

# Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava

## ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 4606/2013-3.4/dp)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

### I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

#### 1. Názov

Bavint, s.r.o.

#### 2. Identifikačné číslo

36 725 994

#### 3. Sídlo

Digital Park II, Eisteinova 25, 851 01 Bratislava

### II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

#### 1. Názov

Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava

#### 2. Účel

Účelom je výstavba komplexu pozemných stavieb s potrebným počtom parkovacích miest. V rámci komplexu s prevládajúcou funkciou bývania sú navrhované i obchodné priestory, parkovacia garáž, povrchové parkovisko a objekt trafostanice.

#### 3. Užívateľ

Užívateľom bude investor – spoločnosť Bavint, s.r.o., budúci vlastníci, nájomníci a návštevníci jednotlivých priestorov v budovách obytného súboru.

#### 4. Umiestnenie

Kraj: Bratislavský

Okres: Bratislava III

Obec: Bratislava

Katastrálne územie: Mestská časť Bratislava – Nové Mesto

Parcelné čísla: Obytným súborom Škultétyho ulica, Bratislava budú priamo dotknuté parcely č. 11476/1 a 11476/28. Druh pozemku je v katastri nehnuteľností vedený ako zastavané plochy a nádvoria.

Rekonštrukciou komunikácií a výstavbou inžinierskych sietí budú dočasne dotknuté parcely: 11476/2, 11462/42, 11476/3 až 17, 11480/1, 11480/11, 11486/2, 11871/1, 11874, 12003/14,

12003/170, 21283/2, 21995, 21996/1, 21996/2, 21996/3, 22000, 22001/1, 22002/1, 22005/2, 22007, 22012/3, 22014, 23011.

Druh pozemkov je v katastri nehnuteľností vedený ako zastavané plochy a nádvoria, alebo ostatné plochy.

## **5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti**

Termín začatia výstavby: - prvý štvrťrok 2014

Termín ukončenia výstavby: - 2019

Predpokladaný termín skončenia prevádzky: - nie je stanovený

## **6. Stručný popis technického a technologického riešenia.**

Navrhovanou činnosťou je stavba a prevádzka obytného súboru pozemných stavieb slúžiacich predovšetkým ako bytové domy s potrebným počtom parkovacích miest.

Urbanistický plán je rozdelený na dve zóny. Prvá zóna pozostávajúca z objektu parkovacieho domu (PH) je orientovaná do Račianskej ulice, druhá zóna obsahujúca objekty bytových domov (B01 – B09) zaberá centrálnu polohu pozemku. Tieto dve zóny oddeľuje park, ktorý je situovaný paralelne s Račianskou ulicou. Objekt PH pozostáva zo šiestich nadzemných podlaží, parteru s občianskou vybavenosťou a piatimi podlažiami parkovísk. Objekty B01 – B09 sú situované v centrálnej časti pozemku a pozostávajú z vyvýšeného podlažia a z piatich až siedmich obytných podlaží. Posledné podlažia bytových domov B02, B03, B05, B07, B08 sú navrhované ako ustúpené. Ustúpené podlažia, takzvané penthousy majú severnú, východnú a západnú orientáciou fasád.

Na základe výsledkov rokovaní navrhovateľa so zástupcami mestskej časti bol návrh parkovacieho domu modifikovaný tak, že v objekte bol prehodnotený podiel občianskej vybavenosti a následne na 2. a 3. nadzemnom podlaží bola doplnená administratívna plocha. Administratívna plocha je orientovaná do Račianskej ulice a je prístupná z parteru parkovacieho domu. Zohľadnením technických a konštrukčných požiadaviek pre navrhované plochy administratívy, došlo aj k úprave celkovej výšky objektu.

Celý komplex je navrhovaný ako obytný súbor s prevládajúcou funkciou bývania. Občianska vybavenosť je navrhovaná v objekte parkovacieho domu v nadväznosti na Račiansku ulicu a v objekte B07, v nadväznosti na vnútorné námestie obytného komplexu. Novovzniknutému obytnému súboru dodávajú vysokú kvalitu mestského prostredia, verejný park v severnej časti, poloverejné oddychové priestory pódíí a centrálna pešia zóna s námestím.

Navrhované riešenie je predkladané v dvoch základných variantoch. Základné urbanisticko-architektonické a stavebno-technické riešenie je v oboch navrhovaných variantoch v zásade rovnaké. Podstatné rozdiely sú v spôsobe zabezpečenia tepla v objektoch.

Navrhovaná činnosť je predkladaná v dvoch základných variantoch, ktoré sa odlišujú spôsobom zabezpečenia tepla:

### **Variant č. 1 – odovzdávacie stanice tepla**

V objektoch sa uvažuje s napojením rozvodov na jestvujúci horúcovodný rozvod privedeného do nových zdrojov tepla – *odovzdávacie stanice tepla (OST)*. Nové zdroje tepla OST, budú osadené v 1.PP v miestnostiach OST v objektoch B02, B04, B06 a B08.

### **Variant č. 2 – plynové kotolne**

Zabezpečenie tepla sa uvažuje prostredníctvom plynových kotolní. Technické miestnosti kotolní budú umiestnené v objektoch B02, B04, B06 a B08 v 1.PP.

Alternatívne je riešený len objekt B06, ktorý je navrhnutý v dvoch alternatívach a v modifikácii, pričom rozdiel spočíva len v počte podlaží :

- **alternatíva A** - objekt je navrhovaný v nižšej podlažnosti t.j. 12NP (nadzemných podlaží),
- **alternatíva B** – objekt je navrhovaný vo vyššej podlažnosti t.j. 14NP,
- **modifikácia objektu B06** – objekt je navrhovaný ako 7+1/2NP.

## ZÁKLADNÉ ÚDAJE O STAVBE

Celková plocha pozemku podľa geometrického plánu	24.921 m <sup>2</sup>
Z toho zastavaná plocha navrhnutými objektmi (priemik stavby s terénom v úrovni prízemí)	6.739,11 m <sup>2</sup>
Podlažná plocha /alternatíva A/	34.004 m <sup>2</sup>
Podlažná plocha /alternatíva B/	35.259 m <sup>2</sup>
Plocha podzemných parkovacích garáží	12.695 m <sup>2</sup>
Plocha nadzemných parkovacích garáží	7.495 m <sup>2</sup>
Celková podlažná plocha, vrátane logii a terás /alternatíva A/	54.190 m <sup>2</sup>
Celková podlažná plocha, vrátane logii a terás /alternatíva B/	55.445 m <sup>2</sup>
Počet bytov /alternatíva A/	333
Celková obytná plocha /alternatíva A/	22.290 m <sup>2</sup>
Počet bytov /alternatíva B/	348
Celková obytná plocha /alternatíva B/	23.294 m <sup>2</sup>
Počet bytov /modifikované riešenie/	308
Plocha občianskej vybavenosti	1.325 m <sup>2</sup>
Plocha občianskej vybavenosti /modifikácia parkovacieho domu/	1.775 m <sup>2</sup>
<i>Poznámka: podlažné plochy modifikovaného riešenia neboli v tomto stupni projektovej dokumentácie vyčíslené.</i>	
Navrhnuté alebo upravované spevnené plochy a komunikácie na teréne	8.910,49 m <sup>2</sup>
z toho plochy na rastlom teréne	7.075,15 m <sup>2</sup>
z toho plochy na streche pódia	1.835,34 m <sup>2</sup>
Navrhnutá plocha zelene	9.402,58 m <sup>2</sup>
z toho zeleň na teréne	5.545,50 m <sup>2</sup>
z toho zeleň na streche pódia	3.691,30 m <sup>2</sup>
z toho zeleň nad podzemnou garážou	165,78 m <sup>2</sup>
Celková plocha zelene (koeficient zelených plôch)	6.735,78 m <sup>2</sup>
<i>/vrátane koeficientu zápočtu zelene pre výšku substrátu nad 1,0m k=0,5 a nad 0,5m k=0,3</i>	
Počet požadovaných parkovacích miest spolu /alternatíva A objektu B06/:	738 miest
Z toho parkovacie miesta pre imobilných:	33 miest
Počet požadovaných parkovacích miest spolu /modifikácia objektu B06/:	738 miest
Z toho parkovacie miesta pre imobilných:	33 miest

Počet požadovaných parkovacích miest spolu /alt. B objektu B06 a modifikácia PH/:767 miest

Z toho parkovacie miesta pre imobilných: 34 miest

POČET NADZEMNÝCH PODLAŽÍ (nadzemné podlažia + ustúpené podlažie + vstupné podlažie):

Objekt B01:	5+0+1 podlaží
Objekt B02:	6+1+1 podlaží
Objekt B03:	5+1+1 podlaží
Objekt B04:	6+0+1 podlaží
Objekt B05:	6+1+1 podlaží
Objekt B06:	11+0+1 podlaží /alternatíva A/
Objekt B06:	13+0+1 podlaží /alternatíva B/
Objekt B06:	7+0+1 podlaží /modifikované riešenie /
Objekt B07:	5+1+1 podlaží
Objekt B08:	6+1+1 podlaží
Objekt B09:	7+0+1 podlaží

Parkovací dom : 5+0+1 podlaží  
Podzemné garáže PG 1-4: 2 podzemné podlažia

### **Urbanistické riešenie**

Urbanistický koncept zástavby pozemku je navrhnutý v súlade s podmienkami územnoplánovacej informácie ako aj podmienkami ÚPN hlavného mesta SR Bratislavy. Na predmetnom pozemku je navrhnutý súbor desiatich objektov (bytové domy B01-B09 a parkovací dom PH), kompozične ortogonálne usporiadaných na pomyselnéj osovej spojnici medzi Kominárskou a Škultétyho ulicou.

Urbanistická schéma je rozdelená na dve zóny. Prvá zóna pozostáva z objektu parkovacieho domu (PH) a je orientovaná do Račianskej ulice, druhá zóna s objektmi bytových domov (B01 – B09) zaberá ostatnú časť pozemku. Tieto dve zóny oddeľuje lineárny park, ktorý je situovaný paralelne s Račianskou ulicou. Budova PH sleduje charakter budov pozdĺž Račianskej ulice a jej veľkosť a výraz je podmienený vytvorením bariéry na ochranu obytných priestorov druhej zóny pred hlukom spôsobeným dopravou na Račianskej ulici.

Objekty B01 – B09 sú orientované kolmo na Račiansku ulicu a sú umiestnené šachovnicovo v centrálnej časti pozemku, aby bola dosiahnutá optimálna vzdialenosť medzi objektmi.

Výšková úroveň navrhovaných objektov obytného súboru rešpektuje okolitú zástavbu a výškovo-kompozičné princípy v území. Objekt B06 výškovo korešponduje s bytovými domami sídliska „Februárka“ na Račianskej ulici. Objekt výškou reaguje na existujúcu zástavbu na Račianskej – sídlisko Jozefa Cígera Hronského a tiež na zámer obytného súboru Nové Slovany vybudovať oproti objektu B 06 výškovú dominantu.

Novo navrhované bytové domy ako aj objekt parkovacieho domu majú uvažované vstupy z úrovne okolitého terénu. Bytové domy sú umiestnené na pódiu, ktoré prekrýva dve podlažia podzemných parkovísk. Strechy pódíí sú navrhované ako zelené strechy a sú využívané ako poloverejné priestory pre obyvateľov navrhovanej zástavby. Ich bezbariérový prístup, funkčné a optické prepojenie je zabezpečené prostredníctvom svahovania a širokých terénnych rámp, ktoré prekonávajú výškový rozdiel medzi úrovňou rastlého terénu a úrovňou pódia. Parkové úpravy zelených striech pódia sú založené na kombinácii chodníkov, zelene, detských ihrísk, lavičiek a voľných priestorov, ktoré prinášajú do územia možnosť kvalitného strávenia voľného času.

### **Architektonické riešenie**

Objekty B01 – B09 sú situované v centrálnej časti pozemku a pozostávajú zo vstupného podlažia a z piatich až siedmich obytných podlaží. Posledné podlažia bytových domov B02, B03, B05, B07, B08 sú navrhované ako ustúpené. Objekt B06 je navrhovaný so vstupným podlažím a alternatívnymi riešeniami počtu obytných podlaží. Architektúra obytných domov B01-B09 má typický výraz kompaktných bytových stavieb, založený na striedaní plných plôch s presklenými okennými otvormi na severnej, východnej a západnej fasáde. Južné fasády objektov sú doplnené o priebežné loggie. Bytové domy sú prepojené pódium, ktoré tvorí strechu podzemných garáží.

Architektúra samostatne stojaceho parkovacieho domu je charakteristická dynamickým tvarom základnej hmoty a jasným materiálovým výrazom opláštenia fasády parkovacieho domu. Objekt parkovacieho domu pozostáva z piatich nadzemných parkovacích podlaží a ustúpeného parteru v smere k Račianskej ulici.

### **Stavebno – technické riešenie**

Konstruktívne riešenie celého objektu je navrhnuté zo štandardných materiálov. Železobetónový nosný skelet je doplnený keramickým nenosným výplňovým murivom a štandardnými výplňami okenných a dverných otvorov.

Konštrukčný systém jednotlivých objektov je prispôsobený možnosti zohľadnenia etapizácie vo výstavbe. Podzemné garáže sú stavebne vzájomne dilatované objektovou dilatáciou medzi 1. a 2. etapou, a rovnako medzi 3. a 4. etapou výstavby. Objekt parkovacieho domu tvorí samostatný dilatačný celok.

### **BYTOVÉ DOMY B 01 – B 09**

Objekty bytových domov B01–B05 a B07-B09 majú 6-8 nadzemných podlaží. Objekt B06 je navrhnutý v dvoch alternatívach a v modifikácii, pričom rozdiel spočíva len v počte podlaží:

- alternatíva A - objekt je navrhovaný v nižšej podlažnosti t.j. zvýšený parter a 12 NP,
- alternatíva B – objekt je navrhovaný vo vyššej podlažnosti t.j. zvýšený parter a 14 NP,
- modifikácia objektu B06 – objekt je navrhovaný ako znížený parter 7+1/2NP.

Predpokladaná konštrukčná výška typického bytového podlažia je 3,02 m. Objekty sú v rámci suterénu vzájomne prepojené podzemnými garážami.

Zvislý nosný systém bytových domov je navrhnutý ako železobetónový stenový systém. Železobetónové sú priečne medzibytové deliace steny a steny stužujúceho jadra. V rámci prízemia a suterénu bude časť stien nahradená stĺpmi.

Zvislý nosný systém garáží je navrhnutý ako železobetónový stĺpový systém, doplnený o železobetónové stenové stužujúce prvky prechádzajúcich do základov z bytových domov.

Strechu nad parkovacími podlažiami tvorí nosná železobetónová stropná doska so strešným plášťom diferencovaným podľa účelu, pre ktorý je navrhnutý. Pochôdzne časti strechy sú navrhnuté v skladbe s povrchovou úpravou pre pohyb peších. Pre účely zelenej strechy je navrhnutý vegetačný substrát hr. 0,5m. Hydroizolácia striech je navrhnutá ako fóliová.

Povrchové úpravy objektu budú riešené vnútornými a vonkajšími omietkami, kombinované s obkladmi. Podlahy sú navrhnuté podľa použitia ako betónové napr. s epoxidovým náterom (garáž), drevené a keramické (byty), s umelým kameňom (spoločné priestory).

### **SPODNÁ STAVBA**

Vzhľadom na charakter objektov bude spodná stavba riešená ako železobetónová monolitická nosná konštrukcia. Kombinovaný bude systém železobetónového skeletu a stenový systém, podľa požiadaviek na otvorenosť dispozície. Spodná hrana základovej špáry pri objektoch podzemných garáží PG1 až PG 4 sa nachádza 0,35 m nad najvyššou úrovňou hladiny podzemnej vody. Pôdorysný rozmer podzemných garáží je PG1,2 64x49m a 93x50m. V suteréne sa predpokladá konštrukčná výška 2,8m a 3,0m. Celkovo majú podzemné garáže dve podzemné podlažia. Dilatačné schémy garáží sú zdvojeným systémom zvislých nosných prvkov rozdelené tak, aby rešpektovali predpokladané fázy výstavby komplexu. Pri časovom odstupe budovania jednotlivých etáp, budú podzemné podlažia uzatvorené dočasnými konštrukciami na zabezpečenie užívateľnosti a bezpečnosti vybudovanej etapy.

Izolácie proti zemnej vlhkosti v suterénoch sú navrhnuté asfaltové modifikované pásy s funkciou protiradónovej ochrany. Ako ochrana hydroizolácie pred poškodením je navrhnutá nopová fólia.

### **ZAKLADANIE**

Vzhľadom na výsledky inžiniersko-geologického prieskumu (IGP) bude zakladanie domov na železobetónových základových doskách hrúbky 0,6m s lokálnym zosilnením pod stĺpmi a jadrami, v kombinácii s pilótami. Vzájomným spolupôsobením bude vytvorený doskovo-pilóťový základ.

### **PARKOVACÍ DOM**

Na základe výsledkov rokovaní navrhovateľa so zástupcami mestskej časti bol návrh parkovacieho domu modifikovaný tak, že v objekte bol prehodnotený podiel občianskej vybavenosti a následne na 2. a 3. nadzemnom podlaží bola doplnená administratívna plocha. Administratívna plocha je orientovaná do Račianskej ulice a je prístupná z parteru

parkovacieho domu. Zohľadnením technických a konštrukčných požiadaviek pre navrhované plochy administratívy, došlo aj k úprave celkovej výšky objektu.

Objekt garážového domu má 6 nadzemných podlaží, s predpokladanou konštrukčnou výškou typického podlažia 2,27 m, okrem prízemia (1. nadzemného podlažia), ktoré má konštrukčnú výšku 4,37 m. Predpokladaná konštrukčná výška podlažia občianskej vybavenosti je 3,72 m, v prípade administratívy 3,07m. Dom je tvorený troma samostatnými dilatáčnymi celkami, navzájom prepojenými prejazdmi. Maximálne rozmery domu sú 93,75x17,9m.

Zvislý nosný systém domu je navrhnutý ako železobetónový stĺpový systém, doplnený o železobetónové stenové stužujúce prvky vo forme schodiskových jadier, komunikačnej rampy a samostatných deliacich stien. Predpokladajú sa stĺpy rozmeru 250x500mm, stužujúce steny o hrúbke 250mm. Stropné dosky sa navrhujú monolitické, železobetónové, bodovo podopreté s rozpätím polí 7,2 x 7,5 m a predpokladanou hrúbkou 220 mm. Dosky budú doplnené o hlavice, znižujúce deformácie dosky a lokálne prepichnutie dosiek.

Vnútorne nenosné steny sú navrhnuté z keramických tvárnic, ktoré sú pre funkciu deliacich stien navrhnuté z tvárnic s požadovanými akustickými a protipožiarnymi vlastnosťami. Prenajímateľné priestory sú dispozične uvažované ako holopriestory s pripravenými prípojkami inžinierskych sietí. Všetky ostatné časti sú dodávkou nájomcu priestoru. Fasáda parteru objektu PH je navrhnutá ako veľkoformátová presklená v kombinácii s plnými časťami fasády tvorenými výplňovým murivom, zateplením a fasádnu úpravou. Teplotne je priestor parteru odizolovaný na základovej doske a pod stropom 1.np. Povrchová úprava priestorov parkovacích podlaží bude priznanými železo betónovými konštrukciami s pružnou povlakovou hydroizoláciou podláh v protišmykovom vyhotovení.

## **SADOVNÍCKE A TERÉNNE ÚPRAVY**

Po ukončení stavebnej činnosti budú v riešenom území zrealizované terénne a parkové úpravy. Územie bude doplnené novými stromami a kríkmi v udržiavaných plochách trávniku. Po ukončení stavebných úprav na Račianskej ulici je uvažované s doplnením líniovej zelene v stromoradií pozdĺž ulice.

Celková koncepcia riešenia územia je navrhovaná tak, aby boli umožnené sadovnické úpravy nového priestoru a to komplexnými úpravami plôch na rastlom teréne ako aj na strechách podzemných objektov.

V záujmovom území budú riešené plochy:

- plochy verejnej zelene – líniový park
- plochy poloverejnej zelene prislúchajúcej k objektom na pódiách
- centrálna pešia zóna s námestím
- výsadby stromov pri parkoviskách

## **DOPRAVNÉ RIEŠENIE**

Cieľom dopravno-urbanistického riešenia je návrh optimálneho dopravného režimu navrhovaného obytného súboru s prevažujúcou bytovou funkciou. Návrh riešenia dopravných vzťahov spočíva vo vyriešení vonkajších dopravných vzťahov automobilovej i pešej dopravy a vnútornej organizácie vzťahujúcej sa na dopravnú obsluhu v rámci vlastného objektu. Samostatnú časť tvorí riešenie problematiky statickej dopravy.

Návrh dopravy v plnej miere zohľadňuje etapizáciu výstavby a podmieňuje ňou vytváranie dopravných nadväzností na okolité ulice. Koncepcia trasovania a napojenia je navrhnutá tak, aby bola zabezpečená dostupnosť statickej, pešej a cyklistickej dopravy a rovnako aj zásahových vozidiel.

Plánovaná výstavba „Obytného súboru Škultétyho ulica“ bude realizovaná v priestore medzi Račianskou ul. a bývalým koľajiskom železničnej stanice Bratislava - Filiálka. Priame dopravné napojenie areálu je uvažované z Račianskej ulice prostredníctvom Kominárskej

a Škultétyho ulice. Hlavná distribúcia dopravy do okolia bude prebiehať cez križovatku č. 612 Račianske mýto a č. 332 Račianska - Kominárska ulica. Okrem týchto dvoch svetelne riadených uzlov budú priradené novou dopravou z obytného súboru aj príslušné neriadené uzly na trase Račianskej radiály. Jedná sa o križovatky Račianskej radiály s Kraskovou a Šuňavcovou ulicou. Račianska radiála plní funkciu mestskej zbernej komunikácie funkčnej triedy B2, kategórie MZ 23/50 s obslužnou preferenciou E-MHD a z toho dôvodu je nutné vytvoriť v križovatkách s ľavým odbočením čo najdlhšie čakacie úseky, nakoľko podľa Dopravnej štúdie sa ľavé odbočenie nebude dať výhľadovo realizovať v rámci jedného cyklu.

#### **OBSLUHA A NAPOJENIE ÚZEMIA NA MESTSKÚ HROMADNÚ DOPRAVU**

Územie obytného súboru na Škultétyho ul. je obsluhované električkovou MHD zo zastávky Ursínyho a križovatky Račianske mýto. Územie sa nachádza v pešej dostupnosti do 10 min. od hlavných dopravných uzlov Račianske a Trnavské mýto, ktoré umožňujú ďalšie možnosti využívania MHD.

#### **PEŠIE TRASY A CYKLISTICKÁ DOPRAVA**

Hlavné pešie trasy sú napojené na hlavnú mestskú radiálu Račiansku ulicu. Kominárskou ulicou sa predpokladá pešie napojenie na Trnavské mýto.

Hlavné verejné pešie trasy v území sú definované severojužnou spojnicou, prepájajúcou Račiansku ulicu s vnútroareálom Obytného súboru - Škultétyho ulica. Opticky bude táto trasa riešená ako predĺženie Kraskovej ulice.

Východno - západne prepojenie medzi Škultétyho a Kominárskou ulicou tvorí komunikácia na východnej hranici územia. Oba spomenuté trasy sú zároveň usporiadané na vjazd zásahových vozidiel.

Križová schéma umožňuje pešie prepojenie navrhovaných verejných a poloverejných priestorov, ktoré sa nachádzajú na pódiami podzemných garáží. Bezbariérový prístup, funkčné a optické prepojenie je zabezpečené prostredníctvom svahovania a širokých terénnych rámp, ktoré prekonávajú výškový rozdiel medzi úrovňou okolitého terénu a úrovňou pódia. V severovýchodnej časti areálu prepája pešie trasy verejný lineárny park.

Riešenie cyklistickej dopravy v širšom území bude predmetom ďalších rokovaní s dotknutými orgánmi a organizáciami, kde bude potrebné zhodnotiť všetky dostupné technické a organizačné možnosti. Vnútroareálové komunikácie pre cyklistov sú riešené ako bezkolízne a v každom objekte je uvažované so súkromnými stojiskami pre bicykle. Pre potreby občianskej vybavenosti, budú v priamej nadväznosti vybudované verejne stojiska pre bicykle.

#### **STATICÁ DOPRAVA**

Statická doprava je rozdelená na parkovanie na teréne, parkovanie v podzemných garážach PG1- PG4 a v parkovacom dome PH orientovaného do Račianskej ulice. Riešenie statickej dopravy v plnej miere zohľadňuje kapacitné potreby pre jednotlivé etapy výstavby. Pre kapacitné potreby statickej dopravy je uvažované s vybudovaním dočasného parkoviska prístupného zo Škultétyho ulice. Následne pri budovaní 2.etapy obytného súboru bude toto parkovisko rozšírené na požadovanú kapacitu. Dočasné parkovisko bude počas 3. etapy výstavby trvale nahradené parkovacím domom, ktorý bude slúžiť aj pre ostatné etapy výstavby.

Terénne parkovanie je riešené pozdĺž Kominárskej a Škultétyho ulice. Dobudovanie terénneho parkoviska na Škultétyho ulici je uvažované až v 3. etape výstavby spolu s celkovou rekonštrukciou tejto ulice.

Vnútro areáloveho terénne parkovisko je prístupné z Kominárskej ulice.

Podzemné parkovanie pre objekty B01 - B02 je riešené samostatnou podzemnou garážou PG1, prístupnou vjazdom z Kominárskej ulice.

Podzemné parkovanie pre objekty B03 a B04 je riešené dobudovaním podzemnej garáže PG2, a to rozšírením PG1.

Pre objekty B05 - B06 je podzemná garáž PG3 prístupná samostatným vjazdom zo Škultétyho ulice.

Podzemné parkovanie pre objekty B07, B08 a B09 bude riešené dobudovaním podzemnej garáže PG4, a to rozšírením PG3.

#### NÁVRH RIEŠENIA DOPRAVY

Nakoľko sa stavba bude realizovať v etapách, tomu bude zodpovedať aj dopravné riešenie. K 1. a 2. etape výstavby sa z celkového dopravného riešenia zrealizuje riadená styková križovatka ulice Račianskej a Kominárskej a „zaslepenie“ prejazdu električkovej trate v mieste Kraskovej ulice. Súčasne bude prístupné dočasné parkovisko zo Škultétyho ulice s 1. a 2. etapou. Súčasne s 3. etapou zámeru bude realizované kompletne dopravné riešenie Račianskej aj Škultétyho ulice.

Riešené územie obytného súboru Škultétyho ul. je napojené na Račiansku ul. v dvoch miestach z Kominárskej a Škultétyho ulice. Zrekonštruje sa existujúca Škultétyho ul. s pravým odbočením Račianskej ul. s funkčnou triedou C3, kategórie MOK 7/40. Existujúca Kominárska ul. bude slúžiť po zrekonštruovaní pre napojenie osobných parkovacích stojísk a podzemných parkovacích stojísk v obytnom súbore. Technické parametre zodpovedajú f. tr. C2 MO 8/40. Po oboch stranách komunikácie sa t. č. parkuje, čo znefunkčňuje jej parametre; jej faktické zubojsmernenie si vyžiada redukciiu parkovacích miest v profile.

Celkovo možno konštatovať, že v rámci výstavby obytného súboru ide vždy o rekonštrukcie existujúcich komunikácií.

#### Rekonštrukcia križovatky Račianska – Kominárska ulica

- rozšírenie Račianskej ulice o samostatný ľavý odbočovací pruh do Kominárskej ulice zo smeru od Kraskovej ulice – riadenie cestnou dopravnou signalizáciou, s možnosťou protismerného otáčania
- vytvorenie pešieho priechodu a priechodu pre cyklistov cez Račiansku ulicu
- zrušenie prejazdu cez električkovú trať – ľavého odbočenia z Račianskej do Kraskovej ulice
- zrušenie ľavého odbočenia z Kraskovej do Račianskej ulice
- dopravné značenie

#### Rekonštrukcia Račianskej ulice úsek Kraskova – Legerského ulica

- vytvorenie kontinuálneho dopravného dvojpruhu – v zmysle umiestnenej stavby „Polyfunkčný obytný súbor Slovany Bratislava – I. etapa“ (DS – Projekt, s. r. o. – 07/2006) v šírke dvoch dopravných pruhov 3,00 + 0,50 m
- vytvorenie pravého odbočovacieho dopravného pruhu z Račianskej do Škultétyho ulice formou „by passu“ na základe vopred stanovených podmienok.

#### Rekonštrukcia Kominárskej ulice

- vytvorenie nového pravého dopravného odbočovacieho pruhu z Kominárskej ulice do Račianskej v smere von z mesta a osamostatnenie ľavého dopravného odbočovacieho pruhu v smere do mesta,
- predĺženie pešieho priechodu a vytvorenie paralelného priechodu pre cyklistov v križovatke na Kominárskej ulici,
- nové parkovacie miesta v mieste vjazdu na parkovisko Obytného súboru Škultétyho,
- dopravné značenie



### III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

#### 1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vplyvov „Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava“ vypracovala spoločnosť IVASO s. r.o. Bratislava, v júni 2013. Hlavným riešiteľom správy o hodnotení bol Ing. Jozef Marko, CSc.

Navrhovaná činnosť je posudzovaná vo väzbe na prílohu č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, kapitoly č. 2, položky č. 14, kapitoly č. 9, položky 16a), a 16b). Vzhľadom na prekročenie prahovej hodnoty parkovacích stojísk v položke 9/16b) je potrebné absolvovať povinné hodnotenie.

#### 2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Navrhovateľ, spoločnosť Bavint, s.r.o. predložila dňa 21.06.2013 Ministerstvu životného prostredia SR (ďalej len MŽP), správu o hodnotení podľa zákona č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov na navrhovanú činnosť „Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava“.

MŽP SR listom č. 4606/2013-3.4/dp zo dňa 28.06.2013 - podľa §33 ods. 1 zákona rozoslalo správu o hodnotení rezortnému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutým orgánom a dotknutej obci so žiadosťou o zaujatie stanoviska a to :

Ministerstvo hospodárstva SR,

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR,

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja,

Obvodný úrad životného prostredia v Bratislave, Odbor ochrany prírody, vybraných zložiek ŽP a odvolacích konaní kraja,

Krajský pamiatkový úrad,

Obvodný úrad životného prostredia v Bratislave;

Obvodný úrad, odbor CO a krízového riadenia,

Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Bratislave,

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy,

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava;

Hasičský a záchranný zbor Hlavného mesta Bratislava;

Magistrát hlavného mesta SR Bratislava;

Miestny úrad MČ Bratislava – Nové Mesto,

Letecký úrad SR, Bratislava.

Zároveň bola správa o hodnotení zverejnená podľa § 34 ods. 1 zákona na stránke [www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk) a dotknutá obec, hlavné mesto SR Bratislava, informovala o tom verejnosť že do správy o hodnotení je možné nahliadnuť od 15.7.2013 do 14.8.2013 na prízemí budovy Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy, Primaciálne nám. 1, v priestoroch Služieb občanom/FRONT OFFICE.

#### 3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Verejné prerokovanie bolo zvolané pozvánkou Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy listom OUGG 50 719/2013-308 773 zo dňa 15.07.2013 na deň 30.07.2013 o 16.30 hod. v budove Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy, Primaciálne nám. č. 1, v miestnosti č. 19.

Priebeh verejného prerokovania:

1. Úvod - Ing. Stanislav Tokoš v zastúpení dotknutej obce a navrhovateľa, privítal účastníkov verejného prerokovania správy o hodnotení. Uviedol, že pripomienky k správe je možné posielat' do 14.08. 2013 na adresu : *MŽP SR, Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, Odbor environmentálneho posudzovania, Nám. E. Štúra 1, 812 35 Bratislava.*

V stručnosti bol vysvetlený účel navrhovanej činnosti, lokalizácia, termín začatia a ukončenia výstavby ako aj rekapitulácia postupu v procese hodnotenia vplyvov na životné prostredie. Pozitívne zhodnotil akciu: „Verejná prezentácia projektu Obytný súbor Škultétyho“, ktorá sa uskutočnila dňa 19.06.2013 o 18.00 hod. v Primaciálnom paláci, aj za účasti p. primátora.

2. Správu o hodnotení prezentoval navrhovateľ – Ing. arch. Michal Oborný.

3. Prezentáciu správy z pohľadu vplyvov variantných riešení na životné prostredie vykonal jej spracovateľ Ing. Jozef Marko, CSc.

4. Diskusiu otvoril Ing. Stanislav Tokoš.

1. otázka – Jaroslav Iványi (obyvateľ Račianskej ul.) – žiadal vysvetliť otázky k parkovaciemu domu a objektu B06 – otázky mu boli zodpovedané Ing.arch. Tomášom Bartkom.

2. otázka – Ing.arch.Valéria Triznová (MÚ BA – Nové Mesto) – uviedla že MÚ BA Nové Mesto dali pripomienky k parkovaciemu domu a objektu B06, kde požadovali 7+1 NP, napriek tomu je správa o hodnotení aj návrh s 11 NP a 14 NP. Ďalšie otázky smerovali k parkovaciemu domu a v závere konštatovala, že sa neakceptoval názor MČ Nové Mesto.

Reakcia Ing. Jozef Marko, CSc.: Vysvetlil proces posudzovania (EIA), ktorý končí záverečným stanoviskom. Konštatoval že Správa o hodnotení posudzovala varianty určené v rozsahu hodnotenia a ich modifikácie. V súvislosti so súladom s ÚPN, sa očakáva vyjadrenie hlavného mesta. V závere konštatoval, že aj modifikácie sú realizovateľné.

Doplnenie Ing. Stanislava Tokoša: Vyslovil názor, že údaje o zámere v procese EIA by mali byť totožné s parametrami stavby predkladanej v DÚR.

3. otázka – Zuzana Žúžiová (odborná ref. MÚ BA – Nové Mesto) – pýtala sa na koncepcnosť návrhu z pohľadu pešej dopravy – bezbariérovosti pohybu. Žiadala prehodnotiť sklony rámp, a má výhrady voči zatravnenej sklonenej rampe; žiada preriešiť cyklistickú dopravu. Požaduje riešiť ul. Kominárska a Škultétyho ako pešie a nie ako parkovacie priestory.

Doplnenie – Ing.arch. Triznovej:

TEN-T koridor má prechádzať územím „Filiálky“, odporúčala investorovi zvážiť vybudovanie lávky pre peších.

Reakcia M. Oborný – prepojenie Škultétyho lávkou – v diskusiách s mestskou časťou sa riešila aj lávka. Z hľadiska budúcnosti investor vo svojej PD nadväzuje na technickú dokumentáciu TEN-T. V reakcii na koncepcnosť návrhu z pohľadu pešej dopravy – bezbariérovosti pohybu, konštatoval, že už je aktuálnejšia dokumentácia s bezbariérovým riešením v rámci platných noriem. Terénna rampa – drobná terénna úprava bude dopracovaná aj s MČ N. Mesto a s občanmi. Pešie prepojenie s Kominárskou ul. je v štádiu riešenia.

Neprekročenie limitu výšky zástavby je riešené aj vo vzťahu k okoliu a rv riešenie je aj otázka neprekročenia limitu 6-7 NP.

Doplnenie – Ing. J.Marko,CSc.: zdôraznil, že environmentálne posudzovanie je o principiálnych postupoch nie o detailoch. Na územné konanie musí byť predložené riešenie, ktoré bolo predmetom posudzovania.

Poznámka M. Padycha – konštatoval, že investor má snahu riešiť názorové rozdiely, čoho dôkazom sú časté rokovania.

5. *Záver* - Ing. Tokoš sa prítomným poďakoval za aktívnu účasť na verejnom prerokovaní a pripomenul možnosť pripomienkovania správy do 14. augusta 2013.

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

V zákonom stanovenej lehote boli k správe o hodnotení zaslané nasledovné stanoviská:

*Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava (list č. MAGS OUGG-50719/13-303117 zo dňa 07.08.2013)*

*Stanovisko z hľadiska hmotovo-priestorového riešenia a regulácie:*

Porovnanie intenzity využitia územia stanoveného v ÚPN s predloženým investičným zámerom je nasledovné:

	UPN hl. mesta SR Bratislavy		Investičný zámer
	regulač. kód I	regulač. kód J	
Index podlažných plôch	max. 2,4	max. 2,7	1,36 alternatíva A 1,42 alternatíva B
Index zastavaných plôch	max. 0,30	max. 0,30	0,27
Koeficient zelene	min. 0,25	min. 0,25	0,22

Z hľadiska hmotovo-priestorového riešenia predložený investičný zámer dodržiava reguláciu stanovenú v ÚPN mesta, okrem koeficientu zelene.

#### *Z hľadiska funkčného využitia územia:*

V zmysle charakteristiky jednotlivých funkčných plôch podľa ÚPN je na ploche zmiešaného územia bývania a občianskej vybavenosti, ktorá tvorí väčšinu riešeného územia, prípustný podiel bývania v rozmedzí do 70 % celkových podlažných plôch nadzemnej časti zástavby.

#### *Z hľadiska dopravného plánovania:*

S objemami a smerovaním základnej a novej dopravy, ako aj s posúdeniami jednotlivých križovatiek súhlasíme.

#### *Z hľadiska riadenia dopravy k dopravnej štúdii:*

Berie na vedomie, že rozhodujúce príľahlé križovatky Račianske mýto a Račianska – Jarošova majú už v súčasnosti nedostatočnú priepustnosť bez možnosti jej reálneho zvýšenia a dopravné zaťaženie od budúcej výstavby niektoré smery v týchto križovatkách ešte priťažujú. Novo navrhovaná svetelne riadená križovatka Račianska – Kominárska bude riadená semidynamicky s Račianskym mýtom tak, aby smer z centra od Radlinského mal koordinovanú zelenú v križovatke s Kominárskou. Električková doprava bude mať v riadení absolútnu preferenciu a vedľajšie smery dostanú zelenú až na výzvu od detektorov a to mimo času prejazdu smeru z centra a električiek v oboch smeroch. Radiaci pruh pre ľavé odbočenie do Kominárskej + otáčanie bude mať maximálne možnú dĺžku, aby nedochádzalo k blokovaniu priameho smeru.

Novo navrhovaná svetelne riadená križovatka Račianska – Legerského bude riadená dynamicky s absolútnou preferenciou električkovej dopravy. K posúdeniu priepustnosti križovatiek nemá pripomienky.

K predloženej správe o hodnotení konštatuje, že vplyvy na dopravu boli z hľadiska záujmov oddelenia dopravného inžinierstva zhodnotené dostatočne.

K predloženému dopravnému riešeniu stavby *Obytný súbor Šultétyho* uplatňuje nasledovné pripomienky, ktoré požaduje zapracovať do dokumentácie pre územné rozhodnutie:

- Pri návrhu riadenia svetelne riadenej križovatky Račianska – Kominárska je potrebné zaistiť koordinované prechádzanie chodcov a cyklistov cez delený priechod na Račianskej a doplniť doplnkovú zelenú šípku na vjazde z Kominárskej. Svetelné signalizačné zariadenie križovatky musí obsahovať potrebný počet detektorov v navrhovaných vzdialenostiach aj pre detekciu vzniknutých kongescií v radiacich pruhoch.
- Pri návrhu riadenia a systému detekcie vozidiel v svetelne riadenej križovatke Račianska – Legerského je nutné zaistiť možnosť výjazdu vpravo odbočujúcich vozidiel z Legerského tak, aby nemusela byť zastavená električková doprava a vozidlá v smere z centra. Svetelné signalizačné zariadenie križovatky musí obsahovať potrebný počet detektorov v navrhovaných vzdialenostiach aj pre detekciu vzniknutých kongescií v radiacich pruhoch.

*Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry nemá pripomienky.*

*Z hľadiska vybraných zložiek životného prostredia a špecifických faktorov*

Ovzdušie:

*K parkovacej garáži a parkovaciemu domu:*

- Parkovacia garáž musí byť riešená v zmysle STN 736058 a STN 736058/b Hromadné garáže, garážované priestory s pohybom vozidiel vlastnou silou. Navrhované parkovacie garáže (PG1, PG2, PG3, PG4) musia byť vetrané tak, aby nedošlo k vznikaníu neprípustnej koncentrácie škodlivín pri prevádzke motorových vozidiel.
- S ohľadom na lokalizáciu zámeru, intenzitu a charakter okolitej zástavby, požadujeme výfuk vzduchu z priestorov PG1, PG2, PG3 a PG4 do vonkajšieho prostredia zabezpečiť cez uhlíkové a prachové filtre podobne, ako sa to navrhuje u úkrytu CO.
- Samostatný parkovací dom (PH) má byť vetraný prirodzene, čím sú splnené požiadavky STN 736058 – zmena B.

*K zdrojom tepla:*

- Zabezpečenie tepla je riešené v dvoch variantoch: variant č. 1 – odovzdávacie stanice tepla (napojenie na SCZT); variant č. 2 – plynové kotolne (K1 – 560 kW, K2 – 560 kW, K3 – 1090 kW a K4 – 895,2 kW) s navrhnutými kondenzačnými kotlami. Pri 2. variante riešenia sa jedná vo všetkých 4 prípadoch o stredné zdroje znečisťovania ovzdušia (SZZO).
- Prevádzkovanie SZZO je definované v zákone č. 137/2010 Z.z. o ovzduší. Pri prevádzke uvedených SZZO sa požaduje rešpektovanie ustanovení §15 zákona o ovzduší (uvádzanie zdroja do prevádzky, dodržiavanie emisných limitov, vykonávanie nápravných opatrení či odstraňovanie nebezpečných stavov, monitoring úrovne znečisťovania, informovanie verejnosti o znečisťovaní ovzdušia, vypracovanie programu znižovania emisií, vedenie prevádzkovej evidencie ai.). Súhlas orgánu ochrany ovzdušia (záväzné stanovisko) podľa §17 zákona je potrebný pre vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby a povolení stavby uvedených SZZO.
- Rozptylová štúdia hodnotila vplyvy z dopravy, statickej dopravy a vykurovania (kotolne) potvrdila, že realizáciou uvedenej činnosti budú dodržané stanovené limitné hodnoty pre emisie znečisťujúcich látok (CO, NO<sub>2</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) v zmysle platnej legislatívy.

Vody – v zámere predmetnej činnosti sa uvažovalo s odvádzaním dažďových vôd do vsakovacích zariadení na pozemku navrhovateľa, čo sme podporili aj v stanovisku mesta k zámeru. V správe o hodnotení sa však uvažuje s odvedením dažďových vôd do delenej sústavy kanalizácie. Odporúča, aby sa dažďové vody (aspoň ich časť) zachytávali v akumulčných nádržiach pod terénom a táto voda sa využila na polievanie zelene. V správe sa uvádza, že na polievanie zelene sa využije voda z dvoch navrhovaných studní.

Hluk - v ďalších etapách investičného procesu odporúča aktualizovať hlukovú štúdiu a z nej vyplývajúce opatrenia, najmä vzhľadom na územie železničnej trate ako jedného z dominantných zdrojov hluku, nakoľko táto funkcia tu zatiaľ nie je stabilizovaná.

Zeleň:

- Náhradná výsadba za výrub drevín sa uskutoční na pozemku navrhovateľa/investora. Po ukončení stavebných prác sa uvažuje s vybudovaním nových plôch zelene vrátane parku, a s doplnením stromoradia popri Račianskej ulici. Nad podzemnými garážami aj na pódiu sa uvažuje s vybudovaním zelene.
- Pri realizácii ozelenenia odporúča využiť najmä vhodné taxony introdukovaných drevín a v menšom rozsahu odolné druhy domácich drevín.

- Správa o hodnotení neobsahuje kvalifikovaný prepočet splnenia miery ozelenenia, určeného v ÚPN mesta pomocou  $KZ_{min} = 0,25$ . Koeficient zelene požaduje doplniť kvalifikovaným prepočtom podľa hrúbky substrátu.

**Mestská časť Bratislava – Nové Mesto** (list č. ŽPaÚP-985/2013/T zo dňa 02.08.2013)

- v zmysle ÚP hl. mesta SR Bratislavy je predmetný priestor určený pre funkciu zmiešaného územia a občianskej vybavenosti s kódom regulácie „I“, ktorý pripúšťa maximálny index podlažnej plochy 2,4, maximálny index zastavanej plochy 0,3a minimálny koeficient zelene 0,25 s charakterom zástavby mestského typu. V rámci zmiešaného územia je možný maximálny 70%-ný podiel podlažných plôch nadzemnej časti zástavby určených pre bývanie;
  - index zastavanej plochy a koeficient zelene sú v súlade s regulatívami;
  - index podlažnej plochy je vyšší ako vyplýva z ÚP mesta a zároveň nie je dodržaný podiel bývania, ktorý je nezrovnateľne prekročený voči plochám občianskej vybavenosti – pre dodržanie regulatívov je potrebné znížiť počet obytných podlaží (najmä u objektu B06 podľa požiadavky MČ B-NM) a zvýšiť podlažnú plochu občianskej vybavenosti;
  - umiestnenie parkovacieho domu v uličnej fronte Račianskej ulice vo väzbe na koncepciu dotvorenia stavebnej štruktúry tejto komunikácie na mestotvornú radiálu je nevhodné;
  - vzhľadom na budúci rozvoj územia medzi Račianskou a Kukučínovou ulicou je potrebné vytvoriť peší ťah na zabezpečenie prepojenia Kominárskej ulice s Jarošovou ako plnohodnotného, bezbariérového verejného priestranstva, pričom pešie komunikácie zo všetkých objektov treba logicky a racionálne doriešiť, vrátane ich prepojení na pešie komunikácie a zástavky MHD v okolí území; riešenie vnútroblokového priestoru, v ktorom sa navrhuje plato s výškovým rozdielom 1,90m oproti okolitému terénu sa javí neprijateľné;
  - v súvislosti s potrebou zlepšenia prepravných vzťahov s ohľadom na budúci rozvoj územia je potrebné navrhnuť súbežnú automobilovú komunikáciu s Račianskou ulicou, kolmo na Kominársku ul. v polohe súčasných garáží umiestnených na pozemkoch mestskej časti B-NM, zároveň je vhodné preriešiť navrhovaný vjazd do podzemných garáží zo strany Kominárskej ulice s cieľom posilnenia nástupu z Kominárskej ulice na pešiu zónu;
  - v predloženom elaboráte je hodnotenie uvádzané pre alternatívu B – t.j. pre pôvodné riešenie objektu B06 s 11-timi a 14-timi NP. Požiadavka MČ B-NM týkajúca sa zníženia počtu podlaží objektu B06 na 7+1/2NP, premietnutá do špecifických požiadaviek Rozsahu hodnotenia vydaného MŽP SR, nie je v správe rovnocenne vyhodnotená s alternatívami A a B – požiadavka je uvedená len poznámkou ako modifikácia;
  - vyhodnotenie variantov a alternatív je neobjektívne;
  - predložený návrh dopravy na Račianskej ulici si vyžaduje komplexnejšie prehodnotenie.
- V zmysle uvedeného je potrebné správu doplniť.

K predloženej správe o hodnotení uvádzajú pripomienky, ktoré bude potrebné uplatniť v ďalšej fáze investičnej prípravy:

- doriešiť cyklistickú a pešiu dopravu s dôsledným zabezpečením bezbariérového prístupu do všetkých objektov, k vybavenosti, k peším komunikáciám a zastávkam MHD v okolí navrhovaného súboru;
- prebytkovú vyťaženosť zeminu je nutné zneškodňovať, resp. zhodnotiť a v rámci kolaudačného konania predložiť doklad o tom, kde zemina skončila;
- v zámere nie sú zberné nádoby na komunálny odpad pre objekty navrhovanej činnosti jasne umiestnené, preto je nutné v ďalšom stupni povoľovacej činnosti stavebným úradom presne určiť ich umiestnenie a to na pozemku investora;

- vyústenie odvodných vertikálnych kanálov vzduchu z garáží riešiť tak, aby bol zabezpečený voľný transport emisií do ovzdušia a znečisťovanie ovzdušia bolo čo najmenšie;
- počas výstavby zabezpečiť pravidelné čistenie komunikácií, chodníkov a verejných priestranstiev priliehajúcich k stavbám;
- vykonať opakované kropenie stavenísk, príjazdových komunikácií a chodníkov pri stavbe v prípade nahlásenia rizika o prekročení limitnej hodnoty PM<sub>10</sub> v MČ B-NM a pri trvaní prekračovania priebežne;
- nepretržite zabezpečovať prekrytie kontajnerov odpadov na stavbe a pri ich preprave;
- pri výkopových prácach chrániť koreňový systém blízkych stromov a súčasne chrániť stromy pred mechanickým poškodením; dreviny je možné vyrúbať až po vydaní súhlasu na výrub, ktorý musí byť vydaný pred územným rozhodnutím, a vlastný výrub je možno uskutočniť až po vydaní stavebného povolenia;
- z hľadiska ochrany pred hlukom pri výstavbe navrhovanej činnosti a počas jej prevádzky je nutné zabezpečiť také opatrenia, ktorými budú dodržané prípustné hladiny akustického hluku v zmysle vyhlášky č. 549/2007 Z.z.;
- pred konaním na stavebnom úrade je nutné zabezpečiť záväzné stanovisko o súlade navrhovanej výstavby sústavy tepelných zariadení s Koncepciou rozvoja hl. mesta SR Bratislavy v oblasti tepelnej energetiky.

Zároveň oznámili, že v súlade s § 34 ods. 1 zákona bola o predmetnej investícii verejnosť informovaná prostredníctvom miestneho televízneho vysielania, rozhlasu, tlače, pričom oznámenie o správe o hodnotení bolo na dobu 30 dní vyvesené pre verejnosť na úradných tabuliach na Junáckej ul.; na Račianskom mýte a na Jeséniovej ulici.

**Ministerstvo dopravy výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (list č. 05416/2013/B211-SZEÚ/46703 zo dňa 22.07.2013)**

Správa o hodnotení sa len okrajovo zmieňuje o stavbe Projektu TEN-T napriek tomu, že z hľadiska umiestnenia statického riešenia sa uvedená stavba a predložený zámer výrazne ovplyvňujú. V kap. Dopravné riešenie stavba s projektom TEN-T riešená nie je vôbec, hoci plánovaný projekt TEN-T je súčasťou Európskej železničnej magistraly v trase Paríž – Strasburg – Stuttgart – Viedeň - Bratislava, ktorý predpokladá prepojenie železničného koridoru so železničnou sieťou v Bratislave.

Pri navrhovaní zakladania stavieb navrhovanej činnosti je potrebné rešpektovať vedenie tunelov a prípadných výstupov zastávok podpovrchového dopravného systému. MDVRR SR požaduje doplniť do Správy o hodnotení navrhovanej činnosti uvedenú skutočnosť, tak v textovej ako aj vo výkresovej časti a v návrhu zakladania stavieb rešpektovať podmienku statického neovplyvnenia podzemnej trasy tunelov železničnej trate. Zároveň žiada doplniť aj záväzné stanovisko ŽSR. V prípade, že nedôjde k rešpektovaniu požiadaviek pri zakladaní stavieb si investor, resp. jeho prípadný právny zástupca musí byť vedomý, že bude znášať všetky náklady súvisiace so vzniknutými problémami pri realizácii tunelového prepojenia železničných koridorov. Žiada dodržať podmienky stanoviska MDVRR SR č. 04516/2013/B-211-SZEÚ20710 zo dňa 26.03.2013.

MDVRR SR žiada doplniť do správy o hodnotení aj hodnotenie navrhovanej činnosti s Projektom TEN-T a opäť zaslať na MDVRR SR na vyjadrenie.

**Obvodný úrad životného prostredia v Bratislave, odbor ochrany prírody, vybraných zložiek životného prostredia a odvolacích konaní kraja (list č. 5782/2013 zo dňa 24.07. 2013)**

Vydal stanovisko v ktorom uvádza, že v posudzovanom území sa nenachádza osobitne chránené územie, v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny ani dôležité krajinné ekologické prvky RÚSES. Staršie dreviny v areály budú odstránené a nahradené.

Vzhľadom na uvedené, je dotknutým orgánom Obvodný úrad životného prostredia Bratislava, odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie, nie tunajší odbor. V závere konštatuje, že je možné odporučiť realizáciu oboch variantov riešenia.

***Obvodný úrad životného prostredia v Bratislave, odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie obvodu, (list č. rEIA/2013/2350/DAM/BAIII zo dňa 01.08.2013)***

Obvodný úrad životného prostredia Bratislava, odbor štátnej správy starostlivosti o životné prostredie obvodu za príslušné dotknuté orgány štátnej správy, podľa zákona NR SR č.525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v nadväznosti na osobitné predpisy, po oboznámení sa so správou o hodnotení navrhovanej činnosti vydáva nasledovné stanoviská podľa § 35 ods. 1 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:

*Stanovisko z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií*

Z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií súhlasí bez pripomienok.

*Stanovisko z hľadiska ochrany ovzdušia*

Počas výstavby dochádza k možnosti znečistenia ovzdušia v bezprostrednom okolí stavby v podobe zvýšenej prašnosti z pohybu stavebných mechanizmov a nákladných automobilov. Prašnosť doporučuje obmedziť organizáciou prác, kropením a čistením komunikácií areálu. Podľa záverov rozptylovej štúdie koncentrácie znečisťujúcich látok CO, NO<sub>2</sub> a benzénu v predmetnom území nebudú prekročené. Z hľadiska kvality ovzdušia upozorňuje na možnosť zhoršenia podmienok bývania – zvýšená prašnosť vzhľadom na umiestnenie obytného súboru blízko frekventovanej Račianskej ulice a železnice.

*Stanovisko z hľadiska ochrany vôd*

Predložená správa o hodnotení nemení množstvo vzniknutých odpadových vôd, ani riešenie z pohľadu ochrany vôd čím sa podmienky uvedené v stanovisku č. OSVS/2013/2384/LET/III zo dňa 19.03.2013 nemenia. Pri splnení uvedených podmienok sa predpokladá, že danou činnosťou nedôjde ku kontaminácii podzemných a povrchových vôd a k predloženej správe nemá ďalšie pripomienky.

*Stanovisko z hľadiska odpadového hospodárstva*

Konštatuje, že z hľadiska odpadového hospodárstva nebude mať navrhovaná činnosť negatívny vplyv na životné prostredie a nemá k správe pripomienky.

*Stanovisko z hľadiska ochrany prírody a krajiny*

Bol vypracovaný dendrologický posudok, v ktorom sa konštatuje že bude potrebný výrub 145 drevín a 56 drevín bude zachovaných. Za navrhovaný výrub drevín odporúča výsadbu vzrastlejších stromov. Z hľadiska ochrany prírody a krajiny konštatuje, že oba varianty sú rovnocenné.

*Záverečné zhrnutie:*

Pri vypracovaní záverečného stanoviska z posúdenia navrhovanej činnosti a pri určení podmienok za akých sa činnosť odporúča realizovať žiadame zohľadniť nasledovné:

- Z hľadiska kvality ovzdušia upozorňuje na možnosť zhoršenia podmienok bývania (zvýšená prašnosť vzhľadom na umiestnenie obytného súboru blízko frekventovanej Račianskej ulice) a prašnosť doporučuje obmedziť organizáciou prác, kropením a čistením komunikácií areálu.
- Za navrhovaný výrub drevín odporúča výsadbu vzrastlejších stromov.
- Splnenie podmienok orgánu štátnej vodnej správy uvedené v stanovisku č. OSVS/2013/2384/LET/III zo dňa 19.03.2013.

**Úrad pre reguláciu železničnej dopravy (list č. 6160/2013-S4/J-Kr/st. zo dňa 10.07.2013)**

Vydal stanovisko, že k predloženej správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie nemá námietky. Zámer požaduje v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie prejednať so správcom žel. trate, Železnice slovenskej republiky, Bratislava, ktoré v správnych konaniach zastupuje Odbor expertízy, Klemensova 8, Bratislava.

V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie upozorňujeme na rešpektovanie ustanovení § 103 ods.2 písm. d) a ods. 3 písm. a) zákona o dráhach ako i ustanoveniach o určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach, (posúdenie dokumentácie SO 40 Preložka trolejového vedenia električiek sekciou ŠOTD ÚRŽD).

**Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie v Bratislave (list č. B/2013/03324/LBO zo dňa 29.07.2013)**

Z dopravného hľadiska, navrhovaná činnosť spolu s ďalšími investičnými aktivitami v bezprostrednej blízkosti súboru zvyšuje intenzitu dopravy v danej lokalite a tým negatívne ovplyvňuje okolitý dopravný systém – najmä križovatky Račianske mýto a prof. Čabelku (Račianska-Jarošová-Pionierska). Tomuto obmedzeniu je potrebné prispôbiť rozsah zástavby pripravovaného súboru a ďalej hľadať priaznivejšie riešenie dopravnej obsluhy danej lokality. Požadujú aby v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie boli rešpektované odporúčania z vypracovanej dopravnej štúdie.

**Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta SR Bratislava (list č. KRHZ-BA-HZUB6-2143/2013-001 zo dňa 15.07.2013)**

K navrhovanej činnosti vydal stanovisko, že k navrhovanej činnosti neuplatňuje pripomienky, nakoľko sa v danej lokalite nenachádza zariadenie v správe Hasičského a záchranného zboru.

**Letecký úrad Slovenskej republiky (list č. 08824/2013/ROP-002/11984 zo dňa 16.07.2013)**

Vydal pre predmetnú stavbu listom zn. 8649/2013-ROP-002/11787 zo dňa 16.07.2013, vyjadrenie, v ktorom s predmetnou stavbou súhlasil za predpokladu, že stavba a stavebné mechanizmy použité pri výstavbe nepresiahnu výšku v rozpätí 221,00-229,00 m.n.m.Bpv.

**Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto (list č. HŽP/11513/2013 zo dňa 08.07.2013)**

V záväznom stanovisku súhlasí so správou o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 Z.z. pre navrhovanú činnosť. Všetky varianty sú akceptovateľné, za vhodnejší považuje variant I.

V odôvodnení uvádza, že k zámeru uvedenej stavby bolo vydané stanovisko č. HŽP/05629/2013, zo dňa 4.03.2013, v ktorom sa netrvalo na ďalšom posudzovaní uvedenej činnosti. Stavba bude ďalej posúdená v územnom konaní podľa zák. č. 355/2007 Z.z.

**Stanoviská verejnosti**

K zámeru zaslali svoje pripomienky:

**Cyklokoalícia (list doručený dňa 25.03.2013)**

Pripomienky k predmetnému zámeru:

- Račianskou ulicou prechádza Račianska radiála, teda hlavná cyklistická trasa zakotvená v územnom pláne, požaduje preto rešpektovať tento koridor a vybudovať segregované, zvýšené jednosmerné chodníky pre cyklistov v šírke 2 m po oboch stranách ulice.
- Škultétyho ulica je využívaná cyklistami ako spojka od Vajnorskej a od Trnavského mýta smerom na Vinohrady a ďalej do Rače. Navrhuje preto po oboch stranách Kominárskej a Škultétyho ulice realizovať segregovaný cyklopruh o minimálnej šírke 1,5 m, zvýšený oproti vozovke o min. 3 cm.



- Kukučínova ulica je zakotvená v územnom pláne ako cyklistická trasa spájajúca Trnavské mýto/Šancovú a vyúsťuje pri Slimáku a pri Mladej Garde. Žiada realizovať opatrenia pre cyklistov v rozsahu samostatných cyklopruhov v min. šírke 1,5 m obojsmerne, v zúženiach ako piktokoridor s opakovaním piktogramov po 10 metroch, v križovatkách ako plný podfarbený pruh (reflexný zelený podklad, biela reflexná farba značenie).
- Vo všetkých križovatkách žiada cyklistov viesť zvýrazneným podfarbeným pruhom, resp. cyklopriechodom.
- Všetky jednosmerky musia umožňovať vjazd cyklistov v protismere riešený samostatným cyklopruhom o šírke 1,5 m alebo piktokoridorom v zúžených podmienkach.
- Žiada vybudovať moderné pouličné cyklistické státie pre návštevníkov, vždy vo vzájomnom odstupe do 100m kapacity, každé státie min. 2 cyklostanov (4 bicykle), typ stojan obrátené U. V podzemných garážach žiada vybudovať bezpečné státie pre parkovanie bicyklov s navádzacím piktokoridorom od všetkých okolitých cyklotrás pre zamestnancov a obyvateľov.
- Špecifikácia farebného riešenia cyklotrás schválená Komisiou mesta Bratislava pre cyklistickú a nemotorovú dopravu: reflexný zelený podklad (alt. zelený asfalt/betón s reflexnou prímiesou), biela reflexná farba na vodorovné značenie.
- Pre chodcov požaduje chodníky v šírke aspoň 4 m na všetkých trasách v rámci zámeru s napojením na Trnavské mýto, Račiansku ulicu, Škultétyho ulicu. Územie žiada riešiť ako ukladnú zónu 30 km/h so zákazom státia mimo vyznačené parkovacie plochy. Priechody pre chodcov žiada riešiť v úrovni chodníkov ako bezbariérové/ zdvihnuté oproti vozovke a slúžiace ako prirodzené spomaľovače.

**Mestský výbor Slovenského zväzu ochrancov prírody a krajiny (liste zo dňa 04.04.2013)** zaslal pripomienky k predmetnému zámeru v ktorých žiada do rozsahu hodnotenia zaradiť tieto podmienky:

- doplniť do správy o hodnotení rozsah drevín (dendrologický posudok), ktoré rastú v zábere stavieb a o výrub ktorých požiadava stavebník príslušný orgán ochrany prírody (pred územným konaním, prípadne pred konaním o odstránení stavieb),
- doplniť do správy pri sadových úpravách plochu zelene na rastlom teréne a nad podzemnými garážami,
- kvantifikovať hlukovú záťaž okolia stavby, navrhnúť opatrenia na jej elimináciu,
- doplniť do správy o hodnotení štúdiu dynamickej dopravy v širšom okolí, s ohľadom na súčasnú dopravnú situáciu na Račianskej ulici,
- žiada doplniť do správy o hodnotení racionálne nakladanie s vodami, t.j. predovšetkým zachovanie dažďovej vody v území v čo najväčšej miere, odkanalizovanie dažďovej vody znížiť na minimum (použitie dažďovej vody napr. na závlahu drevín a zelených plôch).
- upozorňuje že: prvým povolením, ktoré bude potrebné (získať) pre realizáciu navrhovanej činnosti je súhlas orgánu ochrany prírody s výrubom drevín v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny,
- žiada dopravné napojenie plánovaných stavieb riešiť tak, aby kvôli súkromnému projektu nedošlo k likvidácii verejnej zelene rastúcej v stromoradiach na Račianskej ulici, prípadne ďalších blízkych komunikáciách.

K správe o hodnotení zaslali svoje pripomienky:

**Jozef Urban a Ing. Ľubica Urbanová (list doručený dňa 14.08.2013)**

Zaslali pripomienky:

- Objekty a ich bezprostredné okolie ktoré ich medzi sebou prepojuje je vo výške 1,92m nad úrovňou okolitého terénu a teda aj nášho pozemku a našich rodinných domov. Túto skutočnosť nás v prípade dažďov vystavuje nebezpečeniu zaliatia odtekajúcou vodou z tejto

vyvýšenej, svojou veľkosťou nezanedbateľnej plochy. Aj navrhované povrchové parkovacie miesta budú napojené na verejné kanalizácie v priľahlých uliciach. Táto verejná kanalizácia je už v súčasnosti nevyhovujúca v čase dažďov a je všeobecne známe, že po silnejšom daždi je Račianska ulica úplne zatopená dažďovou vodou. Takéto vyvýšenie navrhovaných objektov je preto z nášho hľadiska úplne nevyhovujúce a neprípustné.

- Pri poslednej verejnej prezentácii 08.08.2013 na Račianskej 59, organizovanej mestskou časťou Ba Nové Mesto, bol prezentovaný projekt zmenený a doplnený o návrh dvojprúdovej slepej cesty práve pred našim domom. Tento návrh je nekonceptný. V prípade jeho realizácie by sme z našej nehnuteľnosti vychádzali rovno na cestu. Nebol tu navrhnutý žiadny chodník a cesta nikde nepokračuje, ale končí pred plotom susednej záhrady.

V prípade že uvedené pripomienky nebudú brané do úvahy, kvalita nášho bývania bude výrazne znížená, čo ostro kontrastuje s prezentáciou projektu, ktorý vraj má prispieť k zvýšeniu úrovne bývania.

**Martina Boteková** (list zo dňa 13.08.2013)

Zaslala pripomienky:

Zásadná pripomienka – vplyv zámeru na kvalitu životného prostredia, kvalitu života a bývanie existujúcich obyvateľov sa navrhovanou prestavbou zhorší. Upozorňuje, že dopad na kvalitu života a životného prostredia bude mať predovšetkým:

- vo výraznom zaťažení dopravy (najmä automobilovej), ktorý sa prejaví v zvýšení hlukovej a a emisnej záťaže a zhorší sa nepriechodnosť Račianskej ulice,
- neprispôsobenie počtu bytov a budúcich obyvateľov možnostiam daného územia, nezohľadnenie zverejnených plánovaných projektov výstavby a strategických dopravných riešení pre Bratislavu,
- nemožnosť výsadby plnohodnotnej zelene na teréne v potrebnom rozsahu,
- nezabezpečenie ekologickej rovnováhy z pohľadu plôch zelene pripadajúcej na obyvateľa,
- prevádzka parkovacieho domu bude znamenať celonočné svietenie do okien obyvateľov Račianskej ulice (vchod 33) a umiestnenie parkovacieho domu nezohľadňuje historický a architektonicky významné budovy z 20-tych rokov,
- ďalšie obostavanie Rač. Ulice bude mať za následok zvýšenie jej hlučnosti,
- chýba nekomerčná občianska vybavenosť najmä verejné/poloverejné priestranstvá poskytujúce obyvateľom pestovať exteriérové voľnočasové aktivity a konštatuje, že komerčná občianska vybavenosť v danej lokalite je dostatočná až nadmerná.
- navrhovaná výstavba súčasným obyvateľom neprináša žiadne zlepšenie možnosti využitia predmetného územia oproti súčasnému stavu, naopak prináša jeho zaťaženie a zhoršenie dopravnej situácie a zhoršenie kvality životného prostredia.

V závere žiada, aby bol zámer posudzovaný v širšom kontexte s dopadom na celé širšie územie, kvalitu života súčasných obyvateľov a s ohľadom na plánované výstavby v dotknutej lokalite, ako aj so zámermi mesta a štátu riešiť dopravnú situáciu v Bratislave.

#### Ďalšie doplňujúce informácie

**Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky** v liste č.4606/2013-3.4/dp zo dňa 13.08.2013 zaslalo navrhovateľovi Bavint, s.r.o. žiadosť o doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk k správe o hodnotení.

**Navrhovateľ Bavint s.r.o.** listom zo dňa 26.08.2013 zaslal doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk k správe o hodnotení „Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava“, v ktorom poskytol doplňujúce informácie k pripomienkam zo stanovísk k správe o hodnotení:

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, v liste č. 05416/2013/B211-SZEÚ/46703 zo dňa 22.7.2013 uvádza:

„V predloženej Správe o hodnotení navrhovanej činnosti, v časti A.II.8.2. Navrhované riešenie (str. 11) sa len okrajovo zmieňuje o stavbe Projektu TEN - T napriek tomu, že z hľadiska umiestnenia a statického riešenia sa uvedená stavba a predložený zámer výrazne ovplyvňujú. V kapitole DOPRAVNÉ RIEŠENIE (str. 57) stavba s projektom TEN- T riešená nie je vôbec, hoci plánovaný projekt TEN - T je súčasťou Európskej železničnej magistrály v trase Paríž - Štrasburg - Stuttgart - Viedeň - Bratislava, ktorý predpokladá prepojenie železničného koridoru so železničnou sieťou v Bratislave. Pri navrhovaní zakladania stavieb navrhovanej činnosti je potrebné rešpektovať vedenie tunelov a prípadných výstupov zastávok pod povrchového dopravného systému.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky požaduje doplniť do predloženej Správy o hodnotení navrhovanej činnosti uvedenú skutočnosť tak v textovej ako aj vo výkresovej časti a v návrhu zakladania stavieb rešpektovať podmienku statického neovplyvnenia podzemnej trasy tunelov železničnej trate. Zároveň žiadame doplniť aj záväzné stanovisko ŽSR“.

#### **Doplňujúce údaje navrhovateľa:**

Zámer svojím riešením rešpektuje celkovú víziu mestskej časti Bratislava - Nové mesto, k zurbanizovaniu tohto územia.

Z južnej časti územie Obytného súboru – Škultétyho susedí s navrhovanou podzemnou železničnou stanicou, ktorá by sa mala stať súčasťou projektu **prepojenia železničných koridorov pod názvom TEN-T**. Realizáciu tohto projektu a s ním spojenou rekonštrukciou a doplnením verejnej dopravnej infraštruktúry v bezprostrednom okolí, územie obytného súboru získa priame dopravné napojenie nadregionálneho významu. Projekt TEN-T rovnako uvažuje s dobudovaním nadzemných objektov a zurbanizovaním priestoru súčasnej vlakovej stanice Bratislava - Filiálka. Celková koncepcia prinesie bývalému priemyselnému územiu v širšom centre mesta, nový a plnohodnotný mestský charakter.

Obytný súbor – Škultétyho v plnej miere rešpektuje tento zámer a nadväzuje na koncepciu verejných peších a dopravných trás v území. Obytný súbor v spojitosti s komplexom TEN-T vytvára a podporuje nové urbanistické osi. Koncepcia zelených plôch v obytnom súbore vytvára upokojený verejný a poloverejný priestor a podporuje zurbanizovanie celého bývalého priemyselného územia.

Navrhovaná železničná stanica BA filiálka bude umiestnená v území súčasnej stanice vymedzenom v pozdĺžnom smere križovatkou ulíc Jarošova – Kukučínova na severe, ulicou Šancova na juhu a v priečnom smere na východe Kukučínovou a na západe zástavbou pozdĺž Kominárskej ulice.

Uvažovaná stanica bude podzemná, a naviažu na ňu z oboch strán tunelové úseky železničných tratí. Minimálna vzdialenosť podzemných častí oboch projektov je 24 m, pričom základová špára Obytného súboru Škultétyho je na kóte 133,85 mm. Pri horizontálnej vzdialenosti 24 m je výškový rozdiel medzi prípadnými plošnými základmi objektu B09 a podzemnou časťou TEN-T v zemi cca 10 m. Muselo by dôjsť k „prenosu“ pod uhlom 23°. Keďže hornú vrstvu podložia (6 m z daných 10 m) tvoria štrky s uhlom vnútorného trenia 37-45° a až potom sú vrstvy s uhlom vnútorného trenia 18-25°, pri danej vzdialenosti nepredpokladáme vzájomné ovplyvňovanie konštrukcií. Podľa predbežného prepočtu deformačnej zóny pod stĺpom je jej dosah vo zvislom smere 8-9 m pod základovou škárou. Je preto nepravdepodobné aby dosah v horizontálnom smere bol väčší. Zo statického hľadiska konštatujeme, že vzájomné ovplyvňovanie konštrukcií je veľmi nepravdepodobné.

Prekládka inžinierskych sietí projektu TEN-T sa budú týkať ulíc Šancová a Kukučínova, ktoré sú mimo záber Obytného súboru Škultétyho. Uvažovaný záber podzemnej stanice žiadnym spôsobom neovplyvňuje súbor, a podzemné časti oboch zámerov sú v dostatočnom

odstupe vid'. Priložená situácia D1\_situacia širších vzťahov a KOO\_koordinačná situácia zo dňa 10-6-2013. Uvedené situácie boli súčasťou grafickej prílohy Správy o hodnotení.

Prístup na územie stanice a vyústenie statickej dopravy zo stanice bude prostredníctvom Kukučínovej ulice.

Uvažované dopravné napojenie resp. predĺženie ulíc Škultétyho a Kominárska v smere na Kukučínovu ulicu, zámer obytného súboru umožňuje v plnej miere a to rešpektovaním uličných profilov, ich kategórie C3 MO8,0/40 a prejazdnosti pre vozidlá HaZZ. Preložky inžinierskych sietí projektu Ten-T (kanalizačný zberač BAIII, vodovod SN100) v Škultétyho ulici sa týkajú južnej časti tejto ulice v napojení na Vajnorskú ulicu. Po dôslednom preštudovaní dostupných materiálov možno konštatovať, že oba projekty sú vzájomne bezkolízne.

K vyššie uvedenému dopĺňame skutočnosť, že projekt Obytného súboru Škultétyho bol prerokovaný zo zástupcami ŽSR ako aj s projektantom projektu Ten-T, v tomto prípade Dopravoprojekt. Uvedené pracovno-koordinačné stretnutie sa konalo dňa 11. júla 2013, v budove GR ŽSR Klemensová 8, Bratislava.

Železnice Slovenskej republiky nie sú dotknutým orgánom v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. Dotknutým orgánom je Úrad pre reguláciu železničnej dopravy Bratislava, ktorý k správe o hodnotení poslal stanovisko listom č. 6160/2013-S4/J-Kz/st. Zo dňa 10.7.2013. K navrhovanej činnosti nemá pripomienky. Navrhovanou činnosťou budú dotknuté záujmy chránené zákonom o dráhach a preto bude mať ÚRŽD v stavebnom konaní postavenie dotknutého orgánu. Proces posudzovania vplyvov na životné prostredie predchádza územnému konaniu podľa stavebného zákona. V ďalších stupňoch projektovej prípravy bude posúdené možné statické ovplyvňovanie stavieb a budú prijaté také riešenia, aby nemohli prísť k vzájomnému negatívnemu ovplyvňovaniu.

Ministertstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, v liste č. 05416/2013/B211-SZEÚ/59832 zo dňa 30.9.2013 uvádza:

MDVRR SR žiadalo listom č. 05416/2013/B211-SZEÚ/46703 zo dňa 22.7.2013 doplniť predmetnú dokumentáciu správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava“ o:

- analýzu dopravnej situácie, ako aj jej vývoj v dotknutej oblasti (hlavne vo vzťahu k Račianskej ulici), v rámci dopravnej štúdie a dopravnú štúdiu vrátane parkovania prerokovať s príslušným správcom dotknutých komunikácií a predložiť na MDVRR SR;
- zapracovať do zámeru, príloh aj do výkresovej časti stavbu Projektu TEN-T, rešpektovať vedenie tunelov, výstupov zastávok podpovrchového dopravného systému, rešpektovať podmienku statického neovplyvnenia podzemnej trasy tunelov železničnej trate.

Z doplňujúcich dokladov je zrejmé, že návrh a rozsah posúdenia dopravy je výsledkom dopravnej štúdie, v ktorej boli zapracované požiadavky magistrátu, číslo MAGS/OPD/56852/11-392260 OPD/201/11-BP z 20.12.2011.

Predložený zámer bol prerokovaný so zástupcami ŽSR, ako aj s projektantom Projektu TEN-T dňa 11.07.2013. Dotknutým orgánom pre danú stavbu je Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, ktorý listom č. 6160/2013-S4/J-Kz/st. zo dňa 10.7.2013 uviedol, že k navrhovanej činnosti nemá pripomienky.

Žiadame dodržať podmienky stanoviska MDVRR SR č. 04516/2013/B-211-SZEÚ20710 zo dňa 26.03.2013, č. 05416/2013/B211-SZEÚ/46703 zo dňa 22.7.2013, Hlavného mesta SR Bratislavy č. MAGS/OPD/56852/11-392260 OPD/201/11-BP zo dňa 20.12.2011 a Úradu pre reguláciu železničnej dopravy č. 6160/2013-S4/J-Kz/st. zo dňa 10.7.2013.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR pri dodržaní vyššie uvedených podmienok nemá k predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava“, ďalšie pripomienky.

Mestská časť Bratislava – Nové Mesto v stanovisku listom č. ŽpaÚP zo dňa 2.8.2013 uvádza:

„Po preštudovaní predložených podkladov a ich posúdení konštatujeme:

1. V zmysle Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy v znení neskorších zmien a doplnkov je predmetný priestor určený pre funkciu zmiešaného územia bývania a občianskej vybavenosti s kódom regulácie „1“, ktorý pripúšťa maximálny index podlažnej plochy 2,4, maximálny index zastavanej plochy 0,3 a minimálny koeficient zelene 0,25 s charakterom zástavby mestského typu. V rámci zmiešaného územia je možný maximálny 70%-ný podiel podlažných plôch nadzemnej časti zástavby určených pre bývanie.
  2. index zastavanej plochy a koeficient zelene sú v súlade s regulatívami.
  3. index podlažnej plochy je vyšší ako vyplýva z územného plánu mesta a zároveň nie je dodržaný podiel bývania, ktorý je nezrovnateľne prekročený voči plochám občianskej vybavenosti - pre dodržanie regulatívov je potrebné znížiť počet obytných podlaží (najmä u objektu B06 podľa požiadavky MČ B-NM) a zvýšiť podlažnú plochu občianskej vybavenosti.
  4. umiestnenie parkovacieho domu v uličnej fronte Račianskej ulice vo väzbe na koncepciu dotvorenia stavebnej štruktúry tejto komunikácie na mestotvornú radiálu je nevhodné.
  5. Vzhľadom na budúci rozvoj územia medzi Račianskou a Kukučínovou ulicou je potrebné vytvoriť peší ťah na zabezpečenie prepojenia Kominárskej ulice s Jarošovou ulicou, ako plnohodnotného, bezbariérového verejného priestranstva, pričom pešie komunikácie zo všetkých objektov treba logicky a racionálne doriešiť, vrátane ich napojení na pešie komunikácie a zastávky MHD v okolitom území: riešenie vnútroblokového priestoru, v ktorom a navrhuje plato s výškovým rozdielom 1,90 m oproti okolitému terénu javí sa neprijateľné.
  6. v súvislosti s potrebou zlepšenia prepravných vzťahov s ohľadom na budúci rozvoj územia je potrebné navrhnuť súbežnú automobilovú komunikáciu s Račianskou ulicou, kolmo na Kominársku ulicu v polohe súčasných garáží umiestnených na pozemkoch mestskej časti B-NM, zároveň je vhodné preriešiť navrhovaný vjazd do podzemných garáží zo strany Kominárskej ulice s cieľom posilnenia nástupu z Kominárskej ulice na pešiu zónu.
  7. v predloženom elaboráte a vo všetkých jeho prílohách a parametroch je hodnotenie uvádzané pre alternatívu A a alternatívu B - t.j. pre pôvodné riešenie objektu B06 s 11-m i a 14-mi NP, Požiadavka MČ B-NM týkajúca sa zníženia počtu podlaží objektu B06 na 7+1/2 NP, premietnutá do špecifických požiadaviek Rozsahu hodnotenia vydaného MŽP SR, nie je v správe rovnocenne vyhodnotená s alternatívami A a B požiadavka je uvedená len poznámkou ako modifikácia.
  8. vyhodnotenie variantov a alternatív je neobjektívne, napr. v tabuľke č.30 sa hodnotí záťaž od hluku, prachu a odpadov známkou -2 až -3, pričom celková pohoda obyvateľstva sa hodnotí známkou +4.
  9. predložený návrh dopravy na Račianskej ulici vyžaduje komplexnejšie prehodnotenie
- V zmysle uvedeného je potrebné správu doplniť.“

### **Doplňujúce údaje navrhovateľa:**

K bodu 1)

Pripomienka týkajúca sa percentuálneho rozdelenia plôch časti funkčnej plochy je v navrhovanom projekte navrhnutá v súlade s reguláciou funkčného využitia plôch. V zmysle regulácie Územného plánu hl.m. SR Bratislava – ZaD 02 je územie s kódom 501 Zmiešaným územím bývania a občianskej vybavenosti. V zmysle dikcie podmienok funkčného využitia plôch vyplýva, že je to územie s prevažne viacpodlažnou zástavbou. Podiel bývania je v rozmedzí do 70% celkových podlažných plôch nadzemnej časti zástavby funkčnej plochy. V zmysle návrhu posudzovaného obytného súboru túto požiadavku plne

rešpektujeme. Po prepočte podielu bývania na definovanú časť funkčnej plochy je podiel bývania 68%. Požiadavka MČ Bratislava – Nové Mesto nie je podľa nás v súlade s Územným plánom hl.m. SR Bratislava – ZaD 02, nakoľko v regulačnom území nie je zadefinovaný podiel občianskej vybavenosti. Dovoľujeme si upozorniť aj na skutočnosť, že do podlažných plôch sa zarátava aj plocha hromadnej garáže, ktorá nie je občianskou vybavenosťou, t.j. nedá sa vychádzať s postupu výpočtu MČ, ktorá sa riadi vzorcom, ak je 70% bývania je potrebné aby bolo 30% občianskej vybavenosti. Percentuálne vyjadrený podiel občianskej vybavenosti na posudzovanej časti funkčnej plochy predstavuje 14,7% t.j. 7.701 m<sup>2</sup>. Pre spresnenie uvádzame, že podiel občianskej vybavenosti v zámere bol predmetom samostatných pracovných stretnutí, kde bolo dohodnuté navýšenie jeho podielu v parkovacom dome, čo je už prenesené v uvedených percentách.

K bodu 2)

Mestská časť Bratislava konštatuje, že index zastavanej plochy a koeficient zelene sú v súlade s regulatívmi.

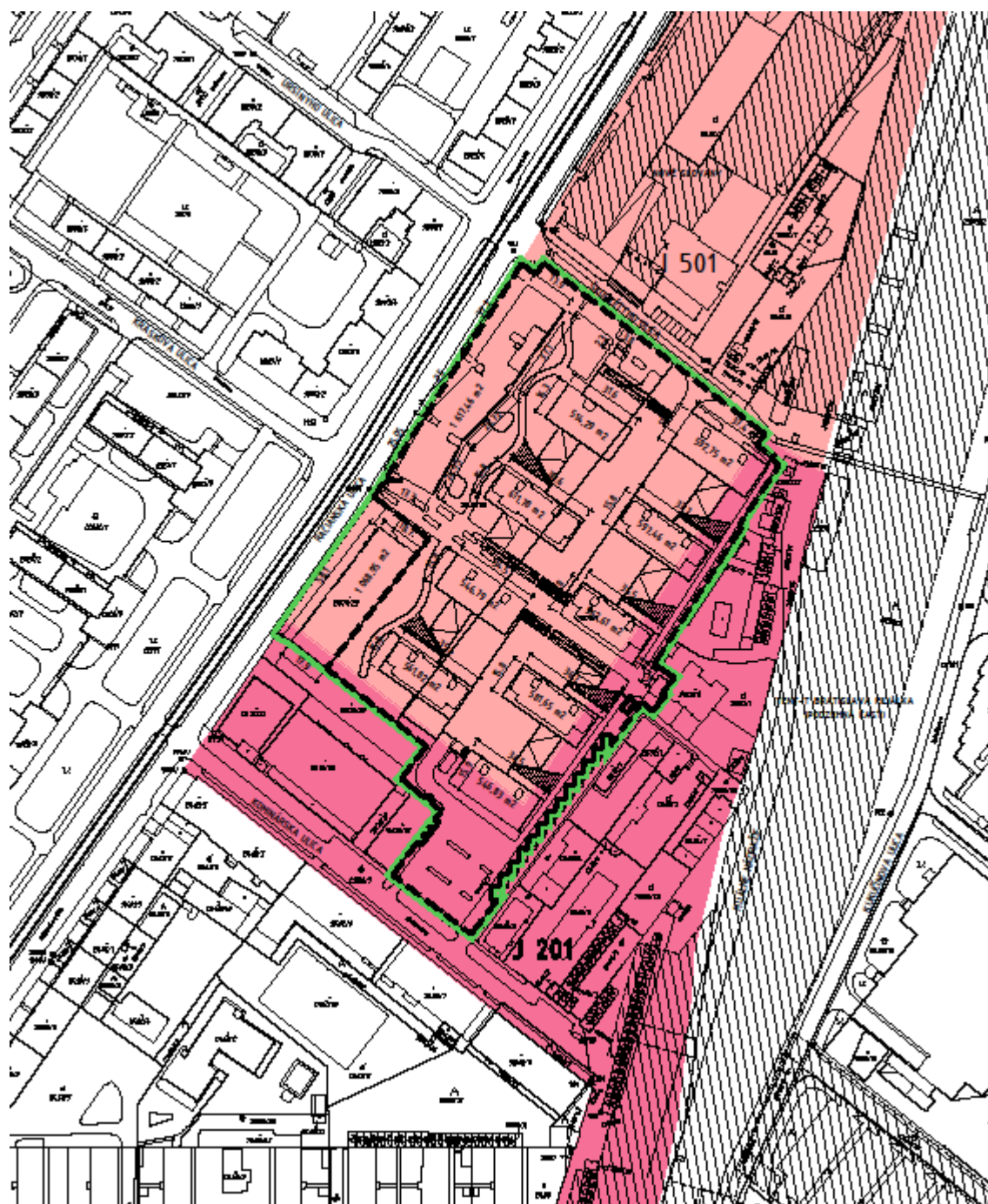
K bodu 3)

Index maximálnej podlažnej plochy stanovený v UPN a ZaD02 je 2,4 pre regulačný kód I a 2,7 pre regulačný kód J. Pôvodný výpočet indexov v PD pre EIA bol počítaný striktnie na stavebný pozemok s rozlíšením na regulačné plochy I a J pričom výsledný IPP bez započítania loggií pri regulačnom bloku I je 1,94 čo je menej ako 2,4 a pri započítaní loggií je 2,09 čo je menej ako 2,4. Pri regulačnej ploche s kódom J je výsledný IPP bez loggií 0,86 čo je menej ako 2,7 a s loggiami 0,93 čo je menej ako maximálny index 2,7.

Stavebný pozemok s kódom I má plochu 19.706 m<sup>2</sup>, podlažná plocha bez loggií 38.228 m<sup>2</sup> a podlažná plocha s loggiami 41.201 m<sup>2</sup>. Stavebný pozemok s kódom J má plochu 5.215 m<sup>2</sup>, pričom podlažná plocha bez loggií je 4.460 m<sup>2</sup> a podlažná plocha s loggiami je 4.838 m<sup>2</sup>.

Následne po doplnení Správy o hodnotení EIA, ako aj v PD k investičnému zámeru a po konzultácii na Hl.m. SR Bratislava oddelenie rozvoja mesta, stavebník svoje prepočty vzťahoval na časť funkčnej plochy (čo je v zmysle zmien a doplnkov 02 v záväznej časti C.2 možné), ktorá je logicky ohraničeným územím funkčných a priestorovo homogénnych jednotiek v danom priestore – vid'. obrázok nižšie. Intenzita využitia územia je miera exploatacie funkčných plôch zástavbou, vyjadrená množstvom zástavby na jednotku funkčnej plochy. Vyjadrená je relatívnymi ukazovateľmi intenzity využitia územia, ktoré rešpektujeme ako platné regulatívy, a to:

Index podlažnej plocha zámeru bol stanovený a prepočítaný na základe definície časti funkčnej plochy pričom sme uvažovali s nepriaznivejšími podmienkami regulácie územia a to indexom 2,4. Uvedený maximálny index projekt spĺňa hodnotou 2,09. Táto hodnota bola dosiahnutá po započítaní plochy loggií. Bez plochy loggií je index nižší a má hodnotu 1,94. vid'. nižšie



	HRANICA ÚZEMIA VO VLASTNÍCTVE INVESTORA
	HRANICA FUNKČNEJ PLOCHY
	PLOCHA REGULAČNÉHO BLOKU J 201
	PLOCHA REGULAČNÉHO BLOKU I 501
	PRIPRAVOVANÉ PROJEKTY

PREUKÁZANIE SÚLADU S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU		
PARAMETER	FUNKČNÁ PLOCHA	FUNKČNÁ PLOCHA
	MOŽNÉ LIMITY VYUŽITIA	INVESTIČNÝ ZÁMER
PLOCHA	26 664	26 664
IPP / CELKOVÁ PODLAŽNÁ PLOCHA	63 994	48 033
	max. 2,40	1,80
IZP / ZASTAVANÁ PLOCHA	7 999	7 824
	max. 0,30	0,29
KZ / PLOCHA ZELENÉ	6 666	6 809
	min. 0,25	0,26
IPP / PLOCHA BÝVANIA	44 796	32 857
	max. 70%	
IPP / PLOCHA OBČIANSKEJ VYBAVENOSTI	19 198	7 071
	max. 30%	

Uvedenú pripomienku k výške objektu a zníženiu počtu obytných podlaží v objekte B06 vnímame ako irelevantnú. Celkovým zámerom neprekračujeme maximálne povolené hodnoty indexov zastavanosti a podlažných plôch. Výška objektu B06 slúži zároveň ako identifikačný bod v rámci užšieho územia pričom svojou výškou nezasahuje do celkovej siluety a panorámy mesta. Jeho výška zodpovedá výške objektov sídliska „Februárka“ na Račianskom mýte. V neposlednom rade je výška objektu odkazom na koncipovaný výškový objekt Nových Slovanov.

K bodu 4)

Umiestnenie a dotvorenie parkovacieho domu čo do funkčnej náplne bolo predmetom samostatných pracovných stretnutí na pôde magistrátu hlavného mesta, kde bola dohodnuté a následne zapracované rozšírenie funkčného naplnenia parkovacieho domu o plochu občianskej vybavenosti. Orientovaním občianskej vybavenosti do Račianskej ulice a zvýšením jej podielu, verejný parter podporuje dotvorenie Račianskej ulice ako plnohodnotnej mestskej triedy. Svojím parterom sleduje a dopĺňa koncepciu premodelovania pravej strany Račianskej ulice na verejný parter, ktorý reaguje na existujúci parter a občiansku vybavenosť na opačnej strane Račianskej ulice.

Z nášho pohľadu vnímame umiestnenie parkovacieho domu ako adekvátne vzhľadom na vzťahy k okolitej zástavbe a možnosti využívania jeho funkčnej náplne obyvateľmi susednej zástavby. A to nielen občianskej vybavenosti, ale i možnosti parkovania.

Z pohľadu možností využitia parkovacieho domu ako stavby, je z našej strany parkovací dom vnímaný ako ľahko reverzibilná konštrukcia vhodná na naplnenie inými funkciami, a celkovou zmenou využitia.

Poznámka:

Body 1 až 4 stanoviska mestskej časti sa týkajú súladu s platným územným plánom. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, listom č. MAGS ORM 42360/13-46099 zo dňa 28.6.2013 vydalo vyjadrenie k investičnému zámeru Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava. V ňom hodnotí súlad s podmienkami platného územného plánu mesta a konštatuje, že z hľadiska hmotovo -priestorového riešenia predložený investičný zámer dodržiava reguláciu stanovenú v ÚPN hl. mesta SR Bratislavy. List prikladáme k predmetnému doplneniu údajov.

K bodu 5)

Projekt koncepciou verejných a poloverejných plôch vytvára podmienky pre pešie bezbariérové prepojenie Kominárska – Jarošova ulica. Chodci môžu využiť bezkolízne



pozdĺžne komunikácie vedené priamo na úrovni terénu a to v lineárnom parku, a chodník vedený pozdĺž východnej hranice pozemku medzi objektmi B01 až B09, t.j. prepájajúci Kominársku a Škultétyho ulicu. Okrem týchto komunikácií je bezbariérovo sprístupnené i samotné pódium.

Princíp vyvýšeného plata resp. pódia je jedným zo základných koncepčných rysov celého projektu. Plochy umiestnené na plate, majú za cieľ vytvoriť špecifický a oddelený priestor pre trávenie času nielen obyvateľov tohto súboru. Plató má rovnako v nemalej miere svojou osobitosťou odlíšiť tento zámer od iných projektov.

K bodu 6)

Z dopravného hľadiska vnímame požiadavku ako neopodstatnené zatahnutie dopravy hlbšie do riešeného územia. Priame napojenie parkovacích plôch na Kominársku ulicu je logické a opodstatnené. Eliminujeme tým dodatočné zaťaženie obytných objektov hlukom, tak ako pri existujúcich a rovnako aj pri novo navrhovaných objektoch pri požadovanej komunikácii. Projekt vytvára všetky podmienky pre možnosť realizácie tejto komunikácie v budúcnosti. Napojenie peších ťahov na Kominárskej ulici a zabezpečenie prepojení s výhľadovým územím umožňuje chodník na východnej hranici riešeného územia a pozdĺž plánovanej komunikácie. Požiadavka riešenia vjazdu do podzemných garáží z tejto komunikácie by rovnako prerušila jasne definovaný a bezkolízny peší ťah v smere na Škultétyho ulicu.

K bodu 7)

Zámer Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava bol predložený na povinné hodnotenie podľa zákona č. 24/2006 Z.z. posudzovaní vplyvov na životné prostredie v dvoch základných variantoch. Podstatné rozdiely sú v spôsobe zabezpečenia tepla v objektoch. Variant č. 1 počíta s odovzdávacími stanicami tepla. V objektoch sa uvažuje s napojením rozvodov na jestvujúci horúcovodný rozvod privedeného do nových zdrojov tepla – odovzdávacie stanice tepla (OST). Variant č. 2 počíta s plynovými kotolňami. Zabezpečenie tepla sa uvažuje prostredníctvom plynových kotolní. Toto sú základné varianty predložené do procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Rozsah hodnotenia, určený MŽP SR v bode 1. pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti „Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava“ určil dôkladné zhodnotenie nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) a variantov uvedených v predloženom zámere v ktorom budú zohľadnené pripomienky predložené k zámeru, ktorý môže byť na základe týchto modifikovaný.

Preto sú základné varianty č. 1 (odovzdávacie stanice tepla) a č. 2 (plynové kotolne) v správe o hodnotení posudzované prioritne.

Vzhľadom na možnosť modifikácie variantov v zmysle bodu 1 Rozsahu hodnotenia a tiež vzhľadom na bod 2.2.7. Rozsahu hodnotenia, v ktorom je akceptovaná požiadavka Mestskej časti Bratislava – Nové Mesto preveriť riešenie z hľadiska zmestotvorenia Račianskej ulice, ako aj výšku bytového domu B 06, ktorá by z hľadiska zástavby nemala prekročiť 7+1 nadzemných podlaží, bol do hodnotenia doplnený aj modifikovaný návrh.

Na základe výsledkov rokovaní navrhovateľa so zástupcami mestskej časti bol návrh modifikovaný - parkovací dom bol upravený tak, že v objekte bol prehodnotený podiel občianskej vybavenosti a následne na 2. a 3. nadzemnom podlaží bola doplnená administratívna plocha. Administratívna plocha je orientovaná do Račianskej ulice a je prístupná z parteru parkovacieho domu. Zohľadnením technických a konštrukčných požiadaviek pre navrhované plochy administratívy, došlo aj k úprave celkovej výšky objektu. Návrh objektu má v sebe prvky polyfunkčného objektu, kde v parteri sú priestory pre občiansku vybavenosť, v ďalších dvoch podlažiach je priestor pre administratívu a ostatné priestory budú slúžiť pre parkovanie osobných automobilov. Návrh objektu je nastavený na súčasný štandard a úroveň individuálnej motorizácie. To však môže byť v budúcnosti prehodnotené vďaka posilneniu potenciálu MHD v lokalite. Objekt na základe reálneho

dopytu sa tým sa môže rozvíjať inou funkciou ktorá najlepšie zhodnotí územie a prispeje k jeho mestotvornej kvalite (bývanie, resp. administratíva, obchody, služby).

Vyhodnotené teda boli pôvodné alternatívne riešenia a aj modifikácie objektu B06 a parkovacieho domu, ktoré akceptujú požiadavku Rozsahu hodnotenia.

Vo všetkých relevantných štúdiách, ktoré sú v plnom znení priložené a sú súčasťou správy o hodnotení a aj v príslušných kapitolách správy o hodnotení je vždy v porovnávaní variantov a alternatívnych riešení niektorých objektov súboru vyhodnocované aj modifikované riešenie podľa požiadaviek mestskej časti.

K bodu 8)

Pre porovnanie variantov a návrh optimálneho variantu spracovateľ správy o hodnotení použil metódu multikriteriálneho hodnotenia. Spracovateľský kolektív určil 23 kritérií, ktoré korešpondujú s obsahom správy o hodnotení. Uvedené bodové hodnotenia sú subjektívne bodové hodnotenia v prvom stupni multikriteriálneho hodnotenia, v prostom bodovom hodnotení kritérií. Toto prosté bodové hodnotenie je subjektívny názor členov spracovateľského kolektívu a je v ďalšom stupni multikriteriálneho hodnotenia objektivizované prostredníctvom váh jednotlivých kritérií. Prosté bodové hodnotenie uvádzané ako príklad v liste mestskej časti nie je preto rozhodujúce pre výsledné porovnanie variantov. Metóda multikriteriálneho hodnotenia je jednou z viacerých metód porovnávania a snaží sa objektivizovať porovnanie a výber optimálneho variantu.

Aj bez využitia vedeckých metód porovnávania sa však stotožňujeme s názorom spracovateľského kolektívu správy o hodnotení v tom, že realizácia Obytného súboru Škultétyho ulica významne prispeje k celkovej pohode obyvateľstva. Je objektívnym faktom, že súčasný stav lokality neprispieva k pohode obyvateľstva a dlhodobé pokračovanie stavu ktorý by mohol pokračovať nastupujúcimi tendenciami k devastácii prostredia by bolo priamym ohrozením pohody obyvateľstva a bolo by významným negatívom v širšom centre hlavného mesta.

K bodu 9)

Návrh dopravy a rozsah posúdenia dopravy na Račianskej ulici je výsledkom dopravno-kapacitného posúdenia resp. dopravnej štúdie.

Pre spracovanie dopravnej štúdie boli analyzované v čase spracovania dostupné informácie z rôznych materiálov. Jedná sa o materiály zaoberajúce sa jednak vývojom dopravnej situácie v území a jej súčasným stavom, ale aj koncepčné materiály mesta Bratislava zaoberajúce sa vývojom do budúcnosti. V analytickej a prognostickej časti boli spracované dostupné materiály a využité boli skúsenosti získané z mnohoročných dopravných prieskumov. Zvlášť veľký dôraz bol kladený na špecifiká mesta, špecifiká zóny a historicky dané zvyklosti v živote obyvateľov. V dokumentácii boli zapracované v maximálnej možnej miere požiadavky formulované v liste magistrátu číslo **MAGS/ODP/56852/11-392260 ODP/201/11-BP z 20.12.2011**. Východiskom boli v roku 2011 vykonané dopravné prieskumy dokladované v dokumentácii „Obytný komplex Kominárska ul. – Račianska ul. v Bratislave“, výpočet statickej dopravy pre jednotlivé fázy rozvoja investície Obytný súbor Škultétyho, počet statickej dopravy z UR pre obytný súbor Nové Slovany – I.etapa a návrh dopravného napojenia jednotlivých fáz na nadradený komunikačný systém mesta.

Prepočet dynamickej dopravy je spracovaný s použitím Metodiky dopravno-kapacitného posúdenia vplyvov veľkých investičných projektov vydanej Magistrátom hl. mesta SR Bratislavy v roku 2009. Z nášho pohľadu je posúdenie vplyvu na dopravu na Račianskej ulici a jej návrh jej riešenia adekvátne.

Mestská časť Bratislava – NovéMesto v stanovisku listom č. ŽpaÚP zo dňa 2.8.2013 k predloženej správe o hodnotení uvádza tiež návrh opatrení, ktoré odporúča potrebné uplatniť v ďalšej fáze investičnej prípravy:

- Doriešiť cyklistickú a pešiu dopravu s dôsledným zabezpečením bezbariérového prístupu do všetkých objektov, k vybavenosti, k peším komunikáciám a zastávkam MHD v okolí navrhovaného súboru;
- prebytkovú vyťaženosť zeminu je nutné zneškodňovať, resp., zhodnotiť (umiestňovanie na iných stavbách v rámci povrchových úprav), pričom v rámci kolaudačného konania je potrebné predložiť doklad o tom, kde zemina skončila.
- vzhľadom na skutočnosť, že v zámere nie sú zberné nádoby na komunálny odpad pre objekty navrhovanej činnosti jasne umiestnené, je nutné v ďalšom stupni povoľovania činnosti stavebným úradom presne určiť ich umiestnenie, ktoré musí byť na pozemku investora;
- vyústenie odvodných vertikálnych kanálov vzduchu z garáží treba riešiť tak, aby bol zabezpečený voľný transport emisií do ovzdušia a aby znečisťovanie ovzdušia bolo čo najmenšie,
- počas výstavby je potrebné zabezpečiť pravidelné čistenie komunikácií pri výjazdoch vozidiel zo stavieb a tiež zabezpečiť kropenie a čistenie komunikácií, chodníkov a verejných priestranstiev priľahlých k stavbám,
- vykonať opakované kropenie stavenísk, príjazdových komunikácií i a chodníkov pri stavbe v prípade nahlásenia rizika o prekročení limitnej hodnoty PM<sub>10</sub> v MČ B-NM a pri trvaní prekračovania priebežne,
- nepretržite zabezpečovať prekrytie kontajnerov odpadov na stavbe a pri ich preprave,
- pri výkopových prácach je nutné rešpektovať blízke dreviny s ich koreňovým systémom a súčasne zabezpečiť maximálnu ochranu pred mechanickým poškodením, dreviny, ktoré sú v priamom zábere stavby je možné vyrúbať až po vydaní rozhodnutia o súhlase na výrub drevín, ktorý musí byť vydaný pred územným rozhodnutím, pričom výrub možno uskutočniť až po vydaní stavebného povolenia;
- z hľadiska ochrany pred hlukom pri výstavbe navrhovanej činnosti a počas jej prevádzky je nutné zabezpečiť také opatrenia, ktorými budú dodržané prípustné hladiny akustického hluku v zmysle vyhlášky č. 549/2007 Z.z.,,
- pred konaním na stavebnom úrade je nutné zabezpečiť záväzné stanovisko o súlade navrhovanej výstavby sústavy tepelných zariadení s Konceptiou rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy v oblasti tepelnej energetiky.

#### **Doplňujúce údaje navrhovateľa:**

Navrhované opatrenia v oblasti ochrany ovzdušia, odpadového hospodárstva, ochrany drevín, ochrany pred hlukom, sú obsiahnuté (inak formulované) v kapitole C.IV správy o hodnotení a v odporúčaniach jednotlivých štúdií, ktoré sú súčasťou správy o hodnotení. Konkrétne riešenia (napr. umiestnenie zberných nádob, konkrétne riešenie vyústenia odvodných kanálov vzduchu a pod) budú predmetom ďalších stupňov prípravy resp. realizácie stavby. Riešenie cyklistickej a pešej dopravy, rovnako ako optimalizovanie prístupu k jednotlivým objektom bolo predmetom samostatných pracovných stretnutí s odborníkmi na Magistráte hl. mesta SR Bratislava a rovnako aj mestskej časti Bratislava III. Nové Mesto.

#### **4. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona.**

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracoval na základe určenia spracovateľa posudku Ministerstvom životného prostredia SR listom č. 4606/2013-3.4/dp zo dňa 14.08.2013 Ing. Ján Longa, zapísaný ako fyzická osoba v zozname odborne spôsobilých osôb pod č. 332/2002-OPV.

Spracovateľ posudku vypracoval posudok a návrh záverečného stanoviska na základe predloženej správy o hodnotení, konzultácie s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania správy o hodnotení, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania, príslušných právnych predpisov a noriem.

Správa o hodnotení zodpovedá nárokom, ktoré pre tento stupeň dokumentácie vyplývajú zo zákona. Dokumentácia je vypracovaná podľa obsahovej štruktúry uvedenej v prílohe č. 11 k zákonu č. 24/2006 Z.z. V odbornom posudku je hodnotená kladne. Obsahuje dostatočný súhrn informácií o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia, a informácie podložené štúdiami vytvorili optimálny predpoklad pre dostatočné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na zložky životného prostredia. Použité metódy hodnotenia boli primerané navrhovanej činnosti, s využitím dostupných informácií na to, aby mohli byť na ich základe identifikované možné vplyvy na životné prostredie v rozsahu požadovanom zákonom č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Z výsledkov hodnotenia vyplýva, že realizácia navrhovanej činnosti podľa optimálneho variantu je prijateľná. Odporúčať možno aj alternatívu A a modifikovaný variant objektu B06. Spracovateľ posudku súhlasí s odporúčaním realizovať navrhovanú činnosť „Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava“ vo variante č. 1, ktorý predstavuje najnižšiu záťaž z pohľadu znečistenia ovzdušia. Zároveň odporučil realizovať výstavbu bytového domu B06 v alternatíve A 12NP alebo modifikácii objektu B06 7+1/2NP. Neodporúčanie alternatívy B zdôvodnil závermi svetlotechnického posudku, kde pri objekte B06 14 NP, by denné osvetlenie v plánovanom objekte B05 nevyhovovalo požiadavkám STN 73 0580.

Súčasne kladie dôraz na dodržanie opatrení, ktoré sú uvedené v kapitole VI/3 predmetného záverečného stanoviska.

Výstavba objektov sa bude realizovať na základe projektovej dokumentácie v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebného zákona) v znení neskorších predpisov. Dokumentácia stavby, vrátane technologickej dokumentácie, na základe ktorej sa bude zámer realizovať, bude obsahovať všetky požiadavky na prijatie takých opatrení, aby sa zmiernili možné nepriaznivé vplyvy. Navrhovanú činnosť je možné realizovať len v súlade s platnou územno-plánovacou dokumentáciou. Z týchto dôvodov sú navrhované ďalšie územnoplánovacie opatrenia.

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

Navrhovaná činnosť bude mať vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia, pričom pôjde o vplyvy rôznej závažnosti. Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, pozitívne a negatívne vplyvy. Z hľadiska časového horizontu to budú vplyvy v etapách výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti. V správe o hodnotení ako aj z došlých stanovísk boli identifikované vplyvy na obyvateľstvo a prírodné prostredie.

##### **Vplyvy na obyvateľstvo**

###### Vplyvy počas výstavby

V etape výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov. Tento hlukom a sprostredkované znečistením ovzdušia prašnosťou a výfukovými plynmi lokálne ovplyvní lokalitu a tým aj časť obyvateľov. Tento dopad však bude minimálny a krátkodobý.

###### Zdravotné riziká počas výstavby

Priame zdravotné riziká môžu vznikať v etape výstavby predovšetkým v súvislosti s vlastnou stavebnou činnosťou. Riziko ovplyvnenia zdravotného stavu budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na výstavbe. Jedná sa o nebezpečenstvo úrazu pri doprave a manipulácii so stavebným materiálom pri stavebných a výškových prácach, pri práci s elektrickými zariadeniami a pod. Preto musia byť všetky práce zrealizované v súlade s STN a príslušnými bezpečnostnými predpismi.

#### Vplyvy počas prevádzky

Vplyvy na obyvateľstvo navrhovanej činnosti boli hodnotené na základe vplyvu imisií, hluku, svetlotechnických pomerov a nakladania s odpadmi po jej realizácii.

Možné zaťaženie obyvateľstva znečistením ovzdušia bude predovšetkým z vykurovania objektov a z výfukových plynov osobných automobilov. Možno predpokladať že najvyššie koncentrácie znečisťujúcich látok v okolí objektov budú nižšie ako sú príslušné limity. Prevádzka podľa výsledkov rozptylovej štúdie nespôsobí znečistenie ovzdušia nad prípustnú mieru ani pri najnepriaznivejších podmienkach.

Maximálne hodnoty koncentrácie znečisťujúcich látok v predmetnom území sú uvedené v tabuľke:

Posudzovaná hodnota	Imisný limit v zmysle vyhl.360/2010 Z.z. [ug/m <sup>3</sup> ]	Max. hodnota v predmetnom území [ug/m <sup>3</sup> ]
CO - maximálny 8 hod. priemer	10000	1100
NO <sub>2</sub> - priemerná ročná koncentrácia	40	10
NO <sub>2</sub> - maximálna krátkodobá (1hod) koncentrácia	200	160
VOC - benzén - priemerná ročná koncentrácia	5	0,15

Navrhované riešenie je predkladané v dvoch základných variantoch a to v spôsobe zabezpečenia tepla v objektoch:

Variant č. 1 – v objektoch sa uvažuje s napojením rozvodov na jestvujúci horúcovodný rozvod.

Variant č. 2 – zabezpečenie tepla sa uvažuje prostredníctvom plynových kotolní.

Nakoľko z hľadiska rozptylovej situácie sa jedná o územie s vysokým imisným zaťažením, je nevyhnutné, v čo najväčšej miere eliminovať príspevky nových zdrojov k znečisteniu ovzdušia.

Vyhodnotenie alternatív riešenia objektu B06 a parkovacieho domu z hľadiska imisnej záťaže:

V alternatíve A je navrhovaných 12 NP so 738 parkovacími miestami.

V alternatíve B je navrhovaných 14 NP so 767 parkovacími miestami.

V modifikovanom riešení – zníženie podlažnosti objektu B06 na 7+1/2 sa počíta so 738 parkovacími miestami, nakoľko sa počíta s určitou rezervou.

Rozdiel v statickej doprave v alternatívach a v modifikovanom riešení činí 29 parkovacích stojísk. Rozdiely v príspevku imisného zaťaženia zo statickej dopravy je teda možné zanedbať.

#### Vplyv plánovanej výstavby na preslenie okolitých bytov

Vplyv plánovanej výstavby Obytného súboru - Škultétyho v Bratislave vyhovuje požiadavkám STN 73 4301 na preslenie okolitých bytov. Ostatné obytné objekty sú v dostatočnej vzdialenosti od navrhovanej výstavby a tá nebude mať žiadny vplyv na ich preslenie.

#### Vplyv plánovanej výstavby na denné osvetlenie okolitých miestností

Vplyv plánovanej výstavby vyhovuje požiadavkám STN 73 0580 na denné osvetlenie okolitých obytných miestností a miestností s dlhodobým pobytom osôb.

#### Posúdenie navrhovaných bytov Obytného súboru – Škultétyho v Bratislave na preslenie

Všetky byty v plánovanej výstavbe Obytného súboru – Škultétyho ulica budú mať vyhovujúce preslenie podľa požiadaviek STN 73 4301.

Pri objekte B06 (alternatíva B, výška objektu B06 14NP) by denné osvetlenie v plánovanom objekte B05 **nevyhovovalo** požiadavkám STN 73 0580. Na spodných 2 podlažiach by boli zatienené obytné miestnosti. Pri navrhovanej výške 14 poschodí odstup medzi plánovanou výstavbou zo severnej strany a objektom B06 by mal byť väčší.

Pri modifikovanom variante objektu B06 7+1/2 nadzemných podlaží, dopad na preslenie okolitých bytov a na denné osvetlenie okolitých obytných miestností vyhovuje požiadavkám STN 73 4301 a STN 0580. Pri tomto riešení je vplyv na plánované okolité objekty najmenší.

Pri modifikovanom parkovacom dome (v objekte bol upravený podiel občianskej vybavenosti a na 2. a 3. nadzemnom podlaží bola doplnená administratívna plocha) pri zohľadnení technických a konštrukčných požiadaviek, dopad na preslenie okolitých bytov a na denné osvetlenie okolitých obytných miestností vyhovuje požiadavkám STN 73 4301 a STN 0580.

#### Vplyv hluku na obyvateľstvo

Predpoklad ovplyvnenia obyvateľstva hlukom bol overený akustickou štúdiou. Navrhovaná stavba je umiestnená na území zasiahnutom nadmerným hlukom z pozemnej dopravy.

Z modelácie vplyvu hluku zo všetkých zdrojov vyplýva, že výsledné hladiny akustického tlaku hluku na fasádach navrhovaných objektov budú dosahovať hodnoty:

- $L_{R,Aeq} = 47-70dB$  v dennej a večernej dobe
- $L_{Aeq} = 40-58 dB$  v nočnej dobe

Preto je nevyhnutné vykonať protihlukové opatrenia na ochranu vnútorného prostredia – dimenzovanie hrúbky obvodového plášťa a zvukovej izolácie okien v súlade s navrhnutými opatreniami.

#### Vplyvy vlastných zdrojov hluku na vnútorné chránené prostredie

Vo variante č.1 budú zdrojom hluku obehové čerpadlá a vo variante č.2 kondenzačné kotly a obehové čerpadlá. Je možné konštatovať, že z akustického hľadiska sú oba varianty vyhovujúce. Je ale nevyhnutné v oboch variantoch dôsledné dodržanie vibroakustických zásad (odpruženie a akustická izolácia všetkých vykurovacích zariadení a armatúr) t.z. zabezpečenie dodržania limitných hodnôt pre iné zdroje vo vnútornom dotknutom obytnom prostredí a vo Variante č.2 zabezpečenie dodržania limitných hodnôt pre iné zdroje (odvody spalín) vo vonkajšom dotknutom chránenom prostredí.

#### Akustické posúdenie alternatív a modifikácie objektu B06 a parkovacieho domu

V alternatíve A je objekt B 06 navrhnutý so zvýšeným parterom a 12NP a 738 parkovacích stojísk.

V alternatíve B je objekt B 06 navrhnutý so zvýšeným parterom a 14NP a 767 parkovacích stojísk.

V modifikovanom riešení objektu SO03 06 so 7+1/2 nadzemnými podlažiami, je návrh počtu stojísk 738, ktorý počíta i s určitou rezervou.

Posúdenie akustických pomerov bolo vypracované pre objekt B06 12NP.

Rozdiel v alternatívach resp. modifikácií činí 29 parkovacích stojísk. Príspevok hluku zo statickej dopravy alternatívy A (B) oproti modifikácii alternatív je z toho pohľadu zanedbateľný.

Je možné predpokladať, že rozdiely v predikovaných hladinách hlukovej záťaže na navrhovaných objektoch pre alternatívu B resp. modifikáciu v porovnaní s posudzovanou alternatívou (A) budú tiež zanedbateľné.

Zníženie podlažnosti objektu SO03 06 na 7+1/2 ( modifikácia) oproti posudzovanej alternatíve podlažnosti (11+1) môže spôsobiť zmeny v dimenzovaní indexu vzduchovej nepriezvučnosti obvodového plášťa navrhovaného objektu SO03 06 a najbližších príľahlých objektov, v dôsledku zmeny hlukovej záťaže v najkritickejších bodoch fasády. Túto skutočnosť bude teda potrebné overiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Úprava garážového domu, ktorá predpokladá 53 parkovacích miest na streche objektu na základe modelovania neovplyvní vo významnej miere výsledné hodnoty ekvivalentnej hladiny hluku na príľahlých bytových domoch. Je však potrebné túto skutočnosť overiť po uvedení objektu do prevádzky. Prípadné prekročenia prípustných hladín hluku sú riešiteľné technickými opatreniami.

Dopravný hluk na blízkych železničných a cestných komunikáciách v zmysle Vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. bude eliminovaný prvkami obvodového plášťa so stanovenými  $R_w$  a za predpokladu akceptovania odporúčaných  $R_w$  okien, uvedených v tejto akustickej štúdii a zabezpečením výmeny vzduchu bez nutnosti otvárania okien tento projekt vyhovuje požiadavkám Vyhlášky MZ SR č.549/2007Z.z.

Z hľadiska sociálnych a ekonomických vplyvov možno konštatovať, že navrhovaná činnosť bude mať pozitívny vplyv na sociálne a ekonomické aspekty územia, hlavne tým, že sa vytvoria nové byty a vytvorí sa niekoľko nových ponúk pracovných miest v priestoroch administratívy, v obchodných a nájomných priestoroch ako aj v rámci zabezpečenia služieb pre obyvateľov mesta. Vhodnými stavebnými a vegetačnými úpravami sa vytvorí esteticky pôsobivý prvok, čo pozitívne ovplyvní krajinný obraz lokality.

Vzniknutý odpad z prevádzky bude triedený. Zhodnocovanie, resp. zneškodňovanie odpadov zabezpečí správca objektu v spolupráci s prevádzkovateľmi zariadení na zhodnocovanie a zneškodňovanie odpadov na zmluvnom základe. Pri dodržaní zásad bezpečného a hospodárneho nakladania s odpadmi v zmysle platnej legislatívy nie je predpoklad negatívnych vplyvov.

Z dlhodobého hľadiska prevažujú však skôr pozitívne vplyvy. Významné vplyvy na pohodu a kvalitu života obyvateľstva dotknutého výstavbou navrhovanej činnosti súvisia predovšetkým s dopravným zaťažením územia a následne s hlukovou a imisnou situáciou v dotknutom území.

### **Vplyvy na horninové prostredie**

#### Vplyvy počas výstavby

Vplyvy na horninové prostredie sa predpokladajú až v dôsledku odstránenia pokryvnej vrstvy, kedy sa zmenia podmienky pre prienik povrchovej kontaminácie. Možno očakávať zvýšené riziko kontaminácie horninového prostredia spôsobené stavbou a otvorením ciest pre vznik sekundárnych kontaminantov z povrchu.

#### Vplyvy počas prevádzky

V rámci prevádzkovania navrhovanej činnosti nie sú reálne priame vplyvy na horninové prostredie. Stavba je navrhnutá tak, aby v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia.

### **Vplyvy na klimatické pomery**

#### Vplyvy počas výstavby

Stavebné práce pri výstavbe budú vplývať na kvalitu ovzdušia v bezprostrednom okolí stavby v podobe zvýšenej prašnosti a generovaných emisií z pohybu stavebných mechanizmov a nákladných automobilov. Vplyv výstavby bude však krátkodobý, nepredpokladá sa dlhodobá záťaž stavebným ruchom v dotknutom území. Vplyvy na klimatické charakteristiky so širším dopadom nie sú reálne.

#### Vplyvy počas prevádzky

V etape prevádzky, vzhľadom na rozsah činnosti, možno očakávať mierne vplyvy na klimatické pomery vlastného riešeného územia. Lokálne zmeny mikroklimatických pomerov súvisia so zmenami pomeru zastúpenia spevnených plôch, budov a zelene. Lokálne sa zmení prúdenie vzduchu, ktoré bude ovplyvnené prekážkami stavieb. Zvýši sa teplota vzduchu jednak nepriamym vplyvom zdrojov, ktoré budú predstavovať hlavne vlastné stavebné

objekty ale aj spevnené plochy cesty, ktoré sa prehrievajú rýchlejšie ako rastlý terén. Priebeh klimatických charakteristík však bude oproti súčasnému stavu vyrovnanejší, najmä z hľadiska nemenného prostredia. Vzhľadom k tomu, že odvod dažďových vôd z parkovacích plôch bude kanalizačným systémom, zníži sa výpar a tým vlhkosť vzduchu. Zmena klimatických charakteristík bude obmedzená teritoriálne na hodnotený priestor a významne neovplyvní širšie záujmové územie.

## **Vplyvy na ovzdušie**

### Vplyvy počas výstavby

Hodnoty imisných prírastkov zo súvisiacej dopravy budú pod stanovenými limitnými hodnotami. Imisné prírastky plyných škodlivín zo súvisiacej nákladnej automobilovej dopravy je možné považovať za zanedbateľné.

Príspevky dopravných frekvencií nákladnou automobilovou dopravou sú nízke, preto sa nepredpokladá ani záťaž obytných území pozdĺž prístupových komunikácií. Navrhovaná činnosť významne nezaťaží imisné pomery dotknutej existujúcej najbližšej obytnej zóny.

### Vplyvy počas prevádzky

Z hľadiska kvality ovzdušia budú objekty v území emitovať znečisťujúce látky do ovzdušia predovšetkým v dôsledku vykurovania objektov a pohybom automobilov. Odvod spalín od plynových kotlov bude zabezpečený tak, aby boli splnené podmienky technickej prevádzky zariadenia a rozptylu škodlivín do ovzdušia. Prevádzka objektu bude predstavovať zdroj znečisťovania ovzdušia. Možno však predpokladať, že vplyv na ovzdušie a miestnu klímu bude len lokálny.

Keďže sa z hľadiska rozptylovej situácie jedná o územie s vysokým imisným zaťažením, je nevyhnutné, v čo najväčšej miere eliminovať príspevky nových zdrojov k znečisteniu ovzdušia, preto sa pri porovnaní navrhovaných variantov javí ako menej priaznivý Variant č. 2, pri ktorom sa navrhuje vykurovanie objektov plynom.

Uvedenie objektu do prevádzky ovplyvní znečistenie ovzdušia len najbližšieho okolia objektu. Výška vypúšťania znečisťujúcich látok musí zabezpečovať ich dostatočný rozptyl v atmosfére. Najvyššie hodnoty koncentrácie znečisťujúcich látok v okolí budú nižšie ako sú príslušné imisné limity.

Osobitným problémom je však znečisťovanie ovzdušia z dopravy. Navrhovaná činnosť je situovaná v exponovanom území. Nie je reálny predpoklad, že by vlastná prevádzka objektov negatívne ovplyvnila znečistenie ovzdušia širšieho okolia. Tento predpoklad bol, overený rozptylovou štúdiou.

## **Vplyvy na podzemné a povrchové vody**

### Vplyvy počas výstavby

Výstavba nepočíta s manipuláciou s látkami škodiacimi vodám. Kvalita podzemných vôd nebude priamo ovplyvnená. Negatívne ovplyvnenie kvality podzemných vôd môže byť len pri neopatrnnej manipulácii s pohonnými hmotami, alebo mazadlami pri údržbe mechanizmov. Najväčším rizikom je priamy únik pohonných hmôt – nafty.

Z hľadiska vodných zdrojov realizácia zámeru nepredpokladá výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov. Predmetné územie sa nenachádza v území významných zdrojov podzemných vôd. Pri zakladaní stavieb v predmetnej lokalite sa v technickom riešení uvažuje, že stavba nezasiahne hladinu podzemnej vody, a sú navrhnuté opatrenia na zamedzenie negatívneho ovplyvnenia podzemných vôd.

### Vplyvy počas prevádzky

V blízkosti lokality nie je žiadny povrchový tok. Nie je preto reálne nebezpečenstvo priameho ovplyvnenia povrchových vôd. Výstavba a prevádzka objektu nepočíta s manipuláciou s látkami škodiacimi vodám. Kvalita podzemných vôd nebude preto



ovplyvnená. Z hľadiska vodných zdrojov realizácia zámeru nepredpokladá výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov. Na zásobovanie pitnou vodou bude používaná voda z verejného vodovodu, odvod splaškových a dažďových vôd bude zabezpečený do kanalizačného systému.

### **Vplyvy na pôdu**

#### Vplyvy počas výstavby

Výstavba si nevyžiada záber poľnohospodárskej pôdy, ani nebude mať ani ďalšie priame či nepriame vplyvy na poľnohospodársku pôdu.

#### Vplyvy počas prevádzky

Prevádzka objektov v oboch variantoch nebude mať ďalší priamy vplyv na pôdu v širšom území.

### **Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy**

#### Vplyvy počas výstavby

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k záberu plôch, ktoré v súčasnosti z hľadiska biodiverzity nemajú podstatný význam. Zabraté budú len plochy, ktoré nepatria k významným biotopom. Ich kvalita je veľmi nízka, nakoľko už niekoľko rokov sa o nich nikto nestará a preniká do nich viacero druhov ruderalnej vegetácie.

Vzhľadom na vzdialenosť významných prírodných ekosystémov od lokality zámeru nie je predpoklad ani priameho či nepriameho negatívneho ovplyvnenia genofondu a biodiverzity širšieho záujmového územia.

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada výrub drevín. Žiadna z drevín nepatrí medzi chránené druhy a ani žiadna z nich nebola vyhlásená za chránený strom v zmysle platných legislatívnych predpisov. Stromy nachádzajúce sa mimo záber stavby budú pri stavebných prácach chránené. Realizáciou zámeru nebude zasiahnutý žiadny významný biotop a ani žiadna významná lokalita výskytu druhov rastlín alebo živočíchov.

#### Vplyvy počas prevádzky

Vplyv realizácie navrhovanej činnosti na faunu, flóru a biotopy územia sa nebude prejavovať ani v etape prevádzky, resp. budú tu pôsobiť len vplyvy, ktoré sú tu už aj v súčasnosti spôsobené okolitými stavbami a cestnými komunikáciami. Je to hlavne efekt trvale zastavaného územia a bariérový efekt územia.

Medzi najvýznamnejšie zásahy a vplyvy na flóru sledovaného územia počas prevádzky môžeme považovať trvalú zmenu podmienok pre existenciu druhov – zastavaním územia a plánovanými parkovými úpravami sa podstatne zmenia podmienky pre existenciu pôvodných rastlinných druhov a pôvodných biotopov územia. Väčšinu týchto vplyvov v etape prevádzky vzhľadom na živočíchov možno považovať za nepriame, len menšiu časť za priame.

Vzhľadom na dostatočnú priestorovú vzdialenosť významných prírodných ekosystémov od lokality navrhovanej činnosti nie je predpoklad ani nepriameho negatívneho ovplyvnenia genofondu a biodiverzity širšieho záujmového územia.

Návrh novej zelene rešpektuje reguláciu územia podľa ÚPN hl. m. SR Bratislavy. V zmysle tejto regulácie je na všetkých rozvojových plochách územia zabezpečený minimálny podiel zelene na rastlom teréne s cieľom vytvorenia kvalitného mestského prostredia zodpovedajúceho významu lokality.

Cieľom návrhu nových výsadiel je vytvorenie systému zelene v urbanizovanom území. Celá koncepcia riešenia územia je navrhovaná tak, aby boli umožnené sadovnícke úpravy nového priestoru a to výsadbami vzrastlých stromov ako i komplexnými úpravami plôch s kríkovými výsadbami a udržiavanými plochami trávnikami na rastlom teréne ako aj na strechách

podzemných a nadzemných objektov. Existujúce zachovávané dreviny budú tvoriť kostru zelene v území.

### **Vplyvy na krajinu**

#### Vplyvy počas výstavby

Súčasná štruktúra krajiny záujmového územia predstavuje silne antropogénne pozmenenú urbánnu krajinu. Realizácia zámeru ovplyvní charakter daného územia z hľadiska funkčného. V tomto zmysle sa navrhovaná činnosť bude touto činnosťou odlišovať od súčasného stavu novými objektmi, rozsahom parkovania a predpokladanou frekvenciou dopravy.

Realizácia navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na štruktúru krajiny. Výstavba objektu sa v oboch variantoch doplní súčasný charakter lokality. Budú rešpektované všetky stanovené limity stavby. V konečnom dôsledku, vzhľadom na súčasný charakter a stav dotknutého územia, novostavba s vhodnou vegetačnou úpravou okolitého terénu môžu byť pozitívnym prínosom v mestskom prostredí z hľadiska estetického a krajinotvorného.

#### Vplyvy počas prevádzky

Novým charakterom využitia územia bude prínosom pre celkový charakter a estetické vnímanie lokality. Navrhovanou činnosťou sa lokalita bude odlišovať od súčasného stavu, no tieto zmeny nebudú pôsobiť v dotknutom mestskom prostredí negatívne, resp. viac negatívne, ako tu pôsobia tieto faktory už dnes.

Realizácia navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na štruktúru krajiny. Výstavba objektov doplní súčasný charakter lokality. Budú rešpektované všetky stanovené limity stavby. V konečnom dôsledku novostavba s vhodnou vegetačnou úpravou okolitého terénu bude pozitívnym prínosom v mestskom prostredí z hľadiska estetického a krajinotvorného.

### **Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma**

#### Vplyvy počas výstavby

Priamo do riešenej lokality nezasahuje žiadne chránené územie ani jeho ochranné pásmo. Vzhľadom na vzdialenosť lokalizácie chránených území nie je predpoklad ani ich nepriameho ovplyvnenia prostredníctvom znečistenia ovzdušia a hlukom zo stavebnej činnosti.

#### Vplyvy počas prevádzky

V etape prevádzky nie je predpoklad vplyvu navrhovanej činnosti na lokality chránených území v širšom okolí.

### **Vplyvy na územný systém ekologickej stability**

Najvýznamnejšie prvky územného systému ekologickej stability nadregionálnej alebo regionálnej úrovne sú situované v širšom zázemí sledovaného územia. Žiadne z týchto prvkov ÚSES nebudú priamo postihnuté realizáciou zámeru.

#### Vplyvy počas výstavby

Realizácia zámeru nezasiahne do lokalít biocentier alebo biokoridorov. Likvidáciou stromovej a trávino-bylinnej vegetácie a zastavaním územia sa vytvorí nový negatívny prvok, ktorý bude pôsobiť negatívne pre migrujúce organizmy, ktoré tieto plochy využívajú ako dočasné stanovišťa na odpočinok, prípadne tu zachádzajú za potravou (napr. semená rastlín).

Počas výstavby však možno tieto vplyvy na územný systém ekologickej stability považovať prevažne za malé až stredne významné.

#### Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky budú pretrvávať vplyvy bariérového efektu. Vplyvy na prvky ÚSES počas prevádzky možno hodnotiť ako nepriame a z hľadiska významnosti málo významné.

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

### Vplyvy počas výstavby

V priebehu výstavby príde k zmene funkčného využitia územia. Ovplyvnené môžu byť priľahlé zastavané územia zvýšeným hlukom a prašnosťou počas výstavby. Výstavba dopravných stavieb môže spôsobiť dočasné dopravné obmedzenia na priľahlých komunikáciách.

### Vplyvy počas prevádzky

Urbanistickým a architektonickým zámerom novo navrhovaného obytného súboru, je ponúknuť obyvateľom kvalitu života v meste, a zároveň priniesť množstvo zelených plôch a vytvárať tak oddychové zóny.

Projekt v sebe spája kvality verejného mestského prostredia s prvkami ukludneného poloverejného priestoru. Vytvára verejnú pešiu zónu, urbanisticky a koncepcne naviazanú na existujúcu, aj uvažovanú zástavbu. Tá je v parteri navrhovaných objektov doplnená o občiansku vybavenosť. Pešia zóna spolu s verejnými parkom prepájajú vnútroblokové zelené plochy. Orientovaním občianskej vybavenosti do Račianskej ulice, verejný parter podporuje koncepciu dotvorenia Račianskej ulice ako plnohodnotnej mestskej triedy. Zároveň takto izoluje samotné územie pred nepriaznivými a rušivými vplyvmi Račianskej ulice. Zámer podporuje koncepciu verejného parteru susedných objektov a investičných zámerov.

## **Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky**

Navrhovaná činnosť nebude mať vplyv na kultúrne a historické pamiatky.

## **Vplyvy na archeologické náleziska**

Pri realizácii plánovanej výstavby nie je predpoklad, že by mohlo dôjsť k narušeniu alebo zničeniu nálezov mimoriadnej hodnoty, preto bude nevyhnutné zabezpečiť ochranu pamiatkových hodnôt na riešenom území v zmysle príslušných ustanovení zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu formou záchranného archeologického výskumu s dostatočným časovým predstihom.

## **Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality**

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality sa počas výstavby nepredpokladajú.

## **Predpokladaný vplyv presahujúci štátne hranice**

Výstavba a prevádzka navrhovanej činnosti nebude mať žiadny vplyv presahujúci štátne hranice.

## **V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO SÚVISLÚ EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)**

Územie nie je súčasťou navrhovaných ani vyhlásených chránených vtáčích území, území európskeho významu ani súvislej európskej sústavy chránených území (NATURA 2000) a vzhľadom na rozsah navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú negatívne vplyvy na tieto územia.

## VI. ZÁVERY

### 1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti, predložených stanovísk, ako i stavu životného prostredia dotknutého územia, predpokladaných pozitívnych i negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia a navrhnutých opatrení na zmiernenie jej možných negatívnych vplyvov

#### **s a o d p o r ú č a**

realizácia navrhovanej činnosti „Obytný súbor Škultétyho ulica, Bratislava“ za predpokladu splnenia podmienok uvedených v bode VI/3 záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

### 2. Odporúčaný variant

V nulovom variante by dotknuté územie ostalo určitú dobu v súčasnej podobe, so súčasnými vstupmi a výstupmi do všetkých zložiek životného prostredia. Vzhľadom na určenie územnoplánovacou dokumentáciou je však reálne predpokladať, že v krátkom čase by bol navrhnutý iný projekt, ktorý by zodpovedal podmienkam stanoveným územnoplánovacou dokumentáciou.

Objekt je riešený v dvoch základných variantoch (rozdiely vo variantoch sú v spôsobe zabezpečenia tepla) a alternatívnych a modifikovaných riešeniach bytového domu B06 a parkovacieho domu :

**Variant č. 1** – zdrojom tepla je odovzdávacia stanica (OST).

**Variant č. 2** – zdrojom tepla sú plynové kotolne.

**Alternatíva A** objektu B06 12NP (nadzemných podlaží).

**Alternatíva B** objektu B06 14 NP.

**Modifikovaný variant** objektu B06 7+1/2NP.

Na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona sa pre realizáciu **odporúča variant č. 1**, ktorý predstavuje nižšiu záťaž z pohľadu znečistenia ovzdušia. Zároveň sa odporúča realizovať výstavbu bytového domu **B06 v alternatíve A 12NP**, alebo **modifikácii objektu B06 7+1/2NP**, ktoré sú porovnateľné.

### 3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona, po zohľadnení pripomienok a stanovísk rezortného orgánu, povoľujúceho orgánu, dotknutých orgánov a dotknutej obce, výsledkov verejného prerokovania navrhovanej činnosti, odborného posudku a na základe správy o hodnotení sa odporúčajú pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti nasledujúce pripomienky:

1. Pri umiestňovaní stavebných objektov dodržať regulatívy priestorového usporiadania a funkčného využívania územia určené platnou územnoplánovacou dokumentáciou v zmysle zákona č. 50/1976.
2. Vzhľadom na budúci rozvoj územia medzi Račianskou a Kukučínovou ulicou uvažovať s vytvorením priestoru pre peší ťah na zabezpečenie prepojenia Kominárskej ulice s Jarošovou.
3. V ďalších stupňoch PD rešpektovať odporúčania z dopravnej štúdie.
4. V ďalších stupňoch PD prejednať projekt navrhovanej činnosti so správcom železničnej trate, Železnice SR, odbor expertízy.
5. Pri návrhu zakladania stavieb navrhovanej činnosti rešpektovať objekty pripravovanej stavby TEN-T (objekty tunelov a výstupov zastávok).

6. Doriešiť cyklistickú a pešiu dopravu s dôsledným zabezpečením bezbariérového prístupu do všetkých objektov, k vybavenosti, k peším komunikáciám a zastávkam MHD v okolí navrhovaného súboru.
7. V ďalšom stupni PD presne určiť umiestnenie zberných nádob na komunálny odpad pre objekty navrhovanej činnosti a to na pozemku investora.
8. V ďalšom stupni PD vypracovať a odsúhlasiť Projekt organizácie výstavby a Projekt dopravného zabezpečenia stavby.
9. Udržiavať poriadok a čistotu na stavenisku. Mechanické čistenie dopravných a mechanických prostriedkov stavby, ako aj znečistených povrchov vozoviek zabezpečí dodávateľ stavby v zmysle Cestného zákona.
10. Prepravovaný materiál zaistiť tak, aby neznečisťoval dopravné trasy (plachty, vlhčenie, zníženie rýchlosti).
11. Pre navrhované stavebné objekty prebehnú komplexné, garančné a tlakové skúšky ako súčasť stavebných prác príslušného stavebného objektu navrhovanej objektovej skladby, v rozsahu príslušnej legislatívy a požiadaviek odborných profesií.
12. Pri návrhu riadenia svetelne riadenej križovatky Račianska – Kominárska je potrebné zaistiť koordinované prechádzanie chodcov a cyklistov cez delený priechod na Račianskej a doplniť doplnkovú zelenú šípku na vjazde z Kominárskej. Svetelné signalizačné zariadenie križovatky musí obsahovať potrebný počet detektorov v navrhovaných vzdialenostiach aj pre detekciu vzniknutých kongescií v radiacích pruhoch.
13. Pri návrhu riadenia a systému detekcie vozidiel v svetelne riadenej križovatke Račianska – Legerského je nutné zaistiť možnosť výjazdu vpravo odbočujúcich vozidiel z Legerského tak, aby nemusela byť zastavená električková doprava a vozidlá v smere z centra. Svetelné signalizačné zariadenie križovatky musí obsahovať potrebný počet detektorov v navrhovaných vzdialenostiach aj pre detekciu vzniknutých kongescií v radiacích pruhoch.
14. Po ukončení výstavby z priestoru odstrániť všetok stavebný odpad a upraviť terén podľa projektu terénnych a sadovníckych úprav.
15. Pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie (napr. práce zabezpečujúce uvoľnenie riešeného územia a zemné práce) je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie vzniku týchto prašných emisií (napr. zariadenia na výrobu, úpravu a hlavne dopravu prašných materiálov je treba prekryť, práce vykonávať primeraným spôsobom a primeranými prostriedkami, zeminu v nevyhnutných prípadoch kropiť).
16. Skladovanie prašných stavebných materiálov v hraniciach navrhovaného staveniska, minimalizovať resp. ich skladovať v uzatvárateľných plechových skladoch a stavebných silách.
17. Vykonať opakované kropenie stavenísk, príjazdových komunikácií a chodníkov pri stavbe v prípade nahlásenia rizika o prekročení limitnej hodnoty  $PM_{10}$  v MČ Bratislava – Nové Mesto a pri trvaní prekračovania aj priebežne.
18. Nepretržite zabezpečovať prekrytie kontajnerov odpadov na stavbe a pri ich preprave.
19. Parkovacie garáže (PG1, PG2, PG3, PG4) musia byť vetrané tak, aby nedošlo k vznikaníu neprípustnej koncentrácie škodlivín pri prevádzke motorových vozidiel. Vyústenie odvodných vertikálnych kanálov vzduchu z garáží riešiť tak, aby bol zabezpečený voľný transport emisií do ovzdušia a znečisťovanie ovzdušia bolo čo najmenšie.
20. Výfuk vzduchu z priestorov podzemných garáží PG1, PG2, PG3 a PG4 do vonkajšieho prostredia zabezpečiť cez uhlíkové a prachové filtre.
21. Navrhované zdroje znečisťovania ovzdušia (zdroje tepla) musia vyhovovať všetkým požiadavkám na ochranu ovzdušia a spĺňať emisné limity, technické požiadavky

- a všeobecné podmienky prevádzkovania stacionárnych zdrojov znečisťovania ovzdušia v zmysle zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší a nadväzujúcich predpisov.
22. Pred konaním na stavebnom úrade je nutné zabezpečiť záväzné stanovisko o súlade navrhovanej výstavby sústavy tepelných zariadení s Konceptiou rozvoja hl. mesta SR Bratislavy v oblasti tepelnej energetiky.
  23. Pre výstavbu nasadzovať stavebné stroje v riadnom technickom stave, opatrené predpísanými krytmi pre zníženie hluku. Vylučuje sa používanie zastaraných stavebných strojov bez platného osvedčenia o akustických emisiách.
  24. Zabezpečiť, aby stavebné práce boli vykonávané v zmysle usmernenia obce a v dňoch pracovného pokoja resp. aby boli vykonávané iba nehlukné a neprašné práce (výnimku tvoria činnosti zabezpečujúce dodržanie predpísaných technologických postupov resp. činnosti, ktoré by svojím prerušením znehodnocovali už zrealizované dielo).
  25. Počas prevádzky navrhovanej činnosti uplatňovať technológie s maximálnym eliminovaním vibrácií a hluku (používanie modernej techniky s čo najnižším certifikovaným akustickým výkonom). Všetky stacionárne zdroje hluku, ktoré budú umiestnené vo vnútornom prostredí stavby je potrebné navrhnuť tak, aby v najbližších miestnostiach neboli prekročené najvyššej prípustné maximálne hladiny hluku v zmysle Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z. Tiež všetky stacionárne zdroje hluku, ktoré budú umiestnené vo vonkajšom prostredí stavby je potrebné navrhnuť tak, aby pred oknami najbližších obytných miestností neboli prekročené najvyššie prípustné hladiny hluku podľa uvedenej vyhlášky.
  26. V ďalších stupňoch dokumentácie zdokladovať súlad navrhovaných tzv. stacionárnych zdrojov hluku s požiadavkami vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z.
  27. Zabezpečiť, aby nasadené stroje a strojné zariadenia stavby neznečisťovali podzemné vody lokality.
  28. Zaistiť odvod dažďových vôd zo staveniska. Zamedziť znečistenie vôd (ropné látky, blato, umývanie vozidiel).
  29. Zabezpečiť, aby sociálne zariadenia a jeho odpadové vody a odpadové vody z navrhovaných technologických procesov, rešpektovali tzv. Kanalizačný poriadok príslušného správcu siete.
  30. Pri zakladaní stavieb pod hladinou spodnej vody uvažovať so znižovaním hladiny podzemnej vody a navrhnuť také technické opatrenia, aby nedošlo k zaplaveniu stavebnej jamy a priesakom podzemnej vody.
  31. Výrubu drevín realizovať výlučne v mimovegetačnom a mimohniezdnom období.
  32. Zabezpečiť, aby zeleň bola odstraňovaná primeraným spôsobom a primeranými prostriedkami (ručne resp. malou mechanizáciou).
  33. Pri výkopových prácach chrániť koreňový systém blízkych stromov a súčasne chrániť stromy pred mechanickým poškodením počas stavebných prác.
  34. Počas výstavby zabrániť šíreniu invázných druhov rastlín v miestach zasiahnutých stavebnou činnosťou.
  35. V rámci náhradnej výsadby realizovať výsadbu vzrastlých stromov s cieľom doplnenia stromoradia na Račianskej ulici a realizácie parkových úprav vo vnútri areálu.
  36. Pre výsadbu použiť využiť najmä vhodné taxony introdukovaných drevín a odolné druhy domácich drevín s nízkym alegénnym potenciálom.
  37. Vypracovať Program odpadového hospodárstva pre navrhovanú činnosť s cieľom čo najvyššej miery recyklácie použitých materiálov a využitia odpadu s cieľom minimalizovať množstvo skládkovaného odpadu. V havarijnom pláne pripraviť a pri vykonávaní materiálne zabezpečiť opatrenia na likvidáciu možných havarijných únikov ropných a iných škodlivých látok.

38. Zabezpečiť, aby odpad nebol skladovaný na pozemku, ale bol hneď po vytvorení odvezený k oprávnenému odberateľovi.
39. Prebytkovú vyťaženú zeminu je nutné zneškodňovať, resp. zhodnotiť a v rámci kolaudačného konania predložiť doklad o tom, kde zemina skončila.
40. V maximálnej možnej miere dodržať podmienky uvedené v stanovisku Hl. mesta SR Bratislavy č. MAGS/OPD/56852/11-392260 OPD/201/11-BP zo dňa 20. 12 .2011.

#### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zdôvodnenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení.**

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 a 2 zákona na základe všetkých dostupných podkladov, výsledkov správy o hodnotení a vypracovaných štúdií, stanovísk dotknutých orgánov, povoľujúceho orgánu, rezortného orgánu, dotknutej obce, záznamu z verejného prerokovania, odborného posudku a konzultácií.

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

MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov a expertov. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení.

Pri odporúčaní navrhovanej činnosti sa brali do úvahy vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, socio-ekonomické a prírodné prostredie, ako aj niektoré technicko-ekonomické kritériá.

Predložená Správa o hodnotení ani písomné stanoviská doručené v zákonnej lehote nepreukázali skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko vážneho poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia, či zdravia obyvateľstva, prípadne by znemožňovali realizáciu navrhovanej činnosti. Zvážili sa všetky riziká navrhovaného variantu, alternatív a modifikácie z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať v navrhovanom variante, ak budú splnené opatrenia na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov (kap. VI/3) a za vykonania štandardných opatrení počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

V texte záverečného stanoviska sú popisované jednotlivé klady a zápory variantov, alternatív modifikácie navrhovanej činnosti. V rámci hodnotenia vplyvov na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

Nejednotnosť výkladu, resp. názoru na vyhodnotenie plnenia podmienok územného plánu bude potrebné doriešiť v rámci územného konania podľa stavebného zákona. Uvedený problém však nemá dosah na vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie.

Vybraný variant, ako aj odporúčaná alternatíva a modifikácia objektu B06 navrhovanej činnosti musí v ďalšom technickom riešení zohľadňovať všetky opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie v súlade so záverečným stanoviskom a s platnou legislatívou SR. Realizácia navrhovanej činnosti spôsobí nezvratné zásahy do životného prostredia. Za predpokladu akceptovania a realizácie navrhovaných opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu nepriaznivých vplyvov stavby na životné prostredie a dôslednou poprojektovou analýzou je možné minimalizovať negatívne vplyvy počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.

#### **5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy**

Zákon č.17/1992 Zb. o životnom prostredí určuje každému, kto svojou činnosťou znečisťuje alebo poškodzuje životné prostredie alebo kto využíva prírodné zdroje, povinnosť zabezpečovať sledovanie tohto pôsobenia a poznať jeho možné dôsledky na vlastné náklady a poskytovať o nich informácie.

Predmetom monitorovania sú tie zložky životného prostredia, pri ktorých realizácia navrhovanej činnosti spôsobí kvantifikovateľnú zmenu charakteristík.

Vo vzťahu k charakteru a rozsahu navrhovanej činnosti a na základe požiadaviek legislatívy je potrebné kontrolovať dodržiavanie podmienok územného rozhodnutia, stavebného a kolaudačného rozhodnutia počas výstavby a prevádzky podľa právnych predpisov a technických noriem cestou dotknutých orgánov a organizácií.

Vlastná výstavba a prevádzka navrhovanej činnosti sa bude realizovať na základe stavebného povolenia. V tomto povolení povoľujúceho orgánu budú stanovené podmienky, ktoré navrhovateľ musí dodržať. Tieto predurčia aj podmienky prevádzky. V rámci legislatívy ochrany vôd, ochrany ovzdušia, pamiatkového fondu a v oblasti nakladania s odpadmi sú stanovené aj kontrolné mechanizmy a kompetencie jednotlivých orgánov štátnej správy. Tieto sú dostatočné do tej miery, aby zaregistrovali nesúlad prevádzky so stanovenými podmienkami. Z hľadiska výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti treba upozorniť najmä na podmienky ochrany zdravia pri práci.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania, podľa § 39 ods. 3 zákona, je navrhovateľ povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v zámere činnosti, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v zámere v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti. V rozhodnutí o povolení na užívanie stavby podľa zákona č. 50/1976 Zb. v znení neskorších predpisov o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon), by mal povoľujúci orgán na túto povinnosť navrhovateľa upozorniť.

## **6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti**

Zainteresovaná verejnosť je podľa § 24 zákona č. 24/2006 Z.z. verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania. Medzi zainteresovaných verejnosť patrí najmä fyzická osoba podľa § 24a zákona, právnická osoba podľa § 24b alebo § 27 zákona, občianska iniciatíva podľa § 25 zákona a občianske združenie podporujúce ochranu životného prostredia podľa § 26 zákona.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná verejnosť: Mestský výbor Slovenského zväzu ochrancov prírody a krajiny, Godrova 3/b, 811 06 Bratislava, Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava, p. Martina Boteková, Račianska 33, 831 02 Bratislava, p. Jozef Orban a Ing. Ľubica Orbanová, Kominárska 9, 831 04 Bratislava.



## **VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

### **1. Spracovatelia záverečného stanoviska**

Ministerstvo životného prostredia  
Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia  
odbor environmentálneho posudzovania  
Ing. Daniela Pavlisová

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva  
so sídlom Bratislave

### **2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu**

RNDr. Gabriel Nižňanský  
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania  
Ministerstvo životného prostredia SR

### **3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska**

Bratislava 16. 10. 2013