

Polyfunkčný objekt Autobusová stanica Mlynské nivy

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo: 2685/2015-3.4/pl)

vydané Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky 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

Twin City, a.s.

2. Identifikačné číslo

35 872 217

3. Sídlo

Karadžičova 12, 821 08 Bratislava

II ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

1. Názov

Polyfunkčný objekt Autobusová stanica Mlynské nivy

2. Účel

Spoločnosť Twin City, a.s. navrhuje prestavbu existujúcej autobusovej stanice Mlynské nivy v Bratislave. Prestavba autobusovej stanice je zefektívnením celkového plošného a priestorového využitia objektu. Ponúka možnosť polyfunkčného využitia areálu nielen pre funkciu dopravnú, ale aj pre funkcie zariadení prevádzok obchodu, služieb a gastronómie.

Súčasťou návrhu je i vežový 30-podlažný objekt administratívy umiestnený v juhovýchodnej pozícii riešeného územia. Objekt je doplnený o predpolie – námestie, slúžiace ako jeden z hlavných nástupných priestorov do autobusovej stanice a samotného administratívneho objektu. Veľkoryso koncipovaná plocha je verejným priestorom, ktorý je možno doplniť o mestský mobiliár, zeleň, ako jedného z benefitov pre návštevníkov stanice.

Územie pre novo navrhovaný objekt „Autobusovej stanice Bratislava“ spadá do širšieho centra mesta, v mestskej časti Bratislava II - Ružinov, katastrálne územie Mlynské nivy na ploche existujúceho areálu autobusovej stanice, ohraničenom z južnej strany ulicou Mlynské nivy, zo severnej strany ulicou Párikova, z východnej strany Svätoplukovou ulicou a zo západnej strany komplexom banky VUB a administratívnymi budovami CBC. Územie je v dotyku s významnými mestskými komunikačnými sieťami tvoriacimi vnútorný dopravný okruh. Priestorovo-prevádzkovou osou je komunikácia Mlynské Nivy. Dominantným prvkom v celom území je areál autobusovej stanice, tvoriaci významný vstupný bod do mesta s výrazným potenciálom pohybu návštevníkov.

3 Užívateľ

Užívateľom časti B.1 Autobusová stanica budú cestujúci využívajúci autobusovú dopravu a návštevníci prevádzok obchodu, služieb a gastronómie, ako aj autobusoví prepravcovia.

Užívateľom časti B.2 Administratívny objekt môžu byť spoločnosti prevádzkujúce

autobusovú dopravu, ako aj ďalší nešpecifikovaní nájomcovia. Rozsah služieb je v tomto stupni prípravy definovaný len plochami.

Užívateľmi teda budú všetky subjekty využívajúce priestory polyfunkčného objektu a ich návštevníci.

4. Umiestnenie

Kraj: Bratislavský

Okres: Bratislava II

Mestská časť: Bratislava - Ružinov

Riešené územie je vymedzené:

- zo západu komplexom banky VÚB, administratívnymi budovami CBC a ulicou Budovateľská
- z juhu ulicou Mlynské Nivy
- zo severu ulicou Páričkova a Šagátova
- z východu ulicou Svätoplukova

Navrhnuté objekty, časť B.1 Autobusová stanica a časť B.2 Administratívny objekt, sa nachádzajú na parcelách uvedených v Katastri nehnuteľností okres Bratislava II., Obec: BA - m. č. Ružinov, Katastrálne územie Nivy a v Katastri nehnuteľností okres Bratislava I., Obec: BA - m. č. Staré Mesto, Katastrálne územie Staré Mesto.

Pozemky na výstavbu objektov sú vedené v katastri nehnuteľností okres Bratislava II., Obec: BA - m. č. Ružinov, Katastrálne územie Nivy, parc. č. 9751, 9764, 9753/1, 9753/2, 9753/3, 9753/4, 9753/5, 9765/1, 9765/26, 21842 vedené na LV č. 3872, parc. č. 9757/1 vedený na LV č. 4010, parc. č. 9749/2, 9749/31 vedené na LV č. 3150, parc. č. 9749/7, 9749/8, 9749/9, 9749/10, 9749/29, 9749/30, 9749/32 vedené na LV č. 1377, parc. č. 9749/23, 9749/4, 9749/5, 9749/6 vedené na LV č. 3146, a pozemok parc. č. 9749/1, 9749/12, 9749/13, 9749/14, 9749/15, 9749/16, 9749/17, 9749/18, 9749/19, 9749/20, 9749/35, 9749/36, 9749/38, 9749/39, 9749/40, 9749/41, 9749/42, 9749/43, 9749/44, 9749/45 vedené na LV č. 4010. Všetky parcely sa nachádzajú v zastavanom území obce a sú charakterizované ako Zastavané plochy a nádvoría.

Pozemky na výstavbu objektov (výstavba prípojok inžinierskych sietí) sú vedené v katastri nehnuteľností okres Bratislava II., Obec: BA - m. č. Ružinov, Katastrálne územie Nivy, parc. č. 21837/3 a 21847/1 vedené na LV č. 797, pozemok parc. č. 9751, 9753/1, 9765/1 vedený na LV č. 3872, pozemok parc. č. 9749/31 vedený na LV č. 3150, pozemok parc. č. 9749/10 vedený na LV č. 1377, pozemok parc. č. 9749/23 vedený na LV č. 3146 a pozemok parc. č. 9749/38, 9749/39 vedený na LV č. 4010; pozemky na výstavbu objektov vedené v katastri nehnuteľností okres Bratislava I., Obec: BA - m. č. Staré Mesto, Katastrálne územie Staré Mesto, parc. č. 21844/17, 9118/26 vedený na LV č. 7362, pozemok parc. č. 9118/12 vedený na LV č. 7076 a pozemky parc. č. 21844/1, 9871/92 (list vlastníctva nezaložený). Všetky parcely sa nachádzajú v zastavanom území obce a sú charakterizované ako Zastavané plochy a nádvoría.

Parcely dotknuté výstavbou objektov a susedné parcely sú vedené v katastri nehnuteľností okres Bratislava II., Obec: BA - m. č. Ružinov, Katastrálne územie Nivy, parc. č. 21837/3, 21847/1 vedené na LV č. 797, parc. č. 9871/99 vedený na LV 1316, a parc. č. 9759/1, 9759/3, 9759/6 vedené na LV č. 3329; pozemky vedené v katastri nehnuteľností okres Bratislava I., Obec: BA - m. č. Staré Mesto, Katastrálne územie Staré Mesto, parc. č. 21844/1 (list vlastníctva nezaložený), parc. č. 21844/17 vedený na LV č. 7362, parc. č. 21844/11, 9118/22, 9118/11, 9118/12, 9118/20, 9118/21 vedené na LV 7076 a parc. č. 9095/17 vedený na LV č. 9744. Všetky parcely sa nachádzajú v zastavanom území obce a sú charakterizované ako Zastavané plochy a nádvoría.

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín začiatku výstavby	07/2016
Predpokladaný termín ukončenia výstavby	06/2019
Predpokladaný termín ukončenia činnosti, teda prevádzky objektu	nie je definovaný.

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Prestavba autobusovej stanice je zefektívnením celkového plošného a priestorového využitia objektu. Ponúka možnosť polyfunkčného využitia areálu nielen pre funkciu dopravnú, ale aj pre funkcie zariadení prevádzok obchodu, služieb a gastronómie. Súčasťou návrhu je i vežový 30-podlažný objekt administratívy umiestnený v juhovýchodnej časti riešeného územia.

Objekt autobusovej stanice je funkčne priestorovo rozdelený do niekoľkých prevádzkových častí:

1. nadzemné podlažie (NP) obsahuje:

dopravné plochy	komunikácie pre cestujúcich; komunikácie a plochy pre vozidlá
výpravná budova	verejná časť výpravnej budovy - výpravná hala, čakárne vypravovací priestor prístupný verejnosti: služby cestujúcim - (vrátane plôch: priehradky pri pokladniach, informačné kancelárie, úschovne, automaty na predaj lístkov, automatické úschovne) prevádzková časť - zásobovanie - pre stravovanie a odvoz odpadkov
servisné zariadenie	čerpacia stanica pohonných látok (autobusy)

2. N.P. obsahuje: služby cestujúcim
prevádzková časť - zásobovanie - pre stravovanie a odvoz
odpadkov

3. N.P. obsahuje: komunikácie pre cestujúcich, komunikácie a plochy pre vozidlá
stravovacie zariadenia

4. N.P. obsahuje: parkoviská osobných vozidiel

5. N.P. obsahuje: parkoviská osobných vozidiel

1. podzemné podlažie (PP) obsahuje:

prepravný priestor, prevádzková časť pre zamestnancov, vodičov atď.

Stanicu ešte dopĺňajú prevádzkové časti čiastočne umiestnené v ďalších podlažiach (povinný oddych vodičov, dopravný dispečing, riadenie prevádzky Slovak Lines) a čiastočne v úrovni prízemí - čerpacia stanica PHM pre autobusy.

Na prízemí (v úrovni terénu) sa nachádzajú tri hlavné vstupy do stanice a priestorov nadväzujúcich obchodných prevádzok pre návštevníkov a cestujúcu verejnosť. V úrovni 1. NP sa v jeho východnej časti nachádzajú vstupné priestory (hala) pre cestujúcu verejnosť s pohyblivým chodníkom, eskalátormi a výťahmi na zabezpečenie pohodlného prístupu k nástupiskám a výstupiskám. Priestor je prevýšený, otvorený tiež do nižšieho podlažia – výpravnej haly, s galériami po stranách a presvetlený prirodzeným osvetlením prostredníctvom veľkoryso koncipovaného centrálného svetlíka. Navrhované plochy v úrovni hlavných vstupov umožnia cestujúcim možnosť strávenia potrebného času pred odchodom svojho spoja v kultivovanom prostredí. Integrálnou súčasťou komplexu autobusovej stanice sú polyfunkčné plochy, dopĺňajúce funkčnú skladbu celého areálu, z ktorých budú prístupné jednotlivé obchodné prevádzky rôznych veľkostí sú svetlíkmi presvetlené prirodzeným denným svetlom, jednotlivé podlažia sú navzájom pospájané vloženými eskalátormi. Centrálna átriá sú v komplexe tri, každé stvárnené iným spôsobom, čím sa oživujú a zatraktívňujú vnútorné priestory.

V 1. PP sú navrhované priestory bezbariérových nástupísk a výstupísk autobusov, odstavné plochy autobusových státí ako aj priestory pre údržbu, čistenie a opravu autobusov a technologického zázemia. V kontakte s výpravnou halou - otvoreným priestorom vstupnej

haly je situovaná veľkoobchodná prevádzka super/hypermarketu. Na tomto podlaží sú navrhnuté i priestory predaja cestovných lístkov, úschovňa batožiny a sociálne priestory slúžiace potrebám návštevníkov. Prepravný priestor spája priestory čakárne, nadväzujúcich menších obchodných prevádzok a komunikácií.

V 2. PP resp. vložnom medziposchodí je umiestnený parking pre osobné automobily návštevníkov komplexu, administratívy ako i parkovacie státa pre zamestnancov prevádzkovateľa stanice Slovak Lines.

Na 2. NP sa nachádzajú obchodné prevádzky.

Na 3. NP sú umiestnené služby stravovania, priestory pre oddych a voľno časové aktivity a podobne a centrálna situovaná plocha tržnice prístupná z oboch bočných galérií.

ADMINISTRATÍVNY OBJEKT, ČASŤ B.2 (PSV 2)

Súčasťou návrhu je i vežový 30-podlažný objekt administratívy umiestnený v juhovýchodnej pozícii riešeného územia. Objekt je doplnený o predpolie – námestie, slúžiace ako jeden z hlavných nástupných priestorov do autobusovej stanice a samotného administratívneho objektu. Veľkoryso koncipovaná plocha je verejným priestorom, ktorý je možno doplniť o mestský mobiliár, zeleň, ako jedného z benefitov pre návštevníkov stanice.

Z pohľadu architektúry ide o hmotu vychádzajúcu z obdĺžnikového pôdorysu, akcentovanú po celej výške rôzne smerovaným zalomením v nároží do ulice Mlynské nivy, resp. križovatky so Svätoplukovou ulicou. Tento architektonický akcent je prirodzeným vyústením dynamiky línií naznačenej v podnoží objektu stanice a vytvára tak s ním integrálny celok.

Cieľom je vytvorenie kvalitných kancelárskych priestorov európskeho štandardu, v ktorom by okrem administratívnych priestorov prevádzkovateľa autobusovej stanice našli umiestnenie domáce aj zahraničné spoločnosti.

PLOCHA POZEMKOV, NA KTORÝCH SA USKUTOČŇUJE VÝSTAVBA:

Spolu:	57.660 m ²
PODLAŽNÁ PLOCHA:	
Podlažná plocha (nadzemné podlažia)	196.057 m ²
Podlažná plocha (podzemné podlažia)	98.498 m ²
Podlažná plocha spolu:	294.555 m ²
ZASTAVANÁ PLOCHA:	
Zastavaná plocha:	41.967 m ²
z toho na bloku 201	32.580 m ²
Zeleň na rastlom teréne	5.036 m ²
z toho na bloku 201	4.770 m ²
Zeleň na strechách	461 m ²
Spevnené plochy – chodníky:	5.244 m ²
Spevnené plochy – komunikácie:	7.011 m ²
PARKING	
Počet navrhnutých výstupísk (V01-V07)	7 stojísk
Počet navrhnutých nástupísk (01 - 36)	36 stojísk
Počet navrhnutých stojísk pre autobusy	106 stojísk
Počet stojísk pre čistenie autobusov	7 stojísk
Počet stojísk pre pracovné stroje Slovak Lines	7 stojísk
Stojiská taxi, nákladka/vykládka:, krátkodobé stojiská:	6 stojísk
Počet navrhnutých parkovacích stojísk pre osobné automobily spolu:	2150 stojísk

DOPRAVNÉ NAPOJENIE – ORGANIZÁCIA DOPRAVY

Dopravne bude Autobusová stanica Bratislava napojená z ulíc Svätoplukova, Mlynské nivy a zo severnej strany zo smeru Karadžičova – čiastočne cez Páričkovu ulicu.

Hlavné dopravné vjazdy a výjazdy pre autobusovú dopravu sú orientované z ulice Svätoplukova a zo severozápadnej strany smerom od Karadžičovej ulice, čiastočne cez Páričkovu ulicu.

Príjazd a výjazd autobusov zo smeru Záhorie je zabezpečený zo smeru ulice Karadžičova, pre ostatné smery je ponechaný v pôvodnej polohe, zo Svätoplukovej ulice.

Z východnej strany, z ulice Svätoplukova je situovaný vjazd a výjazd autobusov ako i časti zásobovania do zásobovacieho dvora. Zásobovací dvor je ďalej vnútornými chodbami prepojený na prevádzky.

Priestor drop off/taxi je umiestnený v blízkosti priameho východu z podzemnej autobusovej stanice. Jeho poloha bude ale prehodnotená a bude umiestnený do optimálnej polohy z hľadiska prístupu návštevníkov stanice a automobilov.

Manipulačná plocha pre tankovanie autobusov dopĺňa funkčné požiadavky na prevádzku na tomto podlaží. Vjazd/výjazd autobusov ako i zásobovania sa nachádza taktiež zo západnej strany. Vjazd aj výjazd je zabezpečený cez kontrolné rampy so závorami.

Vjazd a výjazd osobných automobilov do parkovacích garáží je navrhovaný v troch miestach: prvý z ulice Mlynské nivy rampami kruhovým objazdom do úrovne 2. PP, ďalší zo smeru od centrály VUB/Karadžičova ulica) do nadzemných podlaží na 3,4,5. NP a z ulice Svätoplukova.

Počas výstavby budú na ulici Chalúpkova vytvorené zastávky pre autobusy ktoré budú slúžiť ako nástupiská a výstupiská. V tomto území, na juh od ulice Mlynské nivy budú autobusy aj parkovať. Tým bude zabezpečená prevádzka autobusových spojov. Vjazdy a výjazdy na zastávky budú riešené z Ulice mlynské nivy a z ulice Košická.

Vonkajšie stvárnenie hmôt priznáva jednotlivé funkcie v objekte, dynamika fasády je podporená „prepísaním“ výjazdnych rámp do fasády, čím navonok prezrádza i jednu zo svojich funkcií ako dopravnej stavby.

Hmotové riešenie fasády je doplnené o „výrezy“ a terasy dovoľujúce návštevníkom vizuálny kontakt s okolím, či umiestnenie zelene.

Objekt autobusovej stanice riešením aktívneho parteru oživuje okolité ulice Mlynské nivy a ulicu Svätoplukova a podporuje ich mestský charakter.

Pohyb peších je riešený v nadväznosti na zastávky mestskej hromadnej dopravy (ďalej len „MHD“), ktoré zabezpečujú prostredníctvom hromadnej dopravy príchod a odchod cestujúcich z a do autobusovej stanice. Pešie ťahy rešpektujú prirodzené toky pohybu chodcov, s najväčšou predpokladanou kapacitou vstupov zo strany zastávky MHD na Mlynských Nivách, ďalšie vstupy sú od nárožia ulíc Svätoplukova a Mlynské nivy, zo smeru od komplexu CBC na Karadžičovej ulici resp. z ulice Párikova. Doplnené sú vedľajším vstupom z ulice Párikova, na základe požiadavky prevádzkovateľa (Slovak Lines) na zabezpečenie existujúceho súčasného pešieho prepojenia Autobusovej stanice. Pešie trasovania pohybu chodcov sú vyznačené v priložených situáciách.

Zastávky MHD sú vybavené prístreškami pre zabezpečenie pohodlia cestujúcej verejnosti, túto zvýšia i navrhované presklené markízy umiestnené nad hlavnými vstupmi do autobusovej stanice v nadväznosti na MHD.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Na základe požiadaviek vyplývajúcich z VZN Hl. mesta SR Bratislava - uznesenie č.1743/2014 návrh rieši cyklistickú infraštruktúru:

- a) Prepojenie cyklotrasy R17 - Prievozskej radiály. Trasa je vedená pozdĺž severnej aj južnej strane ulice Mlynské nivy. Na severnej strane ulice smeruje západným smerom a je cyklistickými priechodmi napojená na trasu O3. Pozdĺž budovy stanice je vedená ako cyklistický pruh, ktorý sa pred budovou VUB napojuje na chodník a vytvára tak spoločnú cestičku pre chodcov a cyklistov. V mieste križovatky s Karadžičovou ulicou sa napojuje na cyklotrasu O2. V tomto mieste sa na O2 napojuje aj južná časť trasy smerujúca východným smerom, ktorá je pozdĺž ulice Mlynské nivy vedená ako cyklistický pruh. V mieste križovatky s ulicou Košická sa cyklistickými priechodmi napojuje na trasu O3.
- b) Prepojenie cyklotrasy R26 pozdĺž Párikovej ulice. Trasa sa napojuje na cyklotrasu O2 na Karadžičovej ulici a vedie ako obojsmerný cyklistický pruh po severnej strane ulice Párikova po križovátku so Svätoplukovou ulicou.

Okrem stojanov na bicykle s veľkou kapacitou pri severnom vchode budú zriadené aj stojany pri juhovýchodnom a juhozápadnom vchode, aby bolo možné odkladanie bicyklov pri každom vstupe.

PEŠIA DOPRAVA

Návrh peších trás nadväzuje na existujúce hlavné pešie ťahy v okolí, zastávky MHD a vstupy do budovy autobusovej stanice, u ktorých sú navrhnuté dostatočne dimenzované zhromažďovacie priestory. Návrh kladie dôraz na bezpečnosť, bezbariérovosť a efektívnosť trasovania pešieho pohybu. Verejné priestory vyhradené pre chodcov sú navrhnuté tak, aby neboli prístupné pre pohyb a parkovanie motorových vozidiel. Zábrany proti parkovaniu vozidiel na verejných priestoroch pre chodcov budú zapracované do projektu v ďalšom stupni.

Prístupové body k nástupištiam stanice sú navrhnuté tak aby bola trasa zo zastávok MHD čo najkomfortnejšia pre peších. Zo západnej strany prechádzajú návštevníci juhozápadným vstupom a následne cez krytú pasáž až do priestorov autobusovej stanice.

Predkladaný návrh predstavuje v súčasných podmienkach najlepšie možné riešenie cyklistickej a pešej dopravy v predmetnej lokalite z hľadiska bezpečnosti, plynulosti a efektívnosti premávky. Nemôže však sám o sebe ideálnym spôsobom vyriešiť problémové miesta križovatiek a napojení jednotlivých cyklotrás bez naplnenia základného predpokladu - vízie národnej Cyklostratégie - ktorou je uznanie cyklistickej dopravy ako rovnocenného druhu dopravy a jej integrácia s ostatnými druhmi dopravy, ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky.

Stavebnotechnické riešenie

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Vertikálne nosné konštrukcie objektu budú tvorené monolitickými železobetónovými stenami okolo obvodu objektu a okolo komunikačných jadier a železobetónovými stĺpmi. Ich základný raster je 8,1 m x 8,1 m, resp. 8,1 m x 11,3 m. Obvodové steny budú z vodostavebného betónu.

Strop nad 2. PP bude monolitický bezprievlakový nedilatovaný s hlavicami nad stĺpmi. Zaťažný je podzemnou autobusovou stanicou a parkovaním osobných automobilov v 1. PP.

Strop nad 1. PP bude čiastočne monolitický bezprievlakový nedilatovaný s hlavicami nad stĺpmi, nad autobusovou stanicou bude s predpätými nosníkmi zabezpečujúcimi transfer v oblastiach väčších rozpätí. Zaťažný je obchodnými priestormi v 1. NP.

Konštrukcie stropov nadzemných podlaží sú dilatované. Dilatačné škáry sa nachádzajú približne v štvrtine rozpätí stropných dosiek a prenos síl v škárach bude zabezpečený pomocou šmykových trňov. Oba stropy nad 1. - 3. NP budú v prevažnej väčšine pôdorysu monolitické bezprievlakové s hlavicami nad stĺpmi v rastru 8,1 m x 11,3 m, alternatívne s predpätými nosníkmi. V oblastiach s väčšími rozpätiami (zásobovanie, veľké konzoly pri otvoroch) budú pod stropom prievlaky. Zaťažné budú obchodnými priestormi, čiastočne na 3.-5. podlaží parkovaním osobných automobilov.

Vertikálne nosné konštrukcie objektu budú prevažne bodového charakteru – stĺpy, základy budú hĺbkové – pilótové. Medzi pilótovými hlavami bude základová doska z vodostavebného betónu, zabezpečujúca okrem nosnej funkcie aj vodotesnosť pri maximálnych stavoch podzemnej vody. Nakoľko základová škára bude pod úrovňou HPV bude potrebné budovať objekt v otvorenej stavebnej jame s tesniacimi stenami do neogénnej vrstvy so znižovaním presakujúcej podzemnej vody čerpaním.

Navrhnuté sú hliníkové dverné, okenné a fasádne prvky spĺňajúce normové požiadavky ladené na obvodový plášť.

Strecha bude riešená štandardným spôsobom, so zateplenou strechou s hydroizoláciou na báze mPVC v kombinácii so svetlákmi zabezpečujúcimi osvetlenie pasáží.

Vnútorne nenosné steny budú sadrokartónové a ľahké murované. Hrúbky a typ steny prispôbené funkcii a polohe. Podlahy sú navrhnuté podľa účelu miestnosti.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Základy objektu administratívnej budovy budú hĺbkové – pilótové. Medzi pilótovými hlavami bude základová doska z vodostavebného betónu, zabezpečujúcu okrem nosnej funkcie aj vodotesnosť pri maximálnych stavoch podzemnej vody. Nakoľko základová škára bude pod úrovňou HPV bude potrebné budovať objekt v otvorenej stavebnej jame s tesniacimi stenami do neogénnej vrstvy so znižovaním presakujúcej podzemnej vody čerpaním.

Vertikálne nosné konštrukcie objektu budú tvorené monolitickými železobetónovými stenami okolo obvodu objektu a okolo komunikačných jadier a železobetónovými stĺpmi. Ich základný raster je 8,1 m x 8,1 m. Steny jadra aj hlavné nosné stĺpy prebiehajú neprerušene cez celú výšku budovy až po základovú dosku. Obvodové steny budú z vodostavebného betónu a budú oddielované od ostatných objektov. Strop nad 2. PP bude monolitický bezprievlakový nedielatovaný s hlavicami nad stĺpmi. Zaťažný je parkovaním osobných automobilov v 1. PP.

Strop nad 1. PP bude monolitický bezprievlakový nedielatovaný s hlavicami nad stĺpmi. Zaťažný je vstupnými priestormi administratívnej budovy a obchodnými prevádzkami.

Stropy v nadzemných podlažiach budú monolitické bezprievlakové s hlavicami nad stĺpmi a s nízkym obvodovým nosníkom. Zaťažné budú administratívnymi podlažiami, technologickým podlažím prípadne strechou.

Navrhnuté sú hliníkové dverné, okenné a fasádne prvky spĺňajúce normové požiadavky požadované na obvodový plášť.

Strecha bude riešená štandardným spôsobom, so zateplenou strechou s hydroizoláciou na báze mPVC.

Vnútorne nenosné steny budú sadrokartónové a ľahké murované. Hrúbky a typ steny prispôbené funkcii a polohe. Podlahy sú navrhnuté podľa účelu miestnosti, v garážach epoxidové, v kancelárskych priestoroch dutinové.

Počas výstavby objektov vzniknú stavebné odpady. S týmito bude nakladané v zmysle platnej legislatívy. Triedenie odpadov je uvedené v ďalšej časti správy v zmysle katalógu odpadov. Najväčší rozsah stavebného odpadu predstavuje zemina vyťažená pri výstavbe suterénnych podlaží – jedná sa o pôvodný rastlý terén.

ZÁSOBOVANIE PITNOU VODOU

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Vodovodná prípojka autobusovej stanice a polyfunkčného centra bude napojená z verejného potrubia v ulici Mlynské nivy a je navrhnuté potrubie s dimenziou DN150. Na vodovodnej prípojke bude vybudovaná vodomerná šachta.

Úžitková voda bude zabezpečená rozvodným potrubím a zásobovaná bude z navrhovanej vŕtanej studne, nachádzajúcej sa na pozemku. Rozvodným potrubím bude voda zabezpečená pre umývaciu stanicu, pre závlahy trávniku a tiež bude slúžiť ako technologická voda pre príslušné technológie. V 2. suteréne sa vybuduje vŕtaná studňa (cca 30,0 m). Čerpanie bude zabezpečovať jeden odstredivý čerpací agregát do vrtu. Výtlačné potrubie čerpadla bude napojené na oceľové nerezové potrubie, ktoré bude súčasne tvoriť kotvený záves čerpadla. Čerpanie vody bude dodávať cez úpravu technologickej vody (miestnosť cca 6,0 x 6,0 m) a do vodojemu 200,0 m³ (10,0 x 10,0 x 2,0 m). Technologická voda bude z vodojemu prečerpávaná automatickou čerpacou stanicou o množstve cca Q = 5,0 l/s (miestnosť cca 6,0 x 6,0 m). Technologická voda bude zabezpečovaná rozvodným potrubím pre technológie, polievanie zelene, splachovanie WC a pre umývanie autobusov.

Pre zabezpečenie proti požiarom sú navrhnuté vodovodné požiarne odbočky z tlakového potrubia tvárnej liatiny DN150 a na konci sú navrhnuté nadzemné požiarne hydranty DN150 zabezpečené pre 25,0 l/s.

Vnútorň rozvod studenej pitnej vody bude napojený prípojkou z vonkajšieho rozvodu pitnej vody a je privedený k sociálnym zariadeniam, kuchynkám a k vnútorným požiarň hydrantom v budove a parkoviska. Vnútorň rozvod v sociálnych zariadení bude z rúr

plastických s náplekovou tepelnou izoláciou. Uzatváranie pitnej vody bude guľovými kohútmi. Prípojka na vstupe do objektu bude opatrená vodomermom.

Ohrev pitnej vody bude zaistený lokálne pomocou prietokových resp. zásobníkových elektrických ohrievačov. Potrubie a izolácia potrubia bude z toho istého materiálu ako pri studenej vode.

Rozvod vody je vybudovaný z oceľových pozinkovaných zvaraných rúr DN100 s tepelnou izoláciou hrúbky 10 mm (proti orosovaniu potrubia). Jednotlivé stúpačky k hydrantom sú napojené na hlavný rozvod vody. Na stenách sú osadené typové požiarne hydranty.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Vodovodná prípojka pre administratívnu budovu bude napojená z verejného potrubia v ulici Mlynské Nivy a je navrhnuté potrubie s dimenziou DN150. Na vodovodnej prípojke bude vybudovaná vodomerná šachta.

Úžitková voda bude zabezpečená rozvodným potrubím a zásobovaná bude z navrhovanej vŕtanej studne, nachádzajúcej sa na území pozemku. Rozvodným potrubím bude voda zabezpečená pre závlahy trávniku, umývanie presklenej fasády a tiež bude slúžiť ako technologická voda pre príslušné technológie. V 2. suteréne sa vybuduje vŕtaná studňa (cca 30,0 m). Čerpanie bude zabezpečovať jeden odstredivý čerpací agregát do vrtu. Výtlačné potrubie čerpadla bude napojené na oceľové nerezové potrubie, ktoré bude súčasne tvoriť kotvený záves čerpadla. Čerpanie vody bude dodávať cez úpravu technologickej vody (miestnosť cca 6,0 x 6,0 m) a do vodojemu 50,0 m³ (10,0 x 10,0 x 2,0 m). Technologická voda bude z vodojemu prečerpávaná automatickou čerpacou stanicou o množstve asi Q = 2,0 l/s (miestnosť cca 6,0 x 6,0 m). Technologická voda bude zabezpečovaná rozvodným potrubím pre technológie, polievanie zelene, splachovanie WC a pre umývanie autobusov.

Pre zabezpečenie proti požiarom sú navrhnuté vodovodné požiarne odbočky z tlakového potrubia tvárnej liatiny DN150 a na konci sú navrhnuté nadzemné požiarne hydranty DN150 zabezpečené pre 25,0 l/s.

Vnútorňý rozvod studenej pitnej vody bude napojený prípojkou z vonkajšieho rozvodu pitnej vody a je privedený k sociálnym zariadením, kuchynkám a k vnútorným požiarňým hydrantom v budove a parkoviska. Vnútorňý rozvod v sociálnych zariadení bude z rúr plastických s náplekovou tepelnou izoláciou. Uzatváranie pitnej vody bude guľovými kohútmi. Prípojka na vstupe do objektu bude opatrená vodomermom.

Vnútorňý rozvod vody bude rozdelený na dva samostatné tlakové pásma:

- 1. tlakové pásmo by bolo napojené na verejný vodovod a zásoboval bude pitnú vodu pre 1. až 8. NP.
- 2. tlakové pásmo bude zabezpečovať 8. - 27. poschodie. V 3. NP bude vytvorená miestnosť 8,0 x 7,0 m, v ktorej bude navrhnutá zvyšovacia čerpacia stanica o množstve Q = 8,5 l/s, H = cca 140,0 m, akumulčná nádrž 10,0 m³ (4,0 x 2,0 m) a tlaková nádrž. Čerpacia bude navrhnutá preto, aby bol dosiahnutý tlak na rozvodnom vodovode na 8. až 27. poschodí. Na rozvodnom potrubí budú na poschodiach zabudované redukčné ventily.

Ohrev pitnej vody bude zaistený lokálne pomocou prietokových resp. zásobníkových elektrických ohrievačov. Potrubie a izolácia potrubia bude z toho istého materiálu ako pri studenej vode.

Rozvod vody je vybudovaný z oceľových pozinkovaných zvaraných rúr DN100 s tepelnou izoláciou hrúbky 10 mm (proti orosovaniu potrubia). Jednotlivé stúpačky k hydrantom sú napojené na hlavný rozvod vody. Na stenách sú osadené typové požiarne hydranty.

KANALIZÁCIA

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Odvedenie splaškových, dažďových a zaolejovaných odpadových vôd bude zabezpečené kanalizačnou prípojkou DN300, ktorá bude napojená na verejnú kanalizáciu na ulici Mlynské Nivy a Párikova.

Dažďové vody zo striech budú zvedené do retenčnej nádrže, ktorá sa bude nachádzať na druhom suteréne. Dažďové zaolejované vody odtečené z parkovísk autobusov budú zvedené

cez odlučovač ropných látok do retenčnej nádrže. Odpadová voda z umývacej linky - voda sa načerpá do systému umývacej linky a potom sa recirkuluje. 10 – 15 % ide do odpadu s pevnými časticami a prečistenie prebieha v linke podľa technológie umývacej linky. Odstraňujú sa pevné častice, štrk, kamienky, blato a pod. Umývacie saponáty a vosky sa prečisťujú na filtroch a tieto sa praním dočisťujú. Stratený objem vody sa dopĺňa do systému priebežne. Objemy vyjdú z použitej technológie (umývacia linka). Lapač ropných látok je navrhnutý na čistenie stanovišť a odtok na množstvo 10,0 l/s.

Alternatívne, v prípade že to priestorové a technické podmienky umožnia bude použitý vsakovací systém dažďovej vody. Táto možnosť bude preverená v ďalšej fáze projektu.

Vnútna splašková kanalizácia rieši odvedenie splaškových vôd od zariadení predmetov a podlahových vpustov z jednotlivých poschodí.

Potrubie ležatých zvodov uložených v zemi je navrhnuté z rúr PVC pre ležaté zvody. Zvislé odpady a pripojovacie potrubie je navrhnuté z rúr PVC pre vnútornú kanalizáciu. Pre odvedenie podlahových vôd sú navrhnuté podlahové vpusty HL. Na ležatých zvodoch v zemi sú navrhnuté vstupné šachty s čistiacim kusom. Vnútna splašková kanalizácia je zaústená do vonkajšej kanalizácie.

Vnútna dažďová kanalizácia rieši odvedenie dažďových vôd zo striech administratívnej budovy. Potrubie ležatých zvodov uložených v zemi je navrhnuté z rúr PVC pre ležaté zvody. Zvislé odpady a pripojovacie potrubie je navrhnuté z rúr PVC pre vnútornú kanalizáciu. Dažďové vody zo striech sú zaústené do retenčnej nádrže o objeme $V = 330,0 \text{ m}^3$ o rozmeroch 10,0 x 16,5 x 2,0 m, čerpanie o množstve $Q_{\text{č}} = 0,4 \times 607,05 \text{ l/s} = 242,82 \text{ l/s}$ do verejnej kanalizácie.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Odvedenie splaškových a dažďových odpadových vôd bude zabezpečené jednotnou kanalizačnou prípojkou DN300, ktorá bude napojená na verejnú kanalizáciu na ulici Mlynské Nivy.

Dažďové vody zo striech budú zvedené do retenčnej nádrže, ktorá sa bude nachádzať na druhom suteréne. Odtok odpadových vôd z retenčnej nádrže budú zabezpečené:

- čerpaním úžitkovým rozvodom k záchodom a pisoárom
- bezpečnostným prepacom cez regulátor prietoku
- čerpaním dažďových kalových vôd zo spodnej časti retenčnej nádrže.

Alternatívne v prípade, že to priestorové a technické podmienky umožnia bude použitý vsakovací systém dažďovej vody. Táto možnosť bude preverená v ďalšej fáze projektu.

Vnútna splašková kanalizácia rieši odvedenie splaškových vôd od zariadení predmetov a podlahových vpustov z jednotlivých poschodí.

Potrubie ležatých zvodov uložených v zemi je navrhnuté z rúr PVC pre ležaté zvody. Zvislé odpady a pripojovacie potrubie je navrhnuté z rúr PVC pre vnútornú kanalizáciu. Pre odvedenie podlahových vôd sú navrhnuté podlahové vpusty HL. Na ležatých zvodoch v zemi sú navrhnuté vstupné šachty s čistiacim kusom. Vnútna splašková kanalizácia je zaústená do vonkajšej kanalizácie.

Vnútna dažďová kanalizácia rieši odvedenie dažďových vôd zo striech administratívnej budovy. Potrubie ležatých zvodov uložených v zemi je navrhnuté z rúr PVC pre ležaté zvody. Zvislé odpady a pripojovacie potrubie je navrhnuté z rúr PVC pre vnútornú kanalizáciu. Dažďové vody zo striech sú zaústené do retenčnej nádrže o objeme $V = 20,0 \text{ m}^3$ o rozmeroch 4,0 x 2,5 x 2,0 m, čerpanie o množstve $Q_{\text{č}} = 0,4 \times 19,88 \text{ l/s} = 7,95 \text{ l/s}$ do verejnej kanalizácie.

ZÁSBOVANIE PLYNOM

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Napojenie objektu autobusovej stanice na zemný plyn bude riešené prípojkou Párickovou ulicou z existujúcej mestskej STL plynovodnej siete s prevádzkovým tlakom 300 kPa v dimenzii DN150.

Vnútnym plynovodným potrubím bude napojená plynová kotolňa a gastro prevádzky.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Napojenie objektu administratívnej budovy na zemný plyn bude riešené prípojkou z južnej strany budovy, napojenej z pozemku rovnakého developera pre development Twin City Juh. Dimenzia prípojky plynu pre napojenie administratívnej budovy je výpočtovo DN50, no s ohľadom na vedenie krížom cez komunikáciu Mlynské Nivy navrhujeme dimenziu DN80 s kapacitnou rezervou.

Vnútrotným plynovodným potrubím bude napojená plynová kotolňa, prípadne zvlhčovače vetracieho vzduchu.

ZÁSOBOVANIE TEPLOM – VYKUROVANIE

Variant 1

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Vykurovanie je navrhnuté vo vnútorných priestoroch obchodného centra, tzn. obchodných jednotkách, pasážach, sociálnych zariadeniach, gastro prevádzkach apod. a v uzavretých častiach stanice – sociálnom zázemí cestujúcich, prevádzkových a administratívnych priestoroch patriacej k tomuto objektu. Zdrojom vykurovania bude plynová kotolňa.

Na streche je navrhnutá kotolňa, spoločná pre autobusovú stanicu a polyfunkčné centrum. Rozvody vykurovacej vody budú napájať cirkulačné jednotky fancoil a vzduchotechnické jednotky.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Vykurovanie je navrhnuté v kancelárskych priestoroch, chodbách, zasadačkách, obchodných priestoroch, vstupnom lobby a pod. Zdrojom tepla bude plynová kotolňa umiestnená na streche objektu na 28.NP, v ktorej sa budú nachádzať plynové kondenzačné kotle.

Rozvody vykurovacej vody budú napájať cirkulačné jednotky fancoil a vzduchotechnické jednotky.

Variant 2

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Zdrojom tepla pre vnútorné priestory Autobusovej stanice bude výmenníková stanica tepla. Do výmenníkovej stanice tepla bude vedený primárny okruh teplovodom s predizolovaným potrubím. Vykurovací systém bude teplovodný s núteným obehom vykurovacej vody s teplotným spádom 90/65 °C. V prvom suteréne bude vyčlenený dostatočný priestor, v ktorom bude inštalovaná výmenníková stanica tepla s regulačnými armatúrami, rozdeľovačmi vykurovacej vody a obehovými čerpadlami pre jednotlivé okruhy vykurovania, ohrevu teplej úžitkovej vody a výmenníkov tepla vo vzduchotechnických jednotkách.

Vo výmenníkovej stanici bude zabezpečený aj decentralizovaný ohrev teplej úžitkovej vody v zásobníkových ohrievačoch. Avšak primárne bude teplá úžitková voda zohrievaná pomocou slnečných kolektorov, ktoré budú inštalované na streche objektu.

Jednotlivé priestory budú vykurované kombinovaným spôsobom s radiátorovými telesami, sálavými panelmi, teplovzdušnými telesami a vzduchotechnikou.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Zdrojom tepla pre objekt Administratívnej budovy bude výmenníková stanica tepla, ktorá bude zásobovať teplom všetky vnútorné priestory objektu. Do výmenníkovej stanice tepla bude vedený primárny okruh teplovodom s predizolovaným potrubím. Vykurovací systém bude teplovodný s núteným obehom vykurovacej vody s teplotným spádom 90/65 °C. V prvom suteréne Administratívnej budovy bude vyčlenený dostatočný priestor, v ktorom bude inštalovaná výmenníková stanica tepla s regulačnými armatúrami, rozdeľovačmi vykurovacej vody a obehovými čerpadlami pre jednotlivé okruhy vykurovania, ohrevu teplej úžitkovej vody a vzduchotechniky.

Vo výmenníkovej stanici bude zabezpečený aj decentralizovaný ohrev teplej úžitkovej vody v zásobníkových ohrievačoch. Primárne bude teplá úžitková voda zohrievaná pomocou slnečných kolektorov, ktoré budú inštalované na streche objektu.

Jednotlivé priestory budú vykurované kombinovaným spôsobom s radiátorovými telesami, teplovzdušnými telesami a vzduchotechnikou.

VZDUCHOTECHNIKA

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Priestory autobusovej stanice – plocha nástupišťa a pojazdná plocha okolia s parkovaním autobusov a administratívne priestory budú vetrané kombinovane. Je navrhnuté nútené vetranie nástupísk pomocou prírodných a odvodných ventilátorov a prirodzený prívod pre pojazdné plochy v kombinácii s núteným odvodom. Distribúcia prírodného vzduchu hlavne do priestoru nástupíšť a odsávanie z priestoru okolitých pojazdných plôch a státie.

Odvod tepla a dymu pre autobusovú stanicu bude realizovaný do šachiet s dymotesnými klapkami, ktoré ústí na strechu a sú zakončené ventilátormi. Pohyb vzduchu v garážach bude usmerňovaný pomocou cyklónových ventilátorov nachádzajúcich sa pod stropom 1. PP.

Vnútorne priestory budú vetrané podľa požiadavky na vnútornú klímu. Obchodné jednotky budú vetrané samostatne cez centrálnu vzduchotechnickú jednotku umiestnenú na streche objektu na 5. NP. Samostatné jednotky budú zásobovať čerstvým vzduchom aj ostatné vnútorné priestory ako pasáže, hypermarket, gastro prevádzky a pod.

V obchodných jednotkách bude inštalované potrubie na odvod tepla a dymu, pričom potrubie bude ukončené na streche objektu.

Vetranie podzemných garáží v 2. PP bude zabezpečené odvodnými ventilátormi s výfukom odpadného vzduchu na strechu. Nasávanie čerstvého vzduchu sacím objektom v zeleni pri ulici Párikova.

Odvod tepla a dymu v 2. PP nie je požadovaný. Vetranie nadzemných garáží je prirodzené. Na obvodových stenách sú žalúzie, vzduch je posúvaný inštalovanými cyklónovými ventilátormi.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Priestory kancelárií a zasadačiek v administratívnej budove budú vetrané nútene pomocou centrálnych vzduchotechnických jednotiek s rekuperáciou. Na zvýšenie komfortu v priestoroch bude mechanické vetranie kombinované s otváracími oknami. Obchodné jednotky na 1. NP a 2. NP budú vetrané cez samostatnú vzduchotechnickú jednotku. VZT jednotky pre obchodné jednotky budú umiestnené v 3. NP. VZT jednotky pre kancelárie a zasadačky budú umiestnené v 3. NP a v 28. NP.

V obchodných jednotkách bude inštalované potrubie na odvod tepla a dymu.

Vetranie podzemných garáží bude zabezpečené pomocou ventilátorov pre prívod a odvod vzduchu.

CHLADENIE A ZDROJ CHLADU

Variant 1

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Priestory autobusovej stanice – plocha nástupišťa a pojazdná plocha okolia s parkovaním autobusov nie sú chladené.

Chladienie vnútorných priestorov, ako sú obchodné pasáže a retaily, je navrhnuté cez vzduchotechnické jednotky v kombinácii s cirkulačnými jednotkami fancoil.

Zdrojom chladu budú 4 vodou chladené chladiče kvapaliny umiestnené v strojovni na streche v 5. NP, pričom teplo bude odvádzané cez suché chladiče resp. chladiace veže, umiestnené tiež na streche polyfunkčného centra.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Centrálnu chladienie je navrhnuté v kancelárskych priestoroch, zasadačkách, vstupnom lobby a obchodných jednotkách.

Zdrojom chladu budú kompaktné vzduchom chladené jednotky, alternatívne VRV systém. Zdroj chladu bude umiestnený na streche objektu, v prípade VRV systému aj na 3. NP.

Variant 2

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Zdrojom chladu pre vnútorné priestory Autobusovej stanice budú vzduchom chladené chladiče kvapaliny, umiestnené na streche objektu. Všetky chladiče budú vybavené tzv. voľným chladením pre zimné a prechodové obdobie, ktoré zohľadňuje najmä prevádzkové náklady, keďže chladenie objektu bude v tomto období zabezpečovať iba chod ventilátorov a nie elektrickou poháňané kompresory. Ostatné zariadeniami technológie chladenia budú umiestnené v strojovni CHL umiestnenej tiež na streche objektu.

Keďže objekt (vnútorný priestor Autobusovej stanice) bude postavený v blízkosti bytovej zástavby, bude sa brať tiež ohľad na umiestnenie zdrojov chladu. Tie by mali byť inštalované na streche južnej časti, pozdĺž ulice Mlynské Nivy. Tým by hluk kompresorov a ventilátorov zdrojov chladu nemal negatívne ovplyvňovať blízku rezidenčnú zónu.

Vnútorné priestory budú chladené pomocou vzduchotechnických jednotiek a lokálnych klimatizačných jednotiek. Systém chladenia bude navrhnutý tak, že vzduchotechnické jednotky s rekuperáciou budú privádzať iba minimálne množstvo čerstvého vzduchu pre ľudí nachádzajúcich sa v priestoroch a zvyšok tepelných ziskov budú pokrývať podstropné alebo kazetové fan coils, ktoré budú umiestnené ako v obchodných jednotkách, tak aj v pasáži objektu.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Predpokladom navrhutej koncepcie týkajúcej sa zabezpečenia kvality vnútorného prostredia v Administratívnej budove bude architektonické riešenie budovy, ktoré bude pomáhať tepelnej stabilite vnútorného prostredia. V rámci riešenia bude zvolený primeraný pomer transparentných a plných častí fasády a súčasne budú navrhnuté exteriérové systémy na ochranu voči slnečnému žiareniu.

Z hľadiska technických zariadení budov bude pre udržanie tepelnej stability vnútorného prostredia počas dňa navrhnutý zodpovedajúci systém chladenia. Bude ním aktivácia betónového jadra, ktorej technológia bude aplikovaná do stropných dosiek budovy. Tento systém vďaka akumulácii chladu v hmote masívnych betónových konštrukciách, v ktorých je zabudovaný, zaisťuje vysokú zotrvačnosť optimálnej teploty v priestore a minimalizáciu teplotných výkyvov počas dňa. Systém tiež zaisťuje vysokú tepelnú pohodu vďaka systému sálania chladu.

Systém chladenia, ktorý je riešený pomocou aktivovaného betónového jadra bude navrhnutý vo všetkých kancelárskych priestoroch a spoločných chodbách. Obchodné priestory na prvom a druhom nadzemnom podlaží budú chladené pomocou vzduchotechniky a lokálnych klimatizačných jednotiek. Pre miestnosti exponované vyššími tepelnými ziskami, budú navrhnuté chladiace stropy. Systém chladenia bude navrhnutý ako vysokoteplotný a to pre maximalizáciu komfortu vnútorného prostredia a minimalizáciu prevádzkových nákladov.

Ako zdroj chladu budú navrhnuté vzduchom chladené chladiče kvapaliny. Tieto zdroje chladu budú umiestnené na streche. Pri ich návrhu bude dávany veľký dôraz na maximálnu možnosť využitia voľného chladenia pre prevádzku v zimnom a prechodovom období. Ostatné zariadeniami technológie chladenia budú umiestnené v strojovni CHL umiestnenej tiež na streche objektu.

SPRINKLEROVÉ ZARIADENIE

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Zásobovanie sprinklerového zariadenia je jednoduché so zvýšenou spoľahlivosťou a je zabezpečené z nádrže na požiarnu vodu, s automatickým privodom vody do nádrže pri poklese hladiny vody, ktoré sa zabezpečí prostredníctvom napúšťacích ventilov. Podzemná nádrž na vodu s celkovým využiteľným objemom 200,0 m³ bude umiestnená pri strojovni SHZ v 2. suteréne na (2. PP) a bude rozdelená do dvoch, každá situovaná v inej časti podlažia, vrátane strojovni a tie budú navzájom zokruhované.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Zásobovanie sprinklerového zariadenia je zabezpečené z nádrže na požiaru vodu, s automatickým prívodom vody do nádrže pri poklese hladiny vody, ktoré sa zabezpečí prostredníctvom napúšťacích ventilov. Podzemná nádrž na vodu s celkovým využiteľným objemom 200 m³ (10,0 x 10,0 x 2,0 m) bude umiestnená pri strojovni SHZ (6,0 x 5,0 m) v 2. PP.

MERANIE A REGULÁCIA

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Technické zariadenia objektu budú merané, riadené a regulované pomocou systému MaR. Cieľom merania a regulácie je dosiahnutie efektívnej a hospodárnej prevádzky budovy spojením najmodernejšieho riadiaceho systému s menej modernými technickými zariadeniami v inteligentný technologický celok. Pravidelným vyhodnocovaním sledovaných parametrov možno dosiahnuť optimalizáciu prevádzky jednotlivých zariadení aj celej budovy. Pomocou MaR budú riadené kotolňa, VZT jednotky, chladiace zariadenie, na základe teplôt meraných termostatmi. Pomocou MaR bude riadené aj osvetlenie spoločných priestorov budovy podľa požiadaviek investora a nájomcov.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Technické zariadenia objektu budú merané, riadené a regulované pomocou systému MaR. Cieľom merania a regulácie je dosiahnutie efektívnej a hospodárnej prevádzky budovy spojením najmodernejšieho riadiaceho systému s menej modernými technickými zariadeniami v inteligentný technologický celok. Pravidelným vyhodnocovaním sledovaných parametrov možno dosiahnuť optimalizáciu prevádzky jednotlivých zariadení aj celej budovy. Pomocou MaR budú riadené kotolňa, VZT jednotky, chladiace zariadenie, na základe teplôt meraných termostatmi. Pomocou MaR bude riadené aj osvetlenie spoločných priestorov budovy podľa požiadaviek investora a nájomcov.

PRÍPOJKA VN, NN, TRAFOSTANICE, ELEKTROINŠTALÁCIA

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

NAPOJENIE OBJEKTU NA ELEKTRICKÚ ENERGIU

Celý areál bude napájaný z veľkoodberateľskej trafostanice umiestnenej v suteréne objektu. Táto trafostanica bude napojená dvoma linkami 22 kV z napájacej siete ZSE a.s. Základná napäťová sústava: 22 kV AC, 50 Hz, IT, ochrana pred nebezpečným dotykovým napätím – samočinným odpojením od zdroja.

TRAFOSTANICA

Základná napäťová sústava:

- VN – 22 kV AC, 50 Hz, IT, ochrana pred nebezpečným dotykovým napätím – samočinným odpojením od zdroja;
- NN - 3PEN/3NPE – 400 V AC, 50 Hz, TN-C/TN-S, ochrana pred nebezpečným dotykovým napätím - samočinným odpojením od zdroja.

SPOSOB OSVETLENIA

Osvetlenie jednotlivých častí objektu bude riešené v závislosti na účele danej miestnosti. Pre jednotlivé priestory bude v zmysle normy (STN EN 12464-1 Svetlo a osvetlenie miest. Časť 1: Vnútorne pracovné miesta) stanovená požadovaná intenzita osvetlenia ako aj ostatné svetelnotechnické ukazovatele. Svietidlá budú umiestnené v podhlade, zavesené na závesoch, stojanové resp. nástenné alebo prisadené na strop. Pre zabezpečenie osvetlenia na únikových komunikáciách pri výpadku napájania objektu budú vybrané priestory vybavené núdzovými svietidlami.

VONKAJŠIE OSVETLENIE

Na osvetlenie areálu bude slúžiť vonkajšie osvetlenie riešené parkovými stĺpikovými dizajnovými svietidlami. Areálové osvetlenie bude napájané a riadené z hlavného rozvádzača

objektu zo sekcie spoločnej spotreby. Svietidlá areálového osvetlenia budú umiestnené pozdĺž novo navrhovaných komunikácií.

DIESEL GENERÁTOR

Vybrané priestory a zariadenia (osvetlenie únikových ciest, požiarne ventilátory, evakuačný výťah, apod.) budú mať zabezpečený stupeň dôležitosti dodávky el. energie 1. stupňa náhradným zdrojom elektrickej energie – diesel generátorom.

Po strate napätia na vybraných zariadeniach sa bude automaticky štartovať náhradný zdroj a po ustálení napätia sa automaticky pripojí k vybraným zariadeniam. Po obnove napätia v sieti dochádza k odstaveniu náhradného zdroja a pripojenie sieťového napätia. Diesel generátor bude umiestnený v technickej nadstavbe na streche objektu a bude adekvátne odhlučnený.

BLESKOZVOD A UZEMNENIE

Inštalovaná bude sústava aktívnych bleskozvodov rozmiestnených na streche. Zberacie vedenia budú na streche na podperách PV21, vertikálne zvody budú skryté v ochranných rúrkach. Aktívne bleskozvody budú navrhnuté podľa platných STN.

V rámci objektu bude vybudovaná spoločná vonkajšia uzemňovacia sieť, na ktorú treba pripojiť všetky uzemnenia vrátane uzemnenia bleskozvodu. Uzemňovacia sieť musí spĺňať podmienky pre všetky druhy ochrán podľa platných STN. Požadovaný odpor uzemnenia jedného zvodu pre aktívny bleskozvod je max. 10 Ohmov.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

NAPOJENIE NA ELEKTRICKÚ ENERGIU

Celý areál bude napájaný z veľkoodberateľskej trafostanice umiestnenej v suteréne objektu. Táto trafostanica bude napojená dvoma káblami 22 kV z napájacej siete ZSE a.s. Základná napäťová sústava: 22 kV AC, 50 Hz, IT, ochrana pred nebezpečným dotykovým napätím – samočinným odpojením od zdroja.

TRAFOSTANICA

Základná napäťová sústava:

- VN – 22 kV AC, 50 Hz, IT, ochrana pred nebezpečným dotykovým napätím – samočinným odpojením od zdroja.
- NN - 3PEN/3NPE – 400 V AC, 50 Hz, TN-C/TN-S, ochrana pred nebezpečným dotykovým napätím - samočinným odpojením od zdroja.

SPOSOB OSVETLENIA

Osvetlenie jednotlivých častí objektu bude riešené v závislosti na účele danej miestnosti. Pre jednotlivé priestory bude v zmysle normy (STN EN 12464-1 Svetlo a osvetlenie miest. Časť 1: Vnútorne pracovné miesta) stanovená požadovaná intenzita osvetlenia ako aj ostatné svetelnotechnické ukazovatele. Svietidlá budú umiestnené v podhlade, zavesené na závesoch, stojanové resp. nástenné alebo prisadené na strope. Pre zabezpečenie osvetlenia na únikových komunikáciách pri výpadku napájania objektu budú vybrané priestory vybavené núdzovými svietidlami.

VONKAJŠIE OSVETLENIE

Na osvetlenie areálu bude slúžiť vonkajšie osvetlenie riešené parkovými stĺpikovými dizajnovými svietidlami. Areálové osvetlenie bude napájané a riadené z hlavného rozvádzača objektu zo sekcie spoločnej spotreby. Svietidlá areálového osvetlenia budú umiestnené pozdĺž novo navrhovaných komunikácií.

DIESEL GENERÁTOR

Vybrané priestory a zariadenia (osvetlenie únikových ciest, požiarne ventilátory, evakuačný výťah, apod.) budú mať zabezpečený stupeň dôležitosti dodávky el. energie 1. stupňa náhradným zdrojom elektrickej energie – diesel generátorom.

Po strate napätia na vybraných zariadeniach sa bude automaticky štartovať náhradný zdroj a po ustálení napätia sa automaticky pripojí k vybraným zariadeniam. Po obnove napätia v sieti dochádza k odstaveniu náhradného zdroja a pripojenie sieťového napätia.

Diesel generátor bude umiestnený na technickom podlaží v 3. NP a bude adekvátne odhlučnený.

BLESKOZVOD A UZEMNENIE

Inštalovaný bude aktívny bleskozvod na streche. Zberacie vedenia budú na streche na podperách PV21, vertikálne zvody budú skryté v ochranných rúrkach. Aktívne bleskozvody budú navrhnuté podľa platných STN.

V rámci objektu bude vybudovaná spoločná, vonkajšia uzemňovacia sieť, na ktorú treba pripojiť všetky uzemnenia vrátane uzemnenia bleskozvodu. Uzemňovacia sieť musí spĺňať podmienky pre všetky druhy ochrán podľa platných STN. Požadovaný odpor uzemnenia jedného zvodu pre aktívny bleskozvod je max. 10 Ohmov.

PRÍPOJKA SLABOPRÚDOVÉ ROZVODY

Objekt polyfunkčného centra i administratívnej budovy bude napojený na dátové rozvody, poloha prípojok je zakreslená v koordinačnej situácii. Presné riešenie bude známe po výbere prevádzkovateľa pripojenia.

SLABOPRÚDOVÉ ROZVODY

B.1 TERMINÁL AUTOBUSOVÁ STANICA

Slaboprúdové zariadenia použité v objektoch je možné rozdeliť do dvoch základných skupín:

- informačné zariadenia
- bezpečnostné zariadenia.

Do informačných systémov prislúcha:

- štruktúrovaná kabeláž (SCS)
- telefónna ústredňa (pre prevádzkové účely).

Do skupiny bezpečnostných systémov prislúcha:

- elektrická požiarňa signalizácia (EPS)
- vnútorný kamerový systém (CCTV)
- elektrická zabezpečovacia signalizácia (EZS)
- prístupový systém (EKV)
- hlasová signalizácia požiaru a evakuačný rozhlas (ER).

ELEKTRICKÁ POŽIARNA SIGNALIZÁCIA EPS

V celom objekte bude navrhnutá elektrická požiarňa signalizácia (EPS). Rozsah jej inštalácie vyplynie z požiadaviek požiarnej ochrany. Bude inštalovaný adresovateľný systém s analógovými hlásičmi požiaru zapojenými do kruhových liniek. EPS budú chránené všetky priestory s rizikom vzniku požiaru. Budú použité hlásiče opticko-dymové, v miestach s predpokladaným výskytom dymu hlásiče termodiferenciálne (napr. kuchyne, strojovne, sklady odpadu), v priestore parkoviska lineárny tepelný hlásič. Na únikových cestách budú inštalované tlačidlóvé hlásiče. Zábleskové poplachové majáky budú umiestnené vo verejných priestoroch.

ELEKTRICKÁ ZABEZPEČOVACIA SIGNALIZÁCIA (EZS)

Nutnosť, rozsah a stupeň zabezpečenia podľa STN EN 50131-1 vyplynie z bezpečnostného posúdenia objektu. Predpokladá sa, že bude inštalovaný adresovateľný systém so samostatnou adresáciou jednotlivých detektorov.

SYSTÉM KONTROLY VSTUPU

Pre vyššiu bezpečnosť bude v objekte navrhnutý systém kontroly vstupu. Pri jednotlivých vstupoch do objektov môžu byť inštalované bezkontaktné čítačky kariet. Garážové brány budú ovládané napríklad pomocou diaľkového ovládača.

KAMEROVÝ SYSTÉM CCTV

Pre zvýšenie bezpečnosti môže byť v objekte navrhnutý kamerový systém. Kamery budú snímať jednotlivé vstupy do veží a priestory podzemných garáží.

Slaboprúdové rozvody budú podrobne popísané v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Slaboprúdové zariadenia použité v objektoch je možné rozdeliť do dvoch základných skupín:

- informačné zariadenia
- bezpečnostné zariadenia.

Do informačných systémov prislúcha:

- štruktúrovaná kabeláž (SCS)
- telefónna ústredňa (pre prevádzkové účely).

Do skupiny bezpečnostných systémov prislúcha:

- elektrická požiarňa signalizácia (EPS)
- vnútorný kamerový systém (CCTV)
- elektrická zabezpečovacia signalizácia (EZS)
- prístupový systém (EKV)
- rozhlasové zariadenie a evakuačný rozhlas (ER).

ELEKTRICKÁ POŽIARNA SIGNALIZÁCIA EPS

V celom objekte bude navrhnutá elektrická požiarňa signalizácia (EPS). Rozsah jej inštalácie vyplynie z požiadaviek požiarnej ochrany. Bude inštalovaný adresovateľný systém s analógovými hlásičmi požiaru zapojenými do kruhových liniek. EPS budú chránené všetky priestory s rizikom vzniku požiaru. Budú použité hlásiče opticko-dymové, v miestach s predpokladaným výskytom dymu hlásiče termodiferenciálne (napr. kuchyne, strojovne, sklady odpadu), v priestore parkoviska lineárny tepelný hlásič. Na únikových cestách budú inštalované tlačidlové hlásiče. Zábleskové poplachové majáky budú umiestnené vo verejných priestoroch, kanceláriách a miestnostiach WC.

ELEKTRICKÁ ZABEZPEČOVACIA SIGNALIZÁCIA (EZS)

Nutnosť, rozsah a stupeň zabezpečenia podľa STN EN 50131-1 vyplynie z bezpečnostného posúdenia objektu. Predpokladá sa, že bude inštalovaný adresovateľný systém so samostatnou adresáciou jednotlivých detektorov.

SYSTÉM KONTROLY VSTUPU

Pre vyššiu bezpečnosť bude v objekte navrhnutý systém kontroly vstupu. Pri jednotlivých vstupoch do objektov môžu byť inštalované bezkontaktné čítačky kariet. Garážové brány budú ovládané napríklad pomocou diaľkového ovládača.

KAMEROVÝ SYSTÉM CCTV

Pre zvýšenie bezpečnosti bude v objekte navrhnutý kamerový systém. Kamery budú snímať jednotlivé vstupy do veží a priestory podzemných garáží a ďalšie dôležité priestory

Slaboprúdové rozvody budú podrobne popísané v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

POŽIARNA OCHRANA

Protipožiarne zabezpečenie stavby je vypracované pre navrhovanú stavbu autobusovej stanice s administratívnou budovou a polyfunkčným centrom, ktorá bude umiestnená v lokalite Mlynské Nivy medzi Páričkovou, Svätoplukovou a Šagátovou ulicou v Bratislave. Predmetom projektovej dokumentácie je výstavba samotnej autobusovej stanice umiestnenej v suteréne komplexu, ktorý obsahuje administratívnu a obchodnú časť.

CIVILNÁ OCHRANA

Riešenie civilnej ochrany bude vypracované v súlade so zákonom NRSR č. 42/1994 Z. z. o civilnej ochrane obyvateľstva – v znení neskorších predpisov a vyhlášok a vyhlášky MV SR č.532/2006 Z. z. o podrobnostiach na zabezpečenie stavebnotechnických požiadaviek a technických podmienok zariadení civilnej ochrany, pre širšie územie investičného zámeru Twin City – časti Sever a Juh.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť je podľa Prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) v znení účinnom do 31. 12. 2014 zaradená do:

- Kapitoly č. 2. „Energetický priemysel“,
 - Položky č. 14 „Priemyselné zariadenia na vedenie pary, plynu a teplej vody“, Časť B (zisťovacie konanie) – bez limitu;
- Kapitoly č. 9. „Infraštruktúra“,
 - Položky č. 16.a) „Projekty rozvoja obcí vrátane pozemných stavieb alebo iných súborov (komplexov) ak nie sú uvedené v iných položkách tejto prílohy“, Časť B (zisťovacie konanie) – v zastavanom území od 10 000 m²,
 - Položky č. 16.b) „Projekty rozvoja obcí vrátane statickej dopravy, Časť A (povinné hodnotenie) – od 500 stojísk.

Navrhovateľ listom zo dňa 09. 10. 2014, doručil dňa 09. 10. 2014 podľa zákona zámer navrhovanej činnosti **„Polyfunkčný objekt Autobusová stanica Mlynské nivy“** na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania (ďalej len „MŽP SR“) ako príslušný orgán.

Príslušný orgán predložil podľa § 23 ods. 1 zákona v znení účinnom do 31. 12. 2014 listami č. 8076/2014-3.4/pl, zo dňa 20. 10. 2014 zámer na zaujatie stanoviska zainteresovaným subjektom. Príslušný orgán zároveň zverejnil text zámeru navrhovanej činnosti v rámci IS EIA na webovom sídle www.enviroportal.sk.

Na základe predloženého zámeru a s prihliadnutím na stanoviská doručené k zámeru určil príslušný orgán podľa § 30 zákona rozsah hodnotenia č. 8076/2014-3.4/pl, zo dňa 02. 12. 2014, ktorý následne doručil všetkým zainteresovaným subjektom a zverejnil v rámci IS EIA na webovom sídle www.enviroportal.sk. Vzhľadom k tomu, že bol rozsah hodnotenia určený podľa zákona v znení účinnom do 31. 12. 2014, bol proces posudzovania vplyvov predmetnej navrhovanej činnosti v zmysle § 65d ods. 3 písm. b) zákona v znení účinnom od 01. 01. 2015 dokončený podľa zákona v znení účinnom do 31. 12. 2014.

Správu o hodnotení činnosti vypracovala spoločnosť VALERON Enviro Consulting s.r.o. (hlavný riešiteľ zámeru: Ing. Jaroslav Hruškovič) v období január až máj 2015.

Správa o hodnotení bola predložená príslušnému orgánu podľa § 31 ods. 4 zákona listom zo dňa 11. 05. 2015, doručeným dňa 11. 05. 2015.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Príslušný orgán doručil podľa § 33 ods. 1 zákona správu o hodnotení činnosti listami č. 2685/2015-3.4/pl zo dňa 15. 05. 2015 na zaujatie stanoviska zainteresovaným subjektom - rezortným orgánom: Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, sekcia energetiky; Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, dotknutým orgánom: Bratislavský samosprávny kraj; Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, sekcia majetku a infraštruktúry; Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto; Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia; Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja; Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia; Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií; Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta SR Bratislavy, Dopravný úrad, divízia civilného letectva, Krajský pamiatkový úrad Bratislava a dotknutej obci: Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy Miestny úrad Bratislava – Ružinov; Miestny úrad Bratislava – Staré mesto.

Príslušný orgán zároveň doručil podľa § 33 ods. 2 zákona zainteresovanej verejnosti: Združenie domových samospráv, P.O.Box 218, 850 00 Bratislava; Ing. Martin Fundárek,

občianska iniciatíva Lepšia doprava, Školská 26, 900 84 Báhoň; Ing. Katarína Šimončíčová, Dulovo námestie 4, 821 08 Bratislava; Cyklokoalícia, občianske združenie, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava, všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie.

Príslušný orgán zverejnil text správy o hodnotení činnosti v rámci IS EIA na webovom sídle www.enviroportal.sk a upozornil dotknutú obec, aby podľa § 34 ods. 1 zákona do 3 pracovných dní od doručenia správy o hodnotení informovala o doručení správy o hodnotení verejnosť a zároveň verejnosti oznámila, kedy a kde je možné do správy o hodnotení nahliadnuť, robiť z nej výpisy, odpisy, alebo na vlastné náklady zhotoviť kópie, a aby zabezpečila v spolupráci s navrhovateľom verejné prerokovanie navrhovanej činnosti.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Mesto Bratislava, ako dotknutá obec, v spolupráci s navrhovateľom, zvolalo verejné prerokovanie na deň 03. 06. 2015 o 16⁰⁰ hod. v budove Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy, Primaciálne nám. 5.

Verejné prerokovanie

Program verejného prerokovania:

1. Úvod + privítanie účastníkov verejného prerokovania – Ing. Stanislav TOKOŠ (OÚGG Magistrátu hl. m. SR Bratislavy)
2. Rekapitulácia doterajších krokov v procese hodnotenia vplyvov na životné prostredie z polohy dotknutej obce a navrhovateľa - Ing. Stanislav Tokoš
3. Prezentácia zámeru/správy navrhovateľom – Twin City, a.s., Karadžičova 12, 821 08 Bratislava – Ing. arch. Matej SIEBERT (Siebert + Talaš, s.r.o.)
4. Prezentácia správy o hodnotení jej spracovateľom – VALERON ENVIRO CONSULTING – Mgr. Milan CANDRÁK
5. Diskusia
6. Záver

ad 1. Úvod: Ing. Stanislav Tokoš (z OÚGG magistrátu) vz. dotknutej obce a vz. navrhovateľa - Twin City, a.s., Karadžičova 12, 821 08 Bratislava - privítal účastníkov verejného prerokovania a predstavil kol. Mgr. Blaženu Kožárovú a zástupcov:

- vz. navrhovateľa – Ing. arch. Igora MAZÚCHA (vz. HB REAVIS Slovakia, a.s.), Ing. arch. Mateja SIBERTA (zo spoločnosti Siebert + Talaš, s.r.o.)
- vz. spracovateľa zámeru a správy o hodnotení – p. Mgr. Milana CANDRÁKA a Ing. Jaroslava Hruškoviča (VALERON EC).

Potom uviedol, že program tohto verejného prerokovania bol pripravený už skôr, a následne ho prečítal. Oznámil, že z tohto prerokovania správy o hodnotení bude vyhotovený písomný záznam a tiež nahrávka na CD-nosiči.

Prítomní i občania majú možnosť pripomienkovania správy do 19. 06. 2015 - a svoje pripomienky môžu posilať na adresu: MŽP SR, Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia, Odbor environmentálneho posudzovania, Nám. L. Štúra 1, 812 35 Bratislava.

Stručne uviedol, že účelom správy o hodnotení navrhovanej činnosti je prestavba existujúcej AS Mlynské nivy v Bratislave na modernú stanicu. Uviedol, že o parametroch stavby budú prítomní informovaní z prezentácií p. Ing.arch. Mateja Sieberta, resp. p. Mgr. Milana Candráka aď. referujúcich a diskutujúcich.

Miesto realizácie navrhovanej činnosti - odprezentoval ho na ortofotomape a uviedol, že riešené územie je vymedzené ulicami Mlynské nivy – Svätoplukova – Páričkova a Šagátova.

Uviedol, že predpokladaný termín realizácie výstavby je od 07/2016 do 06/2019 (t.j. 36 mesiacov).

ad 2. Rekapitulácia doterajších krokov v procese EIA z polohy Hlavného mesta SR Bratislavy ako dotknutej obce a navrhovateľa – Ing. Stanislav Tokoš:

a/ Zámer „Polyfunkčný objekt Autobusová stanica Mlynské nivy“ (č. 48-14) bol obdržaný 23. 10. 2014 (verejnosť informovaná o zámere 29. 10. 2014) s termínom zaujatia stanoviska

do 19. 11. 2014 – stanovisko mesta bolo vypracované 11. 11. 2014 a podpísané primátorom HMB dňa 19. 11. 2014.

b/ Rokovanie k rozsahu hodnotenia (RH) - dňa 27. 11. 2014 o 10⁰⁰ hod. na MŽP SR - následne prišiel list z MŽP SR č. 8076/2014-3.4/pl z 02. 12. 2014 - Rozsah hodnotenia. Verejnosť bola o doručenom RH informovaná 15. 12. 2014 s možnosťou jeho pripomienkovania na adresu MŽP SR, Sekcia envír. hodnotenia a riadenia, Nám. Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava do 25. 12. 2014.

c/ V zaslanom RH je určené:

▪ Varianty pre ďalšie hodnotenie:

- nulový variant

- oba varianty uvedené v predložennom zámere

a zároveň zvážiť a zhodnotiť aj

- variant – predstavujúci kompozičnú zmenu, a to umiestnením navrhovanej výškovej adm. budovy (AB) v západnej časti na dotyku s existujúcimi admin. budovami VÚB a CBC

So súhlasom prítomných na verejnom prerokovaní bol v zázname z verejného prerokovania uvedený úplný zoznam špecifických požiadaviek určených v RH; potom Ing. Tokoš prečítal len niektoré - zostručené požiadavky (28 špecifických požiadaviek).

d/ Správa o hodnotení – prišla s listom MŽP SR č. 2685/2015-3.4/pl z 15. 05. 2015. Na magistrát prišla 20. 05. 2015 – verejnosť bola informovaná o správe dňa 20. 05. 2015 + možnosť verejnosti vo Front Office nahliadať do nej od 20. 05. – do 19. 06. 2015 – a do uvedeného dátumu možnosť ju pripomienkovať na MŽP SR. Zároveň bola informovaná verejnosť aj o termíne a mieste verejného prerokovania správy dňa 03. 06. 2015 (streda) o 16⁰⁰ hod. v m.č. 5 (Justiho sieň) Primaciálneho paláca.

e/ Termín a miesto verejného prerokovania správy o hodnotení boli predbežne dohodnuté s Mgr. Milanom Candrákom (VALERON ENVIRO CONSULTING, s.r.o.) 19. 05. 2015, a definitívny termín bol určený 20. 05. 2015.

f/ Pozvánky na verejné prerokovanie boli distribuované sekretárkou OÚGG dňa 25. 05. 2015.

ad 3. Prezentácia správy navrhovateľom – p. Ing. arch. Matejom SIEBERTOM (Siebert + Talaš) - Konštatoval, že AS funguje už dlhé roky na tomto mieste, pričom súčasná autobusová stanica už nevyhovuje štandardom (nie je bezbariérová, v zime sú problémy, verejné napojenie na existujúcu sieť). Vymenoval podklady, ako súčasti správy o hodnotení – DIŠ (od PUDOS Plus – Ing. Čížmár) je vypracovaná so zohľadnením širších väzieb; Akustická štúdia (od VALERON EC); Rozptylová štúdia, Svetlotechnický posudok, Dendrologické posúdenie, IG-prieskum, kontaminácia (viacero vrtov).

AS je priestorovo zasadená do konkrétneho územia – pokiaľ sa týka rekonštrukcie ul. Mlynské nivy, bude to riešené aj s alejami stromov (toto sme konzultovali s HA mesta Ing.arch. Konrad a riešili sme aj otázku verejných priestorov v dotyku).

Pešie vzťahy – navrhujeme 3 nástupné body (tu sú aj zastávky MHD – zostanú v tejže polohe ako dnes).

Cyklotrasy – na ul. Mlynské nivy sme zúžili chodník a dali tam cyklotrasu, ďalšia cyklotrasa je na Párikovej a potom uviedol aj ďalšie, ktoré boli prezentované na premietanom obrázku; potom hovoril o lokalizáciu prechodov pre peších a o nefunkčnom nadchode pre peších (navrhujeme zrušiť).

Prezentácia obr. axonometria – schéma pohybu A-busov (asanácia MARIANUM) podarí sa tak rozšíriť komunikáciu (p. Slávik sa operatívne pýta – budú tam vyhradené BUS-pruhy; odpoveď arch. Sieberta = áno).

Obrázok – koncept riešenia AS – schéma pohybu; úroveň 1. PP, obr. 1. NP, schéma (banka, pošta a i.); 3. NP – s funkciami nad rámec bežných požiadaviek = trh, voľnočasové aktivity, ihriská a stravovanie; obr. výškový objekt: - 2. PP (p. M.Slávik sa pýta koľko tam má byť PM – odpoveď arch. Sieberta 2150 PM).

ad 4. Prezentácia správy o hodnotení jej spracovateľom – p. Mgr. Milanom CANDRÁKOM – zo spoločnosti VALERON EC. - Encyklopedicky uviedol retrospektívu

procesu posudzovania: povinné hodnotenie – r. 2014, zámer odovzdaný v 10/2014; RH z 11/2014, dňa 09. 12. 2014 bolo vydané súhlasné záväzné stanovisko HMB k investičnej činnosti (v ZSM je deklarovaný súlad s ÚPN hl. mesta); správa o hodnotení bola predložená v 05/2015. Správa je vypracovaná najmä vo vzťahu k vplyvom na obyvateľstvo. Dnešná AS má viacero nevýhod – vymenoval ich, zmena AS je v snahe minimalizovať uvedené negatíva a zlepšiť pozitíva.

Záber PP a LP = 0 (pozemky sú v KN vedené ako zastavané plochy a nádvoria a ostatné plochy); problematika vôd – nekonfliktná. Zmena dopravy a infraštruktúry – je výrazná pre organizáciu života v území (ospravedlnil neúčast' odborníka na dopravu).

Zásadné vplyvy na zložky ŽP (ovzdušie, odpady, hluk a vibrácie, vplyvy na vody, obyvateľstvo, atď.; prítomný p. Ing. J. Hruškovič = akustika a ovzdušie):

HLUK – počas výstavby aj prevádzky – závery = po prijatí opatrení sa situácia zlepší (sú pod prípustnými limit. hodnotami) a teda vplyv na obyvateľstvo je prijateľný. Aj stanovisko z RÚVZ je súhlasné, ale treba v ďalších etapách riešiť uvedené veci/problémy/opatrenia.

OVZDUŠIE – vysoké TZL a NO_x (sú podlimitné, ale treba opatrenia riešiť); Rozptylová štúdia – hodnoty sú pod limitmi.

HRONINOVÉ PROSTREDIE, FLÓRA, FAUNA, BIOTOPY – u týchto zložiek sú vplyvy nevýznamné.

OCHRANA VÔD a PÔDY = bežnými opatreniami počas výstavby.

IGHP – nepredpokladá sa výskyt kontaminovaných zemín.

TZL - najmä v čase búrania – sú navrhnuté opatrenia.

KH-pamiatky, PALEONTOLOGICKÉ NÁLEZISKÁ – predbežne v poriadku.

CHÚP – nie sú (tzn. prvky NATURA 2000, ÚSES).

VPLYVY NA OBYVATEĽSTVO – opatrenia sú uvedené v správe o hodnotení. Opatrenia sú rozdelené do 2 skupín: *technické a technologické*, a dvojaké členenie je aj u opatrení: *organizačné a prevádzkové*.

ROZSAH HODNOTENIA (RH) – jednotlivé body RH sú vyhodnotené v správe, pričom väčšina odpovedí vychádza z posudkov, konzultácií a podobne.

ad 5. Diskusia – Ing. S. Tokoš – poďakoval sa za prezentácie k správe o hodnotení; poprosil diskutujúcich aby sa pri každom vstupe znova predstavili a otvoril diskusiu:

1. otázka – p. Marcel Slávik (Združenie domových samospráv) – nie je dodržaný RH – tzn. kompozičné zmeny ste neriešili tzn. 3. variant, je len 1 veta v prílohe č. 10.

Reakcia – Ing. arch. Siebert – proces posudzovania bol konzultovaný aj u Ing. arch. J. Plencnerovej a HA - Ing. arch. I. Konradovej; bolo treba umiestniť objekt do určitej pozície a toto sme konzultovali aj na magistráte, umiestnenie bolo preverené aj svetlotechnickým posúdením. HA pozvala na konzultáciu k tejto veci 3 architektov (2 zo Slovenska a 1 zahraničný).

Protireakcia – M. Slávik – vytkol „ale neriešili ste to s nami“, tzn. nesplnili ste to! ZSM to rozhodlo vrátane lokalizácie výškovej stavby!

Reakcia – Ing. arch. Igor Mazúch (vz. navrhovateľa) – Twin City odkúpilo priestor od MARIANUM (tam sa riešilo s HMB aj to, čo namiesto neho vznikne = verejný priestor + výšková budova); je to aj v zázname z mestského zastupiteľstva (MSZ); tzn. že bola splnená požiadavka magistrátu aj kúpy pozemku!

Protireakcia – M. Slávik – nie je to splnené!

Reakcia – Mgr. M. Candrák (vz. spracovateľa správy) – od Združenia samospráv bolo celkom 8 požiadaviek – v 11/2014 bol určený RH a v 12/2014 dostal navrhovateľ kladné ZSM od hl. mesta.

2. otázka – p. Marcel Slávik – cyklotrasy sú na úkor chodníkov?

Reakcia – Ing. arch. Siebert – chodník je cca 8 m + cyklotrasa, pôvodná komunikácia sa rozšírila o 1 pruh (tzn. že to bude cyklochodník + peší + zeleň).

Protireakcia – M. Slávik – v poriadku, OK.

3. otázka – p. Marcel Slávik – posilnenie peších prechodov, je to aj otázka bezpečných prechodov.

- Reakcia – Ing. arch. Siebert – bude to riešené mimo EIA, a pripája sa aj Mgr. Candrák - v ďalšej etape.
4. otázka – p. Marcel Slávik – ku koordinácii križovatiek / líniová koordinácia – žiada to dotiahnuť do konca!
Reakcia – Ing. arch. Siebert – projektanti to vedia a budú to riešiť!
5. otázka – p. Marcel Slávik – strecha/zelená strecha – OK bude vodozadržná, rieši sa tým mikroklima a ihrisko.
Reakcia – Ing. arch. Siebert – HB Reavis to chce riešiť.
6. otázka – p. Marcel Slávik – parkoviská = 2150 PM; ako sú rozčlenené, bude sa tam dať parkovať napr. 1 týždeň?
Reakcia – Ing. arch. Siebert – zatiaľ sme to neriešili, ale budeme to riešiť!
7. otázka – p. Marcel Slávik – hovorilo sa, že vraj nebudú vplyvy na podzemné vody?!
Reakcia – Ing. arch. Siebert – vrty sú urobené (je tam hrubá štrková vrstva), a 3 studne monitorujú stav.
8. otázka – p. Marcel Slávik – hovorili ste, že pôdy nie sú kontaminované, ale neďaleko sú gudróny!
Reakcia – Ing. arch. Siebert – (APOLKA) HB Reavis to rieši.
Reakcia – Ing. arch. Igor Mazúch – na juhu od tejto lokality sme odstránili kontaminované zeminy, ale nie gudróny; predbežný IG a HG prieskum budú v ďalšej etape pokračovať (dtto potvrdil aj Mgr. Candrák).
9. otázka – p. Ing. arch. Jozef Polgáry (MČ BA - Ružinov) – pýtal sa na miesto kompozície (variant č. 3) vo vzťahu k Cvernovke.
Reakcia – Ing. arch. Siebert – áno, zaoberali sme sa tým, a zohľadnili sme aj otázky svetlotekniky – okná a preslnenie); skonštatoval, že ten objekt (výšková AB – 30 NP) neovplyvní ani objektovú skladbu v Cvernovke!
Reakcia – Mgr. M. Candrák – norma požadujúca min. 1,5 hod. slnečného svitu sa dosiahne – je to v svetloteknickej štúdií!
10. otázka – p. Ing. arch. Jozef Polgáry – pýta sa na dilatačné delenie celku a na rozptylové plochy pre peších (sú dostatočné) ?
Reakcia – Ing. arch. Siebert – áno, aj magistrát to s nami riešil; vieme to odvodiť od reálneho pohybu ľudí!
Doplnenie Ing. arch. Jozef Polgáry – a je to riešené aj v kontexte evakuácie ?
Reakcia – Ing. arch. Siebert – áno!
11. otázka – p. Martin Fundárek (OI Lepšia doprava) – vyslovil názor, že je za riešenie AS, pýta sa však na otázku filozofie prístupu k nástupištiam – zmenila sa, alebo nie – je to chyba tohto prístupu lebo prioritný vstup by mal byť zo strany VÚB + NS MHD /TEN-T/ to podporuje!
Reakcia – Ing. arch. Siebert – na schéme 1. PP ukázal a zdôraznil, že v JV a JZ bode je nástup vhodný, a v JV-polohe je aj peší prechod. Vysvetlil mu aj ďalšie dôvody.
Protireakcia – M. Fundárek - stále tvrdí, že je treba aj vstup od VÚB-čky!
Reakcia – Ing. arch. Igor Mazúch – uviedol, že momentálne po Mlynských nivách je trasovaných 75 % miestnej MHD, a od VÚB je to len 25 %. Ďalej uvádza, že je tam aj stanica TEN-T (JZ-vstup); chceme to urobiť bezpečné = bez prechádzania ľudí cez cestu – podotkol. Argumentáciu doplnil – v šp. hodinách 7-9 hod. a 15-17 hod. príde a odíde cca 110-120 A-busov tzn. celkom 5000-6000 ľudí – a nechceme tu panikóvu situáciu! Vychádzali sme zo štandardnej analýzy používanej aj u železníc; treba rozptýliť ľudí.
Protireakcia – M. Fundárek - opakovane tvrdí, že nedošlo k zmene, lebo ľudia musia prejsť 300 – 500 metrov navyše!
12. otázka – p. M. Fundárek – pýta sa na A-BUS pruh na Mlynských nivách.
Reakcia – Ing. arch. Siebert – povedal, že 1 A-BUS pruh bol odsúhlasený s býv. HDI - Ing. T. Schlosserom, a vysvetlil mu aj to, ako budú chodiť cyklisti na južnej strane od riešeného územia v Twin City.

13. otázka – p. M. Fundárek – pýta sa na parkoviská pre bicyklistov a pre zamestnancov (+ sociálne zariadenia a sprchy).

Reakcia – Ing. arch. Siebert – áno, už na juh od riešeného priestoru AS (býv. areál Kablo) sú objekty s bicykl. zázemím; áno v 2 polohách budú parkoviská pre bicyklistov!

14. otázka – Ing. S. Tokoš (Magistrát HMB) – aké bude dočasné riešenie = počas výstavby komplexu AS Mlynské nivy?

Reakcia – Ing. arch. Siebert – v bloku Bottova je rezervná plocha pre dočasné riešenie AS + manipulačná plocha.

Doplnenie – Ing. arch. Mazúch – riešime to na pozemku v susedstve (hneď vedľa areálu AS Mlynské nivy).

Mgr. M. Candrák – apeluje na účastníkov verejného prerokovania, aby sa vyjadrovali k prerokovávanej správe (v prípade, že budú podávať ešte písomné pripomienky na MŽP SR) v intenciách zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, a žiada diskusiu ukončiť.

ad 6. Záver – Ing. S. Tokoš - poďakoval sa za aktívnu účasť na verejnom prerokovaní a znova pripomenul možnosť verejnosti pripomienkovania správy o hodnotení do 19. 06. 2015. Záznam z verejného prerokovania bol predložený na MŽP SR dňa 15. 06. 2015.

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

Do doby vypracovania tohto záverečného stanoviska bolo príslušnému orgánu k správe o hodnotení činnosti doručených na MŽP SR 16 písomných stanovísk.

Písomné vyjadrenie navrhovateľa k stanoviskám k zámeru

Po uplynutí lehôt na pripomienkovanie správy o ohodnotení činnosti určených podľa § 35 ods. 1 až 3 zákona požiadalo MŽP SR navrhovateľa podľa § 35 ods. 5 zákona listom č. 2685/2015-3.4/pl zo dňa 17. 07. 2015 o doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok vyplývajúcich zo stanovísk podľa § 35 ods. 1 až 3 zákona, ktoré sú nevyhnuté na vypracovanie záverečného stanoviska.

Navrhovateľ vypracoval v spolupráci so spracovateľom správy o hodnotení v zmysle žiadosti MŽP SR písomné vyjadrenie k pripomienkam a požiadavkám vzneseným v stanoviskách k správe o hodnotení.

Požadované doplňujúce informácie boli na MŽP SR ako príslušný orgán predložené dňa 21. 08. 2015. Predložené doplňujúce informácie slúžili ako podklad pre odborný posudok vypracovaný podľa § 36 zákona a tiež pre vypracovanie tohto záverečného stanoviska.

Ministerstvo hospodárstva SR, sekcia energetiky (list č. 18288/2015-4100-28176, zo dňa 10. 06. 2015) - Upozorňuje na potrebu vysporiadania vzťahov so spoločnosťou Bratislavská teplárenská, a.s., v zmysle zákona 657/2004 Z. z. o tepelnej energetike v znení neskorších predpisov;

Vyjadrenie navrhovateľa: Situácia je navrhovateľovi známa, prebieha komunikácia so spoločnosťou Bratislavská teplárenská, a.s. V ďalšom stupni prípravy stavby budú vzťahy upravené.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplňujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Z hľadiska posudzovania vplyvov na životné prostredie sú zmluvné vzťahy so spoločnosťou Bratislavská teplárenská, a.s. irelevantné. Z pripomienky teda nevyplýva žiadna potreba návrhu opatrení pre ďalšiu prípravu.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, odbor štátnej stavebnej správy a územného plánovania (list č. 06623/2015/B630-SV/30704-VER, zo dňa 25. 05. 2015) - k predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti nemá pripomienky;

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, odd. dopravného modelovania a infraštruktúry (list č. 05307/2014/B211-SZEÚ/36185, zo dňa 16. 06. 2015) - k predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti si uplatňuje nasledovné pripomienky:

1. V Dopravno-inžinierskej štúdii spracovateľ neuvádza rok, pre ktorý je dopravno-kapacitné posúdenie križovatiek spracované. V zmysle STN 73 6102 je potrebné kapacitu križovatky preveriť na výhľadové obdobie minimálne 20 rokov od uvedenia predmetnej stavby do prevádzky, ak cestný správny orgán pre miestne komunikácie toto obdobie nestanoví inak.

Vyjadrenie navrhovateľa: Návrhové obdobie pre spracované dopravno-kapacitné posúdenie nie je definované konkrétnym rokom, ale 3 – 8 % prirodzeným nárastom dopravného zaťaženia príľahlej komunikačnej siete základnou dopravou bez započítania novej dopravy generovanej susednými zámermi a samozrejme novej dopravy generovanej posudzovaným zámerom (generovaná nová doprava je započítaná samostatne v zmysle údajov tabuľky č. 1 posúdenia). Tieto východiská spolu s predpokladaným stavom dotknutej cestnej infraštruktúry sú použité bez ohľadu na to, v ktorom roku, resp. o koľko rokov sa stanú realitou s vedomím, že to môže približne v r. 2020.

Okrem toho v súčasnosti nie je možné i určitostou definovať časový harmonogram všetkých investícií a stav cestnej infraštruktúry v horizonte +20 rokov, nakoľko tieto údaje žiaden investor ani neposkytne a už vôbec ani nezaručí. Z tohto dôvodu sa v podmienkach Bratislavy vykonáva dopravno-kapacitné posúdenie všetkých veľkých investičných projektov paralelne s investičnou predprípravou, najneskôr pri spracovaní DUR. V praxi to znamená, že paralelne s rozvojom územia v konkrétnom čase a v konkrétnom priestore, kedy sú už známe kapacity jednotlivých investícií sa v rámci spracovania ich dokumentácie vykonáva aj ich dopravno-kapacitné posúdenie so započítaním novej dopravy generovanej všetkými týmito známymi investíciami. Čiže dopravno-kapacitné posúdenie jednej oblasti sa vykonáva aj viackrát, vždy v rámci dokumentácie jednotlivých investícií a to platí obzvlášť pre územie Mlynské nivy, ktoré je dotknuté viacerými investíciami, navyše realizovanými v etapách. Takýmto spôsobom sa dosahuje priebežná kontrola budúcej dopravnej situácie v riešenom ale i širšom území, čo je v plnom súlade s postupom určeným Hlavným mestom SR Bratislava ako správcom a príslušným cestným správnym orgánom pre dotknuté miestne komunikácie.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Dopravno-kapacitné posúdenie bolo spracované oprávnenou osobou a to v zmysle platnej STN 73 6102, TP 10/2010 ako aj metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov. Zo zákona č. 24/2006 Z. z. nevyplýva žiadna zákonná povinnosť vykonať, alebo posúdiť dopravno-kapacitné posúdenie podľa iných metodík alebo usmernení. Je však pre aktuálnu úroveň prípravy a definovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie vhodným podkladom. Z tohto pohľadu považujem doplňujúce vysvetlenie navrhovateľa za dostatočné a nevyplýva z neho žiadna potreba návrhu opatrení pre ďalšiu prípravu.

2. Keďže dopravno-kapacitné posúdenie komunikačnej siete širších vzťahov i kontaktných križovatiek je spracované formou virtuálnej simulácie dopravnej situácie, žiadame aplikovať predpokladané výhľadové objemy dopravy do výpočtových formulárov podľa TP10/2010 a preukázať, že dotknuté križovatky budú vyhovujúce z hľadiska kapacity aj z hľadiska stavebno-technického riešenia. V prípade preukázania, že dĺžky pruhov nevyhovujú vznikajúcim kolónam, je nutné navrhnuť patričné opatrenia.

Vyjadrenie navrhovateľa: Dopravno-kapacitné posúdenie je spracované v plnom súlade s Metodikou, ktorú pre daný účel vydalo mesto Bratislava, a ktorá rešpektuje platné technické predpisy. Táto metodika pripúšťa aj simulačnú formu spracovania posúdenia pri splnení podmienky, že bude dodaná v originálnom softvérovom vyhotovení v prostredí PTV VISSIM (mesto Bratislava disponuje príslušným softvérovým vybavením na kontrolu atribútov použitých pre spracovanie simulácie). Táto podmienka bola splnená a mesto Bratislava po overení nijakým spôsobom nespochybnilo autentickosť statických obrázkov a taktiež aj doloženého videa vytvoreného zo simulácie pre potreby tých subjektov, ktoré nedisponujú príslušným simulačným softvérom.

Zo simulácie je možné presne odvodiť všetky ukazovatele kvality dopravného prúdu na jednotlivých ramenách križovatiek, ktoré sú predmetom výpočtu podľa TP 10/2010 a

navyš aj mnohé ďalšie. Vyššia presnosť simulačnej metódy spočíva hlavne v jej sieťovom vyjadrení. Na rozdiel od TP 10/2010 je v tomto vyjadrení možné identifikovať aj vzájomné vplyvy dopravnej situácie na jednotlivých križovatkách, ktoré sa prenášajú na križovatky susedné a to v „reálnom čase“ simulačného obdobia (v danom prípade popoludňajšia šp. hodina). Napokon práve pomocou simulácie boli identifikované prípadné nedostatky ale aj rezervy primárneho dopravného návrhu, ktorých obsah bol podkladom pre definitívny dopravný návrh vo všetkých jeho atribútoch organizácie a riadenia premávky.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Detto ako pri predchádzajúcej pripomienke.

3. Z Dopravno-inžinierskej štúdie nie je jasné, či bol pri virtuálnej simulácii dopravnej situácie zohľadnený negatívny vplyv pohybu chodcov na priechodoch pre chodcov v križovatkách neriadených CSS. Nakoľko vstupovanie chodcov na priechode pre chodcov má negatívny vplyv nielen na ich bezpečnosť ale aj na priepustnosť križovatiek a plynulosť dopravy, žiadame všetky križovatky ako i prípadné sólové priechody pre chodcov v dotknutom území na nadradenej komunikačnej sieti riadiť CSS.

Vyjadrenie navrhovateľa: Vplyv chodcov na neriadených križovatkách a samostatných priechodoch môže byť relevantný jedine na obslužných miestnych komunikáciách, nakoľko všetky priechody na vybranej komunikačnej sieti sú v dopravnom návrhu svetelne riadené buď v rámci križovatky, alebo samostatne ako priechody delené so zelenou v pevnom cykle pri rešpektovaní koordinácie hlavného cestného ťahu. Treba uviesť, že na rozdiel od súčasného stavu je súčasťou návrhu aj riadenie peších priechodov cez Mlynské nivy (zastávky MHD) a Karadžičovu ul. (vyústenie Páričkovej ul.). Podmienka je teda splnená v návrhu.

Na obslužných komunikáciách v záujmovom území, spravidla smerovo rozdelených, s dopravným zaťažením do 250 voz./hod. jednosmerne a s návrhovou rýchlosťou 40 km/h je zjavné, že pešie priechody nemôžu nijako ovplyvniť plynulosť premávky do takej miery, aby výsledná priepustnosť ktorejkoľvek obslužnej komunikácie bola pod hranicu vyššie uvedeného dopravného zaťaženia.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné a nevyplýva z neho žiadna potreba návrhu opatrení pre ďalšiu prípravu.

4. V rámci statickej dopravy je navrhnutých 6 parkovacích stojísk pre účely taxi, nakládky a vykládky. Pojem nakládky a vykládky nie je bližšie špecifikovaný. V prípade, že sa jedná o krátkodobé zastavenie vozidla z dôvodu výstupu cestujúcich spojenom s vyložením batožiny, odporúčame počet parkovacích miest pre účely taxi navýšiť.

Vyjadrenie navrhovateľa: Obslužnosť objektu taxislužbou je riešené komplexne, s dôrazom na maximálny komfort a bezpečnosť cestujúcich. Okrem spomínaných 6 vonkajších parkovacích stojísk taxi na západnej strane objektu budú mať taxíky vyhradené miesta pre nástup a výstup cestujúcich aj a parkoviskách na 3. NP a 2. NP.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné a nevyplýva z neho žiadna potreba návrhu opatrení pre ďalšiu prípravu.

5. V hodnotiacej správe sa neuvádza spôsob odstavenia autobusov MHD, ktoré majú na Páričkovej ulici za križovatkou s Karadžičovou ul. konečnú zastávku. V súčasnosti sú autobusy MHD odstavované na protiahlejš strane vozovky, čo však po prestavbe autobusovej stanice nebude možné.

Vyjadrenie navrhovateľa: Organizácia MHD na konečnej AS Mlynské nivy sa oproti súčasnosti nemení. Výstupišťe je situované na Páričkovej ul. (celá dĺžka hrany pri budove VÚB) a nástupišťe na Šagátovej ul. a podľa vyjadrenia prevádzkovateľa MHD toto riešenie vyhovuje aj budúcim potrebám.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné a nevyplýva z neho žiadna potreba návrhu opatrení pre ďalšiu prípravu.

6. Vzhľadom na kontakt riešeného územia navrhovanej činnosti s plánovaným projektom prepojenia železničného koridoru TEN-T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave, stavbou „ŽSR, Bratislava predmestie – Bratislava filiálka – Bratislava Petržalka“, žiadame jednotlivé stupne dokumentačnej prípravy stavby predkladať na vyjadrenie spolu s aktuálnym stanoviskom zhotoviteľa dokumentácie stavby ŽSR spoločnosti DI Koridor, s.r.o. /DOPRAVOPROJEKT, a.s./, Kominárska 2, 4, 832 03 Bratislava.

Vyjadrenie navrhovateľa: Navrhovateľ ďalšie stupne prípravy projektovej dokumentácie bude predkladať na vyjadrenie spolu s aktuálnym stanoviskom zhotoviteľa dokumentácie stavby ŽSR spoločnosti DI Koridor, s.r.o. /DOPRAVOPROJEKT, a.s./, Kominárska 2, 4, 832 03 Bratislava.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Potrebu komunikácie so zhotoviteľom dokumentácie stavby ŽSR odporúča doplniť do návrhu opatrení v záverečnom stanovisku.

Ministerstvo obrany SR, sekcia majetku a infraštruktúry (list č. SEMal-57-764/2015, zo dňa 27. 05. 2015) - nemá k predloženej správe o hodnotení pripomienky;

Hlavné mesto SR Bratislava (MAGS OUGG 44327/15-271793 OUGG 249/15, EIA č. 28, zo dňa 01. 06. 2015) – U objektu AS poukazuje na čiastočný rozpor medzi výkresmi 1. NP – výrez a výkresom 1. NP v M 1:1200 (v ktorom nie je napr. čakáreň pre cestujúcich, namiesto služieb cestujúcim sú obchody). Konštatuje, že uvažovaný zámer je v súlade s ÚPN hl. m. SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov. Z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia a vyhodnotenia vplyvov, predloženú správu o hodnotení berie na vedomie. Stotožňuje sa so závermi spracovanej dopravno-inžinierskej štúdie o potrebe rešpektovať navrhnuté funkčné využitie zámeru a realizovať dopravné opatrenia na komunikačnej sieti ako podmieňujúce investície zámeru – funkčná prestavba komunikácie Mlynské nivy, úpravy na komunikáciách Svätoplukova, Páričkova a Šagátova. Nakoľko návrhové prvky dotknutej komunikačnej siete ani technické riešenie prvkov dopravného riadenia v križovatkách v súvislosti s doplnenou Overovacou štúdiou cyklistickej a pešej dopravy nie sú obsahom predloženého materiálu, k návrhu cyklistickej infraštruktúry a k jej technickému riešeniu bude možné zaujať odborné stanovisko až po predložení aktualizovanej podrobnej projektovej dokumentácie súvisiacej stavby infraštruktúry „Rekonštrukcia inžinierskych sietí a komunikácií – Mlynské nivy“ (investor TWIN CITY, a.s.). Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry bez pripomienok.

Vo Variante 1 je zdrojom vykurovania pre AS plynová kotolňa s inštalovaným výkonom 3 400 kW, a pre administratívnu budovu má byť zdrojom tepla plynová kotolňa na streche objektu s výkonom 1 200 kW; v zmysle Vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z. sa v oboch prípadoch jedná o stredný zdroj znečisťovania ovzdušia (SZZO). Pri prevádzke uvedených SZZO sa požaduje rešpektovanie ustanovení § 15 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší. Záväzné stanovisko orgánu ochrany ovzdušia podľa § 17 zákona je potrebné pre vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby a povolení stavby SZZO.

Pre Variant 2 zdrojom tepla pre vnútorné priestory AS bude výmenníková stanica tepla a vykurovací systém bude teplovodný. Výmenníková stanica nepredstavuje ZZO. Z environmentálneho hľadiska uprednostňuje realizáciu tohto variantu.

V kap. Vzduchotechnika (str. 38) je opis prevetrávania priestorov autobusovej stanice a návrh chladenia vybraných priestorov (SZZO). Vybrané priestory a zariadenia budú mať aj náhradný zdroj elektrickej energie (dieselgenerátor) – voči uvedenému nemá námietky.

Dažďové vody zo striech majú byť odvedené do retenčnej nádrže, podobne ako zaolejované dažďové vody po prechode cez ORL. Alternatívne sa uvažuje v koncovke s použitím vsakovacieho systému (bude preverené v ďalšej fáze projektu), resp. s odvedením

dažďových vôd do jednotnej kanalizácie. Preferujeme alternatívu so vsakovaním, ale odporúča toto doriešiť s BVS a.s., prevádzkovateľom verejnej kanalizácie.

Pozemky sú v KN vedené ako zastavané plochy a nádvoria a ostatné plochy (bez záberu PP a LP) – bez pripomienok.

Z celkovej plochy pozemku 57 660 m² má zeleň na rastlom teréne zaberať plochu 5 036 m² a zeleň na strechách 461 m². S ohľadom na charakter a prevádzkové pomery AS uvedený rozsah plôch zelene považuje za akceptovateľné minimum.

Súčasťou správy o hodnotení je aj kvalifikovaný Dendrologický prieskum (DENDREA s.r.o., apríl 2015) a tabuľky so zoznamom drevín podliehajúcim súhlasu na výrub (Príloha č. 6) – bez pripomienok;

Mestská časť Bratislava - Ružinov (list č. ŽP/CS 11724/2/2015/PAG, zo dňa 09. 06. 2015) - Z hľadiska územného plánu: V kap. C. IV. 1 správy o hodnotení a tiež na str. 26 z 35 v prílohe č. 11 Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie v kapitole D.I. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov činnosti na životné prostredie sa exaktne neuvádza, že navrhovaná činnosť je plne v súlade s ÚPN hl. mesta SR, Bratislavy z r.2007 v znení zmien a doplnkov, resp. ucelené zhodnotenie, že navrhovaná činnosť Polyfunkčný objekt Autobusová stanica Mlynské nivy bude plne v súlade s platnou ÚPD hl. mesta SR Bratislavy (návrh v zmysle využitia funkčných plôch L.201 – OV celomestského a nadmestského významu a 701 – plochy zariadení MHD a autobusovej hromadnej dopravy, rozvojové funkčné plochy).

Vyjadrenie navrhovateľa: Navrhovaná činnosť je plne v súlade s ÚPN hl. mesta Bratislava. K Polyfunkčnému objektu AUTOBUSOVÁ STANICA bolo vydané súhlasné záväzné stanovisko hlavného mesta SR Bratislavy pod č. j. MAGS ORM 54330/14-307998, zo dňa 09. 12. 2014. V stanovisku sa uvádza, že uvažovaný zámer je v súlade s ÚPN hl. m. SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Dopĺňujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné a nevyplýva z neho žiadna potreba návrhu opatrení pre ďalšiu prípravu.

V závere stanoviska Mestská časť Bratislava - Ružinov uvádza, že z posúdenia správy o hodnotení vyplynulo:

- Nutné je overiť celkový hmotovo-priestorový koncept plošne rozľahlého a kompaktného polyfunkčného objektu AS, ako aj časť s výškovou administratívnou budovou a jej možný negatívny vplyv na okolie, pričom dávame do pozornosti tienenie okolitých pozemkov napr. bývalého areálu továrne na cverny „Cvernovka“, parcely č. 9747/33, 9747/11, 9747/31, 9747/32, 9747/2, 9747/10 atď. v k. ú. Nivy.

Vyjadrenie navrhovateľa: Hmotovo-priestorový koncept celého objektu je z hľadiska vplyvu na okolie / tienenie okolitých pozemkov/ posúdený samostatne v svetelotechnickom posúdení, ktorý bol súčasťou správy o hodnotení

- parcely 9747/33, 32, 31 - sú pozemky, posudzujú sa stredy okien budov
- parcela 9747/2 - je popísaná
- parcela 9747/10 - je umiestnená za objektom školy, čiže tam tieni samotná škola- mimo záber riešeného územia
- parcela 9747/11 a „cvernovka“ - mimo záber riešeného územia.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Dopĺňujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné a nevyplýva z neho žiadna potreba návrhu opatrení pre ďalšiu prípravu.

- Časť polyfunkčného objektu s výškovým administratívnym objektom (výšková budova) a návrhom 31. NP (výška +125,000 m od ±0,000 = 137,500 m n.m. Bpv t.j. celková výška 262,500 m n.m. Bpv – výkres č. 1.17 uličný pohľad), žiadame nevyhnutne posúdiť Dopravným úradom, odd. správy letísk a ochranných pásiem (v zmysle zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 37/2002 Z. z.) a to vzhľadom na platné obmedzenia vyplývajúce z OP Letiska M. R. Štefánika, nakoľko platný ÚPN hl. mesta SR Bratislavy nereguluje maximálnu

povolenú resp. prípustnú výšku a tiež explicitne neuvádza žiadne výškové obmedzenia pre výstavbu a iné – predmetný výškový objekt AS je umiestnený v OP kužeľovej plochy 1:25 (210 až 220 m n. m. Bpv), ktorý presahuje, resp. nerešpektuje.

Vyjadrenie navrhovateľa: Uvedené skutočnosti sú navrhovateľovi známe, postup prípravy je koordinovaný s Dopravným úradom. Dopravný úrad vydal k projektu vyjadrenie č. 017518/2014/ROP-002-P/30326 zo dňa 18. 11. 2014, projekt bude v ďalšom stupni prípravy naďalej koordinovaný s Dopravným úradom.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Potrebu individuálneho prerokovania s Dopravným úradom navrhuje do opatrení v záverečnom stanovisku.

- Požaduje, v prípade vypracovania projektu pre UR a SP nutne rešpektovať stanovenú reguláciu najmä pre min. koeficient zelene stanovený pre L.201 (min. KZ = 0,10), pričom započítateľné plochy zelene uvádza tabuľka zápočtov zelených plôch na str. 24 textová časť C, záväzná časť.

Vyjadrenie navrhovateľa: V dokumentácii projektu pre UR a SP bude rešpektovaná stanovená regulácia najmä pre minimálny koeficient zelene stanovený pre L.201 (min. KZ = 0,10), pričom započítateľné plochy zelene uvádza tabuľka zápočtov zelených plôch na str. 24 textová časť C, záväzná časť.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Všeobecne platí, že územné rozhodnutie možno vydať len pre stavby, ktoré sú v súlade s platnou územno-plánovacou dokumentáciou. Mestská časť Bratislava – Ružinov je príslušným stavebným úradom.

- Z hľadiska zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny požadujeme aktualizáciu dendrologického posúdenia, nakoľko vydané rozhodnutie č. ZP/CS2568/2012/RCI je neaktuálne.

Vyjadrenie navrhovateľa: Navrhovateľ predloží aktuálne/aktualizované dendrologické posúdenie v zmysle zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Potrebu predloženia aktualizovaného dendrologického posúdenia k žiadosti o súhlas na výrub drevín navrhuje do opatrení v záverečnom stanovisku.

Dopravný úrad (list č. 11220/2015/ROP-003-P/17985, zo dňa 04. 06. 2015) - požaduje rešpektovať vydané vyjadrenie č. 017518/2014/ROP-002-P/30326, zo dňa 18. 11. 2014 - Dopravný úrad ako príslušný orgán štátnej správy v úseku civilného letectva upozorňuje, že stavba sa nachádza v ochranných pásmach Letiska M.R. Štefánika Bratislava. V mieste stavby je obmedzujúca nadmorská výška stavieb, zariadení nestavebnej povahy, použitia stavebných mechanizmov a pod. určená ochranným pásmom kužeľovej prekážkovej plochy letiska v rozmedzí 210,90 – 224,70 m n.m. Nakoľko sa jedná o územie v sektore vyčlenenom Leteckým úradom SR pre výškovú výstavbu, je možné na základe letecko-prevádzkového posúdenia udeliť výnimku nad túto výšku. Túto stavbu je nutné s Dopravným úradom individuálne prerokovať z dôvodu stanovenia podmienok pre umiestnenie a realizáciu stavby, vrátane dvíhacích mechanizmov;

Vyjadrenie navrhovateľa: Uvedené vyjadrenie č. 017518/2014/ROP-002-P/30326, zo dňa 18. 11. 2014 je navrhovateľovi známe a projekt bude v ďalšom stupni prípravy individuálne prerokovaný s Dopravným úradom.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Potrebu individuálneho prerokovania s Dopravným úradom navrhuje do opatrení v záverečnom stanovisku.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (list č. OU-BA-OSZP1/2015/49554-svl,

zo dňa 11. 06. 2015) - uvádza, že zložky životného prostredia s pôsobnosťou kraja Okresného úradu v Bratislave nie sú dotknutým orgánom štátnej správy, napriek tomu považuje z hľadiska ochrany ovzdušia za ekologicky výhodnejší spôsob vykurovania cez výmenníkovú stanicu – variant 2;

Vyjadrenie navrhovateľa: Porovnanie variantov v Správe o hodnotení (kap. C.V), v súčinnosti so závermi Rozptylovej štúdie (kap. 7. ZÁVER), preukázalo pomerne málo významný vplyv spôsobu vykurovania na ovzdušie, resp. celkovú rozptylovú situáciu v lokalite. Podotýkame, že oba varianty boli hodnotené ako vyhovujúce, mierne lepší sa pri posúdení všetkých hodnotiacich kritérií javí Variant 1.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Na základe stanovísk k zámeru a tiež s prihliadnutím na skutočnosť, že vo Variante č. 2 je predpoklad nižšieho zaťaženia ovzdušia škodlivinami vznikajúcimi z vykurovania objektov, navrhujem uprednostniť Variant č. 2 (primárny zdroj tepla výmenníková stanica – horúcovod) s tým, že je potrebné hľadať optimálny spôsob zabezpečenia tepla a chladu kombináciou možných riešení.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (list č. OU-BA-OSZP1/2015/49554-svl, zo dňa 11. 06. 2015) - nemá zásadné pripomienky k správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny:

Na predmetné územie sa vzťahuje 1. stupeň ochrany v rozsahu ustanovení § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny (ďalej len "zákon OPaK"). Realizácia stavby neprinesie zásah do chránených území alebo do ich ochranných pásiem, je umiestnená mimo biocentier, genofondových plôch a prvkov významných pre územný systém ekologickej stability. V hodnotenom území sa nachádzajú dreviny, ktoré budú v nevyhnutnom rozsahu odstránené. Na výrub stromov s obvodom kmeňa meraným vo výške 130 cm nad zemou väčším ako 40 cm a krovín s výmerou nad 10m² v zastavanom území obce sa vyžaduje súhlas príslušného orgánu ochrany prírody (v pôsobnosti mestskej časti Bratislava - Ružinov a mestskej časti Staré Mesto) podľa § 47 ods. 3 zákona OPaK.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Na nevyhnutný výrub drevín bude aktualizovaný dendrologický prieskum a bude podaná žiadosť o súhlas na výrub drevín.

Z hľadiska ochrany ovzdušia:

V správe o hodnotení sú zapracované požiadavky orgánu ochrany ovzdušia na zníženie TZL v riešenej lokalite a na zníženie emisií z podzemných garáží uvedené v ich stanovisku v stupni posudzovania zámeru. Z hľadiska ochrany ovzdušia je výhodnejší Variant č. 2.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Rozdiel vo variantoch je v spôsobe zabezpečenia tepla. Vykurovanie objektov plynovou kotolňou len mierne zvyšuje zaťaženie ovzdušia a tým mierne favorizuje Variant č. 2. V zásade však možno konštatovať, že obidva navrhované varianty sú z environmentálneho hľadiska akceptovateľné. Pre ďalšie stupne prípravy odporúča zväziť optimalizáciu zabezpečenia tepla a chladu so zvážením aj netradičných spôsobov.

Z hľadiska odpadového hospodárstva:

V posudzovanej správe o hodnotení je uvedená zvlášť bilancia odpadov, ktoré vzniknú počas výstavby a prevádzky objektu. Výstavbou a užívaním stavby vzniknú bežné stavebné odpady kategórie "O" - ostatný odpad a nebezpečné odpady kategórie "N". Príslušný orgán odpadového hospodárstva po oboznámení sa s predloženou správou o hodnotení, vypracovanou podľa zákona o posudzovaní z hľadiska odpadového hospodárstva konštatuje, že navrhovaná činnosť nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie a nemá k správe o hodnotení pripomienky. Konkrétne podmienky k realizácii a prevádzkovaní stavby určí orgán odpadového hospodárstva v rámci vyjadrenia v povoľovacom procese.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Stavebné práce budú realizované po 01. 01. 2016 a budú sa riadiť novým zákonom č. 79/2015 Z. z. o odpadoch účinným od 01. 01. 2016.

Z hľadiska ochrany vôd:

V prípade, že to priestorové a technické podmienky umožnia, bude použitý vsakovací systém dažďovej vody. Táto možnosť bude preverená v ďalšej fáze projektu. Z hľadiska štátnej vodnej správy nemá k predloženej navrhovanej činnosti ďalšie pripomienky.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: V prípade využitia vsakovacieho systému bude potrebné podmienky overiť hydrogeologickým posudkom. Túto podmienku navrhuje stanoviť v záverečnom stanovisku k navrhovanej činnosti.

Z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií:

Súhlasí s vydaním súhlasného stanoviska bez pripomienok.

Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-BA-OCDPK2-2015/048184/JTA, zo dňa 01. 06. 2015) - Odporúča rešpektovať odporúčania uvedené v závere vypracovanej dopravno-inžinierskej štúdie.

Vyjadrenie navrhovateľa: V ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie budú odporúčania uvedené závere vypracovanej dopravno-inžinierskej štúdie rešpektované.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplňujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Potrebu rešpektovania záverov dopravno-inžinierskej štúdie v ďalších stupňoch prípravy odporúča uplatniť v návrhu opatrení v záverečnom stanovisku.

Je potrebné zaslať správu o hodnotení na vyjadrenie príslušnému cestnému správnomu orgánu dotknutých komunikácií – Hlavnému mestu SR Bratislava – odd. koordinácie dopravných systémov, referátu cestného správneho orgánu ako dotknutému orgánu štátnej správy.

Vyjadrenie navrhovateľa: Správa o hodnotení bola zaslaná na vyjadrenie príslušnému cestnému správnomu orgánu dotknutých komunikácií – Hlavnému mestu SR Bratislava – odd. koordinácie dopravných systémov, referátu cestného správneho orgánu ako dotknutému orgánu štátnej správy.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplňujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné a nevyplýva z neho žiadna potreba návrhu opatrení pre ďalšiu prípravu.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto (list č. HŽP/10404/2015, zo dňa 25. 05. 2015) - z hľadiska ochrany zdravia súhlasí so správou o hodnotení.

V ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie bude požadovať dopracovanie hlukovej štúdie.

Vyjadrenie navrhovateľa: Dopracovanie hlukovej štúdie bude súčasťou projektovej dokumentácie v ďalšom stupni prípravy, v rozsahu a podrobnosti na základe komunikácie s pracovníkmi RÚVZ BA.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplňujúce vysvetlenie navrhovateľa považujem za dostatočné. Potrebu dopracovania akustickej štúdie v ďalších stupňoch prípravy odporúčam uplatniť v návrhu opatrení v záverečnom stanovisku.

Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Bratislave (list č. KRHZ-BA-OPP-527/2015 zo dňa 21. 05. 2015) – k správe o hodnotení činnosti nemá pripomienky;

Lepšia doprava, občianska iniciatíva (kontaktná adresa: Ing. Martin Fundárek, Školská 26, 900 84 Bahoň) (list zo dňa 18. 06. 2015) – v stanovisku s uspokojením konštatujú, že v projekte, ktorý bol verejnosti prezentovaný 03. 06. 2015 v Primaciálnom paláci, sa objavili viaceré pozitívne zmeny, najmä vytvorenie bus pruhov na ulici Mlynské Nivy a zapracovanie viacerých cyklotrás. V rámci pripomienok predložili aj pripomienku týkajúcu sa umiestnenia odbavovacích priestorov a napojenia na nástupiská:

„Funkčné rozvrhnutie priestorov má z hľadiska deklarovanej primárnej funkcie stavby – skvalitnenie cestovania – závažné chyby. Kým terminál MHD zámer ponecháva v dnešnej polohe (kde je plánovaná aj stanica Bratislava – Nivy uvažovanej podzemnej trasy nosného

systému MHD (ďalej len NS MHD)), odbavovacie priestory (pokladne, úschovňu batožín) situuje na opačný koniec areálu, ktorý je vzdušnou čiarou vzdialený cca 350 m. Z tejto strany nie je vyriešený prístup ani jestvujúcou povrchovou MHD – zastávka trolejbusovej dopravy v smere do centra je až za križovatkou, takže cestujúci by museli prekonávať niekoľko (4-5) priechodov pre chodcov, čo predstavuje výrazné časové straty. Žiadame zachovať umiestnenie odbavovacích priestorov na západnej strane areálu (napr. v priestore označenom ako 01.OP.51), kde budú v pešej dostupnosti uvažovaného ND MHD i súčasnej konečnej MHD, a napojiť tieto odbavovacie priestory eskalátormi a výťahmi (pre bezbariérový prístup) na nástupiská (cez objekt -01.AS.03) a výstupiská autobusov.“ V správe je v prílohe 10 pripomienka vyhodnotená s nasledujúcim stanoviskom: „Požiadavka bola zvážená, organizácia pohybu cestujúcej verejnosti bola riešená vo viacerých variantoch s ohľadom na množstvo faktorov, navrhnuté riešenie bol vyhodnotený ako optimálny.“ S týmto vyhodnotením nesúhlasia. Trvajú na tom, že je potrebné riešiť prístup cestujúcich k nástupišťam najkratšou možnou cestou.

Vyjadrenie navrhovateľa: Pripomienka obsahuje analýzu pohybu cestujúcich, s predpokladanými dĺžkami peších presunov podľa projektu a navrhované riešenie. Navrhovateľ v spolupráci s dopravným inžinierom túto pripomienku ešte raz zváži a prehodnotí v ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Dopĺňujúce vysvetlenie navrhovateľa považujem za dostatočné. Potrebu zváženia podnetov pripomienky v ďalších stupňoch prípravy odporúčam uplatniť v návrhu opatrení v záverečnom stanovisku.

Pokiaľ ide o samotné umiestnenie pokladníc, uznávame, že ich význam bude pri čoraz väčšom rozsahu využívania elektronických distribučných kanálov klesať. Tento pokles však bude pozvoľný. Je tiež pravda, že ich využívajú cestujúci v medzinárodnej a diaľkovej doprave (cestujúci v regionálnej doprave cestujú na predplatné lístky BID alebo si kupujú lístky u vodiča) a u týchto spojov predpokladáme, že ich nástupišťá budú na začiatku móla alebo na miestach č. 8-12, takže zachádzka pre cestujúcich kvôli návšteve pokladníc nebude taká veľká. Neobstojí však argument, že pokladnice musia byť na mieste, kde sú navrhované projektom, pretože tam vodiči odovzdávajú tržby. Pokiaľ je nám známe, vodiči odovzdávajú tržby osobitne, nie cez pokladnice pre cestujúcich. Je preto možné ponechať služobné pokladnice v podzemí a pokladnice pre cestujúcich situovať podľa nášho návrhu na prízemí v západnej časti budovy. Z hľadiska prístupu do stanice aj od Svätoplukovej ulice by bolo optimálne časť pokladníc pre cestujúcich ponechať na mieste, kde ich navrhuje projekt, a časť presunúť na prízemie do západnej časti. Umiestnenie pokladníc v západnej časti považujeme naďalej za potrebné, ale ich absenciu nepokladáme za kritickú.

Vyjadrenie navrhovateľa: Umiestnenie pokladníc ako aj prevádzkový režim bude spresnený v ďalšom stupni. Navrhovateľ v spolupráci s dopravným inžinierom túto pripomienku posúdi a prehodnotí v ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Dopĺňujúce vysvetlenie navrhovateľa považujem za dostatočné. Potrebu zváženia podnetov pripomienky v ďalších stupňoch prípravy odporúčam uplatniť v návrhu opatrení v záverečnom stanovisku.

Združenie domových samospráv Bratislava, P.O.Box 218, 850 00 Bratislava (list zo dňa 20. 05. 2015) - konštatuje, že správa nebola vypracovaná v určenom rozsahu, nakoľko neobsahuje zváženie a zhodnotenie kompozičnej zmeny. Vzhľadom na uvedené žiada, aby hodnotiaci správa bola o variantné riešenie spočívajúce v kompozičnej zmene doplnená, následne prerokovaná so zainteresovanou verejnosťou a až potom bolo prijaté odporúčajúce stanovisko;

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Združenie svoju pripomienku zopakovalo aj listom zo dňa 14. 06. 2015. Dopĺňujúce informácie navrhovateľa a poznámku spracovateľa odborného posudku vid' v ďalšom texte.

Združenie domových samospráv Bratislava, P.O.Box 218, 850 00 Bratislava (list zo dňa 14. 06. 2015) – K pripomienke „Zváženie a zhodnotenie kompozičnej zmeny spočívajúcej v umiestnení navrhovanej výškovej administratívnej budovy v západnej časti na dotyku s existujúcimi administratívnymi budovami VÚB a CBC,.. Vysvetlenie, že hlavný architekt hl. mesta Bratislavy požadoval umiestnenie výškovej budovy do križovatky Svätoplukova – Prievozská - Košická a preto sa kompozičná zmena neposudzovala tak, ako ukladal rozsah hodnotenia pokladá za irelevantné a nepostačujúce. Mesto Bratislava je len jedným zo zainteresovaných subjektov, ďalšími sú napríklad aj zainteresovaná verejnosť. Určenie kompozičnej zmeny ako ďalšieho posudzovaného (tretieho) variantu dalo v podstate jediný legislatívne relevantný priestor na to, aby sa zvážila takáto zmena. Spracovateľ hodnotiacej správy mal teda iniciovať pracovné stretnutia všetkých zainteresovaných subjektov a túto zmenu prejednať a reálne zvážiť. Skutočnosť, že spracovateľ hodnotiacej správy túto kompozičnú zmenu odignoroval, uprel zainteresovanej verejnosti právo na priaznivé prostredie garantované nielen ústavou SR a slovenskou legislatívou, ale aj európskou legislatívou upravenou v Aahurskom dohovore a smerniciach č. 85-337-EEC, 2003-35-EU, 2003-92-EU a 2011-92-EU. Poukazuje tiež na rozhodnutie Európskeho súdneho dvora č. C-416/10, ktorý skonštatoval, že zainteresovaná verejnosť má mať v ktoromkoľvek okamihu prejednávania zámeru a v ktoromkoľvek okamihu povoľovacieho konania možnosť efektívne vstupovať do týchto procesov a účinne presadzovať svoje záujmy a práva, pričom určil podmienku, že musia byť otvorené všetky možnosti a riešenia.

Vyjadrenie navrhovateľa: Navrhovateľ sa pri spracovaní projektu ako aj v procese spracovania Správy o hodnotení zaoberal rôznymi kompozíciami jednotlivých budov navrhovanej činnosti. Nie je pravdivý výrok, že sa kompozičná zmena neposudzovala.

Pripomienka k zámeru znela: „Navrhujeme kompozičnú zmenu objektu a to výškovú budovu umiestniť v západnej časti na dotyku s existujúcimi administratívnymi budovami VÚB a CBC. Kompozícia výškových budov sa riadi zásadou, že výškové budovy sa umiestňujú a lokalizujú do jedného „hniezda.“ Takýmto hniezdom by mala byť križovatka Dostojevského a Mlynských nív.“

K navrhovanej činnosti bolo vydané súhlasné záväzné stanovisko hlavného mesta SR Bratislavy pod č.j. MAGS ORM 54330/14-307998 zo dňa 09. 12. 2014, konštatuje, že uvažovaný zámer (v pôvodnom rozmiestnení budov), je v súlade s ÚPN hl.m. SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov.

Napriek tomu, na základe pripomienky k zámeru bolo preverené a zvážené umiestnenie administratívnej budovy v západnej časti na dotyku s existujúcimi administratívnymi budovami VÚB a CBC. V odpovedi navrhovateľa na výzvu na doplnenie informácií je časť architektonickej dokumentácie Overenie polohy výškového objektu.

Z dokumentácie je zrejmé, že:

- Umiestnenie „v západnej časti na dotyku s existujúcimi administratívnymi budovami VÚB a CBC.“ by bola mimo Komunikačného uzla, a teda v rozpore s ÚPN.
- Umiestnenie „v západnej časti na dotyku s existujúcimi administratívnymi budovami VÚB a CBC.“ by bolo v konflikte s projektom TEN-T, ktorý musí byť pri realizácii navrhovanej činnosti rešpektovaný, realizácia Autobusovej stanice je koordinovaná s projektom TEN-T.
- Stanovisko Hlavného architekta hl. mesta Bratislavy podporujúce pôvodné umiestnenie, najmä s ohľadom na plánovanú výškovú výstavbu projektu Twin City Juh Blok C, na nároží križovatky. Zároveň je tým popretý argument „výškové budovy sa umiestňujú a lokalizujú do jedného „hniezda“, keďže podobné „hniezdo“ vznikne na tejto križovatke.

Navrhovateľ navrhovanú kompozičnú zmenu overil, zhodnotil jej realizovateľnosť, najmä vo vzťahu k platnému ÚPN, k pozícii dôležitosti tohto uzla vzhľadom na riešené územie a požiadavkám HA hl. mesta Bratislava. Pozícia umiestnenia ako dominanty na rohu ulíc Svätoplukova a Mlynské nivy bola zhodnotená ako najvhodnejšia.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Dopĺňujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Variant, ktorý by nebol v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou by bolo potrebné preveriť v zmenách a doplnkoch k územnoplánovacej dokumentácii. Takáto

zmena je v zmysle zákona zmenou strategického dokumentu. Logické by teda bolo najskôr predložiť zmeny a doplnky k územnému plánu a tieto podrobiť strategickému posúdeniu (SEA). Obstarávateľom zmien a doplnkov by bola obec, teda Hlavné mesto SR Bratislava. Navrhovateľ nemá na obstaranie zmien a doplnkov kompetenciu ani priamy dosah.

Nemožno teda z tohto pohľadu nútiť navrhovateľa aby do prípravy doplnil ďalší variant, ktorý nie je realizovateľný. Navrhovateľ navrhovanú kompozičnú zmenu overil, zhodnotil jej realizovateľnosť a splnil úlohu rozsahu hodnotenia. Nemožno spracovateľovi hodnotiacej správy vytknúť, že by navrhovanú kompozičnú zmenu odignoroval. V žiadnom prípade nebolo zainteresovanej verejnosti upreté právo na priaznivé prostredie garantované ústavou SR a slovenskou legislatívou, ale aj európskou legislatívou. Podľa zákona má dotknutá verejnosť postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene, ak uplatní postup podľa odseku 3 alebo odseku 4 podľa § 24 zákona, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu.

Proces povinného hodnotenia je široká odborná a verejná diskusia, v ktorej nie je možné všetkým požiadavkám vyhovieť. Je príspevkom k hľadaniu optimálneho variantu navrhovanej činnosti. Kompetenciou len príslušného orgánu je, aby na základe tejto širokej diskusie rozhodol, či je alebo nie je navrhovaná činnosť akceptovateľná z hľadiska predpokladaných vplyvov na životné prostredie a určil podmienky pre ďalšie stupne prípravy a realizácie navrhovanej činnosti. Dotknutá verejnosť v postavení účastníka konania môže svojimi podnetmi ovplyvňovať proces následného povoľovacieho konania a teda nemožno tvrdiť, že by jej bola zo strany spracovateľa správy o hodnotení upierané právo na priaznivé prostredie.

Na verejnej prezentácii spracovateľ projektovej dokumentácie uviedol, že na žiadosť viacerých dotknutých orgánov venovali zvláštnu pozornosť zvýšeniu kapacity úrovňových peších prechodov cez cestu s tým, že sa pripúšťa riadenie dopravy pomocou svetelnej signalizácie (semaforey). V tejto súvislosti navrhujeme nasledovné:

- V prípade, že budú semaforey riadené semaforom, je nutné, aby ich signálne plány boli skoordované v tzv. líniovej koordinácii so signálnymi plánmi na križovatkách Dostojevského x Prievozská, Prievozská x Košická x Svätoplukova a z nich nadväzných v zmysle TP 09/2008 a TP 10/2008
- Žiadame, aby prechody pre chodcov boli riešené systémom „Bezpečný prechod“, teda osadením bielych výstražných LED svetiel do vozovky, nasvietením prechodu zhora asymetrickým svetelným zdrojom a osadením zväčšenej zvislej dopravnej značky IP6 doplnenej o blikajúce výstražné oranžové svetlá.

Žiadame do dopravného projektu uvedené dopravné riešenie dopracovať.

Vyjadrenie navrhovateľa: Riešenie režimu semaforov, priechodov pre chodcov a i. budú podrobne riešené v ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie. Návrhy a pripomienky na ich optimalizáciu navrhujeme zvážiť v ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Potrebu zváženia podnetov pripomienky v ďalších stupňoch prípravy odporúča uplatniť v návrhu opatrení v záverečnom stanovisku.

Na verejnej prezentácii zaznela informácia, že v podzemnej garáži bude k dispozícii 2150 parkovacích miest pre verejnosť, pričom spracovateľ neuvažoval so žiadnym režimovým opatrením. Požadujeme, aby sa časť parkovacích kapacít vyhradila na:

- Krátkodobé rýchloobrátkové parkovacie miesta určené primárne na nástup/výstup cestujúcich v súvislosti s nástupom/výstupom na autobusy. Maximálna povolená doba parkovania v tomto prípade by mala byť 30 minút.
- Krátkodobé parkovacie miesta určené pre návštevníkov biznis centra. Tu by mal byť zabezpečený režim povoleného stáť 3 hodiny, nad túto sumu spoplatnený; podobne ako je tomu aj v iných biznis centrách.
- Dlhodobé parkovacie miesta pre pracovníkov v objekte

- Odstavné parkovisko „naruby“, t.j. aby bratislavčan sa doviezol na stanicu autom, tu si auto odparkoval, išiel autobusom na cestu a po jej návrate by mohol nastúpiť späť do svojho auta. Tieto parkovacie miesta navrhujeme naviazať na zakúpené cestovné lístky.

Žiadame do dopravného projektu uvedené dopravné riešenie dopracovať.

Vyjadrenie navrhovateľa: Riešenie režimu prevádzky parkoviska, druhov parkovania, obrátkovosti ako aj návrhy a pripomienky na ich optimalizáciu budú predmetom posúdenia v ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Potrebu riešenia režimu prevádzky parkoviska, druhov parkovania, obrátkovosti ako aj návrhy a pripomienky na ich optimalizáciu odporúča v ďalších stupňoch prípravy uplatniť v návrhu opatrení v záverečnom stanovisku.

Veľmi kladne hodnotí zámer spracovať strechu objektu ako zelenú strechu s vodozadržnými opatreniami, ktoré majú prispieť k mikroklimatickej lepšej bilancii. Konkrétne riešenie a účel (ihrisko, komunitná záhrada, parčík, resp. niečo iné) je možné doriešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a v ďalších stupňoch povoľovacích konaní.

Za ďalšie zváženie a prehodnotenie stojí aj pripomienka OI Lepšia doprava týkajúca sa nástupných polôh nástupíšť a výstupíšť tak, aby boli umiestnené nielen v strede objektu, ale hlavne orientované v západnej časti objektu naprieč všetkými poschodiami.

Vyjadrenie navrhovateľa: Návrh na zachovanie umiestnenia odbavovacích priestorov v západnej časti objektu bude v ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie prehodnotený, aj vzhľadom k pripomienkam OI LEPŠIA DOPRAVA.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Doplnujúce vysvetlenie navrhovateľa považuje za dostatočné. Potrebu prehodnotenia umiestnenia odbavovacích priestorov v západnej časti objektu bude v ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie odporúča v ďalších stupňoch prípravy uplatniť v návrhu opatrení v záverečnom stanovisku.

Na základe v súčasnosti predloženej hodnotiacej správy požadujeme, aby sa neodporučil žiaden z variantov.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Odporúčanie Združenia domových samospráv neodporučiť žiadny z navrhovaných variantov nie je odôvodnený. Takéto odporúčanie by bolo odôvodnené v prípade, keby sa preukázalo, že ani jeden z navrhovaných variantov nie je akceptovateľný z hľadiska nepriaznivých vplyvov na životné prostredie nad rámec akceptovateľných limitov. K pripomienkam Združenia domových samospráv bude prihliadané v ďalších stupňoch prípravy, kde Združenie domových samospráv bude mať postavenie účastníka konania.

Cyklokoalícia, občianske združenie, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava (list doručený dňa 22. 06. 2015) - Oceňujeme zapracovanie viacerých námetov vyplývajúcich s našich pripomienok, najmä vypracovanie overovacej štúdie cyklistickej a pešej dopravy. Výstupy tejto štúdie zlepšujú najmä pre cyklistov situáciu oproti pôvodnému návrhu. Zároveň však považujeme za potrebné upozorniť na viaceré problémy a nedostatky tejto štúdie, ktoré je potrebné v ďalších fázach prípravy projektu eliminovať.

Na ulici Mlynské nivy predpokladá štúdia jednosmerný pohyb cyklistov po oboch stranách ulice. Táto idea je v zásade pre daný priestor vyhovujúca, problémom je však konkrétne vedenie, ktoré možno zjednodušene charakterizovať ako integrované (cyklopruh) v medzikrižovatkovom úseku a segregované (samostatná cyklocestička alebo zmiešaný pohyb s chodcami) v križovatkách. Za nevhodnú považujeme najmä segregáciu v križovatkách a to z nasledujúcich dôvodov:

- Križovatky sú pomerne zložité, v prípade vedenia cyklotrasy v pešom koridore to znamená prejazd križovatky na viac fáz, na rozdiel od jednej vo vozovke. To spôsobí časovú neatraktivitu navrhnutého koridoru.
- Pešie koridory sú už dnes frekventované a nedostatočne široké, vedenie cyklistov zhorší bezpečnosť i komfort ako pre chodcov, tak aj pre cyklistov.
- V prípade neriadeného odbočenia alebo výpadku svetelného riadenia križovatky nemá cyklista na

priechoch pre cyklistov prednosť pred vozidlami odbočujúcimi z hlavnej cesty na vedľajšiu, aj keď by ju pri jazde v priamom smere vo vozovke mal.

- Segregovaná trasa je vedená cez ostrovčeky v križovatke, ktoré sú dimenzované na chodcov, no nie na cyklistov.

Preto považujeme za výrazne lepšie priame vedenie cyklistov v križovatkách formou dostatočne širokých cyklopruhov. V štúdii je takto riešený smer Mlynské nivy - Prievozská na križovatke s Košickou. Toto riešenie považujeme za dobré a je vhodné ho aplikovať aj v zvyšku návrhu.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Riešenie križovatiek a cyklistickej dopravy bolo na základe požiadaviek Cyklokoalície, Dopravného podniku a Krajského Dopravného inšpektorátu prepracované v projekte Rekonštrukcie inžinierskych sietí a komunikácií Mlynské Nivy. Následne bolo odkonzultované s uvedenými účastníkmi.

Taktiež je potrebné doriešiť prejazd cyklistov v priestore zastávok, navrhnuté dvojnásobné križovanie trasy vozidiel MHD je nevhodné a kolízne. Vhodnejšie je vedenie formou cestičky pre cyklistov poza zastávkový priestor v súlade s TP 7/2014.

Vzhľadom na vysoké frekvencie chodcov a cyklistov v území nie je vhodné navrhovať cestičky pre chodcov a cyklistov so zmiešanou prevádzkou, ale len infraštruktúru s ich vzájomným oddelením (cestičky pre cyklistov, cyklopruhy).

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Vzhľadom na veľkú koncentráciu a frekvenciu pešej dopravy v okolí zastávok MHD ktoré sú prestupnými stanicami viacerých spojov nie je bezpečné uvažovať s cestičkami pre cyklistov poza zastávky. Navrhované riešenie križovania zastávky MHD a cyklopruhu je požadované Krajským dopravným inšpektorátom.

Na začiatku Párikovej štúdia predpokladá obojsmerné vedenie v mieste jazdného pruhu bližšie k budove CBC. Z toho by však vyplývalo, že aj Šagátova ulica medzi autobusovou stanicou a budovou VÚB musí byť jednosmerná (keďže nebude možný výjazd po Párikovej na Karadžičovu) a odôvodnenie v prípade overovacej štúdie (nedostatok miesta na vedenie cyklotrasy) je irelevantné a je možné viesť prepojovaciu cyklotrasu medzi VÚB a novou AS.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Riešenie križovatiek a cyklistickej dopravy bolo na základe požiadaviek Cyklokoalície, Dopravného podniku a Krajského Dopravného inšpektorátu prepracované v projekte Rekonštrukcie inžinierskych sietí a komunikácií Mlynské Nivy. Následne bolo odkonzultované s uvedenými účastníkmi.

Zásadne nesúhlasí s vyjadrením k bodu a) overovacej štúdie, ktorý sa týka rušenia priechodu pre chodcov cez severné rameno križovatky Mlynské nivy - Karadžičova. Je neakceptovateľné, aby sa kvôli pridaniu jazdného pruhu (čo je de facto zhoršenie životného prostredia kvôli väčšiemu množstvu áut) rušil priechod pre chodcov. Súhlasíme s obnovením priechodu pre chodcov na južnom ramene križovatky, ktorý bol zrušený v minulosti, trváme však aj na zachovaní severného.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Zrušenie prechodu pre chodcov na Karadžičovej ulici vyplynulo z Dopravno-inžinierskej štúdie PUDOS-PLUS 2014, v ktorej bola zistená nedostatočná priepustnosť križovatky Karadžičova-Mlynské Nivy. Riešením je pridanie jazdného pruhu. Navrhovaný počet pruhov neumožňuje vytvorenie čakacieho ostrovčeka pre chodcov a tým pádom aj ponechanie priechodu pre chodcov na severe. Rušený priechod je nahradený priechodom na juhu križovatky.

Štúdiu je potrebné spresniť pre všetky smery pohybu cyklistov s využitím nepriamych ľavých odbočení a predsadených priestorov pre cyklistov v križovatkách Mlynských nív s Karadžičovou a Košickou a ideálne aj doplnením priechodov pre cyklistov k pešiemu priechodu cez Mlynské nivy pri autobusovej stanici.

Vyjadrenie spracovateľa odborného posudku: Riešenie križovatiek a cyklistickej dopravy bolo na základe požiadaviek Cyklokoalície, Dopravného podniku a Krajského Dopravného inšpektorátu prepracované v projekte Rekonštrukcie inžinierskych sietí a komunikácií Mlynské Nivy. Následne bolo odkonzultované s uvedenými účastníkmi.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Odborný posudok spracovala na základe určenia za spracovateľa posudku Ministerstvom životného prostredia SR listom č. 2685/2015-3.4/pl zo dňa 27. 08. 2015 odborne spôsobilá osoba - Ing. Jozef Marko, CSc., zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 485/95-OPV.

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska bol vypracovaný na základe predloženého zámeru, správy o hodnotení, konzultácie s navrhovateľom, spracovateľom zámeru a správy o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania, doručených písomných stanovísk od jednotlivých subjektov procesu posudzovania a doplňujúcich informácií navrhovateľa o ktoré ho požiadovalo MŽP SR listom č. 2685/2015-3.4/pl, zo dňa 17. 07. 2015.

Spracovateľ odborného posudku konštatoval, že predložená správa o hodnotení bola vyhotovená podľa Prílohy č. 11 k zákonu a Rozsahu hodnotenia určeného podľa § 30 zákona MŽP SR.

Správa o hodnotení obsahuje tri časti, ktoré sú naplnené v zmysle osnovy danej prílohou zákona č. 24/2006 Z. z. Správa o hodnotení rešpektuje obsah a štruktúru danú prílohou č. 11 k zákonu.

Spracovateľ odborného posudku konštatoval, že naplnenie časti A, ktorá obsahuje kapitolu I. Základné údaje o navrhovateľovi a kapitolu II Základné údaje o navrhovanej činnosti je po formálnej stránke úplné. Informácie o navrhovanej činnosti, vrátane opisu technického aj technologického riešenia podporeného grafickými prílohami a obrázkami v texte zodpovedajú úrovni predprojektovej prípravy navrhovanej činnosti. V komplexe sú dostatočnými na to, aby mohli slúžiť na odhad priamych a nepriamych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia.

Naplnenie časti B, ktorá obsahuje kapitolu B.I. Požiadavky na vstupy a kapitolu B.II Údaje o priamych vplyvoch je po formálnej stránke úplné. Po obsahovej stránke sú požiadavky na vstupy sú definované v úrovni odhadov predovšetkým na podklade rozpracovanej dokumentácie pre územné rozhodnutie a na základe reálnych vstupov potrebných pre súčasnú prevádzku autobusovej stanice.

Údaje o priamych vplyvoch sú vzhľadom na etapu prípravy definované v dostatočnej podrobnosti. Predpoklady priamych vplyvov v oblasti znečisťovania ovzdušia a šírenia hluku boli overené expertíznymi posudkami – štúdiami, ktoré sú prílohami správy o hodnotení.

Pri opise sú už uvedené aj technické opatrenia, prijaté v rámci riešenia dokumentácie a upozornenia na podmienky dodržiavania platnej legislatívy najmä v oblasti ochrany ovzdušia, ochrany povrchových a podzemných vôd a v oblasti nakladania s odpadmi.

Spôsob nakladania s odpadmi v budúcej prevádzke, najmä s komunálnymi odpadmi, zohľadňuje aktuálne právne normy v odpadovom hospodárstve, najmä zákon č. 223/2001 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov. S účinnosťou od 01. 01. 2016 bol však prijatý zákon č. 79/2015 Z. z. o odpadoch. Bude tiež potrebné vedenie evidencie v zmysle vyhlášky MŽP SR č. 310/2013 Z. z. na predpísanom tlačive, oddelené zhromažďovanie odpadov podľa druhov a ich zneškodňovanie alebo zhodnocovanie.

Predložená Správa o hodnotení z hľadiska obsahu a štruktúry je plne v súlade s požiadavkami prílohy č. 11 k zákonu č. 24/2006 Z. z.

Správa o hodnotení bola tiež spracovaná podľa požiadaviek rozsahu hodnotenia určeného MŽP SR č. 8076/2014-3.4/pl zo dňa 02. 12. 2014. V prílohe č. 10 správy o hodnotení je komentár k naplneniu jednotlivých špecifických podmienok rozsahu hodnotenia správou o hodnotení a tiež k požiadavkám z jednotlivých stanovísk predložených k zámeru.

Údaje uvedené v jednotlivých častiach sú vzhľadom na charakter, rozsah a vyhodnotené vplyvy navrhovanej činnosti postačujúce. Environmentálna a technická charakteristika navrhovanej činnosti umožnila posúdiť očakávané vplyvy na životné prostredie v požadovanej podrobnosti a rozsahu a navrhnúť primerané opatrenia.

Rozhodujúce kapitoly Správy o hodnotení sú z hľadiska obsahu spracované v takej podrobnosti, že údaje uvedené v Správe o hodnotení sú postačujúce vzhľadom na charakter, rozsah a vplyvy navrhovanej činnosti.

V stanoviskách k Zámeru boli požiadavky na doplňujúce hodnotenia, ktoré boli prenesené do špecifických podmienok rozsahu hodnotenia určeného MŽP SR. Aj vzhľadom na tieto skutočnosti je v Správe o hodnotení podrobné vyhodnotenie pripomienok k Zámeru.

Správa o hodnotení bola doplnená samostatnými prílohami – odbornými posudkami, resp. štúdiami: dopravno-inžinierskou štúdiou, akustickou štúdiou, rozptylovou štúdiou, svetelnotechnickým posudkom a dendrologickým prieskumom.

Rozsah hodnotenia pre ďalšie hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti určil okrem zhodnotenia nulového variantu aj obidvoch variantov uvedených v zámere a zároveň zväžiť a zhodnotiť aj variant predstavujúci kompozičnú zmenu a to umiestnením navrhovanej výškovej administratívnej budovy v západnej časti na dotyku s existujúcimi administratívnymi budovami VÚB a CBC. Riešiteľský kolektív v spolupráci s projektovou organizáciou a investorom zvažovali aj variant s kompozičnou zmenou umiestnenia navrhovanej činnosti. Výsledkom bolo rozhodnutie, že takáto zmena nemá opodstatnenie najmä z hľadiska podmienok územného plánu, stanovených podmienok záväzným stanoviskom Hlavného mesta SR Bratislavy a možným konfliktom so stavbou TEN-T. Takýto variant preto do správy o hodnotení doplnený nebol. Na základe vyžiadania doplňujúcich informácií MŽP SR listom č. 2685/2015-3.4/pl zo dňa 17. 07. 2015 navrhovateľ tieto dôvody v odpovedi uviedol a priložil aj samostatný materiál „Overenie polohy výškového objektu“, ktorý bol ako plnenie požiadavky rozsahu hodnotenia spracovaný v marci 2015.

Formálnym nedostatkom správy o hodnotení je, že v kapitole A.II.9 neboli opísané aktivity, ktoré boli realizované a jednoznačne nebolo uvedené rozhodnutie nedoplniť do riešenia nový - tretí variant s kompozičnou zmenou. Vecne však je takéto rozhodnutie správne a odôvodnené.

Navrhovateľ v predložených doplňujúcich informáciách uviedol, ako naplnil požiadavku rozsahu hodnotenia zväžiť a zhodnotiť aj variant predstavujúci kompozičnú zmenu. Kompozičná zmena navrhovaná Združením domových samospráv by znamenala nesúlad s podmienkami platného územného plánu, záväzným stanoviskom Hlavného mesta SR Bratislavy a bola by v konflikte s navrhovanou stavbou TEN-T.

Variant, ktorý by nebol v súlade s platnou územnoplánovacou dokumentáciou by bolo potrebné preveriť v zmenách a doplnkoch k územnoplánovacej dokumentácii. Takáto zmena je v zmysle zákona zmenou strategického dokumentu. Logické by teda bolo najskôr predložiť zmeny a doplnky k územnému plánu a tieto podrobiť strategickému posúdeniu (SEA). Obstarávateľom zmien a doplnkov by bola obec, tzn. Hlavné mesto SR Bratislava.

Rozhodujúce kapitoly správy o hodnotení sú z hľadiska obsahu spracované v takej podrobnosti, že údaje uvedené v správe o hodnotení a jej prílohách sú postačujúce vzhľadom na charakter, rozsah a vplyvy navrhovanej činnosti. V stanoviskách k správe o hodnotení neboli vyžadované zásadné doplňujúce hodnotenia.

V žiadnom stanovisku rezortného orgánu, samosprávneho kraja ani dotknutých orgánov neboli vznesené zásadné pripomienky, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. Pripomienky sú motivované požiadavkami platnej legislatívy smerované ako upozornenia, alebo odporúčania do ďalších stupňov prípravy.

Požiadavky uvedené v stanoviskách je potrebné riešiť v ďalších stupňoch prípravy. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do návrhu opatrení v predloženom odbornom posudku.

Popis a hodnotenie kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia je úplné.

Predpokladané vplyvy na životné prostredie boli overené expertíznymi posudkami – dopravnou, akustickou a rozptylovou štúdiou a svetelnotechnickým posudkom.

Použité informácie boli získané z tradičných zdrojov využívaných pri hodnoteniach vplyvov na životné prostredie. Sú to predovšetkým údaje publikované MŽP SR, Slovenským hydrometeorologickým ústavom, Slovenským štatistickým úradom, Štátnou ochranou prírody, odborných publikácií a pod.

Navrhované technické a technologické riešenie je pre navrhovanú činnosť štandardné. Pri rešpektovaní legislatívnych podmienok výstavby a prevádzky, najmä v oblasti ochrany ovzdušia, ochrany pred hlukovou záťažou a nakladania s odpadmi, možno očakávať zabezpečenie bezpečnosti prevádzky a kvality služieb.

Použité metódy hodnotenia boli primerané navrhovanej činnosti s využitím dostupných informácií v dostatočnej miere na to, by na ich základe mohli byť identifikované možné vplyvy na životné prostredie v rozsahu požadovanom zákonom č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

Spracovateľ odborného posudku odporučil realizáciu navrhovanej činnosti za predpokladu realizácie navrhovaných opatrení. Navrhovateľ predložil odborný posudok na MŽP SR listom zo dňa 30. 09. 2015.

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

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli komplexne zdokumentované a vyhodnotené na základe podrobného prehodenia všetkých predložených podkladových materiálov a vyjadrení zainteresovaných strán.

Predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie boli hodnotené z viacerých hľadísk: priame, nepriame, pozitívne a negatívne vplyvy. Z hľadiska časového horizontu boli posúdené vplyvy v etapách výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti. V tomto rozsahu boli hodnotené vplyvy na obyvateľstvo a prírodné prostredie.

Predpokladané vplyvy na životné prostredie predstavujú vplyvy vyvolané činnosťami súvisiacimi s realizáciou a prevádzkovaním objektov, ktoré sú predmetom navrhovanej činnosti a s ich výstavbou.

Najvýznamnejšie predpokladané vplyvy možno zhrnúť nasledovne:

Predpokladané vplyvy na životné prostredie predstavujú vplyvy vyvolané činnosťami súvisiacimi s realizáciou a prevádzkovaním objektov, ktoré sú predmetom navrhovanej činnosti.

Predpokladané vplyvy na životné prostredie predstavujú vplyvy vyvolané činnosťami súvisiacimi s realizáciou a prevádzkovaním objektov, ktoré sú predmetom navrhovanej činnosti.

Údaje o priamych vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie popisuje správa o hodnotení aj v podobe požiadaviek na vstupy a údajov o výstupoch:

Všetky pozemky v dotknutom území sú charakterizované ako ostatné plochy a zastavané plochy a nádvoria. Pre realizáciu navrhovanej činnosti teda nie je v žiadnom z navrhovaných variantov potrebný záber poľnohospodárskej pôdy alebo lesných pozemkov.

Pre výstavbu objektov vo variante 1 aj vo variante 2 bude potrebné zabezpečiť stavebný materiál rôzneho druhu (kamenivo, štrk, piesok, cement, betónové dlažby, betónové konštrukčné prvky, keramické výrobky, železo, strešné krytiny, izolácie, drevo, plastové výrobky, sklo, elektrické vedenia a káble a iné stavebné hmoty a materiály).

Množstvá potrebných materiálov nie sú na súčasnom stupni spracovania projektovej dokumentácie presne kvantifikované a nie sú stanovené ani odborné odhady.

Zdrojmi týchto materiálov budú štandardné ťažobné a iné dodávateľské organizácie, resp. pôjde o obchodné výrobky zo zdrojov mimo posudzovaného územia, ktorých prísun si zabezpečí samotná stavebná organizácia.

Bilancia potreby pitnej vody časti terminál autobusovej stanice je kalkulovaná pre 121 zamestnancov a 2 000 návštevníkov. Ročná potreba sa predpokladá v objeme asi $Q_{rok} = 11.862,5 \text{ m}^3 / \text{rok}$.

Bilancia potreby pitnej vody časti polyfunkčné centrum je kalkulovaná pre 340 zamestnancov, 8 780 návštevníkov a 10 000 jedál. Ročná potreba vody sa predpokladá asi v objeme $Q_{rok} = 127 421,50 \text{ m}^3 / \text{rok}$.

Bilancia potreby pitnej vody v administratívnej budove je kalkulovaná pre 1 636 zamestnancov a 40 návštevníkov. Ročná potreba vody sa odhaduje na $Q_{rok} = 49.275,0 \text{ m}^3$ /rok.

Energetické zdroje

Variant č. 1

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA:

Vo variante č. 1 sa predpokladá využitie plynu pre plynovú kotolňu a gastronomické prevádzky. Dodávka bude cez prípojku z existujúcej mestskej STL plynovodnej siete.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA:

Napojenie objektu administratívnej budovy na zemný plyn bude riešené prípojkou z južnej strany budovy, napojenej z pozemku rovnakého developera pre development Twin City Juh. Vnútrotným plynovodným potrubím bude napojená plynová kotolňa, prípadne zvlhčovače vetracieho vzduchu.

CHLADENIE A ZDROJ CHLADU

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

Priestory autobusovej stanice – plocha nástupišťa a pojazdná plocha okolia s parkovaním autobusov nie sú chladené.

Chladienie vnútorných priestorov polyfunkčného centra, ako sú obchodné pasáže a retaily, je navrhnuté cez vzduchotechnické jednotky v kombinácii s cirkulačnými jednotkami fancoil.

Zdrojom chladu budú 4 vodou chladené chladiče kvapaliny umiestnené v strojovni na streche v 5.NP, pričom teplo bude odvádzané cez suché chladiče resp. chladiace veže, umiestnené tiež na streche polyfunkčného centra.

- inštalovaný výkon zdroja chladu: 9.100 kW

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA

Centrálne chladienie je navrhnuté v kancelárskych priestoroch, zasadačkách, vstupnom lobby a obchodných jednotkách.

Zdrojom chladu budú kompaktné vzduchom chladené jednotky, alternatívne VRV systém. Zdroj chladu bude umiestnený na streche objektu, v prípade VRV systému aj na 3. NP.

- inštalovaný výkon zdroja chladu: 4.500 kW

VYKUROVANIE

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA:

Vykurovanie je navrhnuté vo vnútorných priestoroch obchodného centra, tzn. obchodných jednotkách, pasážach, sociálnych zariadeniach, gastro prevádzkach apod. a v uzavretých častiach stanice – sociálnom zázemí cestujúcich, prevádzkových a administratívnych priestoroch patriacej k tomuto objektu. Zdrojom vykurovania bude plynová kotolňa.

- inštalovaný výkon kotla: 3.400 kW

Na streche je navrhnutá kotolňa, spoločná pre autobusovú stanicu a polyfunkčné centrum. Rozvody vykurovacej vody budú napájať cirkulačné jednotky fancoil a vzduchotechnické jednotky.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA:

Vykurovanie je navrhnuté v kancelárskych priestoroch, chodbách, zasadačkách, obchodných priestoroch, vstupnom lobby a pod. Zdrojom tepla bude plynová kotolňa umiestnená na streche objektu na 28. NP, v ktorej sa budú nachádzať plynové kondenzačné kotle.

- inštalovaný výkon kotlov: 1.200 kW

Rozvody vykurovacej vody budú napájať cirkulačné jednotky fancoil a vzduchotechnické jednotky.

Zásobovanie elektrickou energiou

Objekt bude napojený z veľkoodberateľskej trafostanice umiestnenej v suteréne objektu. Táto trafostanica bude napojená dvoma linkami 22 kV z napájacej siete ZSE, a.s.

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA:

Celkový inštalovaný výkon Pi	16.900 kW
Bilancovaný príkon s koef. súdobosti 0,6:	10.140 kW
Bilancovaný príkon s koef. súdobosti + 20% rezerva:	12 168 kW

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA:

Celkový inštalovaný výkon Pi	3.250 kW
Bilancovaný príkon s koef. súdobosti:	1.950 kW
Bilancovaný príkon s koef. súdobosti + 20% rezerva:	2 340 kW

Variant č. 2

CHLADENIE A ZDROJ CHLADU

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA:

Zdrojom chladu pre vnútorné priestory Autobusovej stanice budú vzduchom chladené chladiče kvapaliny, umiestnené na streche objektu. Všetky chladiče budú vybavené tzv. voľným chladením pre zimné a prechodové obdobie, ktoré zohľadňuje najmä prevádzkové náklady, keďže chladenie objektu bude v tomto období zabezpečovať iba chod ventilátorov a nie elektrickou poháňané kompresory. Ostatné zariadeniami technológie chladenia budú umiestnené v strojovni CHL umiestnenej tiež na streche objektu.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA:

Predpokladom navrhutej koncepcie týkajúcej sa zabezpečenia kvality vnútorného prostredia v Administratívnej budove bude architektonické riešenie budovy, ktoré bude pomáhať tepelnej stabilite vnútorného prostredia. V rámci riešenia bude zvolený primeraný pomer transparentných a plných častí fasády a súčasne budú navrhnuté exteriérové systémy na ochranu voči slnečnému žiareniu.

Z hľadiska technických zariadení budov bude pre udržanie tepelnej stability vnútorného prostredia počas dňa navrhnutý zodpovedajúci systém chladenia. Bude ním aktivácia betónového jadra, ktorej technológia bude aplikovaná do stropných dosiek budovy. Tento systém vďaka akumulácii chladu v hmote masívnych betónových konštrukcií, v ktorých je zabudovaný, zaisťuje vysokú zotrvačnosť optimálnej teploty v priestore a minimalizáciu teplotných výkyvov počas dňa. Systém tiež zaisťuje vysokú tepelnú pohodu vďaka systému sálania chladu.

VYKUROVANIE

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA:

Zdrojom tepla pre vnútorné priestory Autobusovej stanice bude výmenníková stanica tepla. Do výmenníkovej stanice tepla bude vedený primárny okruh teplovodom s predizolovaným potrubím. Vykurovací systém bude teplovodný s núteným obehom vykurovacej vody s teplotným spádom 90/65°C. V prvom suteréne bude vyčlenený dostatočný priestor, v ktorom bude inštalovaná výmenníková stanica tepla s regulačnými armatúrami, rozdeľovačmi vykurovacej vody a obehovými čerpadlami pre jednotlivé okruhy vykurovania, ohrevu teplej úžitkovej vody a výmenníkov tepla vo vzduchotechnických jednotkách.

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA:

Zdrojom tepla pre objekt Administratívnej budovy bude výmenníková stanica tepla, ktorá bude zásobovať teplom všetky vnútorné priestory objektu. Do výmenníkovej stanice tepla bude vedený primárny okruh teplovodom s predizolovaným potrubím. Vykurovací systém bude teplovodný s núteným obehom vykurovacej vody s teplotným spádom 90/65°C. V prvom suteréne Administratívnej budovy bude vyčlenený dostatočný priestor, v ktorom bude inštalovaná výmenníková stanica tepla s regulačnými armatúrami, rozdeľovačmi vykurovacej

vody a obehovými čerpadlami pre jednotlivé okruhy vykurovania, ohrevu teplej úžitkovej vody a vzduchotechniky.

Prevádzková spotreba médií bude vo Variante č. 2 rovnaká s rozdielom v nasledovných položkách:

VYKUROVANIE

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

	Variant 1 (plynová kotolňa)	Variant 2 (OST)
Výkon v kW	3 400	3 400
Ročná spotreba tepla v MWh/rok	9 300	9 300
	Max. spotreba plynu 330 m ³ /h	Teplotný spád horúcovodu 115/55 °C

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA:

	Variant 1 (plynová kotolňa)	Variant 2 (OST)
Výkon v kW	1 200	1 200
Ročná spotreba tepla v MWh/rok	3 800	3 800
	Max. spotreba plynu 194 m ³ /h	Teplotný spád horúcovodu 115/55 °C

CHLADENIE

B.1 AUTOBUSOVÁ STANICA

	Variant 1 (vodou chladené chladiče)	Variant 2 (vzduchom chladené chladiče)
Výkon v kW	9 100	9 100
Ročná spotreba el. energie v MWh/rok	1 800	2 100

B.2 ADMINISTRATÍVNA BUDOVA:

	Variant 1 (vodou chladené chladiče)	Variant 2 (vzduchom chladené chladiče)
Výkon v kW	4 500	4 500
Ročná spotreba el. energie v MWh/rok	900	1 050

Nároky na pracovné sily

Počet zamestnancov sa výstavbou novej autobusovej stanice nezmení. Podľa dostupných údajov od prevádzkovateľa Slovak Lines je to v súčasnosti cca 121 pracovníkov v administratíve, údržbe a službách (pracujúci aj čiastočne na zmeny) a 282 vodičov. Poznámka: vodiči (vo výraznej miere) prichádzajú na autobusovú stanicu autobusmi, ktoré riadia.

DOPLNKOVÉ PREVÁDZKY

Obchod – služby - obchodná plocha (maloobchod)	Celková plocha (vč. zázemia) 65.512 m ²
Stravovanie návštevníci Autobusovej stanice	800 stoličiek
Zamestnanci	340 zamestnancov

ADMINISTRATÍVNE PREVÁDZKY

Maloobchod	Celková plocha (vč. zázemia) 1119 m ²
Zamestnanci maloobchodné prevádzky	20 zamestnancov
Administratívne prevádzky	Celková plocha (vč. zázemia) 28036 m ²
Zamestnanci administratíva	1 636 zamestnancov

V kapitole B.II správa o hodnotení definuje predpokladané výstupy navrhovanej činnosti - zdroje znečisťovania ovzdušia, odpadové vody, odpady, hluk a vibrácie, žiarenie a iné fyzikálne polia, zápach a iné výstupy.

Zdrojmi znečisťovania ovzdušia bude najmä pohyb motorových vozidiel a vykurovanie objektov. Podľa Prílohy č. 1 k vyhláške MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú patria technologické celky obsahujúce spaľovacie zariadenia s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom od 0,3 MW medzi stredné zdroje znečisťovania ovzdušia.

Pre zhodnotenie možných vplyvov znečistenia ovzdušia z prevádzky objektu bola v rámci hodnotenia vplyvov na životné prostredie spracovaná samostatná rozptylová štúdia, ktorá je v plnom znení prílohou správy o hodnotení.

Zdrojom znečisťovania vôd je voda z povrchového odtoku – (dažďová voda) zo striech a spevnených plôch a splašková voda. Odvedenie splaškových, dažďových a zaolejovaných odpadových vôd bude zabezpečené kanalizačnou prípojkou DN300, ktorá bude napojená na verejnú kanalizáciu na ulici Mlynské Nivy a Páričkova. Alternatívne, v prípade že to priestorové a technické podmienky umožnia, bude použitý vsakovací systém dažďovej vody. Táto možnosť bude preverená v ďalšej fáze projektu.

Pred výstavbou vlastných objektov budú odstránené existujúce stavby – pôvodná budova autobusovej stanice spolu so spevnenými plochami okolo nej. V tejto etape prípravy územia možno predpokladať, že vzniknú odpady, ktoré možno zaradiť podľa Vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z. z, ktorou sa ustanovuje Katalóg do skupiny 17 Stavebné odpady a odpady z demolácií. Celkové množstvo týchto odpadov z búrania existujúcich objektov možno odhadnúť na cca 77 000 – 80 000 m³, tzn. cca 180 000 ton.

Počas demolácie existujúcich objektov a tiež počas výstavby nových objektov možno očakávať zvýšenie hluku, prašnosti a znečistenie ovzdušia spôsobené pohybom stavebných mechanizmov v priestore staveniska. Demolácie objektov budú riešené samostatnou projektovou dokumentáciou na odstránenie stavby.

Počas výstavby nových objektov a súvisiacich stavebných objektov vzniknú odpady, pôvodca je povinný tieto odpady triediť podľa druhov a zabezpečiť ich materiálové zhodnotenie v zariadeniach určených na tento účel. Správa o hodnotení predkladá odhad druhov a množstva odpadov z prevádzky a navrhuje opatrenia v zmysle zákona o odpadoch.

Predpokladá sa, že v etape prevádzky novej stanice budú odpady podobné tým, aké vznikajú v súčasnosti z existujúcej prevádzky. Produkované odpady budú odovzdávané na zhodnocovanie, alebo zneškodňovanie firmám oprávneným na vykonávanie týchto činností. Kontajnery, nádoby na skladovanie, prípadne lisovacie kontajnery, budú umiestnené centrálne vo vyhradenom priestore.

Počas výstavby vlastných objektov možno predpokladať zvýšenie denných ekvivalentných hladín hluku v lokalite stavby, ktoré bude spôsobené najmä prejazdmi ťažkých nákladných automobilov a montážnymi a stavebnými prácami, ktoré sú spojené s hlučnými technológiami.

Z nameraných hodnôt získaných reálnymi meraniami súčasného stavu, údajov o pohybe, smerovaní a intenzite dopravy za najnepriaznivejších podmienok bol namodelovaný vplyv hluku prevádzky. V rámci hodnotenia vplyvov na životné prostredie bola vypracovaná samostatná hluková štúdia, ktorá hodnotí zmeny hlukových pomerov po výstavbe objektu.

V obidvoch navrhovaných variantoch šírenie žiarenia alebo iných fyzikálnych polí sa v súvislosti s realizáciou investičného zámeru nepredpokladá.

V obidvoch navrhovaných variantoch teplo a zápach budú odsávané cez technické zariadenia vzduchotechniky. Nie je reálny predpoklad šírenia tepla a zápachu mimo prevádzky objektov.

Navrhovaná činnosť sa nachádza v ochranných pásmach Letiska M.R. Štefánika Bratislava. V mieste stavby je obmedzujúca nadmorská výška stavieb, zariadení nestavebnej povahy, použitia stavebných mechanizmov a pod. určená ochranným pásmom kužeľovej prekážkovej plochy letiska v rozmedzí 210,90-224,70m n.m. Bpv v sklone 1:25 v smere od

letiska, pričom stavba svojou navrhovanou výškou najvyššieho bodu cca 125,00m od úrovne $\pm 0,00$, t.j. nadmorskou výškou 262,50 m n.m. Bpv už túto výšku prekračuje.

Navrhovateľ, v čase kedy budú ukončené práce na dokumentácii pre územné rozhodnutie, požiada o udelenie výnimky z ochranných pásiem Letiska M.R. Štefánika.

Vplyvy počas výstavby

Vplyvy na obyvateľstvo

Počas výstavby bude v priestore stavby zvýšený pohyb stavebných mechanizmov. Tento hlukom a sprostredkovane znečistením ovzdušia prašnosťou a výfukovými plynmi lokálne ovplyvní lokalitu a tým aj časť obyvateľov.

Negatívne vplyvy na obyvateľov v dotknutom území sa môžu prejavovať najmä na príjazdových komunikáciách miernym zvýšením hlukovej záťaže a prašnosti. Sú to ale vplyvy dočasné a čiastočne sa dajú eliminovať technickými opatreniami.

Počas výstavby môžu vzniknúť málo pravdepodobné, v minimálnom rozsahu a aj to bežné riziká, nehody, súvisiace priamo so stavebnou činnosťou. Ich vylúčenie je podmienené dodržiavaním platných právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci.

Priame vplyvy a riziká budú znášať len pracovníci priamo zúčastnení na výstavbe. Všetky práce musia byť zrealizované v súlade s STN a príslušných bezpečnostných predpisov.

Pozitívnym vplyvom bude vytvorenie nových pracovných miest počas výstavby.

Vplyvy na prírodné prostredie

Navrhovaná činnosť počas jej realizácie nebude mať významný vplyv na reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy.

Realizácia navrhovanej činnosti nevyžaduje záber poľnohospodárskej pôdy a ani záber lesných pozemkov.

Stavba je navrhnutá a realizovaná tak, aby v maximálnej možnej a známej miere eliminovala možnosť kontaminácie horninového prostredia. Prijaté stavebné, konštrukčné a prevádzkové opatrenia minimalizujú možnosť kontaminácie horninového prostredia v etape výstavby a následnej prevádzky navrhovanej činnosti.

Za najvýznamnejší vplyv možno považovať zvýšenú prašnosť a produkciu exhalátov z dopravných prostriedkov, zo stavebných strojov a zariadení. Zvýšená prašnosť môže byť vhodnými stavebnými postupmi minimalizovaná (napr. kropenie a čistenie prilahlých komunikácií a verejných priestranstiev, zakrývanie sypkých materiálov ochrannou fóliou).

Výstavba nezasiahne do zvodnených horizontov. Pri využití vsakovacieho systému a odvedenie vôd z povrchového odtoku budú ovplyvnené podzemné vody. Na overenie možnosti takéhoto riešenia a predpokladaných vplyvov budú v ďalšej etape prípravy posúdené riziká možného vplyvu na podzemné vody hydrogeologickým posudkom.

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

Navrhovanou činnosťou nebudú ovplyvnené chránené územia prírody, ani významné biotopy.

Navrhovaná činnosť bude lokalizovaná do priestoru, v ktorom platí prvý stupeň územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V dotknutom území nie sú evidované chránené druhy rastlín a živočíchov a ani druhy a biotopy európskeho a národného významu.

Pre realizáciu navrhovanej činnosti bude potrebný výrub stromov a kríkovej vegetácie, pričom chránené stromy sa v dotknutom území nenachádzajú.

Vplyvy počas prevádzky

Vplyvy na obyvateľstvo

Možné zaťaženie obyvateľstva znečistením ovzdušia je predovšetkým z výfukových plynov osobných automobilov, plynovej kotolne, čerpacej stanice PHM a z prevádzky náhradného zdroja – diesel generátorov.

Možno predpokladať, že najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok na výpočtovej ploche pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach budú nižšie ako sú legislatívou stanovené limitné hodnoty.

Tento predpoklad je overený rozptylovou štúdiou, ktorá bola spracovaná v rámci procesu hodnotenia vplyvov.

Hygienické požiadavky na hluk vo vonkajšom prostredí stanovuje orgán na ochranu zdravia. Podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií. Špecifickým problémom je posúdenie vplyvu plánovanej výstavby na denné osvetlenie okolitých miestností s dlhodobým pobytom ľudí.

Z nameraných hodnôt získaných reálnymi meraniami súčasného stavu, údajov o pohybe, smerovaní a intenzite dopravy za najnepriaznivejších podmienok bol namodelovaný vplyv hluku prevádzky navrhovaného objektu „POLYFUNKČNÝ OBJEKT AUTOBUSOVÁ STANICA“ na dotknuté vonkajšie chránené prostredie.

Z uvedenej modelácie vyplývajú nasledovné závery:

- Z výsledkov modelácie je možné predpokladať, že výsledné hladiny hluku z iných zdrojov navrhovanej budovy, pôsobiace na vonkajšie chránené obytné prostredie nebudú prekračovať najvyššie prípustné hodnoty hladín hluku pre dennú, večernú a nočnú dobu, ak budú dodržané limitné hodnoty pre hluk z iných zdrojov pre deň, večer a noc. Podrobnejšie spracovanie v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
- Autobusy - Kapacity existujúcej autobusovej stanice sú obdobné aj v novom riešení. Počet existujúcich vypravovaných autobusových spojov sa novou výstavbou nemení – podľa údajov SAD priemerný počet spojov prichádzajúcich / odchádzajúcich je denne 875 / 860, počet prichádzajúcich a odchádzajúcich cestujúcich je priemerne 24.926 – 26.312. Výstavbou novej stanice sa tieto bilancie nebudú meniť, teda je možné predpokladať, že projekt stavby v záujmovom území podľa projektovej dokumentácie, so zistenými hlukovými parametrami nespôsobí významné zhoršenie súčasných hlukových pomerov vo vonkajšom chránenom obytnom prostredí.
- Individuálna doprava - Vjazdy a výjazdy lokalizované na Z, J, a V strane objektu neovplyvnia zásadným spôsobom hlukové pomery v lokalite. Podmienkou pre zachovanie súčasných hodnôt je nepripustiť navýšenie počtu prejazdov po Párickovej ul., nakoľko by sa tým zvyšovali už dnes prekročené úrovne hluku.

Hluk z dopravy nespôsobí významné zhoršenie súčasných hlukových pomerov vo vonkajšom chránenom prostredí.

Projekt stavby z hľadiska pôsobenia hluku vyhovuje podmienkam Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. Akustická štúdia tvorí prílohu správy o hodnotení.

Vplyv plánovanej výstavby Polyfunkčného objektu Autobusová stanica Mlynské Nivy – Časť B.1 a B.2, v lokalite ulíc Párickova, Svätoplukova, Šagátová a Mlynské Nivy v Bratislave vyhovuje požiadavkám STN 73 4301 na preslnenie okolitých bytov. Plánovaná novostavba svojou polohou a výškou negatívne neovplyvní vyhovujúce preslnenie okolitých bytov.

Svetlotechnický posudok tvorí prílohu správy o hodnotení.

Zdravotné riziká vyplývajúce z prevádzky navrhovanej činnosti vo vzťahu k obsluhu budú limitované dodržiavaním pracovnej disciplíny, bezpečnostných a prevádzkových predpisov a dodržiavaním zásad ochrany zdravia pri práci.

Možnosť vplyvu na zdravie cestou znečistenia ovzdušia, vody alebo pôdy sa nepreukázala.

Vplyv na zdravie zamestnancov počas výstavby a prevádzky nebol špeciálne hodnotený. Možno však oprávnenne predpokladať, že ak budú všetky práce a činnosti uskutočnené v súlade s platnými predpismi o bezpečnosti práce a ochrane zdravia pri práci, mal by byť tento vplyv zanedbateľný. Pri výstavbe budú použité certifikované, zdravotne nezávadné materiály, ktoré nebudú mať negatívny vplyv na zdravie ľudí.

Prevádzka objektu je navrhnutá tak, aby nepredstavovala zdravotné riziko pre pracovníkov, návštevníkov a iných užívateľov. Nepredpokladá sa vznik látok, ktoré by mohli mať negatívny vplyv na zdravotný stav.

Vplyvy prevádzky na prírodné prostredie

Vplyvy na ovzdušie

Vplyvom realizácie navrhovanej činnosti vzniknú nové zdroje znečistenia ovzdušia.

Možno však predpokladať, že vplyv na ovzdušie a miestnu klímu bude len lokálny. Tento predpoklad bol overený rozptylovou štúdiou, ktorá je súčasťou správy o hodnotení.

Na základe rozptylovej štúdie, spracovanej spoločnosťou Valeron Enviro Consulting, možno konštatovať, že vplyvmi na ovzdušie navrhovanou činnosťou sa distribúcia najvyšších krátkodobých resp. priemerných ročných hodnôt koncentrácie CO, NO₂, benzénu v okolí objektu zmení, ale nebudú prekročené limitné hodnoty znečisťujúcich látok.

Vplyvy na povrchovú a podzemnú vodu

V blízkosti lokality nie je žiadny povrchový tok. Nie je preto reálne riziko 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 navrhovanej činnosti nepredpokladá výraznejšie zásahy do kvalitatívnych ani kvantitatívnych parametrov. Na zásobovanie vodou bude používaná voda z verejného vodovodu. Odvod splaškových a dažďových vôd bude zabezpečený do kanalizačného systému.

Možný sprostredkovaný vplyv na kvalitu vôd je prostredníctvom odpadových vôd, ktoré budú vznikať v súvislosti s hygienickými potrebami zamestnancov a návštevníkov a odtok vody z povrchového odtoku. V areáli bude vybudovaná kanalizácia, ktorá bezpečne odvedie tieto vody a splaškové vody tak, že tieto nesmú predstavovať riziko zhoršenia kvality povrchových a podzemných vôd.

Vypúšťanie odpadových vôd do verejnej kanalizácie upravuje zákon NR SR č. 364/2002 Z. z. o vodách a zákonom č. 230/2005 Z. z. o vodovodoch a kanalizáciách, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach a v znení neskorších predpisov a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Vplyvy na pôdu

Realizácia navrhovanej činnosti nevyžaduje záber poľnohospodárskej pôdy. Vlastná prevádzka nebude mať ďalšie vplyvy na pôdu.

Vplyvy na faunu, flóru, biotopy a chránené územia prírody

Vzhľadom na vzdialenosť významných prírodných ekosystémov od lokality navrhovanej činnosti nie je predpoklad priameho negatívneho ovplyvnenia genofondu a biodiverzity širšieho záujmového územia prevádzkou objektu.

Realizácia navrhovanej činnosti bude predstavovať zásah do plôch, na ktorých rastú dreviny. V súvislosti so stavbou sa predpokladá výrub časti stromov. V tejto súvislosti bude potrebné aktualizovať aj samostatnú štúdiu zameranú na dendrologický prieskum, inventarizáciu stromov a krov rastúcich mimo les na lokalitách dotknutých realizáciou stavby a stanovenie ich spoločenskej hodnoty pre určenie výšky náhradnej výsadby v zmysle Zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a Vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Realizáciou hodnotenej činnosti nebudú lokality biocentier, genofondových plôch a migračných koridorov živočíchov v širšom okolí navrhovanej činnosti narušené.

Riešené územie nezasahuje do žiadneho chráneného vtáčieho územia a územia európskeho významu tvoriaceho sústavu chránených území NATURA 2000.

Vzhľadom na umiestnenie navrhovanej činnosti voči prvkom ÚSES nebude mať prevádzka priamy vplyv na prvky územného systému ekologickej stability, realizácia si nevyžiada zásah do žiadneho prvku ÚSES.

Vzhľadom na výrazne antropogénne pozmenené územie je predpoklad, že plánovaná realizácia navrhovanej činnosti, nebude mať významný dopad na genofond a biodiverzitu nad rámec vyhodnotených vplyvov.

Vplyvy na hlukové pomery

Najväčším zdrojom hluku a vibrácií budú v etape prevádzky dopravné prostriedky. Intenzita a frekvencia hluku a vibrácií produkovaných priamo v riešenom území nebude na úrovni, ktorá by výrazne obťažovala obyvateľov najbližšie situovaných obydľí.

Hluk z dopravy nespôsobí významné zhoršenie súčasných hlukových pomerov vo vonkajšom chránenom prostredí.

Projekt stavby z hľadiska pôsobenia hluku vyhovuje podmienkam Vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. Akustická štúdia tvorí prílohu správy o hodnotení.

Vibrácie

Vibrácie, ktoré je predpoklad, že budú vznikať počas výstavby možno eliminovať vhodným výberom technológií a technologických postupov.

Vibrácie z predmetnej navrhovanej činnosti počas jej prevádzky sa nepredkladajú.

Vplyvy na krajinu

Súčasná štruktúra krajiny záujmového územia predstavuje antropogénne pozmenenú urbánnu krajinu. Realizácia navrhovanej činnosti ovplyvní čiastočne charakter daného územia. V tomto zmysle sa navrhovaná činnosť bude odlišovať od súčasného stavu novými objektmi, rozsahom parkovania a predpokladanou frekvenciou dopravy.

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

Súčasný stav autobusovej stanice nezodpovedá úrovňou ani prevádzkou súčasným požiadavkám a úrovni, ktorú by si zaslúžilo hlavné mesto. Z tohto pohľadu možno očakávať od navrhovanej činnosti pozitívnu zmenu.

Vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy navrhovanej činnosti presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

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

Na predmetné územie sa vzťahuje 1. stupeň ochrany v rozsahu ustanovené § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Realizácia navrhovanej činnosti neprinesie zásah do chránených území, alebo do ich ochranných pásiem. Navrhovaná činnosť je umiestnená mimo bicentier, genofondových plôch a prvkov významných pre územný systém ekologickej stability.

Riešené územie nezasahuje do žiadneho chráneného vtáčieho územia a územia európskeho významu tvoriaceho sústavu chránených území NATURA 2000 a nie je v prekryve ani s lokalitami zaradenými do Ramsarského zoznamu podľa medzinárodného dohovoru o mokradiach.

Areál nezasahuje do žiadnej vodohospodárskej chránenej oblasti ani do vyhlásených pásiem hygienickej ochrany vôd (v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách).

V hodnotenom území sa nachádzajú dreviny, ktoré budú v nevyhnutnom rozsahu odstránené. Na výrub drevín sa vyžaduje súhlas príslušného orgánu ochrany prírody a krajiny podľa § 47 ods. 3 zákona 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.

Posudzované územie leží v človekom intenzívne využívannej krajine v dotyku s existujúcimi významnými komunikačnými koridormi.

Realizácia navrhovanej činnosti nebude mať priamy vplyv na genofond a biodiverzitu územia. Dôjde k záberu plôch, ktoré v súčasnosti z hľadiska biodiverzity nemajú podstatný význam. Zabraté budú len plochy, ktoré nepatria k významným biotopom.

Vplyv realizácie navrhovanej činnosti na faunu, flóru a biotopy (resp. vplyvy na genofond a biodiverzitu) 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 možno považovať trvalú zmenu podmienok pre existenciu druhov – zastavaním územia a plánovanými parkovými úpravami sa zmenia podmienky. Väčšinu týchto vplyvov v etape prevádzky vzhľadom na faunu a flóru možno považovať za nepriame.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, so zameraním najmä na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania správy o hodnotení navrhovanej činnosti, s ohľadom na stanoviská orgánov štátnej správy a samosprávy, odborných organizácií a verejnosti, výsledku verejného prerokovania, výsledku odborného posudku a po vyžiadaní a doložení doplňujúcich informácií, po konzultáciách a za súčasného stavu poznania sa

odporúča

realizácia navrhovanej činnosti „**Polyfunkčný objekt Autobusová stanica Mlynské nivy**“ za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3. „Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti“ a časti 5. „Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy“ tohto záverečného stanoviska.

2. Odporúčaný variant

Z celkového priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti, stanovísk doručených v priebehu procesu posudzovania, na základe správy o hodnotení, doplňujúcich informácií k správe o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posudku a po konzultáciách sa na realizáciu odporúča **Variant č. 2 navrhovanej činnosti** (primárny zdroj tepla výmenníková stanica – horúcovod) za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3. „Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti“ a časti 5. „Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy“ tohto záverečného stanoviska s tým, že sa odporúča hľadať optimálny spôsob zabezpečenia tepla a chladu kombináciou možných riešení (viď opatrenie č. 11).

3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Na základe celkového výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie,

určeného rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu, správy o hodnotení činnosti, pripomienok v doručených stanoviskách k správe o hodnotení činnosti, verejného prerokovania, odborného posudku, doplňujúcich informácií k správe o hodnotení činnosti a konzultácií sa pre etapu prípravy a prevádzky navrhovanej činnosti odporúča splnenie nasledujúcich podmienok:

Pre etapu prípravy:

1. Vzhľadom na kontakt riešeného územia navrhovanej činnosti s plánovaným projektom prepojenia železničného koridoru TEN-T s letiskom a železničnou sieťou v Bratislave, stavbou „ŽSR, Bratislava predmestie – Bratislava filiálka – Bratislava Petržalka“, jednotlivé stupne prípravy stavby konzultovať so zhotoviteľom dokumentácie stavby ŽSR;
2. V ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie zapracovať odporúčania uvedené závere vypracovanej dopravno-inžinierskej štúdie;
3. V ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie dopracovať akustickú štúdiu;
4. V ďalších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie riešiť organizáciu pohybu cestujúcej verejnosti v spolupráci s dopravným inžinierom;
5. V ďalších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie prehodnotiť umiestnenie pokladníc ako aj prevádzkový režim autobusovej stanice;
6. V ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie optimalizovať riešenie režimu semaforov a priechodov pre chodcov;
7. V ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie riešiť optimalizáciu režimu prevádzky parkoviska, druhov parkovania a obrátkovosti;
8. Prehodnotiť umiestnenie odbavovacích priestorov v západnej časti objektu;
9. Individuálne prerokovať s Dopravným úradom podmienky umiestnenia a realizácie stavby, vrátane dvíhacích mechanizmov;
10. Spracovať aktualizáciu dendrologického prieskumu, inventarizáciu stromov a krov rastúcich na lokalitách dotknutých realizáciou stavby a stanoviť ich spoločenskú hodnotu pre určenie výšky náhradnej výsadby podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov;
11. V ďalších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie zvážiť optimalizáciu zabezpečenia tepla a chladu so zvážením aj netradičných spôsobov zabezpečenia tepla a chladu, resp. optimalizovať kombináciou riešení;
12. V prípade využitia vsakovacieho systému pre odvádzanie dažďových vôd, resp. iného zásahu do podzemných vôd, podmienky overiť hydrogeologickým posudkom.

V rámci etapy výstavby je zo strany dodávateľských organizácií potrebné rešpektovať tieto opatrenia:

13. Pred začiatkom výkopových prác vytýčiť a overiť všetky existujúce podzemné siete technickej infraštruktúry. Akékoľvek prípadné zemné práce musia byť vykonávané so zvýšenou opatrnosťou, aby nedošlo k porušeniu sietí a ich izolácie;
14. Pre výstavbu nasadzovať stavebné stroje v riadnom technickom stave. Nepripustiť prevádzku dopravných prostriedkov a strojov s nadmernou produkciou škodlivín vo výfukových plynoch;
15. V maximálnej možnej miere obmedziť prašnosť pri stavebných prácach a doprave. Zabezpečiť maximálne zníženie prašnosti v prostredí počas výstavby navrhovanej činnosti najmä kropením staveniska počas výkopových prác a kapotovaním zariadení na manipuláciu so sypkými materiálmi;
16. Zabezpečiť kropenie a čistenie chodníkov, komunikácií a verejných priestranstiev príľahlých k areálu navrhovanej činnosti v nevyhnutnom rozsahu počas stavebných prác;

17. Pri výjazde na verejné komunikácie zabezpečiť (ak si to bude situácia vyžadovať) čistenie kolies (podvozkov) dopravných prostriedkov a strojov. Vzniknuté znečistenie komunikácií okamžite odstraňovať;
18. Udržiavať poriadok na staveniskách. Stavebný materiál ukladať len na vyhradené miesta;
19. Zaisťovať odvod dažďových vôd zo staveniska. Zamedziť znečisteniu vôd (ropné látky, blato, umývanie vozidiel);
20. Zabezpečiť, aby ostatná zeleň v tesnej blízkosti dotknutého územia, bola počas výstavby rešpektovaná v plnom rozsahu, aby nedošlo k jej záberu alebo poškodeniu.

Pre etapu prevádzky:

Opatrenia v oblasti ochrany ovzdušia

21. Pri činnostiach, pri ktorých môžu vznikať prašné emisie, je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie vzniku týchto prašných emisií.

Opatrenia v oblasti dopravy, hluku a vibrácií

22. Počas prevádzky navrhovanej činnosti uplatňovať technologické postupy s maximálnym eliminovaním vibrácií a hluku. V prípade potreby vybaviť pracovníkov ochrannými pracovnými pomôckami.

Opatrenia v oblasti ochrany povrchových a podzemných vôd

23. Zabezpečiť účinnosť čistenia odpadových vôd tak, aby boli garantované limitné hodnoty ukazovateľov znečistenia odpadových vôd resp. vypúšťania vôd do podzemných vôd podľa nariadenia vlády SR č. 269/2010 Z. z.

Bezpečnostné opatrenia

24. Navrhovaná činnosť bude mať spracovaný projekt požiarnej ochrany a bude vybavený protipožiarnym vybavením a ochranou. Prevádzkovateľ vypracuje prevádzkový poriadok a havarijný plán.

Spôsob kontroly dodržiavania uvedených podmienok bude určený pri povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

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

Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti „**Polyfunkčný objekt Autobusová stanica Mlynské nivy**“ bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 až 3 zákona v znení účinnom do 31. 12. 2014.

Pri hodnotení podkladov a vypracúvaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa jednotlivých ustanovení zákona. V priebehu procesu posudzovania vplyvov boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia opísané v správe o hodnotení činnosti a tiež na základe doplňujúcich informáciách, ktoré boli vyžiadané od navrhovateľa. Zvážili sa všetky riziká navrhovaného variantu, pričom je možné predpokladať, že navrhovaná činnosť je realizovateľná v odporúčanom Variante č. 2, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3. „Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti“ a časti 5. „Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy“ tohto záverečného stanoviska s tým, že sa odporúča hľadať optimálny spôsob zabezpečenia tepla a chladu kombináciou možných riešení (viď opatrenie č. 11).

MŽP SR ako príslušný orgán analyzovalo všetky stanoviská, pripomienky a vyjadrenia od dotknutých subjektov, expertov a verejnosti. Celkovo v rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona bolo k správe o hodnotení činnosti na MŽP SR doručených 16 písomných stanovísk. Žiaden z dotknutých orgánov štátnej správy a samosprávy, ktoré sa vyjadrili v rámci procesu posudzovania, nebol proti realizácii navrhovanej činnosti. Tieto subjekty navrhovanú činnosť buď odporúčajú bez pripomienok alebo za dodržania podmienok, ktoré boli premietnuté do kapitoly VI. „ZÁVERY“, časti

3. „Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska. Vznosené pripomienky boli motivované požiadavkami platnej legislatívy smerované ako upozornenia, alebo odporúčania do ďalších stupňov prípravy.

Jediný, v zásade nesúhlasný názor s realizáciou navrhovanej činnosti, bol vznesený v stanovisku občianskeho združenia - Združenia domových samospráv Bratislava zo dňa 14. 06. 2015 ako zainteresovanej verejnosti, ktoré na základe v súčasnosti predloženej hodnotiacej správy požaduje, aby sa neodporučil žiaden z variantov. Je možné sa domnievať, že táto požiadavka vychádza z prezentovaného domnelého nenaplnenia rozsahu hodnotenia č. 8076/2014-3.4/pl, určeného MŽP SR dňa 02. 12. 2014, a to požiadavky určenej v kapitole 1. „Varianty pre ďalšie hodnotenie“ – „...a zároveň zvážiť a zhodnotiť aj variant predstavujúci kompozičnú zmenu, a to umiestnením navrhovanej výškovej administratívnej budovy v západnej časti na dotyku s existujúcimi administratívnymi budovami VÚB a CBC.“.

Na základe vysvetlenia prezentovaného v samotnej správe o hodnotení, vyjadrenia navrhovateľa poskytnutého v rámci doplňujúcich informácií, ako aj názoru spracovateľa odborného posudku, ktoré sú uvedené v kapitole III. „POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA“, časti 4. „Stanoviská, pripomienky a odborné posudky, predložené k správe o hodnotení“ tohto záverečného stanoviska však MŽP SR v tomto smere považuje predmetnú požiadavku rozsahu hodnotenia za dostatočne rozpracovanú a požiadavku Združenia domových samospráv Bratislava za neopodstatnenú.

Všetky pripomienky a požiadavky zainteresovanej verejnosti boli vyhodnotené a opodstatnené premietnuté do odporúčaných podmienok, určených v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3. „Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že dôvodom výroku záverečného stanoviska k navrhovanej činnosti je akceptovateľný dopad činnosti na životné prostredie. Väčšinu identifikovaných negatívnych vplyvov na životné prostredie bude možné eliminovať, resp. minimalizovať za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „ZÁVERY“, časti 3. „Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti“ a časti 5. „Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy“ tohto záverečného stanoviska.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Podľa § 39, ods. 1 zákona je ten, kto vykonáva navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä:

- systematicky sledovať a merať jej vplyvy;
- kontrolovať plnenie všetkých podmienok určených v povolení a v súvislosti s vydaním povolenia navrhovanej činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť;
- zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v zámere činnosti so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí podľa § 39 ods. 2 zákona povoľujúci orgán, ak ide o povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

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

Zákon č. 17/1992 Zb. o životnom prostredí zároveň 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, v oblasti nakladania s odpadmi a pôsobenia hluku 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, podmienky ochrany ovzdušia, ochrany vôd, hlukovej záťaže a nakladania s odpadmi. Legislatívne podmienky v týchto oblastiach zabezpečujú dostatočnú kontrolu v etape prevádzky navrhovanej činnosti.

MŽP SR ako príslušný orgán má v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo k jej zmene postavenie dotknutého orgánu. Vo vzťahu k územnému konaniu o umiestnení stavby, k stavebnému konaniu aj ku kolaudačnému konaniu príslušný orgán vydá záväzné stanovisko, v ktorom skonštatuje súlad, resp. nesúlad návrhu na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti so zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

V následnom konaní o povolení činnosti podľa osobitných predpisov má zainteresovaná verejnosť podľa § 24 zákona v znení účinnom do 31. 12. 2014, ktorá podá písomné stanovisko podľa § 23 ods. 4, § 30 ods. 5 alebo podľa § 35 ods. 3 zákona postavenie účastníka konania.

V priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti **„Polyfunkčný objekt Autobusová stanica Mlynské nivy“** sa ako verejnosť podľa § 24 zákona zainteresovali:

- **Združenie domových samospráv Bratislava**, P.O.Box 218, 850 00 Bratislava;
- **Lepšia doprava**, občianska iniciatíva (kontaktná adresa: Ing. Martin Fundárek, Školská 26, 900 84 Bahoň);
- **Ing. Katarína Šimončíčová**, Dulovo námestie 4, 821 08 Bratislava;
- **Cyklokoalícia**, občianske združenie, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava.

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia
Odbor environmentálneho posudzovania

Mgr. Peter Lukáč

v súčinnosti s

Regionálnym úradom verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
Sekcia environmentálneho hodnotenia a riadenia
Odbor environmentálneho posudzovania

RNDr. Gabriel Nižňanský
riaditeľ odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 15. 12. 2015