčasťou územnoplánovacích dokumentácií a podkladov.	5. požiadavka sa preverí v ďalšom stupni projektového riešenia stavby v koordinácii s koncepciou rozvoja zóny Južné Mesto v zmysle územnoplánovacích podkladov a dokumentácií.
11	Združenie domových samospráv, Námestie SNP 13, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava p. Marcel Slávik slavik@samospravaydomov.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.	1. 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). Podľa §37ods. 9 je platnosť záverečného stanoviska 7 rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti.
		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 nástupišť, 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 zväziť v zmysle pôvodného znenia tejto pripomienky.	2. Odstavné parkovacie plochy nie sú predmetom posudzovanej činnosti. Požiadavkou sa bude zaoberať pripravovaná štúdia Park and Ride. Zmena / ponechanie signálnych plánov v dotknutých dopravné a stavebné – technicky upravovaných križovatkových uzloch bude podrobne riešená a rozpracovaná v ďalších stupňoch PD vzhľadom na požadovanú preferenciu elektrifikácie. Ako každé dopravné značenie aj signálne plány budú na záver prekované v dopravnej komisii a schválené KDI najmä z pohľadu bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky s preferenciou elektrifikácie.
		3. Hlukovú štúdiu berie na vedomie; trvá na ďalších protihlukových opatreniach smerujúcich k eliminácii hluku a vibrácií 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. zatrávenie trate či využitie retenčných diaľieb.	3. optimálne technické riešenia a návrh použitých materiálov na elimináciu hluku bude zapracované v ďalších stupňoch PD s cieľom technickými opatreniami eliminovať hluk a vibrácie v mieste ich zdroja resp. vzniku.
		4. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne	4. prechody pre chodcov budú riešené v zmysle platných STN

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		riešenie prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy a bude predmetom ďalších povolovacích konaní.	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.	5. 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 obýčajných 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.	6. 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.	7. 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.	8. viď vyjadrenie k bodu 3) a bodu 11)
		9. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať so združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.	9. 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.	10. v rámci DUR bude spracovaný podrobný dendrologický posudok hodnotiaci stav a spoločenskú hodnotu drevín v dotknutom území. Pre náhradnú výsadbu bude spracovaný

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		11. Na riešenie a finálnu úpravu elektrického 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.	projekt Náhradnej výsadby s cieľom realizovať výsadbu najmä v lokalitách výrubu a príľahlých územiach el. trate. Objednávateľ neuvažuje s finančnou náhradou za vyrúbané dreviny.
			11. konkrétny typ železničného zvršku bude navrhnutý na základe dohody zúčastnených strán projektu vo vzťahu k jeho prevádzke a údržbe. Elektrický zvršek je koncepčne uvažovaný v základných konštrukčných typoch (viď. kap. 8.2.3. Elektrický zvršek v správe o hodnotení, str.7). - viď. kap. 8.2.3. Elektrický zvršek 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 existujúcej jednotnej verejnej kanalizácie vedenej v príslušnom území z kapacitných dôvodov (viď stanovisko BVS a.s. č.j. 31158/4020/2012/Ri zo dňa 06.11.2012).
		12. Cieľom budovania elektrickej radiály v Petržalke je presmerovanie hlavných dopravných výkonov na elektrickú 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.	12. Odstavné parkovacie plochy nie sú predmetom posudzovanej činnosti. Požiadavkou sa bude zaoberať pripravovaná štúdia Park and Ride.
		13. Informáciu berie na vedomie; žiada mať príslušné projekty spracované už pre výrubové konanie a územné konanie.	13. požiadavka nie je v súlade s harmonogramom jednotlivých stupňov PD. Príslušné projekty budú spracované v zmysle STN 837010 v stupni DSP.
		14. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.	14. Ustanovenia Vodného zákona budú prerokované s príslušnými vodohospodárskymi orgánmi a organizáciami v rámci jednotlivých stupňov PD.
		15. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.	15. v rámci spracovania DSP a DRS bude vypracovaný projekt monitoringu vybraných zložiek ŽP, ktorý bude obsahovať aj

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		prípravy.	ochranu a monitorovanie kvality podzemných a povrchových vôd. Takisto bude spracovaný aj havarijný plán 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.	16. v ďalších stupňoch PD bude aktualizovaná vibroakustická štúdia a dendrologický prieskum, v prípade potreby bude spracovaný aj svetloteknický posudok. Na základe týchto podkladov budú navrhnuté 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 vibrácii 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.	17. 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.
		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 vnímané; sústrediť sa žiada najmä na zastávky.	18. navrhovateľ sa v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby bude zaoberať aj otázkami skultúrneho diela, vnemovo vnímaným riešením elektrických zastávok, napr. sa uvažuje s farebným rozlíšením zastávok, navrhovateľ konzultuje príslušné prvky skultúrneho diela aj s p. prof. Kováčom.
		19. Podobne ako bod č.18.	19. berie sa na vedomie, vid' 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.	20. protitanková betónová stena bude zachovaná a vhodne zakomponovaná do verejného priestoru, bude tvoriť významný prvok exteriéru navrhovanej činnosti. Obdobne sa zachoval objednávať 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 žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni	21. v rámci spracovania DSP a DRS bude vypracovaný projekt monitoringu vybraných zložiek ŽP, ktorý bude obsahovať aj

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		projektovej prípravy.	ochranu a monitorovanie kvality podzemných a povrchových vôd. Takisto bude spracovaný aj havarijný plán s cieľom eliminovať nežiaduce úniky škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd. Oba projekty budú predložené na schválenie príslušným vodohospodárskym orgánom. 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.	22. 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 počítá v tomto území so stavbou nosného systému MHD, ktorý elektrifikovaná 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 záměr nespĺňa a je preto potrebné konštatovať nesúlad záměru s územným plánom a to napriek tomu, že súčasné vedenie mesta Bratislava a MČ Bratislava-Petržalka tento záměr 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 elektrifikáciu v 1. etape projektu bola výhradne v časti prvej etapy; v súčasnosti riešené územie ostalo bez zmeny a teda neumožňuje elektrifikovú trať, ale len osobitú dráhu.	23. 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 elektrifikovú dráhu. Navrhovaná elektrifiková trať v predmetnom úseku s prislúchajúcim zázemím je navrhnutá (umiestnená) v súlade s plánym Územným plánom hl. mesta SR Bratislava, 2007 v znení zmien a doplnkov, čo potvrdzuje stanovisko Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy k záměru 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 záměri (napr. Petržalka city). V súčasnosti je predmetné územie de facto chránené platnými územnými rozhodnutiami pre stavbu metra (ešte z roku 1988). Povoľením stavby petržalskej elektrifiky 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 elektrifiky má zásadný vplyv na	24. požiadavka je nad rámec posudzovaného projektu. Hl. mesto SR Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, ktorá bude bližšie špecifikovať rozsah a polohu výsadby parkovo-upravených plôch zelene v symbióze s plánovanými pripravovanými stavebnými záměri v danom území.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		životné prostredie nielen priamo svojimi technickými parametrami ale aj nepriamo, žiadame teda, aby mesto Bratislava bolo zaviazané obstarat' 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 štúdii 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/mI zo 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 cyklokládnicou 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 občerštením. 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 korčuľach, lyžiach alebo na obdobnom športovom vybavení, ak tým neobmedzí ani neohrozí vyznačených užívateľov. Iným účastníkom cestnej premávky je používanie	25. 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/mI zo 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 prispieje k zdravšej populácii obyvateľstva. S týmto názorom sa stotožňuje aj spracovateľ správy o hodnotení. V území nedôjde k vzniku „cyklokládnic“.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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.	26. Kombinovaná cesta pre chodcov a cyklistov bude v celej dĺžke osvetlená verejným osvetlením v zmysle platných STN a príslušných predpisov.
		27. Informáciu berie na vedomie; na pripomienke trvá a žiada konkrétne riešenie prekonzultovať s našim združením v ďalšom stupni projektovej prípravy.	27. Priebežná kombinovaná cesta pre chodcov a cyklistov bude prepojená logickými pešími trasami s príslušným urbanizovaným územím. Tvorba týchto prepojení bude riešená v úzkej spolupráci s MČ Petržalka.
		28. Nie je v kompetencii spracovateľa správy o hodnotení akceptovať alebo neakceptovať pripomienky účastníkov konania, podľa čl.6 ods. 4 Aarturského 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 negatívne mu 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 elektrických a ich vzájomné ovplyvňovanie (bude môcť byť v budúcnosti metro pod/nad traťou elektrický, v akej vzdialenosti, atď.). Zároveň je treba už dnes myslieť strategicky a výhladovo o desiatky až stovky rokov do budúcnosti. Žiada, aby táto požiadavka bola záväznou podmienkou záverečného stanoviska.	28. Hl. mesto SR Bratislava plánuje zaobstarat územno-plánovacu dokumentáciu, ktorá bude riešiť urbanizáciu celého súčasného vymečného koridoru od Bosákovej ul. po Janíkov dvor. V rámci tejto územno-plánovacej dokumentácie mesto plánuje zachovať územné rezervy pre ďalšie dopravné stavby na zvýšenie prepravnej kapacity MHD, ktoré budú realizované v budúcnosti s výhladom desiatok až stoviek rokov do budúcnosti.
		29. Informáciu berie na vedomie; bližšie stanovisko aj v bode č. 25.	29. 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. Cyklistické chodníky v teraz predložennom zámere sú súčasťou predmetnej stavby a sú súčasťou konania o posudzovaní vplyvov na ŽP.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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.	30. 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.
		31. Informáciu berieme na vedomie.	31. Prevádzkový poriadok vrátane manuálu krízového riadenia bude spracovaný prevádzkovateľom el. trate ku kolaudácii.
		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.	32. 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), že navrhovaná činnosť: „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šačíkovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“ sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní. Správa o hodnotení bola vypracovaná v novembri 2016.
		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 účasti 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	33. berie sa na vedomie

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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 naplňuje práva a záujmy dotknutej verejnosti. Správny orgán je povinný v zmysle § 3 ods.4 preferovať zmiernené riešenie ako aj dbať o efektívnosť 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.	34. 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 bytnej zástavby negatívne ovplyvňujú scenériu mestského prostredia – vyžadujú výstavbu vysokých mostných telies a ramien križovatiek čo do bytnej zóny / mestského prostredia nie je vhodné umiestňovať. Mimoúrovňové riešenie komunikácií by viedlo k zhoršeniu hlukovej situácie v príľahlej bytnej 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.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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 spodrobnejšie 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.	35. 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. 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 antigrafiti spôsobom. Zároveň žiada, aby tam kde je to vhodné boli vhodné plochy určené ako legálne grafiti plochy, ako je tomu napríklad aj v súčasnosti pod nadjazdom s Panónskou cestou.	37. 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 grafiti 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 zaevidovať akým spôsobom sú jeho práva dotknuté resp., zaevidovať aspoň rámcovo oprávnené záujmy. V zmysle §140c ods.1 Stavebného zákona je rozhodnutie zo zisťovacieho konania podkladom pre ďalšie povolenie konania a teda uvedenie pripomienok dotknutej verejnosti v rozhodnutí	38. Na verejnom prerokovaní Mgr. Šembera, upozornil, že verejnosť má právo pripomienkovať dokumentáciu EIA, ako aj sa zúčastňovať následných povolujúcich 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 povolujúce konania. V prípade, že z dôvodu odvolávaní nebude projekt zrealizovaný a nebudú stihnúť 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.

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		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 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 zmlerne riešenie ako aj dbať o efektívnosť 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 povolovacích konaní. K uvedenej výzve uvádza nasledovné: a. 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	39. berie sa na vedomie

č.	Predkladateľ stanoviska	Obsah stanoviska	Komentár
		najvhodnejšie prostriedky, ktoré vedú k správne vybudovaniu veci. Ak to povaha veci pripúšťa, má sa správny orgán vždy pokúsiť o jej zmiernenie. 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 vyvinul. 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.	

