

OZNÁMENIE O ZMENE NAVRHOVANEJ ČINNOSTI PODĽA ZÁKONA Č. 24/2006 Z.Z.

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

NETECHNICKÉ ZHRNUTIE



OBSTARÁVATEĽ



Bratislava, a.s.

Primaciálne nám. 1, 811 01 Bratislava

ZHOTOVITEĽ



Jašíkova 6, 821 03 Bratislava

BRATISLAVA, JÚN 2014

O B S A H:

I. Údaje o navrhovateľovi	2
1. Názov	2
2. Identifikačné číslo	2
3. Sídlo	2
4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa	2
5. Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie	2
II. Názov zmeny navrhovanej činnosti	3
III. Netechnické zhrnutie	3
1. Účel projektu	3
2. Stručný popis technického riešenia	4
3. Charakteristika ovplyvnenej oblasti	6
4. Základné charakteristiky environmentálneho prostredia	6
5. Hodnotenie očakávaného vývoja, za predpokladu neimplementovania investícií	10
6. Súlad navrhovanej zmeny činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou	12
7. Pravdepodobný kumulatívny dopad na územie	12
8. Náhradné opatrenia	14
9. Porovnanie variantov riešenia	14

Zoznam príloh:

1. Prehľadná situácia
- 2.1 Situácia zmeny navrhovanej činnosti – Štúrova ulica
- 2.2 Situácia zmeny navrhovanej činnosti – Šafárikovo námestie
- 2.3 Situácia zmeny navrhovanej činnosti – zastávka Viedenská
- 2.4 Situácia zmeny navrhovanej činnosti – Obratisko

I. ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

METRO Bratislava a.s., Primaciálne nám. 1, 811 01 Bratislava

2. Identifikačné číslo

35732881

3. Sídlo

Primaciálne nám. 1, 811 01 Bratislava

4. Kontaktné údaje oprávneného zástupcu navrhovateľa

Ing. Peter IVAN – predseda predstavenstva a riaditeľ, METRO Bratislava a.s., Primaciálne nám. 1, 811 01 Bratislava, tel.: 02/67201111

5. Kontaktné údaje oprávnenej osoby pre poskytovanie relevantných informácií o navrhovanej činnosti a miesto konzultácie

Ing. Miroslav Leľák, METRO Bratislava a.s., Primaciálne nám. 1, 811 01 Bratislava, tel.: 02/67201111, e-mail: lelak@metroba.sk

II. NÁZOV ZMENY NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

NS MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1. časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie

III. NETECHNICKÉ ZHRNUTIE

1. Účel projektu

Prvoradým účelom stavby je začať budovať prepravný systém, ktorý bude postupnými krokmi v budúcnosti schopný prevziať na seba rozhodujúci podiel prepravy cestujúcich v mestskej hromadnej doprave. Aby túto svoju základnú funkciu splnil, musí zabezpečiť požadované prepravné kapacity pravidelnosťou chodu vlakových súprav, bezpečnou, kvalitnou a spoľahlivou každodennou prevádzkou, pri súčasnom splnení základných kvalitatívnych parametrov prepravy, pohodlia tak pri vlastnom presune do cieľa svojej cesty vo vlakovej súprave, ako aj vo vstupných miestach do prepravného systému – v staniciach.

Navrhovaná stavba je prvou zo súboru stavieb, ktorými sa má v Bratislave vybudovať sieť nosného systému, ktorú budú tvoriť dve radiálne a dostredne vedené trasy:

- trasa A, ktorou je trasa Predmestie (Rača) – Dúbravčice (Dúbravka) a
- trasa B, ktorou je trasa Janíkov dvor (Petržalka) – Ružinov.

Projektovaná stavba je pripravovaná ako 1. časť 1. etapy z plánovaného prevádzkového úseku B.1. Janíkov dvor – Trnavské myto (podľa koncepcie Dopravno-urbanistickej štúdie komplexného riešenia NS MHD v Bratislave), ktorá bude zapojená do existujúceho koľajového systému povrchovo vedených električkových tratí.

Začiatok viacpásovej koľajovej dráhy 1000/1435mm predmetnej stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 1. časť Bosákova ulica – Šafárikovo námestie“ je na Obratisku (medzi Bosákovou ulicou a Námestím hraničiarov), koniec stavby je na Šafárikovom námestí.

Koľajová dráha v tomto úseku bude napojená na systém celomestských električkových koľajových tratí, v ďalšej etape bude napojená na koľajový Nosný systém MHD v úseku až po Janíkov dvor v Petržalke. V definitívnom štádiu výstavby bude koľajový Nosný systém MHD v predmetnom úseku premiestnený do tunela pod Dunajom a električkové dopravné pásy budú upravené pre cestnú dopravu.

Prepravným systémom bude moderná kapacitná nízkopodlažná električka. Vo výhlade má byť navrhovaná a posudzovaná trať prevádzkovaná ako električková rýchlodráha. Jej prepravnú výkonnosť však okrem vozidla výrazne ovplyvní aj rozsah segregácie električkových tratí.

Účel stavby možno teda charakterizovať a zhrnúť do dvoch základných funkcií, ktoré bude v danom priestore plniť, a to

- komplexné riešenie mestskej hromadnej dopravy v hlavnom meste Slovenskej republiky,

- tvorba a ochrana životného prostredia metropoly Slovenska.

Realizácia stavby umožní postupné budovanie základnej dopravnej kostry hromadnej dopravy, ktorej cieľom je prevziať na seba rozhodujúci podiel prepravných nárokov hromadnej dopravy.

2. Stručný popis technického riešenia

Zmeny v technickom riešení sú zapracované v dokumentácii zmeny stavby pred dokončením (DZsPD), pričom modifikovali pôvodné technické riešenie spracované na úrovni dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP). Ide o nasledovné zmeny:

Zmena 1. Posunutie zastávky na Štúrovej ul.

A: verejná doprava:

A.1: posun zastávky zo Štúrovej ul. do polohy pred park na Šafárikovom nám. a Univerzitu Komenského. Poloha zastávky bude namiesto jazdného pruhu vľavo zo Štúrovej ul. na Dostojevského rad. Jeden jazdný pruh – vpravo do Vajanského nábrežia zostane zachovaný,

A.2: úprava stredového ostrovčeka na začiatku Dostojevského radu tak, aby sa zachovali nevyhnutné požiadavky na obsluhu kolektora s vytvorením dvoch priebežných jazdných pruhov a priestoru pre zastávku MHD pred Umeleckou besedou,

A.3: preferencia električiek a prostriedkov MHD na CSS na križovatke Šafárikovo nám. bezdrôtovou komunikáciou,

A.4: doplniť dva priechody pre chodcov – na začiatku zástavky a na konci pri Univerzite (zrušenie priechodu uprostred zástavky) a namiesto zábradlia osadiť lavičky, a zvýšené sedenie, ktoré budú oddeľovať čakajúcich chodcov od dynamickej dopravy (vozidlá, cyklisti),

A.5: premiestnenie zastávok autobusovej MHD do polohy na Dostojevského rad pred budovu pôvodnej redakcie Smena a pred Umeleckú besedu v opačnom smere, ktoré však nebudú súčasťou projektu NS MHD. Táto časť sa bude realizovať samostatne. Odporúča sa však realizovať súčasne so stavbou NS MHD,

A.6: električkové zastávky Štúrova, Viedenská a Bosákova, Jantárová preprojektovať na výšku nástupnej hrany 250 mm nad temenom koľajnice a autobusové zastávky na Dostojevského rade projektovať s kasselským obrubníkom, s výškou nástupnej hrany 240 mm nad vozovkou v záujme uľahčenia nastupovania a vystupovania cestujúcich, osobitne cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu.

B: pešia doprava:

B.1: úpravu povrchu chodníkov na celom úseku Štúrovej ul. farebným odlíšením od vozovky a električkovej trate, prípadne použitím iného materiálu – dlažby s priepustnou konštrukciou, inak ako je navrhnuté v dokumentácii pre stavebné povolenie,

B.2: vytvoriť pozdĺž chodníka od Dobrovičovej ul. po vyústenie na Vajanského nábreží a električkovej zastávky v rovnakej úrovni nivelety plochu verejného priestoru pred Univerzitou Komenského, ktorý bude spoločne využívaný pre pešiu dopravu, cyklistickú ako aj automobilovú dopravu,

B.3: realizovať riadený peší a cyklistický priechod cez Dostojevského rad na svetelne riadenej križovatke Šafárikovo nám., pri Umeleckej besede a vytvoriť logické smerovanie pešieho prúdu na zastávku električky a cyklistického pruhu za parkom – vyžiada si to nová organizácia dopravy pre cyklistickú a pešiu trasu, ktorá bude líniovo pokračovať v predĺžení komunikácie medzi parkom a budovami,

Netechnické zhrnutie

B.4: priechody pre chodcov projektovať v priamych líniách peších trás (vyrovnať priechod pre chodcov pri Univerzite Komenského do priamej trasy pešieho pohybu),

B.5: na vyústeniach vedľajších ulíc na Štúrovej ul., na priechodoch pre chodcov, vytvoriť tzv.

slonie uši (rozšírenie chodníka v mieste priechodu) – bezpečnostný prvok proti parkovaniu vozidiel a zlepšenie rozhľadových pomerov v križovatke pre chodcov aj vodičov, skrátenie času prechodu vozovky,

B.6: na nárožia ulíc umiestniť stĺpiky tak, aby na nich nebolo možné zastavenie vozidiel, a v minimálnej miere riešiť zábradlia na chodníkoch,

B.7: vyriešiť peší ťah od priechodu pri Umeleckej besede cez park v mieste súčasných verejných toaliet na Šafárikovom nám.,

B.8. pozdĺž západnej strany Štúrovej ulice riešiť výsadbu stromov,

B.9: v úseku medzi Jesenského ul. a Medenou ul. posunúť pešie priechody a riešiť ich v priamej línii pešieho pohybu zrušením priestoru na parkovanie vozidiel,

B.10: riešiť v minimálnej požadovaných parametroch stredový deliaci ostrovček na Dostojevského rade.

C: cyklistická doprava:

C.1. cyklistický pruh v smere od Dobrovičovej ul. bude vedený popri električkovej trati a zvýrazní sa len piktogramom cyklistu a farebným asfaltom až po svetlene riadenú križovatku Medená – Grösslingova,

C.2. na Štúrovej ul. zrušiť pozdĺžne parkovanie a vytvoriť cyklistický jazdný pruh – farebne odlišný, ktorý v smere na Starý most od Dobrovičovej ul. po riadenú križovatku bude na vnútornej strane jazdného pásu pri zastávke MHD a vyústi na zastavovacej čiare pred priechodom pre peších pri Univerzite. V rámci svetelne riadenej križovatky sa vytvorí signálna skupina pre cyklistickú dopravu v priamom smere na Starý most, ktorá bude vždy vo fáze s električkovým signálom. Ľavé odbočenie pre automobilovú dopravu bude zrušené.

Zmena 2. Úprava električkovej zastávky pri Mýtnom domčeku, Petržalka, Viedenská cesta

V tomto riešení sa upraví poloha zastávky posunom o 5 m pri vyústení mosta, ktorý po stranách má nadštandardne riešené cyklistické pásy a peší chodník na mostnej konštrukcii. Vyústenie Starého mosta na petržalskej strane sa vyrieši z hľadiska obsluhy územia zvýšeným komfortom pešej dopravy a cyklistickej dopravy, ktorá zasahuje priamo do obojstrannej zastávky. Podstatou je skvalitnenie verejného priestoru pri vyústení Starého mosta, ktorého nová konštrukcia je širšia o 5 m oproti pôvodnému projektu a napája sa priamo pri Mýtnom domčeku do električkovej zastávky. Navrhujú sa tieto detaily:

- v smere do centra doplniť zábradlie oddeľujúce električku od cyklistov,
- doplniť značku STOP pre cyklistov (odbočenie vľavo – križovanie cez električkovú trať bezprostredne za Starým mostom).

Zmena 3. Obratisko v Petržalke, Bosákova ulica

V súčasnom projekte sa navrhuje dvojkoľajné obratisko bez možnosti pokračovať s výstavbou smerom na Janíkov dvor. V rámci zmeny stavby pred dokončením a na základe odporúčania EK - DG Regio a JASPERS sa nebude realizovať pri zastávke Jantárova ul. obratisko v Petržalke. Na konci zastávky namiesto obratiska sa bude riešiť možnosť obojstrannej križovatkovej výhybky s odstavňou dvojkoľajnou traťou v nevyhnutnej dĺžke (cca 35 m) na presmerovanie budúcich nových obojstranných električiek aj so zmenou polohy sociálneho zariadenia DPB, ktoré sa bude riešiť dočasným objektom.

3. Charakteristika ovplyvnenej oblasti

Pre účely hodnotenia vplyvov nosného systému MHD na zložky životného prostredia sa za záujmové územie stavby považuje nielen samotný asi 80 m široký koridor stavby, ale aj územie, v ktorom sa ešte môžu prejavovať prípadné synergické alebo kumulatívne vplyvy stavby a prevádzky, prípadne blízke územie s výskytom zraniteľných častí.

Ťažisko riešeného územia tvoria plochy vymedzené v Územnom rozhodnutí č. 4198-331/87 zo dňa 27.10.1987 na realizáciu I. etapy nosného systému MHD Janíkov dvor – stanica Háje – Sever. Na základe následného stavebného povolenia boli v MČ Petržalka zrealizované časti výkopov pre trasu v južnej časti mestskej štvrte Lúky a v Janíkovom dvore a stavebný dvor východne od nájazdov na Starý most.

Súčasťou riešeného územia sú aj nadväzné plochy určené pre realizáciu celej hierarchie centier občianskej vybavenosti v MČ Petržalka. Špecifickou súčasťou riešeného územia, charakteristickou pre ťažiskový mestotvorný priestor na území Petržalky, je poloprírodný prvok Chorvátske rameno s pomerne zachovalou zeleňou rôznej kvality.

4. Základné charakteristiky environmentálneho prostredia

Geomorfologické a geologické pomery

Podľa geomorfologického členenia prevažná časť záujmového územia patrí do geomorfologického celku Podunajskej roviny.

Na geologickej stavbe širšieho územia sa podieľajú kryštalicke horniny paleozoika a sedimentmi neogén - kvartérnej výplne. V záujmovom území nie sú pozorovateľné významnejšie geodynamické procesy.

Pôdne pomery

Podľa morfogenetického posúdenia je na záujmovom území zastúpený nasledovný pôdny typ - FLUVIZEM typická, karbonátová so svetlým horizontom, hlboká. Uvedenému pôdnemu typu zodpovedá kód BPEJ 0002002 (00201).

Klimatické pomery

Z hľadiska klimatickej rajonizácie na území Bratislavy vyčleňujeme dva typy:

- okrsok B₃ mierne teplú oblasť s mierne vlhkou a miernou zimou - najvyššie polohy
- Karpát
- okrsok A₅ teplú oblasť (s počtom letných dní s teplotou vzduchu 25° C a vyššou - 50
- v roku) s mierne vlhkou a miernou zimou - ostatné časti mesta.

Hydrologické pomery

Povrchové vody

Najvýznamnejším a hlavným tokom v sledovanom území je rieka Dunaj. Dunaj je druhým najväčším tokom v Európe. Jeho celková dĺžka je cca 2 867 km a celková plocha povodia prirodzeného toku je 817 000 km². Slovenský úsek Dunaja patrí k hornej časti stredného toku, ale má ešte znaky vysokohorskej rieky, ktoré mu dodávajú všetky pravobrežné prítoky prameniace v Alpách.

Podzemné vody

Skúmané územie patrí do hydrogeologického rajónu Q 051 – Kvartér Z okraja Podunajskej roviny. Hlavným kolektorom podzemnej vody v záujmovom území je súvislá vrstva zvodnených fluvialnych štrkov rieky Dunaj.

Flóra a fauna, biotopy, migrácia

Podľa fyto geografického členenia Slovenska patrí flóra dotknutého územia do oblasti panónskej flóry (Pannonicum), obvodu eupanónskej xerotermnej flóry (Eupannonicum), okresu Podunajská nížina.

Územie patrí do planárneho stupňa. Na základe rekonštruovanej vegetačnej mapy možno usudzovať, že v súlade s prírodnými podmienkami sa v hodnotenej oblasti vyskytovali vegetačné jednotky zahrnuté medzi vlhkomilné a čiastočne medzi mezohygrofilné lesy. Dominovali najmä vrbovo-topoľové nížinné lužné lesy zväzu Salicion albae Soó I a taktiež spoločenstvá jaseňovo-brestových a dubovo brestových lesov, klasifikačne patriacich do podzväzu Ulmenion Oberd. 1953.

Sledované územie je v súčasnosti výrazne pozmenené, determinované sídliskovou zástavbou, líniovými komunikáciami. staveniskovými depóniami, terénnymi úpravami, návozmi, výhrmní, asanačnými plochami.

Biotopy

Z charakteristiky a analýzy súčasného stavu flóry a vegetácie a tiež z hľadiska klasifikácie biotopov podľa Zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a v zmysle vykonávacej vyhlášky MŽP SR k tomuto zákonu č. 24/2003 Z.z. príloha č. 1 sa v študovanom území vyskytujú a jednoznačne prevládajú antropogénne nasledovné biotopy:

- Trnkové a lieskové kroviny Kr7 –trnkové kriačiny (2161100) a porasty nepôvodných drevín X9(A200000), biotopy na opustených a nevyužívaných plochách označované ako X3 – nitrofilná ruderalna vegetácia mimo sídel, sem patria aj označované A 400000 opustené a nevyužívané plochy, A500000 pozemné komunikácie, násypové biotopy A 600000. Spoločenstvá s prevahou jednoročných druhov nízkeho vzrastu predstavujú biotopy teplomilnej ruderalnej vegetácie mimo sídel X4, tiež porasty invázných neofytov X8, čiastočne porasty ruderalizovaných bahnitých brehov X10. Z ďalších vyskytujúcich antropogénnych biotopov treba spomenúť A 112000 poľný úkor, A 113000, medza, A210000 stromoradia, čiastočne A240000 parky, A410000 opusteniská, A420000 zboreniská, A620000 železničné a cestné násypy a zárezy.
- Biotop európskeho významu v blízkosti trasy i kontaktu predstavuje biotop Chorvátskeho ramena: Vo2 – prirodzené eutrofné a mezotrofné stojaté vody s vegetáciou plávajúcich alebo ponorených cievnatých rastlín.

Chránené územia prírody a krajiny, Natura 2000

V záujmovom území sa nenachádzajú.

Chránené stromy

V záujmovom území sa nenachádzajú.

Územný systém ekologickej stability (ÚSES)

V záujmovom území boli vyčlenené nasledovné prvky územného systému ekologickej stability:

Biocentrá

- Nadregionálne biocentrum Bratislavské luhy
- Regionálne biocentrum Draždiak
- Miestne biocentrá
 - *Pečenský les*
 - *Sad Janka Kráľa*
 - *Chorvátske rameno – juh*
 - *Chorvátske rameno – sever*
 - *Pánske nivy a Starý háj*

Biokoridory

- Provinciálny biokoridor Dunaj
- Nadregionálny biokoridor juhovýchodné svahy Malých Karpát
- Regionálne biokoridory
 - Koliba - Horský park - Machnáč - Sitina
 - Horský park - Hradný vrch - Ondrejský cintorín
 - Horský park - Ružinov
- Miestne biokoridory
 - Chorvátske rameno
 - Jarovské rameno - mestská časť Petržalka - Sad Janka Kráľa - Pečenský les

Genofondové lokality flóry a fauny

- Chorvátske rameno (12f,5z)
- Les pri Dolnozemskej ulici (24z)
- Starý háj na ostrove pri ramene Zuzana (11z,)
- Zrkadlový háj pri Draždiaku (9z,)
- Jazero s lesným porastom (31z)
- Malý Draždiak (10z,4f)
- Pánske nivy (8z)
- Starý Háj – Hrabiny (8z)
- Soví les (5z)
- Les v Hrabínach (6z)
- Lužná zeleň pri Lide (4z)
- Sad Janka Kráľa (52z,24f)
- Zvyšok mŕtveho ramena pri Draždiaku (104z,53f)
- Klokočový háj pri Starohájskej ulici (3f)

Obyvateľstvo a osídlenie

Bratislava ako hlavné mesto Slovenskej republiky, má svojou polohou na hraniciach dvoch susedných štátov v rámci Slovenska špecifické postavenie s predpokladom plnenia významných úloh celoslovenského významu.

Bratislava má 428 672 obyvateľov, z toho v okrese Bratislava V. žije 121 259 (v mestskej časti Petržalka – 117 227 obyvateľov) a v okrese Bratislava I. – 44 798 obyvateľov. Mestská časť Petržalka je zo 17 MČ najväčšia čo do počtu obyvateľov a v poradí piata najväčšia čo sa týka rozlohy územia (28,7 km²).

Stručná charakteristika urbanistických obvodov:

UO 85 Petržalka - centrum

Urbanistický obvod 85 vzhľadom na jeho funkčné využitie obsahuje plochy stavebného a skladového hospodárstva, ktoré sa nachádzajú v blízkosti trasy mosta Košická. Ostatné plochy majú rekreačnú a športovú funkciu. Sú tu vybudované lodenice, športový štadión Artmedia Petržalka, staré kúpalisko Lido.

UO 87 Ovsíšte

Urbanistický obvod tvoria rozsiahle areály Ekonomickej univerzity a jazdeckého centra.

UO 257 Bosákova ulica

Urbanistický obvod tvoria plochy priemyselnej aktivity, skladového hospodárstva, stredísk stavebnej výroby. Ďalšie funkčné využitie predstavujú objekty NsP na Šustekovej ulici.

Kultúrne a historické pamiatky a pozoruhodnosti

Trasa nosného systému MHD prechádza v Petržalke územím, ktoré v rámci rozsiahlej asanácie pri stavbe sídliska úplne stratilo pôvodný charakter a zástavbu rodinných domov a rozsiahlych záhrad vystriedali vysokopodlažné panelové domy. V dosahu trasy nosného systému sa v tejto časti územia kultúrohistorické pamiatky nenachádzajú s výnimkou Sadu Janka Kráľa, ktorého sa ale samotná stavba nedotkne.

V centre MČ Staré Mesto sú sústredené mnohé kultúrohistorické pamiatky, ktoré sú zapísané v Ústrednom zozname nehnuteľných pamiatok a sú chránené v súlade so zákonom NR SR č. 49/2002 o ochrane pamiatkového fondu.

Archeologické lokality

Významné archeologické nálezy v blízkosti navrhovaného nosného systému MHD:

na Kamennom námestí	– fragmenty stredovekej keramiky
na Námestí SNP	- pozostatky osídlenia z laténskeho obdobia
	- keltské mince
	- trojlodňový kostol sv Vavrinca + hroby
	- základy kaplnky a karnera Sv. Jakuba
na Suchom Mýte	- laténska keramika.

5. Hodnotenie očakávaného vývoja, za predpokladu neimplementovania investícií

Stav, ak by sa činnosť nerealizovala, sa nazýva nulový stav. Je to stav bez investície do nosného systému MHD v Bratislave. Vývoj záujmového územia je podmienený predovšetkým politickou, spoločenskou, ekonomickou a hospodárskou funkciou Bratislavy ako metropoly Slovenskej republiky a mierou aktivít vstupujúcich do prostredia. Absencia riešenia naliehavých dopravných problémov v meste, preťažených komunikácií, dopravných špičiek predĺžených na väčší časový rozsah dňa, dopravné zápchy, následne zvýšená záťaž životného prostredia – znečistenie ovzdušia z automobilovej dopravy v meste, zvýšenie hladiny hluku, znižuje atraktivitu mesta a zhoršuje podmienky bývania v blízkosti preťažených komunikácií, zhoršuje celkovú pohodu a kvalitu života nielen bývajúcich bratislavčanov, ale aj vodičov, užívateľov mestských komunikácií a chodcov. Znižuje atraktivnosť bývania v Petržalke, dostupnosť centra mesta, pracovných príležitostí, rekreácie a služieb atď.

Pri nerealizovaní navrhovanej stavby by prepravné nároky tejto trasy zabezpečovali linky autobusov, ktoré by využívali komunikačnú sieť. Nakoľko v centrálnej mestskej oblasti ako aj v jej okolí je komunikačná sieť preplnená a zvýšenie počtu autobusových liniek by bolo neúnosné, bol nulový stav riešený nasledovne:

- V Petržalke budú linky električky nahradené autobusovými linkami, ktoré dopravia cestujúcich na ľavý breh Dunaja a budú ukončené v prestupovom uzle na Šafárikovom námestí. Tu je zavedený predpoklad, že cestujúci prestúpia podľa svojho cieľa na električkové linky, ktoré by použili pri vybudovanom NS MHD. Tie budú smerované zo Šafárikovho námestia do existujúcich radiál, tak ako boli uvažované v návrhu linkovania.
- Pre nahradenie električkových liniek v Petržalke boli vytipované dve trasy autobusových liniek, čo najbližšie ku koridoru NS, a ktoré z dôvodu zvyšujúceho sa počtu cestujúcich na úsekoch smerom k centru majú rozdielne začiatkové zastávky Jasovská a Technopol.

Linka s označením 101 :

- Janíkov dvor, Jasovská – Jantárová – Šintavská – Smolenická – Jiráskova – Romanova – Furdekova – Bosákova – Starý most – Šafárikovo nám.
Dĺžka linky cca 15 km obojsmerne

Linka s označením 102 :

- Technopol – Romanova – Nám. Hraničiarov – Jantárová – Starý most – Šafárikovo nám.
Dĺžka linky cca 8,5 km obojsmerne

Z podkladov, ktoré Magistrát hl. mesta SR Bratislavy poskytol spracovateľovi, je zaťaženie jednotlivých úsekov električkovej trate nasledovné:

Stanica – zastávka	Rok 2010 – osoby/3h	Rok 2020 – osoby /3h
Janíkov dvor	2 542	5569
Lúky – juh (Betliarska)	4 431	6775
Draždiak (Šintavská)	5 598	7699
Lúky – sever (Pajštúnska)	10 301	12381
Háje – juh (Romanova)	14 891	14882
Háje – sever (Rusovská)	19 984	20680
Bosákova	21 897	23587
Einsteinova	21 927	23021
Viedenská	22 900	24428

Zdroj: Podklady Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy

Netechnické zhrnutie

Pri dimenzovaní počtu vozidiel, ktoré by mali nahradiť električkovú dopravu z Petržalky sa vychádzalo z obsadenosti vozidiel, zadanej objednávatelom.

- Obsadenosť klbového autobusu

110 osôb pri obsadenosti 4 os/m²

135 osôb pri obsadenosti 5 os/m²

Pri výpočtoch bola použitá obsadenosť autobusu 135 osôb.

- Obsadenosť električky

Návrhové vozidlo – 319 osôb pri obsadenosti 6 os/m²

Klasické vozidlo - 2 x 110 osôb pri obsadenosti 5 os/m²

Základné prepravné a prevádzkové charakteristiky autobusových liniek nahrádzajúcich električkovú dopravu v Petržalke - rok 2010:

Autobusy - rýchlosť dopravného prostriedku – 18 km/h

Číslo Linky	Maximálne zaťaženie na linke	Dĺžka linky	Obsadenosť	Interval v špičke	Cestovný čas obojsmerne	Dopravný výkon	Dopravná potreba vozidiel
	os/šp.hod	km	os/vozidlo	Minúty		vozokm/3 h	
101	2799	15,0	135	2,9	47 min.	729	16
102	8651	8,5	135	0,94	28 min.	760	30
Suma						1489	46

Električky - rýchlosť dopravného prostriedku – 20 km/h

Číslo Linky	Maximálne zaťaženie na linke	Dĺžka linky	Obsadenosť	Interval v špičke	Cestovný čas obojsmerne	Dopravný výkon	Dopravná potreba vozidiel
	os/šp.hod	km	os/vozidlo	Minúty		Vozokm/3 h	
6	2 103	8,1	220	6,2	25 min.	98	4
7	2 598	11,62	220	5,1	35 min.	244	7
12	1 598	16,74	220	8,3	50 min.	352	7
14	2 600	12,66	220	5,1	38 min.	304	8
15	2 674	5,37	220	4,9	16 min.	49	3
Suma	11573					1047	29

Spolu by vznikla potreba 46 autobusov a 29 električiek = 75 vozidiel MHD namiesto 44 električiek.

Základné prepravné a prevádzkové charakteristiky autobusových liniek nahrádzajúcich električkovú dopravu v Petržalke - rok 2020

Rýchlosť dopravného prostriedku - 15 km/h

Číslo Linky	Spotreba Času	Dĺžka linky	Obsadenosť	Interval V špičke	Cestovný čas obojsmerne	Dopravný výkon	Dopravná potreba vozidiel
	os/šp.hod	km	os/vozidlo	Minúty		Vozokm/3 h	
101		15,0	135	2,1	60 min.	1286	29
102		8,5	135	0,96	34 min.	903	36
Spolu						2189	65

Rýchlosť dopravného prostriedku – 20 km/h

Číslo Linky	Maximálne zaťaženie na linke	Dĺžka linky	Obsadenosť	Interval V špičke	Cestovný čas obojsmerne	Dopravný výkon	Dopravná potreba vozidiel
	os/šp.hod	km	os/vozidlo	Minúty		Vozokm/3h	
6	2 318	8,1	220	5,6	25 min.	122	5
7	2 598	11,62	220	5,1	35 min.	244	7
12	1 746	16,74	220	7,6	50 min.	352	7
14	2 728	12,66	220	4,8	38 min.	304	8
15	2 847	5,37	220	4,6	16 min.	65	4
Spolu	12 237					1087	31

Spolu by vznikla potreba 65 autobusov a 31 električiek = 96 vozidiel MHD namiesto 44 električiek.

6. Súlad navrhovanej zmeny činnosti s územnoplánovacou dokumentáciou

Riešenie nosného systému MHD sa premieta v celomestských dokumentoch – Územných plánoch hlavného mesta SR Bratislavy a ich aktualizáciách od r. 1976. Cieľové riešenie trasy je obsiahnuté v ÚPN hlavného mesta SR Bratislavy pre návrhové obdobie rok 2020 s výhľadom do roku 2030.

7. Pravdepodobný kumulatívny dopad na územie

Vplyvy posudzovanej stavby na životné prostredie, zdravie a socio-ekonomické prostredie možno na základe posúdenia zmien technického riešenia zosumarizovať nasledovne:

Počas výstavby

- nepriaznivý vplyv stavebnej činnosti na obyvateľstvo prejavujúci sa zvýšeným hlukom a prašnosťou
- nároky na zdroje surovín
- ovplyvnenie povrchových a podzemných vôd
- tvorba odpadov.

Počas prevádzky

- hlukové zaťaženie
- prevádzkové riziká.

Niektoré z týchto vplyvov pôsobia kumulatívne so súčasnými aktivitami a procesmi v území. Kumulatívny vplyv s ostatnými plánovanými činnosťami v území v súčasnosti nie je známy.

Vplyvy na obyvateľstvo

Navrhované zmeny nepredstavujú zvýšenie hlukovej záťaže a zvýšenie znečistenia ovzdušia v okolí posudzovanej zmeny činnosti ako boli identifikované hlukovou a rozptylovou štúdiou, naopak zväčša povedú k zníženiu hluku a znečisťujúcich látok do ovzdušia.

Sociálno-ekonomické vplyvy

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na horninové prostredie a reliéf

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na klimatické pomery

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na ovzdušie

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na vodné pomery

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na pôdu

Navrhovanými zmenami neočakávame významnejšie zábery pôdy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na krajinu - štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Netechnické zhrnutie

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na archeologické náleziská

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Navrhovanými zmenami neočakávame iné vplyvy ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Zmierňujúce opatrenia

Pre odstránenie a zníženie negatívnych účinkov výstavby a prevádzky NS MHD na životné prostredie boli do projektovej dokumentácie stavby zapracované požiadavky, ktoré budú znižovať alebo eliminovať jej negatívne vplyvy. Ide predovšetkým o:

- opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd,
- opatrenia na zníženie rizík vyplývajúcich z interakcie stavby s horninovým prostredím,
- vegetačné úpravy (protierózne a krajinárske opatrenia zemného telesa),
- rekultivácie (spätná úprava dočasných záberov pôdy).

8. Náhradné opatrenia

Súčasťou realizácie NS MHD sú aj kompenzácie za majetkovú ujmu trvalého záberu pozemkov. Náhradné opatrenia už boli čiastočne zrealizované.

9. Porovnanie variantov riešenia

V závere netechnického zhrnutia porovnávame pôvodné riešenie z dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP) so zmenami navrhovanými v etape výstavby a spracované v dokumentácii zmeny stavby pred dokončením (DZsPD). Navrhované zmeny predstavujú modifikáciu pôvodného technického riešenia z dôvodu nových skutočností vzniknutých počas realizácie stavby a požiadaviek objednávateľa.

Tieto zmeny možno charakterizovať ako zmeny technického riešenia, ktoré sú spojené s obdobnými vplyvmi na životné prostredie, ako boli identifikované v predchádzajúcom hodnotení (Správa o hodnotení, Dopravoprojekt 2005).

Netechnické zhrnutie

Identifikované vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo, prírodné prostredie, územné podmienky a urbánny komplex možno na úrovni súčasného poznania dotknutého územia možno hodnotiť ako únosné v danom životnom prostredí.

Pri komplexnom riešení a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v stupni DSP, navrhované zmeny pri tomto riešení (DZsPD) dosahujú optimálny súlad medzi identifikovanými vplyvmi na prírodné a sociálno-ekonomické prostredie a technicko-ekonomickou realizovateľnosťou stavby.

Pri rešpektovaní zmierňujúcich opatrení zvýšenie negatívneho vplyvu na životné prostredie oproti riešeniu v DSP nebolo zaznamenané ani v jednej oblasti. Celkovo tak možno zmeny navrhovanej činnosti pre NS MHD považovať za environmentálne a socio-ekonomicky výhodnejšie. Vplyvy na životné prostredie navrhovanej zmeny z hľadiska ich významnosti možno považovať za porovnateľné ako boli identifikované v Správe o hodnotení (Dopravoprojekt, 2005).

Pri komplexnom riešení a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v stupni DZsPD, modifikácia technického riešenia NS MHD predstavuje vyvážené riešenie medzi identifikovanými vplyvmi na prírodné a sociálno-ekonomické prostredie a technicko-ekonomickou realizovateľnosťou stavby.