

**MINISTERSTVO ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

odbor environmentálneho posudzovania
Námestie Ludovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor environmentálneho posudzovania (ďalej len „MŽP SR“), ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a § 3 písm. k) a § 54 ods. 2 písm. k) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“), na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona vydáva podľa § 37 zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(číslo: 1655/2016-3.4/ak)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

RÍNOK RAČA, s.r.o.

2. Identifikačné číslo

44 648 944

3. Sídlo

Vajnorská 100/A, 831 04 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

OBYTNÝ SÚBOR RÍNOK RAČA, BRATISLAVA

2. Účel

využitie územia bývalých Vinárskych závodov Rača na výstavbu a prevádzku obytného súboru – byty, občianska vybavenosť, statická doprava...

3. Užívateľ

budúci vlastníci bytov a nebytových priestorov

4. Umiestnenie

Kraj:	Bratislavský
Okres:	Bratislava III
Obec:	Bratislava; mestská časť Bratislava – Rača
Katastrálne územie:	Rača

Parcelné čísla: 1531/3, 1531/4, 1531/6, 1531/46, 1531/47, 1531/48, 1531/74, 1531/11, 1537/4, 1537/5, 1537/8, 1555,

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Termín začatia výstavby: september 2016
Termín skončenia výstavby: september 2021
Termín začatia prevádzky: neuvedené, zrejme hneď po skončení výstavby
Termín skončenia prevádzky: nie je stanovený

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Obytný súbor sa navrhuje na podstatnej časti územia vymedzeného ulicami Kubačova, Sadmelijská, Barónka a Plickova. Ide o uzavretý a nevyužívaný areál bývalých Vinárskych závodov v Rači.

Výstavbou navrhovaného obytného súboru dôjde ku kompletizácii pásu viacpodlažnej bytovej zástavby pozdĺž Kubačovej ulice. Urbanistické riešenie vychádza z charakteru okolitej zástavby obce Rača, z daností disponibilného územia, ako aj zástavby bezprostredne nadväzujúcej na riešený areál.

Základná forma urbanistickej zástavby je postavená na princípe solitéru, ktorý je typický pre širšie okolie Rače a navrhovateľ činnosti považuje za vhodné v tento princíp rešpektovať a v ňom pokračovať. Solitérna zástavba nevytvára väčšie bariéry v území, umožňuje riešiť kontinuálne otvorené prostredie, kde sa môžu výrazne uplatniť prieniky zeleného prírodného prostredia podobne ako je to v okolí.

Nadzemné objekty sú hlavne bytové. Pôdorysne ide o objekty s jedným prevládajúcim rozmerom orientovaným v smere spádu územia. Takto postavená zástavba umožňuje uvoľnené pohľady vo vlastnom prostredí, nevytvára bariéry pre jestvujúcu zástavbu a z hľadiska širších vzťahov sa umožňujú širšie pohľady a výhľady na juhovýchodnú nížinu pod masívom Malých Karpát.

Obytný súbor ako celok je orientovaný juhozápadne v smere spádu pozemku ku Kubačovej ulici. Primárne priestorové aj ideové ťažisko obytného súboru je vytvorené ako líniová os v súbehu s Kubačovou ulicou. Je to najverejnejšia časť obytného súboru, tvorí jeho hlavnú fasádu. Ide o pokračovanie urbanizácie pozdĺž Kubačovej ulice, ktorá je najdôležitejšou ideovo priestorovou osou vnútorného územia. Do tejto línie je preto orientovaná aj všetka občianska vybavenosť riešená v rámci obytného súboru.

Sekundárne ťažisko územia je námestie pred Nemeckým kultúrnym domom. Tento objekt tradičnej architektúry je do riešeného územia zapojený ako jeho súčasť. Tvorí jeho juhovýchodnú vstupnú bránu. Tento objekt sa stáva vyššou vybavenosťou územia aj pre riešený obytný súbor a jeho námestie sa stáva ústredným priestorovým ťažiskom z ktorého pokračuje novonavrhovaná pešia zóna obytného územia v súbehu s Kubačovou ulicou. Na objekt Nemeckého kultúrneho domu je schválený projekt pre stavebné povolenie na jeho rekonštrukciu, z ktorého je určitá časť zrealizovaná. Riešenie obytného súboru tento projekt plne rešpektuje vrátane riešenia okolitých úprav terénu, parkovísk a prístupov, ktoré sú v bezprostrednej väzbe na navrhovaný obytný súbor.

Hlavná, charakter určujúca fasáda obytného súboru je riešená v súbehu s Kubačovou ulicou. Sem sú orientované dva polyfunkčné objekty, jeden výškový objekt a jeden objekt občianskej vybavenosti. V podnoži objektu je lokalizovaná priebežná fasáda jednorovňových objektov občianskej vybavenosti, ktorá tvorí náplň pešej zóny v kombinácii so statickou dopravou. Vzhľadom na spád terénu je strecha objektov občianskej vybavenosti zatrávnená a je prístupná aj pešiemu pohybu.

Do územia sa vstupuje piatimi vjazdmi. Jeden je z ulice Barónka, tri z ulice Sadmelijská a jeden nový z ulice Kubačova. Účelom toho je, aby pohyby do/von zo sídliska boli čo najviac rozptýlené do okolitých ulíc, aby sa nevytvárali prílišné body koncentrácie pohybov vozidiel aj peších. Cieľom je čo najprirodzenejšie zapojenie obytného súboru do organizmu jestvujúcej Rače.

Solitérna zástavba je viazaná na dve pozdĺžne prístupové komunikácie, ktoré sú vedené cez pôvodné tradičné vjazdy a výjazdy do súčasného územia. Tieto komunikácie tvoria dve nosné pohybové osi obytného súboru a tvoria priestory najverejnejšieho charakteru. Riešenie týchto osí je jednoduché tak, aby určovali čo najjednoduchšiu orientáciu v území. Z týchto komunikácií je prístup jednak k objektom, na parkoviská priamo v parteri a jednak prístup do podzemia, kde je uspokojená väčšina požiadaviek na statickú dopravu. Komunikácie majú skľudnený charakter, kde sa realizuje zmiešaný pohyb ako dopravný prístup k objektom, pohyb cyklistov a peších vrátane dopravnej obsluhy.

Ostatné územia v medziobjektových priestoroch sú prístupné len peším pohybom. Sú venované detským ihriskám, parkovým úpravám a zeleni a chodníkom. Ide o plochy na rastlom teréne, ale aj na konštrukciách podzemných garáží a na streche objektov občianskej vybavenosti. Terén je tvarovaný plynule v spáde na juhovýchod, kde v dolnej časti územia zeleň prechádza aj na strechy objektov občianskej vybavenosti, kde je umožnený aj peší pohyb.

Územie má jeden hlavný peší vstup a to z námestia pred Nemeckým kultúrnym domom na pešiu zónu v súbehu s Kubačovou ulicou. Z línie pešej zóny sú prístupné všetky priestory obytného súboru pešími trasami v zeleni. Ďalšie pešie vstupy sú v polohách vjazdov tak, aby ku každému objektu bol bezbariérový prístup. Dôležitý je peší vstup v súbehu s vjazdom z Kubačovej ulice, lebo tento vstup priamo nadväzuje na zastávku MHD.

Stavba má byť rozdelená na hlavné stavebné objekty, podružné stavebné objekty, objekty technickej infraštruktúry a objekty technologické. Celkovo sa navrhuje šesť bytových domov, tri polyfunkčné domy s bývaním a vybavenosťou, štyri samostatné objekty občianskej vybavenosti, 3 objekty podzemných parkovacích garáží a jeden objekt krytého parkoviska. Spolu sa stavba skladá z 19-tich hlavných stavebných objektov.

Sektor AB – 501:

- A1 – Polyfunkčný objekt – 13 NP
- B1 – Polyfunkčný objekt – 7 NP
- B2 – Polyfunkčný objekt – 7 NP
- OV2 – Obchod, služby
- OV4 – Obchod, služby
- OV6 – Obchod, služby
- OV7 – Obchod, služby
- G1 – Podzemná garáž

Sektor AB – 501:

- C1 – Bytový dom 8 NP
- C2 – Bytový dom 8 NP
- C3 – Bytový dom 7 NP
- D1 – Bytový dom 8 NP
- D2 – Bytový dom 8 NP
- D3 – Bytový dom 7 NP s redukovaným 6. a 7. podlažím
- G2 – Podzemná garáž
- G3 – Podzemná garáž
- G4 – Kryté parkovisko

V Sektore AB kód územia 501 sú polyfunkčné objekty s prevládajúcou funkciou bývanie. Objekty sú viazané na dolnú komunikáciu. Spodné dve úrovne objektov sú riešené ako vybavenosť a horné úrovne sú byty. V ťažisku územia, pri južnom vstupe je navrhovaný trinásť podlažný polyfunkčný objekt ako dominanta územia.

V sektore CD, kód územia 101 sa nachádzajú bytové domy. Sú sedem a osem úrovnové, s uvoľneným prízemím, kde sa nachádza parkovanie vozidiel, hlavný vstup a priestory domovej vybavenosti. Možné je riešiť aj priestory menšej občianskej vybavenosti. Každý objekt má jeden až dva výťahy, a jedno požiarné schodište. Požiarna výška 8. NP nepresahuje 22,5 m a dobeh ku schodisku nepresahuje 20 m. Každý objekt má vlastnú kotoľňu na plyn umiestnenú na poslednom hornom podlaží a elektrorozvodňu v prízemí. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie budú preverené možnosti využitia energeticky úsporných riešení ako sú tepelné čerpadlá na vykurovanie a solárne systémy.

Bytové objekty sú väčšinou chodbového typu. Byty sú riešené tak, aby minimálne 50% bytov bolo dvojizbových a 35% bytov bolo trojizbových. Zvyšok sú jednoizbové a štvorizbové. Veľké byty sú umiestňované na strešných ustúpených podlažiach, kde sa predpokladajú väčšie terasy. Byty majú vysoký štandard. Každý byt má balkón.

Občianska vybavenosť je lokalizovaná hlavne v okolí dolnej obslužnej komunikácie a pešej zóny. Tu ide o tvorbu zmiešanej zóny dopravy peších a občianskej vybavenosti. Peší pohyb je vedený v súbehu z Kubačovou ulicou, nadväzuje na námestie pred Nemeckým kultúrnym domom a na vstup zo Sadmelijskej ulice. Predpokladá sa, že peší pohyb na chodníku v súbehu s Kubačovou ulicou sa presunie na obchodnú ulicu obytného súboru.

Občianska vybavenosť je umiestnená v troch polyfunkčných domoch, v troch samostatných jednoúrovňových objektoch občianskej vybavenosti, orientovaných do obchodnej ulice so zelenou strechou a v jednom samostatne stojacom dvojúrovňovom objekte občianskej vybavenosti pri vstupe do územia. V prízemných polohách je plánovaná obchodná vybavenosť a služby a vo vyšších podlažiach je plánovaná administratíva.

Občiansku vybavenosť je možné umiestňovať aj vo dvoch radoch bytových domov v horných polohách územia, sektor CD 101. Tu ide hlavne o lokálnu domovú vybavenosť, ale aj o vybavenosť širšieho významu, v niektorých polohách s výbehom do zelene, kde je napríklad možné riešiť aj malé zariadenia starostlivosti o deti alebo o dôchodcov. V rámci pripomienok dotknutých orgánov a verejnosti bola vznesená aj požiadavka posúdiť potrebný počet miest v materských a základných školách, ktoré budú potrebné po vybudovaní projektu. Po prerokovaní s MČ Rača investor ponúkne zriaďovateľovi predškolských zariadení nebytové priestory pre tento účel v rozsahu podľa požiadaviek zriaďovateľa a schvaľujúcich orgánov.

Okrem hlavných stavebných objektov sa predpokladajú aj ďalšie podružné stavebné objekty ako sú terénne úpravy, sadové úpravy, komunikácie vozidlové a pešie, parkoviská, parkové chodníky, oporné múry, stanovišťa kontajnerov, detské ihriská, malá architektúra.

Na rozdiel od UAŠ zóny VIN – VIN Rača – Aurex, júl 2008 sa neuvažuje s celoplošnou zástavbou, nakoľko sa tu nachádza vzrastlá zeleň, ktorá tvorí vhodnú bariéru medzi pešou zónou a vozidlovou komunikáciou na Kubačovej ulici. Vzrastlé stromy sú zachovávané aj na horných okrajových plochách. Táto vzrastlá zeleň sa v podstatnej miere zachováva. Vo vnútorných polohách areálu je navrhovaná hlavne nová výsadba zelene. Ide o plochy ako na rastlome teréne, tak aj o plochy na konštrukciách, kde sa predpokladá bohatá parková úprava s ihriskami, malou architektúrou, pešími chodníkmi a vzrastlou zeleňou tam kde to je možné. Hlavné komunikačné osi sú riešené ako kombinácia stromoradia s parkovacími státiami a pešími chodníkmi. Pre každé tri parkoviská pripadá zelený ostrovček so stromom. Spríjemní sa tak nástupný komunikačný priestor k objektom, kde spevnené plochy obohatené stromoradiím prispievajú k orientácii v území.

Technická infraštruktúra má obsahovať ďalšie stavebné objekty pre zabezpečenie všetkých energií, médií, a objekty technologických súborov, ako sú verejný vodovod, areálový vodovod, požiarny vodovod, verejná splašková kanalizácia, areálová splašková kanalizácia, dažďová kanalizácia, plynovod, STL, NTL, VN napojenie, trafostanice, NN rozvody, slaboprúdové rozvody, kotolne, výťahy, vzduchotechnika a pod. Stavebné objekty budú spresnené v ďalšom stupni PD.

Rozsah navrhovanej činnosti:

	Sektor AB 501	Sektor CD 101	Spolu
Vymedzené územie v m ²	11 486	19 491	30 977
ZP v m ²	3 379	3 606	6 985
HPP byty v m ²	13 950	23 764	37 714
HPP OV v m ²	6 570	1 653	8 223
HPP nadzemie v m ²	20 520	25 417	45 937
HPP podzemie v m ²	5 409	13 676	19 085
HPP celkom v m ²	25 929	39 093	65 022
Počet bytov	168	308	476
Počet parkingov	227	608	835
Počet obyvateľov	299	562	860
Počet pracovných miest	186	10	196

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správu o hodnotení vypracovala Envideal, s.r.o., (správnosť údajov svojim podpisom potvrdil RNDr. Ľuboš Haltmar) dňa 27. 5. 2015. Správa o hodnotení bola vypracovaná podľa zákona na základe rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 2577/2015-3.4/ak zo dňa 13. 3. 2015 pre navrhovanú činnosť „Obytný súbor VIN – VIN Rača“. V priebehu projektovej prípravy navrhovanej činnosti došlo k zmene názvu a sídla spoločnosti z „JURSKÝ OBYTNÝ PARK 2, s.r.o., Astrova 2/A, 821 01 Bratislava“ na „RÍNOK RAČA, s.r.o., Vajnorská 100/A, 831 04 Bratislava“ a v tejto súvislosti aj k zmene názvu navrhovanej činnosti z „Obytný súbor VIN – VIN Rača“ na „OBYTNÝ SÚBOR RÍNOK RAČA, BRATISLAVA“.

Správa o hodnotení obsahuje nulový variant (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) a realizačný variant, ktorý bol predložený v zámere. Na základe porovnania oboch variantov sa v správe o hodnotení odporúča realizačný variant s podmienkou vykonania opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovaného obytného súboru na životné prostredie v správe o hodnotení navrhnutých.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR podľa § 33 ods. 1 zákona zaslalo správu o hodnotení činnosti „OBYTNÝ SÚBOR RÍNOK RAČA, BRATISLAVA“ v listinnom vyhotovení

- Magistrátu hl. m. SR Bratislavy,
- MČ Bratislava – Rača

a v elektronickej forme prostredníctvom Internetu

- Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR,
- Regionálnemu úradu verejného zdravotníctva Bratislava,
- Okresnému úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie,
- Okresnému úradu Bratislava, odboru krízového riadenia,
- Okresnému úradu Bratislava, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií,
- Ministerstvu obrany SR, sekcii majetku a infraštruktúry,
- Hasičskému a záchrannému útvaru hl. mesta SR Bratislavy,
- Bratislavskému samosprávnemu kraju.

MŽP SR podľa § 33 ods. 1 zákona zverejnilo kompletnú správu o hodnotení na <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/-obytny-subor-rinok-raca-bratislava-obytny-subor-vin-vin-raca-> .

MŽP SR podľa § 33 ods. 2 zákona zaslalo všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie - časť C bod X správy o hodnotení činnosti „OBYTNÝ SÚBOR RÍNOK RAČA, BRATISLAVA“ v listinnom vyhotovení spolu s informáciou o zverejnení kompletnej správy o hodnotení podľa predchádzajúceho odseku nasledovnej dotknutej verejnosti:

- Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava
- Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava
- Ing. Eva Sabolová, Sadmelijská 1, 831 06 Bratislava
- Zuzana Huorková, Úžiny 3, 831 06 Bratislava
- Eduard Huorka, Úžiny 3, 831 06 Bratislava
- Peter Huorka, Novohorská 20, 831 06 Bratislava
- Róbert Pajdlhauser, Závadská 18, 831 06 Bratislava
- Daniel Ščibrany, Albánska 5A, 831 06 Bratislava
- Ing. Peter Lampert, Albánska 5A, 831 06 Bratislava
- Ing. Lucia Lampert, Albánska 5A, 831 06 Bratislava
- Mgr. Katarína Čutková, Hlinícka 2/B, 831 52 Bratislava
- Miroslav Čutka, Hlinícka 2/B, 831 52 Bratislava
- Ing. Peter Sarkoci PhD., Lisovňa 6, 831 06 Bratislava
- Ing. Martin Šottník, Cígeľská 4, 831 06 Bratislava
- Doc. Mgr. Mariana Remešíková PhD., Pri Vinohradoch 193, 831 06 Bratislava
- Ing. Peter Šulej, Anenská 1, 811 05 Bratislava
- Mgr. Petra Fornayová, Anenská 1, 811 05 Bratislava
- Miroslava Lacová, Stupavská 8/B, 831 06 Bratislava
- Daniel Laco, Stupavská 8b, 831 06 Bratislava
- Juraj Pšenák, Oráčska 18A, 831 06 Bratislava
- Michal Laco, Stupavská 8B, 831 06 Bratislava
- Lenka Petříková, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Marta Petříková, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Lucia Macangová, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Róbert Macanga, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Martin Manik, Hečkova 18, 831 51 Bratislava
- Daniela Jobová, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Dominik Madara, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Zuzana Bžochová, Stupavská 8/A, 831 06 Bratislava
- Ivan Zemanovič, Stupavská 8/A, 831 06 Bratislava
- PhDr. Jozef Vozár, Plickova 3. 831 06 Bratislava

- RNDr. Marta Vozárová, Plickova 3, 831 06 Bratislava
- Richard Červenka, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Andrea Červenková, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Ing. Arch. Juraj Zornička, Kadnárova 99/301, 831 06 Bratislava
- Ing. Martina Krauspe, Kadnárova 99/602, 831 06 Bratislava
- Ing. Miroslav Mačičák, Kadnárova 99/201, 831 06 Bratislava
- Mgr. Zuzana Mačičáková, Kadnárova 99/201, 831 06 Bratislava
- Michal Žitný, Kadnárova 99, 831 06 Bratislava
- Andrea Žitná, Kadnárova 99, 831 06 Bratislava
- Martina Macangová, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Martin Zavalidroga, Plickova 3, 831 06 Bratislava
- Danna Zavalidrogová, Plickova 3, 831 06 Bratislava
- Juraj Mižura, Stupavská 33/E, 831 06 Bratislava
- Daniel Mišura, Stupavská 33/E, 831 06 Bratislava
- Mgr. Radovan Papan, Kadnárova 71, 831 52 Bratislava
- Mária Mlynarčíková, Hečkova 22, 831 51 Bratislava
- Míra Mišurová, Stupavská 33/E, 831 06 Bratislava
- Christián Záruba, Bukovinská 11, 831 06 Bratislava
- Ing. Mgr. Jarmila Hrušová, Plicková 1, 831 06 Bratislava
- Ing. Peter Hruša, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Ing. Jana Kudelášová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Ing. Denis Kudeláš, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- PhDr. Marta Čomajová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Veronika Vinčúrová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Matúš Moravčík, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Terézia Štefániková, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Michal Furička, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Alžbeta Szalaiová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Róbert Benda, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Milan Chrin, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Martina Hauskrechtová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Mgr. Radana Čičmanová, Kukučínova 12, 831 06 Bratislava
- Andrej Bábsky, Javorova 22, 921 01 Piešťany
- Attila Cziferi, Hlavná 168, 076 35 Somotor
- Veronika Luknárová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Peter Gajdoš, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Ing. Ingrid Stráňavová, Sadmelijská 3, 831 06 Bratislava
- Mgr. Arpád Vaš, Sadmelijská 3, 831 06 Bratislava
- Štefan Gajdár, Kadnárova 104, 831 06 Bratislava
- Ing. Jana Vrábel'ová, Kadnárova 21, 831 52 Bratislava
- Miroslav Dudlák, Kadnárova 68, 831 51 Bratislava
- Robert Kodaj, Kadnárova 54, 831 51 Bratislava
- Zdenko Luknár, Alstrova 150, 831 06 Bratislava
- Zdenko Luknár ml., Alstrova 150, 831 06 Bratislava
- Mgr. Monika Luknárová, Alstrova 150, 831 06 Bratislava
- Pavol Sučanský, Alstrova 83, 831 06 Bratislava

- Mgr. Dagmara Nagyová, Alstrova 174, 831 06 Bratislava
- Adrian Záruba, Bukovinská č. 1, 831 06 Bratislava
- Viliam Stacho, Bukovinská 2, 831 06 Bratislava
- Viera Stachová, Bukovinská 2, 831 06 Bratislava
- Jozef Buček, Hybešova 4, 831 06 Bratislava
- Andrea Bučeková, Hybešova 4, 831 06 Bratislava
- Emília Rukriglová, Hybešova 4, 831 06 Bratislava
- Monika Doubravská, Stupavská 56/9689, 831 06 Bratislava
- Dana Ölvecká, Demänovská 30, 831 06 Bratislava
- Anna Nováková, Rustaveliho 1, 831 06 Bratislava
- Mgr. Matúš Ferenčík, Na Pasekách 8, 831 06 Bratislava
- Matej Fourich, Svätoplukova 5, 902 01 Pezinok
- Ivan Brožík, Pliockova 11, 831 06 Bratislava
- Viera Pilinská, Kadnárova 61, 831 51 Bratislava
- Emília Zárubová, Bukovinská č. 1, 831 06 Bratislava
- Andrea Čajkovská, Stupavská 49, 831 06 Bratislava
- Andrej Šmulík, Sadmelijská 1, 831 06 Bratislava
- Monika Vaneková, Sadmelijská 5, 831 06 Bratislava
- Andrea Žilavá, Novohorská 32, 831 06 Bratislava
- Michaela Holčáková, Novohorská 32, 831 06 Bratislava
- Radova Sečkář, Kafendova 26, 831 06 Bratislava
- Oliver Vyhánek, Stolárska 9, 831 06 Bratislava
- Oldřich Hlaváček, Hečkova 22, 831 51 Bratislava
- Ludovít Havlovič, Podbrezovská 37, 831 06 Bratislava
- Renáta Šťastná, Záhradná 3, 902 01 Pezinok
- JUDr. Jaroslav Straka, Alstrova 84, 831 06 Bratislava
- Lucia Grančaiová, Kadnárova 41, 831 51 Bratislava
- Ing. Michal Grančai, Kadnárova 41, 831 51 Bratislava
- Robert Kucharovič, Železničná 521, 900 41 Rovinka
- Ing. Jana Hrabovcová, Víglášská 7, 851 07 Bratislava
- Peter Jankovich, Mudroňova 87, 811 03 Bratislava
- Matúš Fekete, Rybničná 19, 831 07 Bratislava
- Andrea Némethová, Tehelná 25, 831 03 Bratislava
- Terézia Hlavinová, Koncová 38, 831 07 Bratislava
- Aneta Dlugošová, Tatranská 12, 064 01 Stará Ľubovňa
- Alena Horváthová, Valiska 2, 831 07 Bratislava
- Adam Batovič, Hodálova 6, 841 05 Bratislava
- Ing. Anna Pelanová, Stupavská 39, 831 06 Bratislava
- Jozefína Kaperová, Alstrova č. 88, 831 06 Bratislava
- Ing. Ľubomír Mečár, Závadská 5, 831 06 Bratislava
- Mgr. Petra Mečárová, Závadská 5, 831 06 Bratislava
- JUDr. Ľubomír Mečár, Závadská 5, 831 06 Bratislava
- Eva Znášiková, Závadská 3, 831 06 Bratislava
- Daniela Gáliková, Tbiliská 21, 831 06 Bratislava
- Ing. Nina Chorvátová, Gelnická 14, 831 06 Bratislava
- Bronislava Vaneková, Sadmelijská 5, 831 06 Bratislava

- Mgr. Radovan Ščibrany, Albánska 5a, 831 06 Bratislava
- Jaroslav Pelan, Plickova 2, 831 06 Bratislava
- Miroslav Vanek, Sadmelijská 5, 831 06 Bratislava
- Zuzana Kernová, Závadská 5, 831 06 Bratislava
- Mgr. Art. Lucia Oreská, Kadnárova 99, 831 06 Bratislava
- Ing. Branislav Chorvát, Gelnická 14, 831 06 Bratislava
- Ing. Vierošlava Štrbáková, Na pasekách 10, 831 06 Bratislava
- Ing. Ľudovít Mlynarčík a Ing. Anna Mlynarčíková, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Martin Valko, Nad kúriou 10, 831 06 Bratislava
- Boris Krošlák, Tbiliská 29, 831 06 Bratislava
- Mgr. Pavel Koutný, Fedinova 18, 851 01 Bratislava
- Martin Surán, Klincová 7, 821 09 Bratislava
- Mgr. Pavol Ballon, Nitrianska 115, 951 45 Dolné Lefantovce
- Milan Tvrdoň, Teplicka 1, 831 02 Bratislava
- Hana Tvrdoňová, Teplicka 1, 831 02 Bratislava
- Ing. Andrej Struhár, Plickova 4, 831 06 Bratislava
- Ing. Bohdan Rýger, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- JUDr. Katarína Rýgerová, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- Ing. Jana Struhárová, Plickova 4, 831 06 Bratislava
- Martin Rakovský, Úžiny 3, 831 06 Bratislava
- Ing. Linda Gáliková, Alstrova 94, 831 06 Bratislava
- Miroslava Rakovská, Úžiny 3, 831 06 Bratislava
- PhDr. Ján Papuga, Kadnárova 4, 831 02 Bratislava
- Matúš Pucci, Plickova 10, 831 06 Bratislava
- Peter Lukár, Mudrochová 15, 831 06 Bratislava
- Marita Lukárová, Plickova 10, 831 06 Bratislava
- Ing. Daniela Sklenárová, Kafendova 22, 831 06 Bratislava
- Ján Kmec, Kafendova 22, 831 06 Bratislava
- Ing. Daniela Kmecová, Kafendova 22, 831 06 Bratislava
- Ing. Peter Sklenár, Kafendova 22, 831 06 Bratislava
- Eva Polakovičová, Pri vinohradoch 338, 831 06 Bratislava
- Mgr. Petronela Blahovcová, Novohorská 4, 831 06 Bratislava
- Gabriela Krištofičová, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- JUDr. Michal Krištofič, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- Vladimír Vajda, Tbiliská 5, 831 06 Bratislava
- Anna Chovanová, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- Branislav Chovan, Veternicová 24, 841 05 Bratislava
- Ing. Viktor Bielko, Závadská 4, 831 06 Bratislava
- Dušan Dvorák, Pri Šajbách 30, 831 06 Bratislava
- Jana Dvoráková, Pri Šajbách 30, 831 06 Bratislava
- Ľubica Fedorovová, Jakubovo nám. 11, 811 09 Bratislava 1
- Mgr. Viera Olejárová, Demänovská 1463/39, 031 01 Liptovský Mikuláš
- JUDr. Ing. Andrej Schwarz LL.M., Podbrezovská 40, 831 06 Bratislava
- Tomas Vajda, Tbiliska 5, 831 06 Bratislava
- Mgr. Zuzana Sklenárová, Plickova 3, 831 06 Bratislava
- Eva Sklenárová, Plickova 5, 831 06 Bratislava

- Mgr. Michal Drotován, Kadnárova 37, 831 51 Bratislava

Hl. mesto SR Bratislava podľa § 34 ods. 1 zákona zverejnilo v dňoch od 26. 6. 2015 do 25. 7. 2015 oznam so základnými údajmi o správe o hodnotení na vývesnej tabuli magistrátu, na www.bratislava.sk a v tlači a bol k nahliadnutiu v informačnom centre magistrátu SLUŽBY OBČANOM – Front Office.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo dňa 15. 7. 2015 v bratislavskom Primaciálnom paláci. Zúčastnilo sa na ňom 40 osôb.

Rokovanie otvoril zástupca Magistrátu hl. mesta SR Bratislava, OÚGG, Ing. Stanislav Tokoš, ktorý po privítaní prítomných v úvode predstavil zástupcov magistrátu, navrhovateľa, spracovateľa architektonicko-urbanistického riešenia a zástupcov spracovateľa správy o hodnotení. Potom informoval prítomných o právnych a technických záležitostiach verejného prerokovania, oboznámil prítomných s účelom správy o hodnotení, miestom realizácie navrhovanej činnosti predpokladanými termínmi začatia a ukončenia výstavby a prečítal program verejného prerokovania, ktorí prítomní vzali na vedomie bez pripomienok a doplnení. Potom zrekapituloval doterajšie kroky v procese hodnotenia vplyvov na životné prostredie z hľadiska dotknutej obce a navrhovateľa a odovzdal slovo zástupcovi navrhovateľa činnosti Ing. Martinovi Šimurdovi.

Ing. Martin Šimurda – konateľ RÍNOK RAČA, s.r.o., uviedol dôvody a cieľ navrhovanej činnosti a vyzval Ing. arch. Pavla Mrázeka odprezentovať daný projekt.

Zástupca spracovateľa architektonicko-urbanistického riešenia Marseť, s.r.o., Ing. arch. Pavel Mrázek prezentoval urbanistické a architektonické riešenie navrhovanej činnosti, ozrejmil prevádzkové vzťahy, uviedol porovnanie so záväznými platnými regulatívmi ÚPN mesta Bratislavy, uviedol vyvolané investície riešené nad rámec obytného súboru a benefity, ktoré získa okolité obyvateľstvo realizáciou navrhovanej činnosti a na záver dodal navrhované štandardy obytného súboru.

Mgr. Peter Joniak, PhD., oboznámil prítomných s pripomienkami, s ktorými sa bolo potrebné vysporiadať v správe o hodnotení, s výsledkami hodnotenia a so závermi správy o hodnotení v podobe sumarizačnej tabuľky hodnotenia vplyvov.

Nasledovala diskusia, ktorú viedol Ing. Stanislav Tokoš z magistrátu a v ktorej vystúpili 12 občania, zástupkyňa MČ Bratislava – Rača, Ing. arch. Iveta Virsíková a 2 poslanci MiZ Bratislava – Rača p. Róbert Pajdlhauser a p. Jošt. Diskutované boli nasledovné témy:

- Prečo sa robilo dopravno-kapacitné posúdenie pre poobedňajšiu špičku a nie rannú (zlá dopravná situácia na Kubačovej, Kadnárovej, Hečkovej a Račianskej ul., zrušenie odbočenia z Kubačovej na Oblačnú v smere od Barónky)?
- spôsob zástavby územia, výška objektov a tým súvisiace obmedzenie výhľadov a skladba bytov (požiadavka znížiť objemy a výšku zástavby),
- problémy so statickou dopravou (parkovacie miesta pre zamestnancov služieb) a ako sa chce zabezpečiť odkúpenie parkovacích miest, aby boli využité,
- možnosť kompenzácií,
- kritika vzhľadom na svetlotechnický posudok a námietka, že do bytu na prízemí na Plickovej 2 bez loggie s oknami orientovanými na SZ a JZ vplyvom výstavby okolitých objektov bude zatienené slnečné svetlo do jediného okna orientovaného na JZ, do ktorého dnes svieti,
- postup realizácie výstavby a návrh na dobu výstavby od 7:00 do 18:00 mimo sobôt, nedeľ a sviatkov,

- priestory pre MŠ a pre seniorov,
- zrušenie/zachovanie vjazdu na parkovisko pri Nemeckom kultúrnom dome.

Na odborné a technické otázky odpovedali zástupcovia navrhovateľa, projektanta a spracovateľa správy o hodnotení, na otázky smerované na magistrát ohľadom dopravno-kapacitného posúdenia, funkčného využitia územia a hluku počas výstavby odpovedal Ing. Stanislav Tokoš.

Špecifickou bola otázka, prečo sa robilo dopravno-kapacitné posúdenie pre poobedňajšiu špičku a nie rannú špičku, keď už v UŠ AUREXu boli konštatované problémy v rannej špičkovej hodine. V odpovedi Ing. Šimurda vysvetlil, že magistrát má danú „Metodiku dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov“, ku ktorej aj poskytol vstupné údaje a magistrát aj posúdil „Dopravno-kapacitné posúdenie“, v ktorom boli zohľadnené aj ďalšie okolité výhľadové investičné zámery a preukázalo ako najvypuklejšie obdobie medzi 16-17-tou hodinou. Ing. Tokoš v svojej odpovedi uviedol, že o predmetnej veci sa rokovalo u vedúceho OKÚS magistrátu, p. Černíka, za účasti zástupcov ODI magistrátu a bolo konštatované, že dopravno-kapacitné posúdenie je spracované korektne a nie sú k nemu vážnejšie pripomienky, preto nie je dôvod toto posúdenie spochybňovať a je to zakomponované aj v stanovisku hl. mesta SR Bratislavy. Na doplňujúcu otázku p. Turanského či je navrhovateľ činnosti schopný spracovať dopravno-kapacitné posúdenie pre rannú špičkovú hodinu reagoval Ing. Šimurda, že ak to bude potrebné, tak áno.

Z verejného prerokovania navrhovanej činnosti bol vyhotovený záznam, ktorý bol spolu s prezenčnou listinou a zvukovou nahrávkou na CD zaslaný na MŽP SR, a je súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania navrhovanej činnosti.

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

Na MŽP SR boli podľa § 35 zákona doručené nasledovné stanoviská k predloženej správe o hodnotení:

Hlavné mesto SR Bratislava (list č. MAGS OUGG 46874/15-291679-1, OUGG 303/15, EIA č. 32 zo dňa 2. 7. 2015)

Z hľadiska územného plánovania konštatuje:

- Navrhovaný zámer nie je v rozpore s ÚPN hl. mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov.
- Z údajov uvedených v predloženej zámere vyplýva, že v oboch sektoroch sú dodržané indexy IPP, IZP a KZ stanovené ÚPN hl. mesta.
- K architektonicko-urbanistickej štúdii Obytný súbor VIN-VIN Rača, Bratislava vydalo hl. mesto SR Bratislava stanovisko listom č.j. MAGS ORM 52826/14-299569 zo dňa 24. 11. 2014, v ktorom požadovalo predložený investičný zámer prepracovať.
- Predložený Obytný súbor Rínok Rača sa svojim návrhom funkčného využitia územia a hmotovo-priestorového riešenia neodlišuje od pôvodne predloženej dokumentácie Obytný súbor VIN-VIN Rača, ktorú hl. mesto SR Bratislava požadovalo prepracovať.
- Pri porovnaní predloženého zámeru Obytný súbor Rínok Rača so štúdiou Obytný súbor VIN-VIN Rača (predloženou v novembri 2014): zostal zachovaný počet bytových jednotiek 476 b.j., počet obyvateľov sa nepatrne znížil z 879 na 860, počet domov a ich umiestnenie zostalo rovnaké, počet podlaží navrhovaných objektov sa nezmenil.

Z hľadiska územného plánovania požaduje rešpektovať Stanovisko Hlavného mesta SR Bratislavy k architektonicko-urbanistickej štúdii „Obytný súbor VIN-VIN Rača, Bratislava“, vydané pod č.j. MAGS ORM 52826/14-299569 zo dňa 24.11.2014 a predložený investičný zámer prepracovať v zmysle jeho záverov.

Z hľadiska dopravného inžinierstva konštatuje:

- Predložená správa o hodnotení bola vypracovaná na základe rozsahu hodnotenia určeného podľa § 30 zákona pre navrhovanú činnosť „Obytný súbor VIN - VIN, Bratislava – Rača“; v priebehu projektovej prípravy navrhovanej činnosti však došlo k zmene názvu a sídla spoločnosti „JURSKÝ OBYTNÝ PARK 2, s.r.o.“ na „RÍNOK RAČA, s.r.o.“ a v tejto súvislosti aj k zmene názvu navrhovanej činnosti z „Obytný súbor VIN - VIN, Bratislava – Rača“ na „OBYTNÝ SÚBOR RÍNOK Rača, Bratislava“.
- Rozdiel oproti pôvodnému zámeru EIA „Obytný súbor VIN - VIN, Bratislava – Rača“ nastal v objektivej skladbe stavby, a to konkrétne v znížení počtu samostatných objektov občianskej vybavenosti z 5 na 4 a pridaním stavebného objektu krytého parkoviska, ktorý nebol pôvodne navrhovaný. Zmena nastala aj v navrhovanom počte parkovacích miest, ktoré boli znížené oproti pôvodnému počtu 960 na 835 (pričom normová potreba v zmysle STN 73 6110/Z2 je 801 stojísk, t.j. je navrhovaná rezerva 34 stojísk).
- Súčasťou predloženej správy o hodnotení je príloha dopravno–kapacitného posúdenia – t.j. Dopravno–inžinierska štúdia „OBYTNÝ SÚBOR VIN – VIN RAČA“ (spracovateľ PUDOS – PLUS, spol. s r.o., júl 2014), ktorá je totožná so štúdiou, ku ktorej sa ODI vyjadrilo stanoviskom MAGS/ODI/53271/2014–303096 dňa 14.8.2014; so závermi štúdie sa ODI stotožnilo, nakoľko štúdia bola spracovaná korektne. Následne sa ODI vyjadrilo súhlasne aj k zámeru EIA - „Obytný súbor VIN - VIN, Bratislava – Rača“ (MAGS ODI 34975/2015-5431 dňa 15.1.2015), ktorého súčasťou bola tiež spomínaná dopravno–inžinierska štúdia.
- Nakoľko je v rámci správy o hodnotení činnosti „OBYTNÝ SÚBOR RÍNOK Rača, Bratislava“ navrhovaný nižší počet parkovacích miest oproti pôvodnému zámeru EIA, priloženú dopravno–inžiniersku štúdiu naďalej akceptujeme. Samotné riešenie dopravného napojenia sa oproti pôvodnému nemení.
- Na základe uvedeného z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia k predloženej správe o hodnotení nemáme pripomienky. K technickému riešeniu dopravného napojenia, ako aj stavebným úpravám na komunikačnej sieti sa vyjadríme v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie predmetnej stavby.

Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry – bez pripomienok.

Z hľadiska vybraných zložiek životného prostredia a špecifických faktorov konštatuje:

- Rozptylová štúdia (Doc. RNDr. F. Hesek, CSc. 12/2014) bola uvedená v prílohe č. 3 zámeru „Obytný súbor VIN – VIN Rača“ – a potvrdila dodržanie platných emisných limitov pre znečisťujúce látky. Posudzovaný objekt teda spĺňa požiadavky a podmienky ustanovené právnymi predpismi vo veci ochrany ovzdušia.
- Všetky ZZO (budú to MZZO a SZZO) musia spĺňať platné emisné limity a podmienky rozptylu emisií stanovené vyhláškou MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší, a zároveň musia byť dodržané podmienky stanovené vyhláškou MŽP SR č. 360/2010 Z.z. o kvalite ovzdušia.
- Voči odvádzaniu dažďových vôd (znečistené dažďové vody budú predčistené v ORL), v prípade že to geologické pomery dovoľia (Inžiniersko-geologický prieskum v lokalite Bratislava – Rača, Obytný súbor Rínok Rača je uvedený v prílohe č. 3 správy), do retenčných a vsakovacích zariadení nemáme výhrady.
- Prevažná časť parciel v dotknutom území je evidovaná ako zastavané plochy a nádvorcia; len jedna parcela je vedená ako záhrada v zastavanom území obce. Jej záber podlieha súhlasu príslušného orgánu v zmysle ustanovení zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy v platnom znení.
- Citovaná hluková štúdia „Obytný súbor VIN-VIN Rača, Bratislava“ nie je súčasťou predloženej správy.

- Z hľadiska hlukových pomerov sú navrhnuté opatrenia na zmiernenie dopadov hluku, najmä vo vzťahu k obytným budovám na ul. Barónka. Požadujeme ich rešpektovať v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
- Upozorňujeme, že v platnosti je nový zákon o odpadoch, ktorý nadobudne účinnosť 1. 1. 2016 – zákon NR SR č.79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov; požadujeme pri nakladaní s odpadmi počas výstavby rešpektovať § 14 uvedeného zákona.
- V širšom okolí riešeného územia sa nachádzajú podľa databázy MŽP SR aj dve potenciálne nestabilné územia s identifikačnými číslami ID 9 a ID 10, vzdialené 420, resp. 620 m. Odporúčame ich možný vplyv konzultovať s MŽP SR.
- V správe (str. 13, 41) sa uvádza, že „Na riešenom území sa nenachádza veľa plôch zelene. Za pozornosť stojí zelený svah v súbehu s Kubačovou ul., kde sa nachádzajú vzrastlé stromy a bohaté kroviny“. V prehľade inventarizovaných drevín je uvedené, že na pozemku sa nachádza 105 ks listnatých stromov, 22 ks ihličnatých stromov, 42 m² listnatých a 6 m² ihličnatých kríkov a 6 ks poškodených drevín. Na str. 41 - 46 správy je uvedený dendrologický prieskum drevín vyskytujúcich sa na dotknutom pozemku, spoločenská hodnota je uvedená pre dreviny u ktorých sa predpokladá ich výrub – bez vážnejších výhrad.
- Správa (str. 66) obsahuje aj údaje o výmere zelene na rastlom teréne a výmere zelene na konštrukciách, samostatne pre sektor AB a CD – miera ozelenenia spĺňa požiadavky definované v ÚPN mesta.

Relevantné požiadavky vyplývajúce zo stanoviska list č.j. MAGS ORM 52826/14-299569 zo dňa 24.11.2014:

- pri návrhu koncepcie polyfunkčnej obytnej zóny veľmi citlivo vstupovať do predmetného územia, vytvoriť vysoko kvalitný komplex, ktorý bude primeraný polohovému potenciálu danej lokality, a ktorý zohľadní aj vysoké nároky na hodnotu mestských priestorov s kvalitným architektonickým a urbanistickým obsahom,
- objekt "Nemeckého kultúrneho domu" zakomponovať do navrhovanej zástavby tak, aby sa v jeho blízkosti vytvoril centrálny kompozičný a komunikačný verejný priestor,
- hmotovo-priestorové usporiadanie, spôsob a hustotu zástavby navrhovať s dôrazom na zachovanie charakteristického obrazu zóny Barónka,
- vzhľadom k existujúcej urbanistickej a krajinnej štruktúre a limitom rozvoja v danej lokalite znížiť mieru intenzity výstavby (v sektore AB, kód 501, regulačný kód G je regulatív IPP využitý až na 96,7 %), je potrebné overiť aj výškovú hladinu zástavby vo vzťahu k polohe územia, k prírodným danostiam a pôsobeniu navrhovanej štruktúry v obraze mesta,
- výslednú reguláciu intenzity zástavby navrhnúť hlavne podľa charakteru konkrétneho územia, vyjadreného súborom faktov, ktoré môžu výrazne ovplyvniť stanovené regulatívy - sú to najmä tieto: väzba na historické prostredie, charakter kontaktnej existujúcej štruktúry zástavby, požiadavky kompozície, tvorby siluety na obmedzenie výškovej hladiny zástavby, morfológia terénu - jeho svažitosť a orientácia.

Mestská časť Bratislava - Rača (list č. 10556/2018/2015/UPSP zo dňa 20. 7. 2015)

uvádza:

Mestská časť Bratislava - Rača v stanovisku k zámeru žiadala znížiť navrhovanú intenzitu využitia územia v investičnom zámere tak, aby podlažnosť objektov vychádzala z charakteru zástavby sídliska Barónka a z charakteru historickej zástavby Rače (objektu Nemeckého kultúrneho domu (NKD)), v súlade so záväznou časťou ÚP mesta, podľa ktorého na výslednú reguláciu intenzity využitia územia stanovenú pre rozvojovú lokalitu môže mať rozhodujúci

vplyv charakter kontaktnej (naväzujúcej) existujúcej štruktúry zástavby a väzba na historické prostredie.

Úprava zámeru podľa správy o hodnotení spočíva v znížení podlažnosti časti bytového domu D3 (7NP) s redukovaným 6. a 7. podlažím. Počet obyvateľov sa znížil z 879 na 860, počet pracovných miest sa znížil z 237 na 196, počet parkovacích miest sa znížil z 960 na 835, počet bytov sa neznížil (476). Upozorňujeme na nezrovnalosti v SoH, nakoľko v Dopravno-inžinierskej štúdií, spracovateľ PUDOS-PLUS, s.r.o. je uvedený počet bytových jednotiek v členení podľa izbovosti a veľkosti s celkovým počtom 486 bytov.

Konštatujeme, že požiadavka mestskej časti znížiť intenzitu využitia územia vzhľadom na charakter kontaktnej (naväzujúcej) existujúcej štruktúry zástavby a väzby na historické prostredie nebola akceptovaná. Na vznesenej požiadavke trváme.

Navrhovaná zástavba podľa investičného zámeru svojou hmotovo-priestorovou štruktúrou a osadením do terénu vytvára neúmerný kontrast vo vzťahu k objektu Nemeckého kultúrneho domu (ďalej len „NKD“). Vytvorením verejného priestoru nad konštrukciou podzemných garáží s úrovňou terénu vo výške stropu 1. NP priľahlej časti objektu NKD a umiestnením steny garáží v tesnom dotyku s NKD sa zníži vnímaná hodnota objektu NKD v rámci urbánneho priestoru ako centra, ktorý svojou kultúrno-spoločenskou funkciou má celomestský význam a vytvorí sa optická funkčno-prevádzková bariéra medzi existujúcim a novovytvoreným priestorom vnútroblokovej zelene. Nesúhlasíme s riešením steny objektu garáže v tesnom dotyku s NKD a prepojením úrovni verejných priestorov schodiskom.

Odporúčame pre zachovanie súkromia a kvality bývania v existujúcom bytovom dome ul. Plickova 2, 4, 6, ale aj v nových bytových jednotkách v plánovanom objekte D3 zväčšiť odstup medzi existujúcim bytovým domom a navrhovanou stavbou.

S navrhovaným hmotovo-priestorovým riešením výškovej stavby A1 v juhozápadnej časti riešeného územia podľa zámeru taktiež nesúhlasí, nakoľko stavba svojimi proporciami nerešpektuje charakter existujúcej viacpodlažnej zástavby na ul. Úžiny, vnáša do zástavby neprijateľný kontrast a vytvára bariéru v priehľadoch na Malé Karpaty.

Ďalej upozorňujeme, že splnenie regulatívu intenzity využitia územia – min. koeficientu zelene je potrebné preukázať podrobným výpočtom v súvislosti s hrúbkou substrátu nad podzemnými konštrukciami podľa tabuľky Započítateľné plochy zelene uvedenej v záväznej časti ÚP mesta.

V časti B Správy o hodnotení – Nároky na dopravu a inú infraštruktúru (str. 22) je uvedené, že statická doprava je počítaná v zmysle STN 736110 a 736110/Z1. Upozorňujeme, že od februára 2015 je už v platnosti STN 736110/Z2, podľa, ktorej je spracovaná Dopravno-inžinierska štúdia, spracovateľ PUDOS-PLUS, s.r.o., ktorá je prílohou správy o hodnotení.

Investičný zámer navrhoval umiestnenie zastávky MHD na mieste pozdĺžneho parkovania na ul. Barónka, čo by znamenalo zrušenie parkovacích miest potrebných pre prevádzku NKD a zároveň neuvažoval s existujúcou MHD v opačnom smere. MČ vo svojom stanovisku žiadala vzhľadom na plánované úpravy komunikácie riešiť zastávku MHD v oboch smeroch ul. Barónka a v prípade rušenia existujúcich parkovacích miest, tieto kapacity nahradiť. V správe o hodnotení vplyvov investičného zámeru na životné prostredie riešenie danej problematiky nie je uvedené.

Žiadame zmluvne doriešiť s mestskou časťou zabezpečenie nárokov na kapacity materských škôl vyvolaných nárastom počtu obyvateľov po zrealizovaní navrhovaného zámeru v rozsahu podľa požiadaviek zriaďovateľa predškolských zariadení.

Žiadame zmluvne doriešiť požiadavku nárokov obytného súboru na kapacity základných škôl vzhľadom na nárast počtu obyvateľov po zrealizovaní zámeru s MČ Bratislava – Rača.

Žiadame dopracovať dopravno-kapacitné posúdenie zaťaženia komunikácií a križovatiek pre rannú špičkovú hodinu.

Oznamujeme, že mestská časť sa stotožňuje s požiadavkami verejnosti:

- zabezpečiť vybudovanie svetelne riadeného priechodu pre chodcov na ul. Kadnárová v dotyku s križovatkou s ul. Sadmelijská ako vyvolanú investíciu investora, nakoľko situácia je v tomto mieste kritická a bude evidentne zhoršená výstavbou zámeru.
- pri riešení úprav križovatiek a komunikácií v dotyku so zámerom na hlavnej cyklistickej trase mesta podľa platného UP navrhnuť opatrenia pre bezpečnosť cyklo dopravy.
- zabezpečiť osadenie nových prístreškov na zastávkach MHD, resp. opravy existujúcich prístreškov v dotyku so zámerom – ako vyvolané investície investora.
- zabezpečiť v max. miere opatrenia pred zvýšeným hlukom počas výstavby, aj obmedzením času výstavby počas pracovných dní, dní pracovného pokoja a pracovného voľna.

Mestská časť Bratislava – Rača navrhuje MŽP SR, aby nesúhlasilo s realizáciou zámeru, vzhľadom na negatívne vplyv stavby na životné prostredie. V správe o hodnotení navrhovanej činnosti neboli zohľadnené požiadavky mestskej časti na zníženie intenzity navrhovanej činnosti, podlažnosti navrhovanej zástavby, ktorá nezohľadňuje charakter kontaktnej existujúcej štruktúry zástavby a väzbu na historické prostredie.

Mestská časť Bratislava - Rača (list č. 9592/2018/2015/ŽP-La zo dňa 20. 7. 2015)

Ako povoľujúci orgán uvádza:

- K predmetnému návrhu stavebníka o vydanie územného rozhodnutia o umiestnení stavby ako povoľujúci orgán miestne príslušný stavebný úrad I. stupňa vydá rozhodnutie až po zosúladiení stanovísk uplatnených účastníkmi konania a dotknutými orgánmi s informáciami zo záverečného stanoviska v zmysle zákona ako aj § 39 a § 39a stavebného zákona a § 4 vyhlášky MŽP SR č. 453/2000 Z. z. a následne podanej žiadosti o vydanie stavebného povolenia.
- Ako povoľujúci úrad pre miestne komunikácie III. a IV. triedy a účelové komunikácie - na základe žiadosti stavebníka o vydanie stavebného povolenia na parkoviská a prístupové komunikácie, bude návrh prerokovaný v stavebnom konaní s dotknutými orgánmi a všetkými známymi účastníkmi konania podľa stavebného zákona a po posúdení a preskúmaní žiadosti stavebný úrad rozhodne.
- Ako povoľujúci úrad štátnej správy vo veciach ochrany prírody a krajiny konštatuje, že v riešenom území platí 1. stupeň ochrany podľa § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a uplatňujú sa v ňom ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny. Upozorňuje, že na výrub drevín v riešenom území sa vyžaduje súhlas podľa § 47 ods. 3 zákona o ochrane prírody a krajiny. Žiadosť o vydanie súhlasu na výrub drevín musí obsahovať náležitosti podľa § 17 ods. 7 vyhlášky 24/2003 Z. z. o ochrane prírody a krajiny a povoľujúci orgán bude požadovať predložiť spracovaný dendrologický posudok s vyčíslením spoločenskej hodnoty drevín.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (list č. 05349/2015/B211-SZEÚ/39107 zo dňa 1. 7. 2015)

k predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky. Požaduje dodržať a rešpektovať v plnom rozsahu pripomienky zaslané v stanovisku č. 05876/2015/B211-SZEÚ/03666 zo dňa 21. 01. 2015 k zámeru „Obytný súbor Rínok Rača, Bratislava“. Upozorňuje, že vzhľadom na lokalizáciu navrhovanej činnosti a v súvislosti so situáciou po dobudovaní projektu sú jedným z najvýznamnejších limitujúcich faktorov rozvoja daného územia kapacitné možnosti cestnej infraštruktúry.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava (list č. HŽP/12274/2015 zo dňa 1. 7. 2015)

súhlasí so správou o hodnotení.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OU-BA-OSZPS3-2015/012047/SIA/III-EIA-SoH zo dňa 22. 7. 2015)

z hľadiska ochrany prírody a krajiny upozorňuje, že na plánovaný výrub stromov sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody v pôsobnosti Mestskej časti Bratislava – Rača. Ďalej konštatuje, že v správe o hodnotení sa uvádza, že v porovnaní so zámerom sa znížila podlažnosť objektov A1 a D3, počet obyvateľov, bytov, aj parkovacích miest. Podľa číselných údajov stavby však došlo k nárastu zastavanej plochy o 81 m², hrubej podlahovej plochy o 20 559 m², k zachovaniu pôvodného počtu bytov a k poklesu počtu obyvateľov o 19 a parkovacích miest o 125. V správe o hodnotení sú bytové domy D1 a D2 navrhnuté s ôsmimi nadzemnými podlažiami, kým v zámere boli uvedené so siedmimi a bytový dom C3 má mať namiesto 8 nadzemných podlaží 7. V správe o hodnotení sa uvažuje o vybudovaní krytého parkoviska, nie je však uvedené, kde sa má nachádzať a s akým počtom parkovacích miest má disponovať.

Z hľadiska ochrany ovzdušia, odpadového hospodárstva, štátnej vodnej správy a prevencie závažných priemyselných havárií nemá pripomienky.

V závere sa konštatuje, že Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia k predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti nemá zásadné pripomienky.

Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-BA-OCDPK2-2015/059739/MSI zo dňa 15. 7. 2015)

uvádza, že z hľadiska svojich kompetencií si neuplatňuje podmienky. Upozorňuje na to, že predmetnou stavbou sú dotknuté miestne komunikácie II. a III. triedy a dotknutým orgánom je cestný správny orgán pre miestne komunikácie Hlavné mesto SR Bratislava a Mestská časť Bratislava – Rača.

Združenie domových samospráv (list zo dňa 20. 6. 2015)

má nasledovné pripomienky:

- Žiadame podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008, TP 10/2008.
- Žiadame doplniť dopravno-kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010. Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky).
- Žiadame redukovať počet križovatiek na odstavní a parkovacie plochy/parkoviská na minimálne dve.
- Žiadame overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110. Obzvlášť treba preveriť či už nie je prekročená hranica 500 parkovacích miest pre povinné hodnotenie.
- Žiadame vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody.
- V prípade kladného odporúčacieho stanoviska žiadame statickú dopravu (parkovanie) riešiť výlučne v podzemných garážach. Časť podzemného parkoviska má byť verejnosti prístupná aj bezplatne.
- V okolí zámeru navrhujeme realizáciu lokálneho parčíku ako samostatného stavebného objektu, ktorý však po realizácii bude prístupný širokej verejnosti.

- Požadujeme, aby v prípade kladného odporúčacieho stanoviska bol realizovaný park ako verejný mestský park a vhodne začlenený do okolitého územia a voľne prístupný zo všetkých smerov.
- Žiadame definovať najbližšiu existujúcu obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pohybom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok.
- Výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.
- Náhradnú výsadbu žiadame riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite. Nesúhlasíme s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty.
- Náhradnú výsadbu a lokálny parčík žiadame riešiť tak, aby prispievali k zlepšovaniu lokálnej mikroklímy a jej bilancie.
- Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požadujeme spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie.
- Žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území. V tomto duchu následne preveriť aj všetky predchádzajúce body nášho vyjadrenia.

Vzhľadom na uvedené v zmysle § 29 ods. 4, písm. d) zákona požaduje, aby pripomienky z tohto stanoviska boli zohľadnené a v zmysle § 29 ods. 7 zákona sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru „Obytný súbor Rínok Rača, Bratislava (Obytný súbor VIN – VIN Rača)“ podľa tohto zákona prostredníctvom správy o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska, ktoré navrhovaný zámer komplexne posúdi a prípadne navrhne kompenzačné opatrenia.

Lukáš Petřík, Zavadská 14, 831 06 Bratislava (list zo dňa 16. 7. 2015)

má nasledovné pripomienky:

- Požadujem pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovu o cca 100 m. Opakovane požadujem riadne vypracovať dopravno-kapacitné posúdenie zámeru pre rannú špičku – spracovanie iba poobedňajšej špičky považujem za čisto účelové, neobjektívne a zavádzajúce, nakoľko ranná špička a priepustnosť návazných križovatiek a Račianskej ulice je výrazne horšia a ranná špička je výrazne koncentrovanejšia ako poobedňajšia. Považujem predložené dopravno-kapacitné posúdenie za nedostatočné a v prípade nepredloženia analýzy ranej špičky požadujem celý zámer zamietnuť a neodporúčať jeho realizáciu. V prílohe prikladám aktuálne družicové snímky Google maps, ktoré jednoznačne dokazujú, že dopravná špička v tejto lokalite je predovšetkým v ranných hodinách (07:00 – 08:30) v porovnaní s poobedňajšími hodinami (15:30 – 17:00) a to predovšetkým v smere do mesta.
- Nakoľko v MČ Rača je nedostatočná kapacita predškolských zariadení, ktorá sa navýšením bytových kapacít ešte viac zvýrazní, požadujem podmieniť investíciu vybudovaním predškolského zariadenia, ktorého zriaďovateľom bude MČ Rača. Ďalej požadujem tento zámer zakomponovať do projektov s presne definovanými parametrami (rozloha, podlažnosť, kapacita a pod.).
- Redukcia podlažnosti a celkového zámeru oproti pôvodnému návrhu je minimálna až záporná - pôvodný zámer/súčasný návrh - 879 obyvateľov/860 obyvateľov (-19), 476 bytov /476 bytov (0), 960 parkovísk /835 parkovísk (-125). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere. Investor tak nebral do úvahy požiadavky

vznesené voči nemu Komisiou životného prostredia, výstavby, územného plánu a dopravy MČ Rača, ktorá zastupuje občanov tejto MČ vo veciach územného plánovania a výstavby a reprezentuje ich vo vzťahu k investorovi. Nerešpektovanie týchto požiadaviek považujem za ukážku arogancie zo strany investora voči rezidentom MČ Rača.

- Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ požadujem za nedostatočný. Trvám na tom, že pri projekte podobného rozsahu je v 21. storočí nevyhnutnou podmienkou, aby v dotyku územia vybuďoval developer oddelenú cyklotrasu na vlastné náklady. Súčasný stanovisko developera je také, že ho absolútne nezaujíma čokoľvek mimo jeho parciel. Preto požadujem vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa a stanoviť túto požiadavku ako vynútenú investíciu.
- MČ Rača v súvislosti s nedávnymi developerskými projektmi (a projektmi do budúcnosti) je výrazne poddimenzovaná, čo sa týka parkovacích plôch. Napriek tomu, že počet parkovacích plôch je podľa predpísaných noriem dostatočný, požadujem podmieniť predaj každého bytu automaticky predajom minimálne jedného parkovacieho miesta pre budúcich rezidentov, aby sa tým predišlo narastaniu environmentálnej záťaže v MČ Rača z dôvodu nadmerného parkovania na miestnych komunikáciách, ktoré poškodzujú (napr. obruby chodníkov, zeleň a pod.). Ďalej požadujem vyčlenenie adekvátneho počtu parkovacích miest pre obchodné priestory a priestory pre administratívu, ktoré v súčasnosti považujem za nedostatočné. Ďalej požadujem, aby tieto miesta boli v projekte viditeľne označené a oddelené od rezidenčných parkovacích miest, aby bola jasne stanovené, ktoré parkovacie miesta sú definované ako rezidenčné a ktoré budú slúžiť pre obchody a služby.
- Súčasne navrhnutý zámer považujem v celom rozsahu za negatívny a navrhujem, aby Ministerstvo životného prostredia SR podľa §37, ods. 5 zákona 24/2006 Z. z. nesúhlasilo s jeho realizáciou.

Gabriel Foltán, Plickova 2, 831 06 Bratislava (list zo dňa 15. 7. 2015)

má nasledovnú pripomienku k svetelnotechnickému posudku, ktorý je prílohou č. 4 správy o hodnotení:

V posudku sa skúma svetelný vplyv na okolité budovy, vrátane bytového domu na parcele č. 1007/28-33, v ktorom osobne bývam a som vlastníkom bytu č. 4. Pre tento dom boli vybraté 2 „kontrolné“ body A a B, ktoré boli označené zhotoviteľom posudku ako „najkritickejšie“ (Doslova na strane č. 3 sa píše „Vplyv plánovanej výstavby bol posúdený podrobným výpočtom na základe konkrétnych vstupných údajov pre existujúci bytový dom na parcele č. 1007/28-33. Bol vybraný najkritickejší bod a podľa výsledkov ...“). Spracovateľ analýzy nezohľadnil pri výbere kritických bodov aj byty, ktoré nemajú balkón a tiež sa nachádzajú v bytovom dome a plánovaný projekt sa ich týka. Je to napríklad byt č. 4, na 1. poschodí, vchod Plickova 2, súp. č. 7509. Spomenutý byt má okná orientované na severozápad a na juhozápad. Práve okno orientované na JZ je v podstate jediným poskytovateľom priameho svetelného svetla, ktoré prechádza do bytu. Z umiestnenia susediacich budov, ktoré sa plánujú postaviť a ich parametrov, je zrejmé, že zatienenia svojím postavením byt č. 4, vrátane jeho JZ okna. Tým pádom bude znížená kvalita bývania a života v tomto byte, keďže priame slnečné žiarenie do tohto bytu, ktoré teraz existuje, bude znížené na totálne minimum. Preto apelujem na MŽP SR, rovnako ako na developera a mestskú časť Rača, aby zohľadnilo túto pripomienku a vyžiadalo nový Svetlotechnický posudok, ktorý bude objektívne zohľadňovať pri analýze aj byty, ktoré nemajú balkón/loggiu. Žiadam, aby „kritický bod“ bol umiestnený aj na jednom z týchto bytov.

Okrem vyššie uvedených stanovísk bolo k správe o hodnotení MŽP SR doručených aj ďalších 56 stanovísk, ktoré podpísalo celkovo 171 fyzických osôb. Napriek istým špecifickým odlišnostiam majú všetky stanoviská zhodný obsah, preto sa všetky fyzické osoby podpísané pod týmito stanoviskami považujú podľa § 24 ods. 11 zákona za občiansku iniciatívu podľa § 24 ods. 6 zákona a za jej splnomocnenca sa považuje ten, ktorého stanovisko bolo spomedzi uvedených stanovísk doručené príslušnému orgánu ako prvé v poradí. Splnomocnencom tejto občianskej iniciatívy je **Mgr. Michal Drotován, Na pasekách 14, 831 06 Bratislava**. Vzhľadom na uvedené špecifické odlišnosti možno tieto stanoviska rozdeliť do nasledovných skupín:

Skupina A (Mgr. Zuzana Mačičáková, Boris Krošlák, Ing. Lucia Lampert, Mgr. Radovan Ščibrany, Daniel Ščibrany, Michal Tarovský, Melinda Tarovská, Petra Konópková, Tomáš Grman, Anita Hreňová, Peter Lampert, Adam Bartovič, Robert Kucharovič, Ondrej Žilavý, Terézia Hlavinová, Ing. Michal Grančai, Lucia Grančaiová, Zdenko Luknár ml., Mgr. Monika Luknárová, Andrea Žilavá, Zdenko Luknár, Ing. Bohdan Rýger, JUDr. Katarína Rýgerová, Ing. Ivan Rýger, Dorota Rýgerová, Mgr. Pavel Koutný, Mgr. Pavol Ballon, RNDr. Slávka Carnická, JUDr. Michal Krištofič, Gabriela Krištofičova, Martin Surán, Erika Hrušková, Ing. Rastislav Turanský, Ing. Miroslav Tikl, Jana Tiklová, Mgr. Viera Olejárová, Ing. Miroslav Mačičák, Ing. Martina Krauspe, Andrej Šmulík)

uvádza, že navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov a že v správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme. Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie. Ďalej má k správe o hodnotení nasledovné zásadné pripomienky:

- Dopravno-kapacitné posúdenie v danom zámere považuje za kľúčové z hľadiska vplyvov na životné prostredie aj na zdravie obyvateľov (emisie, jemné prachové častice). Predložené dopravno-kapacitné posúdenie sa zjavne účelovo nezaobera problematickou rannou špičkou. Preto požaduje vypracovanie a zhodnotenie dopravno-kapacitného posúdenia v rámci odborného posudku v zmysle § 36 zákona a jednoznačne stanovenie priepustnosti / nepriepustnosti križovatiek v rannej dopravnej špičke. Ako dôvody uvádza nasledovné:
 - Hlavným problémom okolia aj cesty II/502 (Račianska, Žitná) je ranná špička. Pre porovnanie, cesta z Bajkalskej ulice k riešenému územiu trvá v popoludňajšej špičke 17 až 22 min., rovnaká cesta v opačnom smere v rannej špičke typicky 30 až 40 minút. Zároveň, kolóna automobilov v rannej špičke bežne siaha od križovatky Račianska – Černockého prakticky až po križovatku Račianska – Jarošova. Pričom tento problém môže byť dopravným príťažaním od posudzovaného zámeru výrazne zhoršený. A to až do tej miery, že v čase dopravnej špičky zablokuje vnútorné komunikácie (napr. Kubačova, Kadnárova, Hečkova...). Stojaca automobilová doprava je v tomto prípade výrazným zdrojom znečistenia a preukázateľne negatívnym vplyvom na zdravie obyvateľov.
 - Developer pri dopravno-kapacitnom posúdení konštatuje, že doprava v posudzovanom území je minimálna a príťaženie zámerom je zanedbateľné. Toto konštatovanie je v priamom rozpore s tvrdením, ktoré bolo predložené v prvej zverejnenej UŠ od spol. AUREX z r. 2008 (článok F.3.4), ktoré naopak konštatuje nasledovné: “Je zrejmé, že budú preťažené najmä odbočovacie smery, ktoré sú aj v dnešnom stave preťažené.”
 - Dopravno-kapacitné posúdenie nezohľadňuje dopravné príťaženie od pripravovaného zámeru „LBG Aréna“.

- V správe o hodnotení, v dopravno-kapacitnom posúdení sa uvádza, že prítiaženie od plánovaného zámeru výraznejšie neovplyvní dopravnú situáciu bezprostredne dotknutej komunikačnej siete a doprava v celom posudzovanom území je plynulá. Dopravno-kapacitné posúdenie bolo spracované formou virtuálnej simulácie. Pripomienka smeruje k týmto absurdným tvrdeniam, ktoré sú zrejme účelovo prispôbené zámeru developera. Nie je napríklad zrejmé, ako môže byť nárast dopravy od zámeru na Hečkovej ulici o 104 % v poriadku, keď Hečkova ulica nie je hlavná ulica v križovatke Hečkova - Kadnárová. Samotná Hečkova ulica má na dĺžku cca 260 m, pričom developer navrhuje rozšírenie odbočovacieho pruhu 160 m. Už v jednom - dvoch cykloch tak môže dôjsť prakticky úplnému zablokovaniu ulice v prípade nepriaznivej situácie na Kadnárovej ulici.
- Ďalej, v špičke je už v súčasnosti Kadnárová ulica (predpokladaný nárast dopravy od zámeru 66 %) preťažená a jej ďalšie prítiaženie, najmä v rannej dopravnej špičke, môže mať pre dotknuté územie fatálne následky. Napr., ak dôjde ku kapacitnému naplneniu Račianskej/Žitnej ulice (v súčasnosti kolóna vozidiel typicky siaha po križovatku Račianska / Černockého), dôjde k úplnému upchatiu vnútorných komunikácií Rače zo všetkými negatívnymi dôsledkami pre životné prostredie. V rannej špičke sa z dôvodu rozvozov žiakov do škôl (Hubeného ulica) úplne upcháva Kadnárova ulica od Černockého ulice. Vplyv zámeru na tento stav nie je dostatočne preskúmaný a opäť môže dôjsť k úplnému zablokovaniu Kadnárovej ulice. V správe o hodnotení sa uvádza, že dôjde k deklarovaneho spoločenského záujmu – zámeru scelenia urbanistického vzhladu lokality. Aj laikovi je však z vizualizácie zrejmé, že solitérna výstavba v projekte, ako ju navrhol developer, vytvára neprirodzený prvok v urbanistickej zástavbe blízkeho okolia a bude pôsobiť ako „klin“ v okolitej zástavbe. Bohužiaľ tým dochádza k pokračovaniu negatívneho trendu - pásu solitérnej zástavby na svahoch a úpätí Malých Karpát a nedôjde tak ani k naplneniu deklarovaneho spoločenského záujmu. Požaduje preto zmenu úpravu urbanistického zámeru tak, aby bol zohľadnený skutkový stav okolitej zástavby a došlo k reálnemu a hodnotnému sceleniu urbanistického vzhladu lokality so zohľadnením historických urbanistických súvislostí. Ako dôvody uvádza nasledovné:
 - Hmotovo-priestorové usporiadanie, spôsob a hustota zástavby nie je navrhnutá s dôrazom na zachovanie charakteristického obrazu stabilizovaného územia zóny Barónka a pamiatkovej zóny MČ Rača, ktorá sa nachádza SZ od riešeného územia, pri návrhu podlažnosti nevychádza z charakteru okolitej zástavby.
 - Solitérny spôsob výstavby v okolí zámeru nie je solitérny, ako nesprávne uvádza zámer developera. Pri pohľade na satelitné mapy je zrejmé, že charakter okolia riešeného územia je prevažne zástavba rodinných domov a blokov panelových domov so 4 - 5 podlažiami. V skutočnosti je z juhovýchodnej, východnej a severovýchodnej a severnej strany riešené územie v bezprostrednej blízkosti obklopené prevažne zástavbou rodinných domov. Zo severozápadnej strany prevažujú bloky panelových domov s prevažujúcou podlažnosťou 4 - 5 poschodí. V západnej časti sú umiestnené panelové domy s počtom 13 - 14 podlaží. Z juhozápadnej strany sú umiestnené garáže a nízkopodlažná radová zástavba. V južnej časti sú umiestnené panelové domy s počtom 13 - 14 podlaží. Aj pri pohľade na výťah z grafickej časti UP Bratislava je zrejmé, že charakter okolia riešeného územia je prevažne kód 102 a kód 202, teda zástavba rodinných domov, nízkopodlažnej občianskej vybavenosti a blokov panelových domov so 4 - 5 podlažiami.
- Vizualizované dopravné riešenie v zámere ruší možnosť odbočenia z Kubačovej (zo smeru Detsvianska) a z ulice Barónka na ulicu Oblačná/Čachtická/Hybešova, pričom práve ul. Hybešova je významnou spojnicou okolia zámeru do časti Rače - Východné a smerom na Vajnory a v kritických situáciách pomáha odľahčiť Detsviansku a Hečkovu ulicu. Žiada

preto úpravu dopravného riešenia tak, aby boli zachované všetky súčasné odbočovacie smery na ulicu Čachtická.

- Zámer Rínok Rača priamo nešpecifikuje dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb v počte cca 124 osôb, pričom počet dlhodobých parkovacích miest pre maloobchod a služby je 0. Žiada preto zabezpečiť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb a doplniť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov administratívy. Ako dôvod sa uvádza, že v Bratislave zrealizované projekty ukazujú, že prepočet 1 stojisko na štyroch zamestnancov (v prípade administratívy) je v praxi nedostatočný. Navyše, absolútne absentujú parkovacie miesta pre vysoký počet zamestnancov obchodu a služieb. Každodenná prax v Bratislave ukazuje, že realizovaním podobných zámerov zámeru vzniká tlak na parkovacie miesta v okolí, pričom dochádza k záberu parkovacích miest súčasných obyvateľov alebo devastácii verejného priestranstva a tento prípad je vysoko pravdepodobný aj v prípade navrhovaného zámeru.
- V správe o hodnotení sa uvádza, že požiadavke na redukciiu podlažnosti sa čiastočne vyhovel – skutočnosť je však presne opačná – žiadna z navrhovaných budov neznížila oproti pôvodnému zámeru predloženého v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie svoju podlažnosť. Objekt A1 má v oboch návrhoch 13 NP, objekt D3 má v oboch návrhoch 7 NP. Jedinou zmenou je, že objekt D3 má „redukované podlažia“. Ostatné budovy sú bez zmeny. Z daného dôvodu zásadnej pripomienke obyvateľov a mestskej časti MČ Rača – zníženiu objemu výstavby nebolo vyhovené a úpravy sú iba kozmetické. Požaduje preto predložiť nový variant s výrazne redukovaným indexom podlažných plôch pre územie zámeru s kódmi 501 aj 101.
- Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ považuje za nedostatočný. Preto požaduje vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa a stanoviť túto požiadavku ako vynútenú investíciu.
- Požiadavka obyvateľov Rače aj MČ Rača na redukciiu objemu nadzemných podlažných plôch a počtu bytov (obyvateľov) zámeru oproti pôvodnému návrhu nebola zohľadnená. Pôvodný zámer/súčasný návrh predpokladajú – 879 obyvateľov/860 obyvateľov (= -19), 476 bytov/476 bytov (= rozdiel 0), 960 parkovísk/835 parkovísk (pokles o 125!!!). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere.
- Zámer Rínok Rača nepopisuje kapacitné nároky na odkanalizovanie. Žiada preto posúdiť kapacitu súčasnej verejnej kanalizácie, na ktorú sa developer plánuje napojiť a zahrnutie rekonštrukcie kanalizačných zberačov F (Barónka) a F1 (Sadmelijská) ako nutnú podmienku realizácie projektu. Ako dôvod uvádza, že Čistopis urbanistickej štúdie VIN VIN RAČA popisuje na strane 19 návrh riešenia odkanalizovania ako problematický (kapacita, životnosť) a konštatuje potrebu rekonštrukcie kanalizačného zberača F a F1 a zároveň konštatuje nutnosť zrealizovania rekonštrukcie.
- Rovnako ako kapacita cestných komunikácií, aj kapacita MHD je obmedzená. Vzhľadom na množstvo pripravovaných podobných (aj väčších) projektov v Rači je relevantný predpoklad, že kapacity MHD nebudú v špičke postačujúce resp. náklady na obsluhu územia MHD budú pre mesto neúmerne vysoké. Požaduje preto doplniť kapacitné posúdenie MHD. Ako dôvod uvádza, že v súčasnej dobe sú v špičkových hodinách kapacity električiek podľa súčasného grafikonu vyťažené na maximum. Posudzovaný zámer spolu aj s inými pripravovanými projektmi výrazne zvýši nároky na MHD (o tisíce cestujúcich), pričom nie je jasné, či bude Bratislava schopná vykryť zvýšené kapacitné nároky na hromadnú dopravu z Rače a ak áno, koľko by to stálo finančných prostriedkov.

Je pokojne možné, že zvýšené nároky na MHD / dopravnú infraštruktúru finančne vysoko prevýšia finančný prínos zámeru napr. z podielových daní.

- Požaduje pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovú o cca 100 m.
- Navrhnutý zámer považuje v danom území za negatívny. Svoj zásadný nesúhlas s projektom vyjadrila verejnosť aj predstavitelia mesta (pri zmene územného plánu ZaD02) a navrhuje, aby Ministerstvo životného prostredia SR podľa §37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou., resp. aby bol zámer zo strany developera výrazne redukovaný tak, aby zámer negeneroval negatívne dopady v dotknutom území. Ako dôvod uvádza, že názory verejnosti neboli zohľadnené vôbec. Vysvetlenie k názorom verejnosti: verejnosť prejavila zásadný nesúhlas s intenzitou výstavby prezentovanou urbanistickou štúdiou spoločnosti AUREX, s.r.o. (ešte na úrovni IPP = 1,31 pre územie 501 a IPP = 1,54 pre územie 101, pričom navrhovaná výstavba v súčasnom zámere ide až na IPP = 1,8). A to petíciou s 370 podpismi (zber pritom prebiehal iba 2 dni vo večerných hodinách v okolí územia) a hlasovaním poslancov mestského zastupiteľstva č. 49 (30. 6. 2011), ktorým boli predmetné zmeny a doplnky 02 Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy RV RA 10 - Rača, Vin – Vin vypustené. Bohužiaľ, pri neskoršom hlasovaní zmien a doplnkov 02 ako celku boli tieto schválené a s nimi aj zmena využitia územia vinárskych závodov. Verejnosť však tento zámer odmieta naďalej – o čom svedčí aj vysoké množstvo pripomienok k zámeru.

Skupina B (Jaroslav Pelan, Klára Hässlerová, Helena Jankovičová, Jozef Jankovič, Henrieta Györögová, Ivan Györög, Erika Fuzáková, Jana Šatková, Július Nagy, Jana Kolláriková, Matej Kollárik, Rudolf Dobiáš, Margita Víťazková, Jozef Zelka, Zuzana Mihalčinová, Jozef Gábor, Augustín Siklenka, Dominika Majnová, Roman Majna, Richard Valko, Adela Hoffmanová, Fabiola Fiedodová, Oľga Menzelová, Vladimír Kantner, Jozef Gajdoš, Iveta Olejárová, František Krenč, Anton Poročák, Peter Zeliska, František Jakab, Peter Palla, Adam Fekete, Štefan Barák, Vladimír Tarbej, Ján Papšo, Soňa Pelanová, Alena Pelanová, Ing. Anna Pelanová, Rudolf Ďurďovič, Helena Ďurďovičová, Otto Kompaeuer, Ladislav Šemšej, Mária Šemšejová, Darmar Kurejová, Milan Kurej, Tomáš Moravčík, Jozefína Beladičová, Elena Polakovičová, Viliam Polakovič, Renáta Prikrylová, Ludovít Prikryl, Dáša Šimková, Bernard Šimko, Margita Kubáňová, Daniela Kubáňová, Lýdia Kostolanská, Danica Repaská, Danica Číková, Lucia Štefániková, Margita Molnárová, Igor Molnár, Chovanová, Aneta Cíchová, Augustín Cích, Kvetoslava Plameňová, Dalibor Bednařík, Hana Bednaříková, Jozef Machata, Božena Halinkovičová, Juraj Bakič, Jarmila Rajnohová, Milan Rajnoha, Peter Šubík, Marta Šubíková, Rudolf Vachálek, Andrej Kružliak, Eva Veselská, Zuzana Tallová, Anna Váchová, Miroslava Váchová, Tomáš Vácha, Marcela Šimová, Valér Šimo, Petra Benčíková, Martin Fox Benčík, Kristína Kompanerová, Pražáková, Renáta Štibranýová, Jozef Štibraný, Hirlánderová, Viera Mokrášová, Tomáš Martinec, Miloš Martinec, Lýdia Martincová, Tomáš Huba, Peter Tréger, Lucia Trégerová, Katarína Číková, Ľuboš Bednarič, Veronika Janžová, Peter Janžo, Miroslav Pelan, Vilma Pelanová, V. Wagner, Gabriela Krištofičová (je aj v skupine A), Michal Krištofič (je aj v skupine A), Ing. Andrej Struhár (je aj v skupine B) + 9 nečitateľných podpisov)

uvádza, že navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov. V správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme (úplne absentuje napr. vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov). Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie. K správe o hodnotení má nasledovné pripomienky:

- Redukcia zámeru oproti pôvodnému návrhu je minimálna - pôvodný zámer/súčasný návrh - 879 obyvateľov/860 obyvateľov (-19), 476 bytov /476 bytov (0), 960 parkovísk /835 parkovísk (-125). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere.
- V zámere nie je jasne uvedené, kde sa má nachádzať materská škôlka, požaduje doplniť a upresniť.
- Žiada upresniť spôsob zabránenia znečisťovaniu ovzdušia zvýšenou prašnosťou počas výstavby.
- Požaduje pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovú o cca 100 m. Opakovane požaduje riadne vypracovať dopravno-kapacitné posúdenie zámeru pre rannú špičku – spracovanie iba poobedňajšej špičky považuje za čisto účelové, nakoľko ranná špička a priepustnosť návazných križovatiek a Račianskej ulice je výrazne horšia a ranná špička je výrazne koncentrovanejšia ako poobedňajšia. Považuje predložené dopravno-kapacitné posúdenie za nedostatočné a v prípade nepredloženia analýzy rannej špičky požaduje celý zámer zamietnuť a neodporúčať jeho realizáciu.
- Nakoľko považuje dopravno-kapacitné posúdenie v danom zámere za kľúčové z hľadiska vplyvov na životné prostredie aj obyvateľov, požaduje vypracovanie a zhodnotenie dopravno-kapacitného posúdenie v rámci odborného posudku v zmysle § 36 zákona a jednoznačné stanovenie priepustnosti/nepriepustnosti križovatiek v rannej dopravnej špičke. Predložené dopravno-kapacitné posúdenie, ktoré sa nezaobera rannou špičkou považuje za čisto účelové.
- Riešenie parkovacích miest síce splňa normy, avšak normy, ktoré nezohľadňujú fakt, že všetky vzniknuté parkovacie miesta na pozemku projektu Rínok sú za odplatu a nie ako štandardné príslušenstvo k okolitým stavbám prístupné všetkým občanom, ako je to v okolí. Na základe tejto skutočnosti vznikne výrazne zvýšená záťaž na parkovanie v okolí a to všetko v zóne, kde sa rieši nedostatok parkovacích miest už teraz. Z tohto dôvodu navrhuje zmeniť hodnotenie prevádzkového vplyvu projektu Rínok na problematiku statickej dopravy ako negatívny „-2“. Negatívne hodnotenie „-3“ navrhuje aj pre dočasný vplyv na statickú dopravu, nakoľko zamestnanci pracujúci na stavbe (ktorých bude asi veľa, keďže hodnotenie zamestnanosti na stavenisku je „+3“) budú taktiež využívať parkovanie v okolí, keďže parkovanie na stavbe nepripúšťajú normy.
- Pri hodnotení prevádzkového vplyvu na vody navrhuje hodnotenie „-1“ a to na základe hodnotenia zraniteľnosti podzemných vôd zo strany 61 správy o hodnotení.
- Pri hodnotení dočasného vplyvu na biotopy nie je v súčte započítaná významnosť vplyvu „-2“.
- Pri hodnotení prevádzkového vplyvu na flóru navrhuje hodnotenie „0“, nakoľko trvalé odstránenie vzrastlých stromov nie je logicky dočasné (ako je to zaradené). Celkové hodnotenie by teda malo byť vyrovnané, keďže tam nemá vzniknúť park, ale len honosne nazvané parkové úpravy.
- Pri hodnotení prevádzkového vplyvu na biotopy navrhuje hodnotenie znížiť na „1“ nakoľko k nejakému zvýšeniu kvality biotopu príde, ale až zo skutočne dlhodobého hľadiska, nakoľko príde k trvalému výrubu vzrastlých stromov.
- Pri hodnotení prevádzkového vplyvu na scenériu krajiny nemôže byť hodnotenie neutrálne. Zásah výškových budov do pôvodnej scenérie prízemnej zástavby je určite negatívny a preto navrhuje znížiť hodnotenie na „-1“.

- Pri hodnotení prevádzkového vplyvu hluku navrhuje hodnotenie „-1“, nakoľko aj zanedbateľné zvýšenie hluku je zvýšenie hluku negatívnym smerom a nariadené protihlukové opatrenia hovoria o zvýšení hluku až za hranicou noriem. Pritom opatrenia sú nariadené iba tam kde prekročuje normu.
- Pri hodnotení prevádzkového socioekonomického vplyvu na obyvateľstvo navrhujem zníženie hodnotenia na aspoň „2“, nakoľko socioekonomicky tento projekt nebol potrebný, ani pozitívne očakávaný, okrem očakávaní developera.
- Pri hodnotení prevádzkového vnímania priestoru navrhuje zníženie hodnotenia na aspoň „2“, nakoľko na vnímanie priestoru tento projekt nebol potrebný, ani pozitívne očakávaný, okrem očakávaní developera.
- Pri hodnotení prevádzkového vplyvu svetlotechnického navrhuje hodnotenie „-2“ z dôvodov uvedených v nasledujúcom bode.
- Nakoľko uvedený svetlotechnický posudok je vypracovaný nesprávne (buď vysoko neprofesionálne, alebo účelovo), žiada doloženie nového korektného svetlotechnického posudku na základe nasledovných pripomienok:
 - Svetlotechnický posudok bol vypracovaný Ing. Zsolt Straňákom a Ing. Lenkou Palatinusovou dňa 19. 4. 2015 na základe investičného zámeru 4/2015 „Obytný súbor VIN-VIN Rača“. Podklady, ktoré boli momentálne k dispozícii sú vypracované 06. 2015 s názvom „Obytný súbor Rínok Rača“ dokumentácia pre územné rozhodnutie v M 1 : 1000, Svetlotechnický posudok bol teda vypracovaný na základe neaktuálnych podkladov.
 - V svetlotechnickom posudku je ignorované odporúčanie normy STN 73 4301, ktoré hovorí, že „u bytov s dvoma a viac obytnými miestnosťami sa odporúča trojhodinové preslnenie aspoň jednej obytnej miestnosti“. Toto odporúčanie nie je podľa uvedeného posudku dodržané a je možné, že môže prísť až k zníženiu kategorizácie susediacich bytov. Z tohto dôvodu žiada o svetlotechnický posudok zameraný na konkrétne dotknuté byty a nie na kontrolné body, ktoré samé o sebe neriešia svetlotechniku obytného priestoru, ale len jedného bodu.
 - Odporúčania na uhol tienenia (citát z posudku) „Ekvivalentný uhol tienenia hlavných bočných osvetľovacích otvorov ostatných existujúcich alebo navrhovaných vnútorných priestorov s trvalým pohybom ľudí sa odporúča do 25°, nesmie však prekročiť 30°“ hovoria o uhle tienenia 25°. Developer však tieto odporúčania bez ohľadu na negatívny dopad na ostatné dotknuté strany ignoruje. Žiada o dodržanie tohto odporúčania.
 - Kontrolný bod A aj B sú nesprávne určené. Predmetné obytné miestnosti sa nachádzajú približne 1 m hlbšie oproti deklarovanej fasáde domu, na ktorej je umiestnený kontrolný bod. Presnejšie určenie správneho kontrolného bodu určuje príloha č. 2. Tým sa výrazne znižuje aktuálny horný uhol preslnenia z 90° na cca 36°, čo výrazne ovplyvní celkové preslnenie a presvetlenie.
 - Pri výpočtoch preslnenia a presvetlenia je ignorovaná existencia bočných stien lodžii, ktoré už v súčasnosti znižujú mieru preslnenia a presvetlenia. Pri zohľadnení tejto skutočnosti v svetlotechnickom posudku vyjdú vypočítané hodnoty ešte horšie.
 - Pri kontrolnom bode A zatienuje budova napravo cca 42° uhol a pri kontrolnom bode B rovnako vysoká budova zatienuje v priamom smere uhol iba 30°. Nakoľko nie je k dispozícii výška jednotlivých budov, vychádza z dostupného „rezu priečného“ (str. 99 Správy o hodnotení), kde vychádza pri kontrolnom bode A budova napravo zatienenie cca 54° (oproti deklaroványm 42°) a pri kontrolnom bode B vychádza cca 50° oproti deklaroványm 30°, nakoľko budova D3 má mať o jedno podlažie

menej. Podotýka, že tieto rozdiely sú merané pri pôvodne navrhnutom kontrolnom bode.

- Pri kontrolnom bode A chýba zatienenie budov z tretieho radu domov, ktoré taktiež spôsobujú zníženie presvetlenia.
- Ku kontrole kontrolného bodu C chýbajú podklady, aby bolo možné dodané výpočty skontrolovať.
- Pri kontrolnom bode D vychádza maximálne zatienenie v uhle 48° oproti nameraným 45°.
- Z posudku vyplýva nezrovnalosť, že projektovaná nula $\pm 0,000$ je na úrovni 152,800 až 158,700 m n. m. rozdiel 5,9 m. Objekty B1 – D3/7-8 podlaží/majú mať max. výšku atiky 177,000 – 184,200 m n. m. rozdiel 7,2 m.
- Žiada o poskytnutie podkladov pre určenie vstupných údajov použitých v novom svetlotechnickom posudku pre potreby jeho overenia, alebo vypracovania vlastného svetlotechnického posudku (v stanovisku sú podklady špecifikované).
- V závere svetlotechnického posudku bolo použité skonštatovanie, že „Plánovaná výstavba svojou polohou a výškou negatívne neovplyvní vyhovujúce preslnenie bytov“. Avšak aj pri pôvodných nameraných parametroch, hlavne kontrolovaného bodu A, nie je možné konštatovať, že „negatívne neovplyvní“ nakoľko ovplyvnenie preslnenia je výrazné. Nie je možné konštatovať, že nedôjde k negatívnym vplyvom v prípade, keď sú prekračované odporúčané hodnoty. Keďže pôvodné zatienenie malo podľa diagramu ekvivalentný uhol tienenia 0°, a pri kontrolnom bode A prekračuje odporúčania 25°, považuje toto vyjadrenie v závere za tendenčné a len potvrdzujúce vysokú neprofesionálnu, alebo účelové ovplyvňovanie výsledku hodnotiacej správy.
- Ďalšie pripomienky môžu byť vznesené na základe opozičného svetlotechnického posudku, vypracovaného na základe požadovaných dokumentov.
- Vplyv súčasne navrhnutého zámeru považuje v danom území za negatívny a navrhuje, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou.

Skupina C (Ing. Martin Šottník, Doc. Mgr. Mariana Remešíková PhD., Peter Sarkoci)

tvrdí, že predložená správa nesie prvky nekonzistentnosti, nepodloženosti, subjektívnosti, neúplnosti a dokonca nepravdivosti. Konkrétne má na mysli nasledovné časti:

- V kapitole 4 „Umiestnenie“: „V súčasnosti je areál uzavretý a nevyužíva sa. Objekty sú značne zdevastované a v návrhu sa neuvažuje s ich využitím. Zástavba v obraze širšieho územia Rače pôsobí rušivo a z hľadiska územného plánu je ju možné kvalifikovať ako estetickú závalu.“

Nepravda – areál síce uzavretý je, ale využíva sa. Je sídlom niekoľkých malých prevádzok technického charakteru a skladov.

Nepodložené tvrdenie – má investor k dispozícii odborný posudok stavu budov, ktorý by podporil jeho tvrdenie, že objekty sú „značne zdevastované“? Dúfa, že netreba pripomínať, že fotografia s ošarpanou fasádou nie je posudok stavu budovy.

Nepravda – v obraze širšieho územia Rače zástavba nepôsobí rušivo. Práve naopak, keď hodnotíme širšie územie, zástavba je v ňom aj vďaka vzrastlej zeleni aj vďaka svojej nízkopodlažnosti takmer neviditeľná. Rušivé prvky vidno až pri pohľade zblízka.

Je pravda, že aktuálna zástavba predstavuje „závalu“ vzhľadom k územnému plánu.

Určite však nejde o závalu estetickú, ale o závalu vecnú. K tomu však treba dodať, že zmena územného plánu, ktorou táto závala fakticky vznikla, bola presadená proti verejnému záujmu a dokonca aj proti záujmu mesta len na základe pochybnej právnej kľučky. Vid' vysvetlenie nižšie, str.10.

- Strana 10: „Pri návrhu boli zohľadnené možnosti riešenia overené v UŠ – Aurex, ako aj názory schvaľujúcich orgánov a verejnosti. Urbanistické riešenie vychádza z charakteru okolitej zástavby obce Rača, z daností disponibilného územia, ako aj zástavby bezprostredne nadväzujúcej na riešený areál.“

Obe tieto tvrdenia sú nepravdivé.

- Strana 60: „Akustické posúdenie územia nepreukázalo výrazný nárast hluku v dotknutom území po realizácii navrhovanej činnosti.“

Nepodložené tvrdenie – kde je toto posúdenie? Z akých dát toto posúdenie vychádza?

- Strana 62 „Zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka“:

Analýza nachádzajúca sa v tomto odstavci predstavuje ukážku pseudoargumentácie a subjektivity. Všetky prípadné negatíva sa vnímajú ako subjektívne problémy obyvateľov širšieho okolia predmetného územia, rovnako prípadné pozitíva sa prezentujú ako objektívne a nespochybniteľné pravdy. Ako vysvetľuje ďalej, prípadná realizácia zámeru nie je objektívne lepšia než realizácia nulového variantu aspoň v dočasnom časovom horizonte.

Jednou objektívne nespochybniteľnou zmenou oproti nulovému variantu je čiastočné sprístupnenie riešeného územia verejnosti. Otázne je, do akej miery je samotný aspekt sprístupnenia dôležitý – napríklad zeleň je v mestskom prostredí cenná bez ohľadu na to, či sa k nej obyvateľ môže alebo nemôže priblížiť. Zeleň na uzavretej súkromnej parcele má pozitívny vplyv na vnímanie príslušného verejného priestoru aj napriek tomu, že sa nachádza na uzavretom a ohradenom pozemku. Rovnako tak možno argumentovať aj o samotnej výstavbe – konkrétne územie vo všeobecnosti nie je cenné iba tým, čo sa na ňom nachádza, ale aj tým, čo sa na ňom nenachádza. A táto kvalita opäť presakuje za hranice samotného územia. Aktuálne územie v súčasnosti môže okoloidúcemu chodcovi pripadať ako zanedbané, ale, ako uvádza samotný hodnotiteľ, tento súd je iba subjektívny (pevne verím, že hodnotiteľ bude zásadu o subjektivitě estetických súdov aplikovať rovnako a objektívne na posudzovaný, ale aj na nulový variant).

V predkladanej správe hodnotiteľ viackrát argumentuje subjektivitou estetických súdov o vnímanej atmosfére miesta. S tým by sa snáď dalo aj súhlasiť, ak by tento argument hodnotiteľ nepoužíval selektívne, iba vtedy, keď mu to vyhovuje. Tak napríklad, dozvedáme sa, že mnoho obyvateľov bude mať s prípadnou výstavbou problém, ale tento problém je iba subjektívny a teda mu netreba pripisovať vysokú dôležitosť. Na druhej strane, pri hodnotení nulovej varianty hodnotiteľ bez problémov vyslovuje výroky typu „prostredie predstavuje estetickú závalu“, „prostredie je nekultúrne“ a podobne. Požadujem, aby sa pri štúdiu správy o hodnotení tieto selektivity v argumentácii eliminovali. To sa dá docieľiť v podstate iba dvomi spôsobmi: estetické súdy sa nebudú brať do úvahy vôbec alebo úplne. Ak sa nebudú brať tieto hodnotenia do úvahy vôbec, žiada, aby sa vypustili aj všetky z nich vyplývajúce hodnotenia na škále prínosov a negatív. Vypustenie týchto vplyvov bude mať za dôsledok prehodnotenie celkového prínosu aktivity a s takto prehodnoteným prínosom sa bude pracovať pri posudzovaní ďalej. Ak sa do úvahy budú brať, nech sa tak deje dôsledne. To znamená nebrať do úvahy iba subjektívny názor investora, architekta a vypracovateľa hodnotiacej správy, ale aj dotknutej verejnosti. Čiže vypracovanie rozsiahlej ankety medzi obyvateľstvom príslušných štvrtí, ktorej cieľom nebude vyjadrenie súhlasu alebo nesúhlasu s predkladaným zámerom, ale detailné zistenie optimálneho objemu zastavanosti tak, ako ho subjektívne vníma obyvateľstvo. Takúto štúdiu treba vykonať pod prísny dohľad verejnosti. Mimochodom štúdia toho typu by zacelila ranu, ktorú predstavuje zmena ÚP v predmetnom území aj napriek rozsiahlym verejným protestom a v podstate len vďaka procesnej chybe.

- Sekcia C.II.18: „V prípade nerealizácie navrhovanej činnosti nedôjde ku kultivácii zdevastovaného prostredia so zámerom scelenia urbanistického vzhľadu lokality a zapojenia nových funkcií do organizmu Rače v súlade so schválenou urbanistickou štúdiou a územným plánom mesta.“

Tento výrok by bol pravdivý jedine za dodatočného predpokladu, že okrem posudzovanej činnosti možno v predmetnom území realizovať jedine nulový variant. Je jasné, že to tak nie je. Okrem nulového variantu je možné realizovať aj nekonečne mnoho iných činností, v nespočítanom množstve rôznych objemov a hmotných riešení, a to dokonca aj v súlade s platným ÚP.

V tejto sekcii sa ďalej uvádza: „Areál by ostal uzavretý a nevyužíval by sa. Objekty zostanú zdevastované s tým, že v návrhu sa neuvažuje s ich využitím. Zástavba v obraze širšieho územia Rače bude pôsobiť naďalej rušivo a z hľadiska územného plánu je ju možné kvalifikovať ako estetickú závalu.“

Ešte raz nepravdivé tvrdenie, areál sa využíva ešte aj teraz. Predstava nejakej púštnej krajiny v mieste areálu je scestná. Je pravda, že budova nepôsobí akoby boli vytiahnuté priamo zo škatuľky, ale to je, ako priznáva aj sám posudzovateľ, iba subjektívny problém. Doslova subjektívny – nemalé množstvo súčasných architektov razí tézu, že práve patina na fasáde budovy je to, čo ju humanizuje. Rovnako subjektívne je aj tvrdenie, že zástavba pôsobí v obraze Rače rušivo.

Pripomienky k predloženej dopravno-inžinierskej štúdii:

- Relevantnosť a hodnovernosť podkladov považujem za nedostatočnú. Medzi podkladmi je napríklad uvedený dopravný model Bratislavy z roku 2012. Z tohto modelu boli zistené údaje o špičkovom zaťažení. Tieto dáta považuje za málo aktuálne a požaduje ich aktualizáciu.

Podklady (6) a (8) citované v kapacitnom posúdení boli získané „osobným prieskumom“ a „osobným odčítaním“. Požaduje špecifikáciu, kto a ako presne tieto prieskumy vykonal. Tiež požaduje zverejniť ich detailné výstupy. Ďalej požaduje, aby sa v prípade budúcich doplnkových štúdií podieľal na získavaní vstupných dát tohto typu (osobné odčítanie) aj nezávislý zástupca verejnosti.

- Požaduje vypracovať dopravno-kapacitné posúdenie zámeru pre rannú špičku. Na základe vstupných údajov uvedených v Tabuľke 1 je celkový hodinový objem dopravy (365 vozidiel, 236 príjazdov, 129 odjazdov) najvyšší v čase od 16:00 do 17:00. V bezprostrednom okolí objektu však platí, že prichádzajúca doprava zaťažuje iné pruhy komunikácií než odchádzajúca. Z hľadiska dopravnej situácie potom nie je podstatný počet vozidiel na komunikácii ako takej, ale zahltenosť jednotlivých jej pruhov. Príklad: ak cestou prejde za hodinu 300 automobilov, pričom jedným pruhom prejde 150 a protismerným pruhom 150, komunikácia je oveľa menej zahltená než ak spomedzi tých istých 300 automobilov prejde jedným smerom 10 a druhým smerom 290. Preto považuje za dôležité detailne zvažovať skladbu dopravy, ktorú projekt generuje – považuje samostatne zvažovať príjazdy a odjazdy. Z tohto hľadiska je podľa predloženej štúdie špičkový čas 7:00 až 8:00 (345 vozidiel, 94 príjazdov, 251 odjazdov), kedy dôjde k najväčšej záťaži vedľajších ciest v mieste ich napojení na Račiansku ulicu. Stojaca automobilová doprava je v tomto prípade výrazným zdrojom znečistenia s preukázateľne negatívnym vplyvom na zdravie obyvateľov. Okrem údajov zo samotnej štúdie podporuje špičkovosť rannej premávky aj každodenná skúsenosť obyvateľov dotknutého územia. Kolóna automobilov v rannej špičke bežne siaha od križovatky Račianska - Černockého prakticky až po križovatku Račianska - Jarošova, čo sa dá objektívne overiť prostredníctvom máp Google. Spomenutá denná doba vôbec nebola posúdená z dopravno-kapacitného hľadiska. Toto považujem za zásadný nedostatok predloženej

štúdie a navrhuje ju adekvátne dopracovať. Spracovanie iba poobedňajšej špičky považuje za čisto účelové.

- Požadujem pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovu o cca 100 m.
- Developer pri dopravno-kapacitnom posúdení konštatuje, že doprava v posudzovanom území je minimálna a prítlačenie zámerom je zanedbateľné. Toto konštatovanie je v priamom rozpore s tvrdením, ktoré bolo predložené v prvej zverejnenej UŠ od spol. AUREX z r. 2008 (článok F.3.4 - Prítlačenie komunikačnej siete), ktoré naopak konštatuje nasledovné: “Je zrejmé, že budú preťažené najmä odbočovacie smery, ktoré sú aj v dnešnom stave preťažené.”
- Zo štúdie nie je zrejmé, ako môže byť nárast dopravy od zámeru na Hečkovej ulici o 104 % v poriadku, keď Hečkova ulica nie je hlavná ulica v križovatke Hečkova – Kadnárova. Samotná Hečkova ulica má na dĺžku cca 260 m, pričom developer navrhuje rozšírenie odbočovacieho pruhu na 160 m. Už v jednom – dvoch cykloch tak môže dôjsť prakticky k úplnému zablokovaniu ulice v prípade nepriaznivej situácii na Kadnárovej ulici. Ďalej, v špičke je už súčasná Kadnárova ulica (predpokladaný nárast dopravy od zámeru 66 %) preťažená a jej ďalšie preťaženie, najmä v rannej dopravnej špičke, môže mať pre dotknuté územie fatálne následky. Napríklad, ak dôjde ku kapacitnému naplneniu Račianskej/Žitnej ulice (v súčasnosti kolóna vozidiel typicky siaha po križovatku Račianska – Černočského), dôjde k úplnému upchatiu vnútorných komunikácií Rače so všetkými negatívnymi dôsledkami pre životné prostredie.
- V rannej špičke sa z dôvodu rozvozov žiakov do škôl (Hubeného ulica) úplne upcháva Kadnárova ulica od Černočského ulice. Vplyv zámeru na tento stav nie je dostatočne preskúmaný a opäť môže dôjsť k úplnému zablokovaniu Kadnárovej ulice.
- Dopravno-kapacitné posúdenie úplne ignoruje dopravné zaťaženie od pripravovaného „LBG Aréna“.
- V správe o hodnotení sa argumentuje tým, že relatívny nárast dopravy na Račianskej ulici predstavuje iba 11 % a teda je nízky. Túto argumentáciu považujem za krajne zavádzajúcu. Treba si uvedomiť, že relatívny nárast akejkoľvek veličiny je podielom jej absolútneho prírastku a jej hodnoty pred nárastom. Toto číslo môže byť malé z dvoch kvalitatívne úplne protichodných dôvodov. Buď je malý samotný prírastok (čitateľ) alebo je veľká hodnota ešte pred jej nárastom (menovateľ). Predstavme si hypotetickú situáciu, že pred realizáciou posudzovaného zámeru sa podarí zrealizovať iný spomedzi ďalších developerských zámerov v katastri Rače (alebo hneď viac). Absolútna hodnota objemu dopravy bude v takom prípade ešte väčšia, čiže relatívny prírastok od posudzovaného zámeru bude (bez akýchkoľvek zapracovaných zmien v posudzovanom zámere) ešte menší. Napriek tomu je jasné, že jeho vplyv na dopravnú situáciu v Rači bude naopak ešte devastujúcejší. Dôvodenie, ktorého sa posudzovateľ takto dopúšťa je klasickou ukážkou paradoxu hromady – notoricky známej argumentačnej a logickej chyby s pomocou ktorej sa dajú „dokázať“ zjavné nezmysly, ako napríklad, že do autobusu sa zmestí nekonečne veľa cestujúcich, alebo, že dopravná komunikácia zvládne za jednotku času nekonečne veľa automobilov. Naopak, ak je relatívny nárast dopravy 11 %, predstavuje to pri aktuálnom objeme dopravy nehorázne veľké zaťaženie. Preto žiada, aby sa tento argument v správe o hodnotení ignoroval v návaznosti naň aby sa ignorovali aj ostatné z neho vyplývajúce hodnotenia prospešnosti navrhovanej činnosti.

Okrem uvedeného predkladá nasledovné pripomienky a požiadavky:

- V tabuľke o hodnotení vplyvov na strane 78 v riadku označenom ako „trvalé odstránenie vzrastlých stromov“ žiada v rámci objektivity začleniť hodnotu -2 aj do stĺpca „počas prevádzky“. Keďže je odstránenie stromov trvalé, z podstaty veci jeho vplyv potrvá aj po dokončení projektu.
V tej istej tabuľke na riadku „obnova biotopu vo vyššej kvalite“ žiada zmierniť pozitívny trvalý vplyv z +2 na +1. Odôvodnenie: celé pozitívum zmeny biotopu sa bude týkať jedine odstránenia invazívnych druhov drevín. Na druhej strane, podstatná časť parkových úprav bude stať na pomocných konštrukciách a prekrytia pozemných a zapustených priestorov. Je objektívnym faktom, že takáto zeleň nie je a nemôže byť plnohodnotnou alternatívou zelene na rastlom podklade. Napríklad z nedávnej štúdie uvedenej v prestížnom časopise Nature vyplýva, že podstatný pozitívny vplyv na zdravie a psychohygienu urbánneho obyvateľstva majú v prvom rade veľké stromy v tesnom kontakte s obydliami, prízemné zákrskové kultivary, kríky a tráva majú štatisticky nevýznamný vplyv. Zeleň nesená konštrukciami, tak ako ich vo svojom zámere predkladá navrhovateľ z technických dôvodov veľké rozmery dosiahnuť nemôže.
- K riadku „zvýšenie funkcie priestoru“ žiada hodnotiteľa o vysvetlenie, čo je to, citujem, „zvýšenie funkcie“ a ďalej o detailné vysvetlenie, čo robí tú ktorú funkciu vyššou alebo nižšou. Pokým nebude toto vysvetlenie k dispozícii, žiadam riadok v hodnotení ignorovať.
- V riadku „vnímanie priestoru“ žiada postupovať podľa jednej z vyššie navrhnutých logicky konzistentných alternatív. Ak sa rozhodneme nebrať subjektívne súdy do úvahy vôbec žiada v tomto riadku použiť neutrálnu hodnotu. Na bipolárnej hodnotiacej škále, ktorú sa hodnotiteľ rozhodol použiť, neutrálna hodnota zodpovedá číselnej hodnote nula. Ak sa rozhodneme subjektívne súdy do úvahy vziať, v takom prípade žiada aby číselné hodnotenie v tomto riadku z vyššie spomenutého prieskumu medzi obyvateľmi.
Vyššie uvedená námietka sa rovnako tak týka aj riadku „parkové úpravy“. Parkové úpravy nie sú zásahy funkčné ale architektonické a ich vplyv je rýdzo estetický. Objektívne z ničoho nevyplýva, že arboristicky ošetrený strom je lepšou flórou než strom neošetrený. Z hľadiska vplyvu na flóru ide o úplne irelevantný aspekt. Ak niekam patrí, potom do krajinárskych a spoločenských hodnôt. Lenže tam, v rámci konzistentnosti prístupu k hodnoteniu, trvá na jeho vyhodnotení tak ako pri položke spomenutej vyššie.
- V zámere nie je jasne uvedené, kde sa má nachádzať materská škôlka, požaduje doplniť a upresniť.
- Požaduje vybudovanie prestrešených zastávok MHD na zastávkach električiek aj autobusov. Ide o vynútenú investíciu a investor vo vyhodnotení uvádza, že ju bude akceptovať.
- V správe o hodnotení sa uvádza, že dôjde k naplneniu deklarovaneho spoločenského záujmu – záujmu scelenia urbanistického vzhľadu lokality. Aj laikovi je však z vizualizácie zrejmé, že solitérna výstavba v projekte, ako ju navrhol developer, vytvára neprirodzený prvok v urbanistickej zástavbe blízkeho okolia a bude pôsobiť ako „klin“ v okolitej zástavbe. Bohužiaľ tým dochádza k pokračovaniu negatívneho trendu – pásu solitérnej zástavby na svahoch úpäti Malých Karpát a nedôjde tak ani k naplneniu deklarovaneho spoločenského záujmu. Požaduje preto zmenu úpravu urbanistického zámeru tak, aby bol zohľadnený skutkový stav okolitej zástavby a došlo k reálnemu a hodnotnému sceleniu urbanistického vzhľadu lokality so zohľadnením historických urbanistických súvislostí. Požiadavku odôvodňuje nasledovne:
 - Hmotovo-priestorové usporiadanie, spôsob a hustota zástavby nie je navrhnutá s dôrazom na zachovanie charakteristického obrazu stabilizovaného územia zóny

Barónka a historickej časti Rače, ktorá sa nachádza SZ od riešeného územia, pri návrhu podlažnosti nevychádza z charakteru okolitej zástavby.

- Solitérny spôsob výstavby v okolí zámeru nie je solitérny, ako nesprávne uvádza zámer developera. Pri pohľade na satelitné mapy je zrejmé, že charakter okolia riešeného územia je prevažne zástavby rodinných domov a blokov panelových domov so 4 - 5 podlažiami. V skutočnosti je z juhovýchodnej, východnej, severovýchodnej a severnej strany riešené územie v bezprostrednej blízkosti obklopené prevažne zástavbou rodinných domov. Zo severozápadnej strany prevažujú bloky panelových domov s prevažujúcou podlažnosťou 4 až 5 poschodí. V západnej časti sú umiestnené panelové domy s počtom 13 - 14 podlaží. Z juhozápadnej časti sú umiestnené garáže a nízkopodlažná radová zástavba. V južnej časti sú umiestnené panelové domy s počtom 13 - 14 podlaží. Aj pri pohľade na výťah z grafickej časti ÚP Bratislava je zrejmé, že charakter okolia riešeného územia je prevažne kód 102 a kód 202, teda zástavba rodinných domov, nízkopodlažnej občianskej vybavenosti a blokov panelových domov so 4 - 5 podlažiami.
- Vizualizované dopravné riešenie v zámere ruší možnosť odbočenia z Kubačovej (zo smeru Detsvianska) a z ulice Barónka na ulicu Oblačná/Čachtická/Hybešova, pričom práve ulica Hybešova je významnou spojnicou okolia zámeru do časti Rača – Východné a smerom na Vajnory a v kritických situáciách pomáha odľahčiť Detsviansku a Hečkovu ulicu. Žiada preto úpravu dopravného riešenia tak, aby boli zachované všetky súčasné odbočovacie smery na ulicu Čachtická.
- Zámer Rínok Rača priamo nešpecifikuje dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb v počte 124 osôb, pričom počet dlhodobých parkovacích miest pre maloobchod a služby je 0. Žiada preto zabezpečiť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb a doplniť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov administratívy. Odôvodňuje to tým, že v Bratislave zrealizované projekty ukazujú, že počet 1 stojisko na štyroch zamestnancov (v prípade administratívy) je v praxi nedostatočný. Navyše absolútne absentujú parkovacie miesta pre vysoký počet zamestnancov obchodu a služieb. Každodenná prax v Bratislave ukazuje, že realizovaním podobných zámerov vzniká tlak na parkovacie miesta v okolí, pričom dochádza k záberu parkovacích miest súčasných obyvateľov alebo devastácii verejného priestranstva a tento prípad je vysoko pravdepodobný aj v prípade navrhovaného zámeru.
- V správe o hodnotení sa uvádza, že požiadavke na redukciu podlažnosti sa čiastočne vyhovel. Skutočnosť je však presne opačná – žiadna z navrhovaných budov neznížila oproti pôvodnému zámeru predloženého v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie svoju podlažnosť. Objekt A1 má v oboch návrhoch 13 NP, objekt D3 má v oboch návrhoch 7 NP. Jedinou zmenou je, že objekt D3 má „redukované podlažia“. Ostatné budovy sú bez zmeny. Z daného dôvodu zásadnej pripomienke obyvateľov a mestskej časti MČ Rača – zníženiu objemu výstavby nebolo vyhovené a úpravy sú iba kozmetické. Požadujem preto predložiť nový variant s výrazne redukovaným indexom podlažných plôch pre územie zámeru s kódmi 501 aj 101.
- Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ považuje za nedostatočný. Preto požaduje vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa a stanoviť túto požiadavku ako vynútenú investíciu.
- Požiadavka obyvateľov Rače aj MČ Rača na redukciu objemu nadzemných podlažných plôch a počtu bytov (obyvateľov) zámeru oproti pôvodnému návrhu nebola zohľadnená.

Pôvodný zámer/súčasný návrh predpokladajú – 879 obyvateľov/860 obyvateľov (= -19), 476 bytov/476 bytov (= rozdiel 0), 960 parkovísk/835 parkovísk (pokles o 125!!!). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere.

- V nadväznosti na predchádzajúcu pripomienku žiada, aby z EIA posudzovania vzišli aj konkrétne obmedzenia na prípustnú skladbu veľkosti jednotlivých bytov v projekte. Investor sa proti takémuto kroku ohradil argumentom, že počet bytov vie upraviť ad hoc podľa dynamiky trhu s nehnuteľnosťami a dodáva, že počet bytov nie je predmetom environmentálneho posudzovania. S týmto argumentom zásadne nesúhlasí – mnohé štúdie, ktoré prebiehajú od 60. rokov prakticky až dodnes potvrdzujú tézu, že existuje kritická koncentrácia lacných malometrážnych bytov v zástavbe, ktorej prekročenie vedie k postupnej ghettoizácii lokality a s ňou spojeným negatívnym efektom. Tieto efekty vnímam, okrem iného, aj ako environmentálne. Práve preto som proti tomu, aby mal investor možnosť upravovať bytovú skladbu podľa svojho uváženia a trvám na vytýčení jasných mantinelov pre štruktúru bytovej skladby už v rámci EIA procesu.
- Zámer Rínok Rača nepopisuje kapacitné nároky na odkanalizovanie. Žiada preto posúdiť kapacitu súčasnej verejnej kanalizácie, na ktorú sa developer plánuje napojiť a zahrnutie rekonštrukcie kanalizačných zberačov F (Barónka) a F1 (Sadmelijská) ako nutnú podmienku realizácie. Odôvodňuje to tým, že Čistopis urbanistickej štúdie VIN VIN RAČA popisuje na strane 19 návrh riešenia odkanalizovania ako problematický (kapacita, životnosť) a konštatuje potrebu rekonštrukcie kanalizačného zberača F a F1 a zároveň konštatuje nutnosť zrealizovania rekonštrukcie.
- Rovnako ako kapacita cestných komunikácií, aj kapacita MHD je obmedzená. Vzhľadom na množstvo pripravovaných podobných (aj väčších) projektov v Rači je relevantný predpoklad, že kapacity MHD nebudú v špičke postačujúce, resp. náklady na obsluhu územia MHD budú pre mesto neúmerne vysoké. Požaduje preto doplniť kapacitné posúdenie MHD. Odôvodňuje to tým, že v súčasnej dobe sú v špičkových hodinách kapacity električiek podľa súčasného grafikonu vyťažené na maximum. Posudzovaný zámer spolu aj s inými pripravovanými projektmi výrazne zvýši nároky na MHD (o tisíce cestujúcich), pričom nie je jasné, či bude Bratislava schopná vykryť zvýšené kapacitné nároky na hromadnú dopravu z Rače, ak áno, koľko by to stálo finančných prostriedkov. Je možné, že zvýšené nároky na MHD a dopravnú infraštruktúru finančne vysoko prevýšia finančný prínos zámeru napríklad z podielových daní.
- Navrhovaný zámer považuje v danom území za negatívny a navrhuje, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou. Svoj zásadný nesúhlas s projektom vyjadrila verejnosť aj predstavitelia mesta (pri zmene ÚP ZaD02) a navrhuje, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou, resp. aby bol zámer zo strany developera výrazne redukovaný tak, aby negeneroval negatívne dopady v dotknutom území. Odôvodňuje to tým, že názory verejnosti neboli zohľadnené vôbec. Vysvetlenie k názorom verejnosti: verejnosť prejavila zásadný nesúhlas s intenzitou výstavby prezentovanou urbanistickou štúdiou AUREX s. r. o. (ešte na úrovni IPP = 1,31 pre územie 501 a IPP = 1,54 pre územie 101, pričom navrhovaná výstavba v súčasnom zámere ide až na IPP = 1,8). A to petíciou s 370 podpismi (zber pritom prebiehal iba 2 dni vo večerných hodinách v okolí územia) a hlasovaním poslancov mestského zastupiteľstva č. 49 (30. 6. 2011), ktorým boli predmetné zmeny a doplnky 02 Územný plán mesta SR Bratislavy RV RA 10 – Rača, Vin – Vin vypustené. Bohužiaľ, pri neskoršom hlasovaní zmien a doplnkov 02 ako celku boli tieto schválené a s nimi aj zmena využitia územia vinárskych závodov. Verejnosť však tento zámer odmieta naďalej – o čom svedčí aj vysoké množstvo pripomienok k zámeru.

- Navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov, v správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme (úplne absentuje napr. vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov) podľa § 31 ods. 1, písm. g). Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie.

Skupina D (Ing. Peter Hruša, Plickova 1, Ing. Mgr. Jarmila Hrušová)

tvrdí, že zo správy vyplýva, že navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov. V správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme. Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie. K správe o hodnotení má nasledovné pripomienky:

- V správe o hodnotení sa uvádza, že požiadavke na redukcii podlažnosti sa čiastočne vyhovel – skutočnosť je však presne opačná – žiadna z navrhovaných budov neznížila oproti pôvodnému zámeru predloženému v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie svoju podlažnosť. Objekt A1 má v oboch návrhoch 13 NP, objekt D3 má v oboch návrhoch 7 NP. Jedinou zmenou je, že objekt D3 má „redukované podlažia“. Ostané budovy sú bez zmeny. Z daného dôvodu zásadnej pripomienke obyvateľov a MČ Rača – zníženiu objemu výstavby nebolo vyhovené a úpravy sú iba kozmetické. Požaduje preto predložiť nový variant s výrazne redukovaným indexom podlažných plôch pre územie zámeru k kódmi 501 aj 101. V prípade nepredloženia požaduje vydať rozhodnutie, že daný zámer nie je možné realizovať v predmetnom území a je v rozpore s verejným záujmom.
- V správe o hodnotení sa uvádza, že dôjde k deklarovánemu spoločenskému záujmu – zámeru scelenia vzhľadom lokality. Aj laikovi je však z vizualizácie jasné, že solitérna výstavba v projekte, ako ju navrhol developer, vytvára neprirodzený prvok v urbanistickej zástavbe blízkeho okolia a bude pôsobiť ako „klin“ v okolitej zástavbe. Bohužiaľ tým dochádza k pokračovaniu negatívneho trendu - pásu solitérnej zástavby na svahoch a úpätí Malých Karpát a nedôjde tak ani k naplneniu deklarovánemu spoločenskému záujmu. Požaduje preto zmenu úpravu urbanistického zámeru tak, aby bol zohľadnený skutkový stav okolitej zástavby a došlo k reálnemu a hodnotnému sceleniu urbanistického vzhľadom lokality so zohľadnením historických urbanistických súvislostí. Odôvodňuje to nasledovne:
 - Hmotovo-priestorové usporiadanie, spôsob a hustota zástavby nie je navrhnutá s dôrazom na zachovanie charakteristického obrazu stabilizovaného územia zóny Barónka a pamiatkovej zóny MČ Rača, ktorá sa nachádza SZ od riešeného územia, pri návrhu podlažnosti nevychádza z charakteru okolitej zástavby.
 - Solitérny spôsob výstavby v okolí zámeru nie je solitérny, ako nesprávne uvádza zámer developera. Pri pohľade na satelitné mapy je zrejmé, že charakter okolia riešeného územia je prevažne zástavba rodinných domov a blokov panelových domov so 4 - 5 podlažiami. V skutočnosti je z juhovýchodnej, východnej a severovýchodnej a severnej strany riešené územie v bezprostrednej blízkosti obklopené prevažne zástavbou rodinných domov. Zo severozápadnej strany prevažujú bloky panelových domov s prevažujúcou podlažnosťou 4 - 5 poschodí. V západnej časti sú umiestnené panelové domy s počtom 13 - 14 podlaží. Z juhozápadnej strany sú umiestnené garáže a nízkopodlažná radová zástavba. V južnej časti sú umiestnené panelové domy s počtom 13-14 podlaží. Aj pri pohľade na výťah z grafickej časti UP Bratislava je zrejmé, že charakter okolia riešeného územia je prevažne kód 102 a kód 202, teda

zástavba rodinných domov, nízkopodlažnej občianskej vybavenosti a blokov panelových domov so 4 - 5 podlažiami.

- Požiadavka obyvateľov Rače aj MČ Rača na redukciiu objemu nadzemných podlažných plôch a počtu bytov (obyvateľov) zámeru oproti pôvodnému návrhu nebola zohľadnená. Pôvodný zámer/súčasný návrh predpokladajú – 879 obyvateľov/860 obyvateľov (= -19), 476 bytov/476 bytov (= rozdiel 0), 960 parkovísk/835 parkovísk (pokles o 125!!!). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere.
- Zámer Rínok Rača priamo nešpecifikuje dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb v počte cca 124 osôb, pričom počet dlhodobých parkovacích miest pre maloobchod a služby je 0. Žiada preto zabezpečiť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb a doplniť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov administratívy. Odôvodňuje to tým, že v Bratislave zrealizované projekty ukazujú, že prepočet 1 stojisko na štyroch zamestnancov (v prípade administratívy) je v praxi nedostatočný. Navyše, absolútne absentujú parkovacie miesta pre vysoký počet zamestnancov obchodu a služieb. Každodenná prax v Bratislave ukazuje, že realizovaním podobných zámerov vzniká tlak na parkovacie miesta v okolí, pričom dochádza k záberu parkovacích miest súčasných obyvateľov alebo devastácii verejného priestranstva a tento prípad je vysoko pravdepodobný aj v prípade navrhovaného zámeru.
- Dopravno-kapacitné posúdenie v danom zámere považuje za kľúčové z hľadiska vplyvov na životné prostredie aj na zdravie obyvateľov (emisie, jemné prachové častice). Predložené dopravno-kapacitné posúdenie sa zjavne účelovo nezaobrá problematickou rannou špičkou. Preto požaduje vypracovanie a zhodnotenie dopravno-kapacitného posúdenia v rámci nezávislého odborného posudku v zmysle § 36 zákona a jednoznačne stanovenie priepustnosti / nepriepustnosti križovatiek v rannej dopravnej špičke. Odôvodňuje to nasledovne:
 - Hlavným problémom okolia aj cesty II/502 (Račianska, Žitná) je ranná špička. Pre porovnanie, cesta z Bajkalskej ulice k riešenému územiu trvá v popoludňajšej špičke v 17 až 22 min., rovnaká cesta v opačnom smere v rannej špičke typicky 30 až 40 minút. Zároveň, kolóna automobilov v rannej špičke bežne siaha od križovatky Račianska – Černockého prakticky až po križovatku Račianska – Jarošova. Pričom tento problém môže byť dopravným príťažaním od posudzovaného zámeru výrazne zhoršený. A to až do tej miery, že v čase dopravnej špičky zablokuje vnútorné komunikácie (napr. Kubačova, Kadnárova, Hečkova...). Stojaca automobilová doprava je v tomto prípade výrazným zdrojom znečistenia a preukázateľne negatívnym vplyvom na zdravie obyvateľov.
 - Developer pri dopravno - kapacitnom posúdení konštatuje, že doprava v posudzovanom území je minimálna a príťaženie zámerom je zanedbateľné. Toto konštatovanie je v priamom rozpore s tvrdením, ktoré bolo predložené v prvej zverejnenej UŠ od spol. AUREX z r. 2008 (článok F.3.4 - Príťaženie komunikačnej siete), ktoré naopak konštatuje nasledovné: “Je zrejmé, že budú preťažené najmä odbočovacie smery, ktoré sú aj v dnešnom stave preťažené.”
 - Dopravno-kapacitného posúdenia posudzovaného nezohľadňuje dopravné príťaženie od pripravovaného zámeru „LBG Aréna“.
- V správe o hodnotení dopravno kapacitnom posúdení sa uvádza, že príťaženie od plánovaného zámeru výraznejšie neovplyvní dopravnú situáciu bezprostredne dotknutej komunikačnej siete a doprava v celom posudzovanom území je plynulá. Dopravno-kapacitné posúdenie bolo spracované formou virtuálnej simulácie. Pripomienka smeruje

k týmto absurdným tvrdeniam, ktoré sú zrejme účelovo prispôsobené zámeru developera. Odôvodňuje to nasledovne:

- Nie je napríklad zrejmé, ako môže byť nárast dopravy od zámeru na Hečkovej ulici o 104 % v poriadku, keď Hečkova ulica nie je hlavná ulica v križovatke Hečkova - Kadnárová. Samotná Hečkova ulica má na dĺžku cca 260 m, pričom developer navrhuje rozšírenie odbočovacieho pruhu 160 m. Už v jednom - dvoch cykloch tak môže dôjsť prakticky úplnému zablokovaniu ulice v prípade nepriaznivej situácie na Kadnárovej ulici.
- Ďalej, v špičke je už v súčasnosti Kadnárová ulica (predpokladaný nárast dopravy od zámeru 66%) preťažená a jej ďalšie preťaženie, najmä v rannej dopravnej špičke, môže mať pre dotknuté územie fatálne následky. Napr., ak dôjde ku kapacitnému naplneniu Račianskej/Žitnej ulice (v súčasnosti kolóna vozidiel typicky siaha po križovatku Račianska / Černockého), dôjde k úplnému upchatiu vnútorných komunikácií Rače zo všetkými negatívnymi dôsledkami pre životné prostredie.
- V rannej špičke sa z dôvodu rozvozov žiakov do škôl (Hubeného ulica) úplne upcháva Kadnárova ulica od Černockého ulice. Vplyv zámeru na tento stav nie je dostatočne preskúmaný a opäť môže dôjsť k úplnému zablokovaniu Kadnárovej ulice.
- Vizualizované dopravné riešenie v zámere ruší možnosť odbočenia z Kubačovej (zo smeru Detvianska) a z ulice Barónka na ulicu Oblačná/Čachtická/Hybešova, pričom práve ul. Hybešova je významnou spojnicou okolia zámeru do časti Rače - Východné a smerom na Vajnory a v kritických situáciách pomáha odľahčiť Detviansku a Hečkovu ulicu. Žiada preto úpravu dopravného riešenia tak, aby boli zachované všetky súčasné odbočovacie smery na ulicu Čachtická.
- Požaduje pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovú o cca 100 m.
- Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ považuje za nedostatočný. Trvá na tom, že pri projekte podobného rozsahu je v 21. storočí nevyhnutnou podmienkou, aby v dotyku územia vybudoval developer oddelenú trasu na vlastné náklady. Súčasný stanovisko developera je také, že ho absolútne nezaujímajú čokoľvek mimo jeho parciel. Preto požaduje vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa. Stanoví túto požiadavku ako vynútenú investíciu.
- Zámer Rínok Rača nepopisuje kapacitné nároky na odkanalizovanie. Žiada preto posúdiť kapacitu súčasnej verejnej kanalizácie, na ktorú sa developer plánuje napojiť a zahrnutie rekonštrukcie kanalizačných zberačov F (Barónka) a F1 (Sadmelijská) ako nutnú podmienku realizácie projektu. Odôvodňuje to tým, že čistopis urbanistickej štúdie VIN VIN RAČA popisuje na strane 19 návrh riešenia odkanalizovania ako problematický (kapacita, životnosť) a konštatuje potrebu rekonštrukcie kanalizačného zberača F a F1 a zároveň konštatuje nutnosť zrealizovania rekonštrukcie.
- Rovnako ako kapacita cestných komunikácií, aj kapacita MHD je obmedzená. Vzhľadom na množstvo pripravovaných podobných (aj väčších) projektov v Rači je relevantný predpoklad, že kapacity MHD nebudú v špičke postačujúce resp. náklady na obsluhu územia MHD budú pre mesto neúmerne vysoké. Požaduje preto doplniť kapacitné posúdenie MHD. Odôvodňuje to tým, že v súčasnej dobe sú v špičkových hodinách kapacity električiek podľa súčasného grafikonu vyťažené na maximum. Posudzovaný zámer spolu aj s inými pripravovanými projektmi výrazne zvýši nároky na MHD (o tisíce

cestujúcich), pričom nie je jasné, či bude Bratislava schopná vykryť zvýšené kapacitné nároky na hromadnú dopravu z Rače a ak áno, koľko by to stálo finančných prostriedkov. Je pokojne možné, že zvýšené nároky na MHD / dopravnú infraštruktúru finančne vysoko prevýšia finančný prínos zámeru napr. z podielových daní.

- Požaduje ako vynútenú investíciu vybudovanie prestrešených zastávok MHD na zastávkach električiek aj autobusov. Investor vo vyhodnotení uvádza, že ju bude akceptovať.
- V zámere nie je jasne uvedené, kde sa má nachádzať materská škola. Požaduje doplniť a upresniť tiež jej parametre. Kapacita škôlky by mala pokryť potreby nových obyvateľov sídliska Rínok Rača, zároveň však tiež ponúknuť miesta navyše ako pridanú hodnotu pre pôvodných obyvateľov. S kapacitou materských škôl v Rači je dlhodobý problém, v roku 2015 prevýšil počet prihlášok takmer o 150 počet voľných miest a tento trend (ako aj nárast počtu obyvateľov Rače) je dlhodobý rastúci. Požaduje aktívnu komunikáciu a spoluprácu developera a dotknutých orgánov samosprávy pri riešení tohto problému a konkrétny návrh riešenia podľa požiadaviek zriaďovateľa už vo fáze zámeru, nie až po prípadnom dokončení výstavby.
- Počas výstavby bude vplyvom zvýšenej intenzity dopravy, hlučnosti a prašnosti v území znížená kvalita a pohoda života. V zámere investor navrhuje zabezpečiť, aby práce na stavenisku neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí 60 dB mimo dopravy cez deň, resp. 50 dB v noci, pričom je predpoklad, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 - 95 dB. Investor v zámere píše, že stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku bude vykonávať len počas pracovného týždňa max. do 18:00. Na zmiernenie nepriaznivých vplyvov žiada rozšíriť opatrenia počas výstavby nad rámec noriem a VZN. Požaduje obmedzenie činnosti na stavbe všeobecne (nielen tých činností, ktoré prekračujú hlukové limity) len na pracovné dni do 18:00. Zároveň žiada, aby investor uviedol do pôvodného stavu, resp. vybudoval nanovo/nahradil všetky susedné nehnuteľnosti, cesty, chodníky a ďalšie verejné priestranstvá, ktoré svojou aktivitou pri výstavbe poškodia.
- Navrhnutý zámer považuje v danom území za negatívny. Svoj zásadný nesúhlas s projektom vyjadrila verejnosť aj predstavitelia mesta (pri zmene územného plánu ZaD02) a navrhuje, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou, resp. aby bol zámer zo strany developera výrazne redukovaný tak, aby zámer negeneroval negatívne dopady v dotknutom území. Odôvodňuje to tým, že názory verejnosti neboli zohľadnené vôbec. Vysvetlenie k názorom verejnosti: verejnosť prejavila zásadný nesúhlas s intenzitou výstavby prezentovanou urbanistickou štúdiou spoločnosti AUREX, s.r.o. (ešte na úrovni IPP = 1,31 pre územie 501 a IPP = 1,54 pre územie 101, pričom navrhovaná výstavba v súčasnom zámere ide až na IPP = 1,8). A to petíciou s 370 podpismi (zber pritom prebiehal iba 2 dni vo večerných hodinách v okolí územia) a hlasovaním poslancov mestského zastupiteľstva č. 49 (30. 6. 2011), ktorým boli predmetné zmeny a doplnky 02 Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy RV RA 10 - Rača, Vin – Vin vypustené. Bohužiaľ, pri neskoršom hlasovaní zmien a doplnkov 02 ako celku boli tieto schválené a s nimi aj zmena využitia územia vinárskych závodov. Verejnosť však tento zámer odmieta naďalej – o čom svedčí aj vysoké množstvo pripomienok k zámeru.

Skupina E (Radko Štulajter, Zuzana Štulajterová, Miroslav Vanek, Bronislava Vaneková, Monika Doubravská, PhDr. Ján Papuga, Mgr. Emanuel Beška, PhD., Ing. Vieroslava Štrbáková, Peter Nedeliak, Katarína Čamborová, Ing. Jakub Mrva, Mgr. Michal Drotován, Ing. Andrej Struhár)

uvádza, že navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov. Ďalej uvádza, že v správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme (úplne absentuje napr. vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov) podľa § 31 ods. 1, písm. g). Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie. K správe o hodnotení má nasledovné pripomienky:

- V správe o hodnotení sa uvádza, že požiadavke na redukcii podlažnosti sa čiastočne vyhovel – skutočnosť je však presne opačná – žiadna z navrhovaných budov neznížila oproti pôvodnému zámeru predloženému v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie svoju podlažnosť. Objekt A1 má v oboch návrhoch 13 NP, objekt D3 má v oboch návrhoch 7 NP. Jedinou zmenou je, že objekt D3 má „redukované podlažia“. Ostatné budovy sú bez zmeny. Z daného dôvodu najzásadnejšej pripomienke obyvateľov a mestskej časti Bratislava – Rača nebolo vyhovené a úpravy sú iba kozmetické. Požaduje predložiť nový variant s výrazne redukovanou podlažnosťou. V prípade nepredloženia požaduje vydať rozhodnutie, že daný zámer nie je možné realizovať v predmetnom území a je v rozpore s verejným záujmom.
- Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ považuje za nedostatočný. Trvá na tom, že pri projekte podobného rozsahu je v 21. storočí nevyhnutnou podmienkou, aby v dotyku územia vybudoval developer oddelenú cyklotrasu na vlastné náklady. Súčasný stanovisko developera je také, že ho absolútne nezaujíma čokoľvek mimo jeho parciel. Preto požaduje vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa. Stanoviť túto požiadavku ako vynútenú investíciu.
- Redukcia zámeru oproti pôvodnému návrhu je minimálna:
 - Pôvodný zámer/súčasný návrh: 879 obyvateľov/860 obyvateľov → redukcia o 19 obyvateľov
 - Pôvodný zámer / súčasný návrh: 476 bytov /476 bytov → redukcia o 0 bytov
 - Pôvodný zámer / súčasný návrh: 960 parkovísk /835 parkovísk → redukcia o 125 parkovískReálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere. V prípade redukcie počtu obyvateľov ide iba o kozmetickú redukciu (-19) a v prípade bytov nedošlo k žiadnej redukcii.
- V zámere nie je jasne uvedené, kde sa má nachádzať materská škôlka, požaduje doplniť a upresniť.
- Požaduje vybudovanie prestrešených zastávok MHD na zastávkach električiek aj autobusov. Ide o vynútenú investíciu a investor vo vyhodnotení uvádza, že ju bude akceptovať.
- Požaduje pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovú o cca 100 m. Opakovane požaduje riadne vypracovať dopravno-kapacitné posúdenie zámeru pre rannú špičku – spracovanie iba poobedňajšej špičky považujem za čisto účelové, nakoľko ranná špička a priepustnosť návazných križovatiek a Račianskej ulice je výrazne horšia a ranná špička je výrazne koncentrovanejšia ako poobedňajšia. Považuje predložené dopravno-kapacitné posúdenie za nedostatočné a v prípade nepredloženia analýzy rannej špičky požadujem celý zámer zamietnuť a neodporúčať jeho realizáciu.

- Na strane 11 dopravnej štúdie (strana 187 správy o hodnotení) je v tretej vete od konca (v rámci kapitoly 6.3) napísané že „najsilnejšia je ranná špičková hodina 16:00 – 17:00“. Odkiaľ sa tam vzala „ranná špičková hodina“, keď v danej dopravnej štúdii sa pracuje výlučne s poobednou špičkovou hodinou? Odpoveďou na túto otázku by mohlo byť vidieť pri pozornom čítaní tabuľky „Tabuľka 1 Výpočet objemu dopravy pre navrhovaný zámer Vin Vin Rača“ na predchádzajúcej strane dokumentu. Počet odjazdov z areálu je 251 v čase medzi 07:00 – 08:00, kým počet príjazdov v čase medzi 16:00 – 17:00 je len 236. Z toho logicky vyplýva, že najsilnejšia je ranná špičková hodina (ako sa „omylom“ spomína v horeuvedenej časti textu dopravnej štúdie). Sčítavanie príjazdov a odjazdov nedáva žiadny zmysel, lebo vždy iba jeden smer je kritický (ráno smer centrum Bratislavy a poobede smer Pezinok). A kritickejší podľa spomínanej tabuľky je smer centrum Bratislavy. Preto dopravná štúdia vychádza z nesprávnych údajov (poobedná špička namiesto ranej) a tým pádom je irelevantná. Žiada preto vypracovať dopravnú štúdiu pre rannú špičku.
- Na strane 11 dopravnej štúdie (strana 187 správy o hodnotení) sa na začiatku kapitoly „6.4 – Dopravný prieskum“ spomína, že doplnkový prieskum sa uskutočnil 5. júna 2015. Na daný dátum pripadá piatok, t.j. deň, kedy je doprava hustejšia smerom von z Bratislavy. Toto môže skreslovať výsledky daného prieskumu v prospech poobednej špičky, s ktorou dopravná štúdia pracuje. Navyše, jedná sa len o jediný prieskum a teda môže byť skreslený z rôznych dôvodov (to je ako keď odmeria teplotu v piatok a potom predpokladám, že taká istá teplota bude každý deň po celý mesiac). Preto požaduje v rámci dopravnej štúdie pre rannú špičku vypracovať doplnkový prieskum aj pre iné dni ako piatok a urobiť tých prieskumov niekoľko (aj za rôznych meteorologických podmienok – počas daždivých dní je áut viac), aby bolo vidieť odchýlky v meraní.
- V dopravnej štúdii sa pracuje s číslom 5001 ako objem základnej dopravy. Nikde však nie je uvedené, či je to súčasný objem základnej dopravy alebo objem základnej dopravy navýšený o 3 % (odhadovaný nárast do roku 2021 podľa dopravnej štúdie). Navyše nie je uvedené, koľko z toho je v smere do Rače (teda relevantný údaj pre poobednú špičku) a koľko v smere z Rače (relevantný údaj pre rannú špičku). V novej dopravnej štúdii požaduje pri výpočtoch presne uvádzať, s ktorými údajmi sa pracuje a odkiaľ sa zobrali.
- Na strane 14 dopravnej štúdie (strana 190 správy o hodnotení) sa pre Vin Vin uvádza hodnota 236 príjazdov v poobednej špičke, kým na strane 15 dopravnej štúdie (strana 191 správy o hodnotení) sa v tabuľke 3 uvádza číslo 280. Ktoré číslo teda platí?
- Na stranách 26, 27, 28 a 37 dopravnej štúdie (strany 202, 203, 204 a 213 správy o hodnotení) sa opakovane píše, že problematická bude komunikácia Račianska/Žitná/Púchovská:
 - „Preto môže mať prítáženie na bezprostredne dotknutých komunikáciách a hlavne na posudzovanej komunikácii Račianska/Žitná/Púchovská zásadný význam. Dopravná intenzita v poobedných špičkových hodinách je v súčasnosti na Račianskej ulici smerom do posudzovaného územia kritická.“ „...bude najviac dotknutá Račianska/Žitná/Púchovská ulica v posudzovanom území.“
 - „Kritická bude Račianska ulica, kde nárast novej dopravy tvorí až 11 % a spolu s ostatnými investíciami celkový nárast predstavuje až 34 %.“
 - „Dá sa však predpokladať, že výraznejší vplyv na celkovú dopravu bude mať 34 % prítáženie novej dopravy a ostatných investícií na Račianskej ulici.“
 - „V posudzovanej poobednej špičkovej hodine 16:00 – 17:00 nám celkový objem dopravy na dvojpruhovej Račianskej ulici smerom do Rače predstavuje 2387 vozidiel, pričom sú naviac tieto vozidlá obmedzené svetelnou signalizáciou. V dôsledku toho je

tento úsek najkritickejší v celom posudzovanom území a vznikajú tu veľké kongescie, ktoré sú realitou aj v súčasnom stave.“

- „Simulácia nám preukázala, že doprava na stykovej, svetelne riadenej križovatke Račianska – Gaštanový hájik v poobednej špičkovej hodine 16:00 – 17:00 je kritická na Račianskej ulici smerom do Rače a odráža súčasnú realitu. Nová doprava spolu s ostatnými investíciami jej prirážili ešte 675 vozidlami.“

Na základe tohto všetkého a najmä z posledne citovaného odstavca je absolútne nezrozumiteľné, ako mohli autori štúdie dospieť k záveru že „vďaka svetelnej signalizácii však táto doprava výrazne neovplyvní plynulosť dopravy pozdĺž celej Račianskej/Žitnej/Púchovskej ulice smerom do Rače. V tom musí byť nejaká mágia.

- Nakoľko považuje dopravno-kapacitné posúdenie v danom zámere za kľúčové z hľadiska vplyvov na životné prostredie aj obyvateľov a vzhľadom na vyššie uvedené nezrovnalosti dopravnej štúdie (body 6 – 11), požaduje vypracovanie a zhodnotenie dopravno-kapacitného posúdenie v rámci odborného posudku v zmysle § 36 zákona a jednoznačné stanovenie priepustnosti/nepriepustnosti križovatiek v rannej dopravnej špičke. Predložené dopravno-kapacitné posúdenie, ktoré sa nezaobera rannou špičkou považuje za čisto účelové.
- Súčasný navrhnutý zámer považuje v danom území za negatívny a navrhujem, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok podľa § 36 zákona vypracoval ENVICONSULT spol. s r.o., evidovaný MŽP SR v osobitnom zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 6/98-OPV-PO.

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

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

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

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

Spracovateľ posudku odporúča realizáciu navrhovanej činnosti v posudzovanom variante, za podmienky kontrolovaného splnenia požiadaviek obsiahnutých v predložených stanoviskách, zapracovaných do návrhu opatrení uvedených v časti G posudku.

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

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

Jednoznačne najvýznamnejšími vplyvmi generovanými posudzovanou aktivitou budú vplyvy na obyvateľstvo, na urbánny komplex a využívanie zeme a na dopravu, pričom dôjde k prelínaniu uvedených vplyvov. Rozhodujúcim pre celé územie je nastavenie kapacít a parametrov stavebných objektov, ktoré následne ovplyvnia dopravné pomery ako aj obyvateľstvo nachádzajúce sa v kontakte s posudzovaným areálom ako aj v kontakte s dopravnými prúdmi navýšenými intenzitou dopravy, majúcej svoj pôvod v plánovanom areáli Rínok Rača.

Vplyvy na obyvateľstvo

Vplyvy na obyvateľstvo pre danú činnosť sú charakterizované na základe emisií škodlivých látok do ovzdušia, hluku, zmien súvisiacich so statickou a dynamickou dopravou, socioekonomických benefitov, preslnenia okolitých bytov a denného osvetlenia okolitých miestností ako aj pocitového vnímania daného priestoru. Nakoľko prevádzka obytného súboru bude slúžiť ako obytný objekt s doplnkovou funkciou administratívy a obchodu a služieb pre obyvateľov dotknutého územia, dôjde k efektívnemu zvýšeniu funkčnosti daného priestoru v súlade so strategickými dokumentmi mesta Bratislava. Z hľadiska sociálneho a ekonomického rozvoja bude predstavovať pozitívny vplyv aj vytvorenie pracovných príležitostí počas výstavby a prevádzky. Pozitívna bude sebestačnosť nového areálu v súvislosti s vybudovanými parkoviskami a s tým, že nebudú využívané ulice a chodníky v okolí na parkovanie.

V období výstavby, kedy sa očakáva zvýšenie frekvencie pohybu stavebných mechanizmov a s tým súvisiace zvýšenie prašnosti aj hlučnosti v okolí staveniska, dôjde k významnejšiemu ovplyvňovaniu obyvateľstva. V danom prípade budú rozhodujúce blízkosť stavebných objektov k existujúcemu osídleniu (hlavne v prípade obytných objektov na Plickovej ulici) a doba výstavby. Keďže sa jedná o veľký komplex, môže obdobie výstavby trvať aj podstatne dlhšie ako pri klasických menej náročných stavbách a dobu výstavby môže ovplyvniť aj vybavovanie finančných prostriedkov na stavbu. Pre obyvateľstvo žijúce v okolí by bolo optimálne navrhnuť etapizáciu stavby tak, aby stavebné objekty D1 až D3 boli vybudované v I. etape s čo najkratšou dobou trvania stavebných prác. Ďalšie etapy výstavby by potom neovplyvňovali obyvateľov na Plickovej ulici a v častiach ulíc Sadmelijská a Barónka až v takej významnej miere. Trvanie ovplyvnenia možno očakávať v rozsahu minimálne 1 – 2 rokov len pre túto I. etapu.

Blízkosť k existujúcim objektom je dôležitá z pohľadu intenzity vplyvov počas stavebných prác. Navrhnuté opatrenia môžu pomôcť zmierniť nežiaduce efekty výstavby, ale ich vykonateľnosť bude dosť obtiažna. Preto sa odporúča pre obdobie výstavby zabezpečiť výkon funkcie environmentálneho dozoru, ako súčasť stavebného dozoru. Jeho funkciou bude usmerňovať realizátora stavby pred začatím akejkoľvek etapy prác, akým spôsobom má vykonávať stavebné práce, aby boli čo najpriateľnejšie pre obyvateľov okolitých objektov a zároveň by predstavoval styčnú osobu medzi stavebníkom a dotknutou verejnosťou.

Medzi vplyvy na obyvateľstvo počas prevádzky sa zahŕňajú hluk, emisie a vibrácie generované dopravou celého navrhovaného areálu. Na základe Hlukovej štúdie „OBYTNÝ SÚBOR VIN-VIN RAČA, BRATISLAVA“ spracovanej v mesiaci november 2014 spoločnosťou AKUSTA, s.r.o., pre účely navrhovanej činnosti možno konštatovať, že samostatne hodnotená prevádzka (vjazdy, výjazdy, stacionárna doprava) navrhovaného obytného súboru nespôsobí prekročenie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pred fasádami najbližších existujúcich bytových domov a na pozemkoch najbližších

rodinných domov pre denný, večerný, nočný referenčný čas za podmienky realizácie nasledovných protihlukových opatrení:

- Realizácia protihlukovej steny na hranici pozemku rodinného domu na ulici Barónka s. č. 13 pozdĺž severovýchodného vjazdu do navrhovaného obytného súboru, ktorej výška je 2 m nad úrovňou terénu a dĺžka je 45 m. Protihluková stena musí byť realizovaná z materiálu, ktorého vážená vzduchová nepriezvučnosť bude minimálne $R_w = 38$ dB.
- Obytné miestnosti s oknami na čelných stenách existujúcich rodinných domov s č. 4, 6, 8 prirátané ku komunikácii Barónka, a teda aj k severovýchodnému vjazdu do navrhovaného obytného súboru RÍNOK RAČA je potrebné vybaviť akusticky utlmenými vetracími štrbinami v kombinácii s odťahovým ventilátorom umiestneným vo vnútri dispozície objektu tak, aby bolo zabezpečené vetranie obytnej miestností bez potreby otvárania okien (toto opatrenie by bolo potrebné aplikovať už aj na súčasný stav hlukovej záťaž).

V súvislosti s ochranou obyvateľov navrhovaných objektov je potrebné v ďalšom stupni projektovej dokumentácie navrhnúť účinný spôsob vetrania všetkých obytných chránených miestností navrhovaných bytov bez potreby otvárania okien tak, aby boli splnené technické požiadavky uvedené v STN 73 0532:2013 a hygienické požiadavky uvedené vo Vyhláske 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 v životnom prostredí. V ďalšej etape prác bude potrebné prehodnotiť hlukovú štúdiu na základe aktuálnych vstupov v zmysle navrhovaných opatrení.

Vážnejšou otázkou, ktorou sa bolo treba zaoberať, je vplyv nárastu dopravy a tým aj hluku na vzdialenejšie lokality, cez ktoré vozidlá prechádzajú. Z pohľadu životného prostredia je rozhodujúce, či pri navyšovaní dopravných prúdov dochádza k ich spomaľovaniu alebo až k ich zastaveniu (kolóny, kongescie). Z odbornej literatúry sa dá vyčítať, že hluk výraznejšie stúpa od rýchlosti 30 km/hod vyššie, pri nižších rýchlostiach je približne konštantný. Ak berieme do úvahy rýchlosti typické pre mestské prostredie, tak spotreba paliva stúpa s klesajúcou rýchlosťou a vrcholí pri opakovaných štartoch, čo sa odráža samozrejme na produkcii emisií. Zo skúsenosti sa dá povedať, že prekročenie prípustných imisných hodnôt pre škodliviny produkované automobilmi už zodpovedá naozaj vysokým dopravným intenzitám a nosným komunikáciám v mestách. Preto, ak sa má striktné hodnotiť nárast dopravy z hľadiska dopadov na životné prostredie, resp. obyvateľstvo, tak sa s veľkou mierou pravdepodobnosti dá konštatovať, že vplyvy, t.z. nárasty hluku i imisného zaťaženia sa budú nachádzať minimálne na prístupových komunikáciách na akceptovateľnej úrovni.

Čo sa týka vibrácií, bude potrebné sa zamerať skôr na vibrácie vznikajúce pri zakladaní stavby ako na vibrácie z dopravy (okrem dopravy na stave). Preto sa odporúča pred začatím prác spracovať odborný posudok za týmto účelom, aby bolo vylúčené, že nedôjde k statickému poškodeniu v tom čase existujúcich objektov.

Emisno - imisná situácia bude ovplyvnená najmä počas stavebných prác, keď dôjde k dočasnému zvýšeniu prašnosti aj k nárastu objemu výfukových splodín v ovzduší na stavenisku a na trase prístupových ciest. Tento vplyv výraznejšie nezhorší kvalitu ovzdušia, bude krátkodobý a nepravidelný.

Dlhodobé vplyvy na ovzdušie počas prevádzky navrhovanej činnosti budú dané emisiami z dopravy a z vykurovania objektu. Miera znečistenia ovzdušia z navrhovanej činnosti bola vyhodnotená v rozptylovej štúdiu, kde sa uvádza, že najvyššie hodnoty koncentrácie CO a NO₂ z prevádzky obytného súboru sú značne nižšie ako sú limitné hodnoty. K limitnej hodnote sa najviac blíži krátkodobá koncentrácia CO. Pri

najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach na výpočtovej ploche dosiahne hodnotu 889,1 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, čo je 8,891 % limitnej hodnoty. Vplyv posudzovaného objektu na znečistenie ovzdušia jeho okolia vyhovuje legislatívnym normám. V prípade dlhodobějších kongescií na prístupových komunikáciách je možné očakávať vyššie koncentrácie škodlivín v ovzduší, ale prekročenie povolených limitov je veľmi málo pravdepodobné.

Medzi vplyvy na obyvateľstvo sa zaraďujú aj vplyvy zatienenia existujúcich obytných objektov navrhovanou zástavbou. Svetelnotechnický posudok bol vypracovaný v rámci správy o hodnotení v apríli 2015 a jeho závery hovoria, že vplyv plánovanej výstavby vyhovuje požiadavkám normy na preslnenie okolitých bytov aj normy na denné osvetlenie okolitých miestností. V každom prípade dôjde k istej miere zníženia komfortu bývania obyvateľov z hľadiska miery zníženia preslnenia a presvetlenia. Napriek dodržaniu noriem sa jedná o závažný vplyv na pohodu obyvateľstva v dotknutých bytoch a objektoch.

V rámci spracovania odborného posudku boli dodatočne posúdené námietky vyjadrené v stanoviskách dotknutej verejnosti, ale v tomto prípade bol tiež preukázaný súlad s príslušnými normami.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Dopady navrhovanej činnosti na urbánny komplex a využívanie zeme je úzko spojený so zmenou štruktúry prvkov súčasnej krajinnej štruktúry v priamo dotknutom území. Na jednej strane dôjde k skultivovaniu a dokončovaniu jestvujúceho prostredia. Priamo dotknuté územie sa po realizácii výstavby stane prirodzenou súčasťou usporiadaného priestoru. Na druhej strane však nie je na takýto spôsob dokončovania územia jednotný názor. Zástupcovia mestskej časti a časť verejnosti z okolia predmetnej lokality považujú navrhovanú zástavbu za príliš intenzívnu a obávajú sa hlavne vysokej koncentrácie automobilovej dopravy v tejto časti Rače a na priľahlých cestách hlavne počas rannej a poobednej dopravnej špičky. Pri posudzovaní danej problematiky sa silne premiešavajú subjektívne a objektívne argumentácie.

Objektívne je zadefinovaná funkcia územia v platnom územnom pláne hl. mesta SR Bratislavy, hlavne v jeho zmenách a doplnkoch č. 2. Pôvodne mal areál Vinárskych závodov Rača v územnom pláne určenú výrobnú funkciu. Hlavným podkladom pre zapracovanie zmeny funkcie do územného plánu bola "VIN VIN RAČA, Urbanistická štúdia transformácie územia bývalých vinárskych závodov Bratislava – Rača – čistopis, Aurex, 06/2009", ktorá vychádzala z riešenia dopravy z materiálu "Prestavba areálu Vinárske závody, Rača – Dopravné riešenie, DIC Bratislava, 12/2008". Táto urbanistická štúdia mala za cieľ okrem iného nastaviť a verifikovať urbanistické ukazovatele, reprezentované indexmi podlažnosti, zastavaného územia či zelene.

Uvedené urbanistické ukazovatele predstavujú jedno z hlavných kritérií, vyjadrujúce hmotovo-kapacitné parametre, na základe ktorých sa dá posúdiť vplyv na štruktúru krajiny ako aj na urbánny komplex. Navrhované a posúdené riešenie obytného areálu Rínok Rača je plne v zhode s predpísanými indexmi. Napriek uvedenému požaduje magistrát aj MČ Bratislava - Rača znížiť intenzitu využitia územia vzhľadom na charakter (nadväzujúcej) existujúcej štruktúry zástavby a väzby na historické prostredie.

Návrh, resp. úpravy vlastného urbanisticko - architektonického riešenia, nie sú v kompetencii príslušného orgánu. Na tom sa budú musieť dohodnúť tri hlavné zainteresované strany - Magistrát, MČ Rača a navrhovateľ.

MŽP SR však akceptuje požiadavky uvedené v stanovisku MČ Bratislava Rača, ktorá vyžaduje odsunutie stavebného objektu D3 od existujúceho objektu na Plickovej ulici. Vzhľadom na minimálnu vzdialenosť cca 16 m sa požiadavka akceptuje a podmienkou

odsúhlasenia zámeru je odsunutie objektu D3 v maximálne možnej miere od objektu na Plickovej ulici tak, aby nedošlo k podstatnejšej zmene urbanistického konceptu areálu.

V rámci pripomienok dotknutých orgánov a verejnosti bola vznesená aj požiadavka posúdiť potrebný počet miest v materských a základných školách, ktoré budú potrebné po vybudovaní projektu a navrhnúť pre navrhnuté kapacity adekvátne priestory v rámci navrhovaných objektov.

Aj keď nie je Nemecký kultúrny dom chránený ako kultúrna pamiatka, má v území minimálne silnú tradíciu a MČ Bratislava Rača má záujem, aby sa okolo neho vytvorilo nové moderné spoločenské centrum Rače. V nadväznosti nato mestská časť nesúhlasila so spôsobom zakomponovania NKD do celého polyfunkčného areálu. Hlavné výhrady spočívali v tom, že navrhovaný investičný zámer vytvára neúmerný kontrast vo vzťahu k objektu Nemeckého kultúrneho domu. Úrad nesúhlasí ani s riešením steny objektu garáže v tesnom dotyku s NKD a prepojením úrovni verejných priestorov schodiskom. Ako jedno z odporúčaní môže byť prepojenie polyfunkčného súboru a NKD citlivejšie s tým, že stena bude zrušená a návrh sa upraví tak, aby dominancia NKD v obraze územia vystúpila výraznejšie do popredia.

Vplyv na dopravnú situáciu

V súvislosti s objektívnym hodnotením dynamickej dopravy bola vypracovaná Dopravno-inžinierska štúdia spracovaná spoločnosťou PUDOS-PLUS, s.r.o., ktorá preukázala dostatočnú kapacitu cestnej siete. Predpokladané dopravné zaťaženie podľa nej nebude výrazne priťažovať existujúcu komunikačnú sieť.

K uvedenému vyhodnoteniu má výhrady dotknutá verejnosť a vo svojich stanoviskách spochybňuje výsledky dopravnoinžinierskej štúdie, vrátane posúdenia poobednej špičky, vo vzťahu k priechodnosti prístupových komunikácií ale aj hlavnej cesty Žitná / Račianska. V stanoviskách sa občania dožadujú hlavne posúdenia rannej špičky, ktorá má podľa ich názoru oveľa väčší význam v danom území.

Pre účely odborného posudku bolo spracované posúdenie rannej špičky ako doplnenie pôvodnej dopravnej štúdie. Z posúdenia vyplynulo, že aj počas rannej špičky bude treba uvažovať s miernejšími kongesciami v priestore križovatky Račianska - Gaštanový hájnik v smere do centra mesta. Inak bude situácia približne rovnaká ako pri poobednej špičke, čo znamená, že bude potrebné situáciu korigovať úpravou svetelnej signalizácie. Z posúdenia vyplynulo, že doprava v rannej špičke bude musieť byť prerozdeľovaná iným spôsobom ako v poobednej špičke a preferované budú musieť byť smery na Oblačnú a Hybešovu ulicu, aby sa predišlo väčšiemu zaťaženiu Kadnárovej a Hečkovej ulice.

Pokiaľ je doprava priebežná a nevytvárajú sa kongescie, sú vplyvy na obyvateľstvo akceptovateľné resp. korigovateľné. Ak by sa mali vytvárať kolóny na miestnych komunikáciách a v tesnej blízkosti bývania, dochádzalo by neakceptovateľným stavom hlavne z hľadiska ovplyvnenia psychickej pohody obyvateľov priľahlých bytov ako aj účastníkov cestnej premávky. Došlo by aj k zhoršeniu kvality životného prostredia v intenciách konštatovaní v časti venovanej hluku v tejto kapitole.

Posúdenie dopravnej situácie po zrealizovaní zámeru nepreukázalo skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia, vrátane zdravia ľudí.

Pre účely tohto posudku bolo navyše spracované odborné posúdenie Dopravnoinžinierskej štúdie "Obytný súbor VIN VIN Rača" Výskumným ústavom dopravným, a.s. Vo svojom posudku VÚD analyzoval vývoj spracovaných dopravných podkladov pre posudzované územie, vrátane stanovísk verejnosti. Konštatoval, že pripomienky občanov sú opodstatnené, nakoľko závery oboch dopravnoinžinierskych posúdení nie sú rovnaké. Tiež

sú tu analyzované metodiky spracovania DIŠ a vyjadrujú sa k potrebe posúdenia rannej dopravnej špičky.

"Dopravnú situáciu počas rannej dopravnej špičky nemožno zanedbať, pretože sa oproti popoludňajšej dopravnej špičke vyznačuje odlišným smerovaním dopravy a zmenenými pomermi smerov v jednotlivých úsekoch infraštruktúry. Práve smerovanie dopravy v špičkových hodinách má vplyv na vytváranie kongescií, ktoré sú identifikované na predmetnej infraštruktúre aj počas ranných špičkových hodín. Kongescie v ranných špičkových hodinách vznikajú v smere do Bratislavy z dôvodu prudkého krátkodobého nárastu intenzít IAD pri cestách obyvateľov do práce, čo spôsobuje naplnenie kapacít svetelne riadených križovatiek na trase, a teda vytváranie dlhých radov stojacích vozidiel. V popoludňajších hodinách je tento objem dopravy rozdelený na dlhší časový úsek, preto sa popoludní kongescie tvoria v menšej miere, hoci celkové intenzity dopravy na riešenom úseku cestnej siete sú vyššie."

Dopravné posúdenie sa zaoberalo aj porovnaním oboch DIŠ, t.z. tej od DIC spracovanej pre účely UŠ Aurexu a tej od Pudos Plus a IR Data s tým, že boli vysvetlené disproporcie, ktoré kritizovala verejnosť. Komentovalo výsledky aktuálnej DIŠ, ktoré akceptovalo a zároveň autori odporúčali overiť u príslušného správcu dotknutých svetelných signalizačných zariadení, či modelom navrhované úpravy signálnych plánov sú na signalizačných zariadeniach realizovateľné v praxi.

Dopravná situácia v predmetnom území je v súčasnosti hlavne počas rannej špičky dosť vypätá. Aj napriek vypracovaným dopravným štúdiám je veľmi obtiažne predikovať, ako sa situácia vyvinie po dobudovaní obytného súboru Rínok Rača. Z vypracovaných posúdení vyplynulo, že treba naďalej očakávať v istých úsekoch Račianskej a Žitnej minimálne krátkodobé kongescie a počas rannej špičky budú z posudzovaného územia preferované skôr smery na Oblačnú a Hybešovu ulicu ako na Kadnárovu a ďalej na Hečkovu. V opačnom smere počas poobednej špičky sa očakáva skôr preferencia Hečkovej a Kadnárovej ulice.

Pre predmetnú časť Rače bude dôležité zabezpečiť priechodnosť prístupových komunikácií, hlavne tých, ktoré sú uvádzané vyššie. Podľa spracovaných štúdií by mala byť priechodnosť zaručená aj napriek tomu, že doprava v určitých úsekoch Kadnárovej býva už v súčasnosti v niektoré dni značne spomalená až zastavená. Podľa modelového riešenia dopravnej záťaže by mala byť dopravná situácia pre novú výstavbu ešte akceptovateľná aj napriek možnému výskytu krátkodobých kongescií. Podobne ako reaguje program na zvýšenú záťaž na ceste, ktorá odvádza dopravu do centra mesta, budú reagovať aj vodiči v danom priestore. Podľa výpočtov vytvárajú vnútromestské cesty ešte rezervu na odvedenie dopravy z tejto časti Rače.

Napriek tomu, že neboli preukázané významné vplyvy z titulu hluku a imisií, odporúča sa preveriť situáciu monitoringom a zabezpečením funkcie environmentálneho dozoru počas výstavby.

Ostatné vplyvy

Vplyv na horninové prostredie je očakávaný len počas výstavby a v súvislosti so zakladaním stavby. Ovplyvnenie vlastného horninového prostredia je skôr málo pravdepodobné, ale bude závisieť na konkrétnych geologických pomeroch ako sa bude napr. pri pilotáži správať skalné podložie. Aká bude jeho schopnosť prenášať otrasy a aká bude možnosť ovplyvnenia okolitých objektov.

Vplyvy na klimatické pomery a ovzdušie budú vo väzbe na emisie z dopravy a z vykurovania mierne a zhoršiť sa môžu v prípade výraznejších a častejších kongescií, čo by podľa dopravnej štúdie nemalo nastať s výnimkou špičkových kongescií na Račianskej ulici.

Dažďová kanalizácia zo spevnených plôch a parkovísk bude odvádzať znečistené dažďové vody ropnými látkami, preto musí byť predčistená v odlučovači ropných látok. Dažďová kanalizácia v rámci riešeného územia bude oddelená od splaškovej. Predpokladá zachytávanie dažďovej vody do retenčných nádrží a do vsakovacích jám, kde to geologické podmienky dovoľia.

Vplyvy na pôdu budú minimálne, nakoľko sa v samotnom hodnotenom území nachádzajú antropické pôdy charakterizované už v súčasnosti ako zastavané plochy a nádvorcia s prevládajúcim degradačným pôdotvorným procesom a prakticky celé záujmové územie je prekryté polohou recentných návažok.

Pre účely posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na flóru dotknutého územia bolo vypracovaná inventarizácia drevín. Dendrologickým prieskumom boli identifikované všetky dreviny na jednotlivých lokalitách. Žiadna z inventarizovaných drevín nepatrí medzi chránené druhy ani žiadna z nich nebola vyhlásená za chránený strom v zmysle vyššie uvedených legislatívnych predpisov. V dotknutom území pred začatím stavebných prác bude potrebné realizovať výrub 34 stromov. Spoločenská hodnota drevín, ktoré podliehajú súhlasu orgánu ochrany prírody s výrubom predstavuje sumu 21 297,07 €. Výrub drevín prebehne len v nutnom rozsahu a v súlade s platnou legislatívou.

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

Prevádzka posudzovanej činnosti nebude mať vplyv na chránené územia ani ochranné pásma. Činnosťou nedôjde k narušeniu záujmov ochrany prírody a krajiny. Prevádzka je navrhovaná v území, na ktoré sa vzťahuje prvý - všeobecný stupeň ochrany, bez zvláštnej územnej alebo druhovej ochrany a ktoré je situované mimo navrhovaných a schválených území európskeho významu, chránených vtáčích území a súčasnej sústavy malo a veľkoplošných chránených území podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Prevádzka navrhovanej činnosti nebude zasahovať do území patriacimi do súvislej európskej sústavy chránených území (NATURA 2000), prípadne území zaradenými do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach.

Chránené územia spadajúce pod Natura 2000 sa nachádzajú minimálne vo vzdialenosti 1,5 km severne od posudzovaného územia – SKCHVU 014 Malé Karpaty, ostatné viac ako 3 km (SKUEV 1388 Vydrica – 3,6 km a SKUEV Šúr – 5 km).

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

MŽP SR na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa zákona, 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, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

s ú h l a s í

s realizáciou navrhovanej činnosti „OBYTNÝ SÚBOR RÍNOK RAČA, BRATISLAVA“ v realizačnom variante podľa kapitoly VI.2. záverečného stanoviska a za podmienok podľa kapitoly VI.3. záverečného stanoviska.

2. Odsúhlasený variant

Na základe rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 2577/2015-3.4/ak zo dňa 13. 3. 2015 bol na posúdenie predložený nulový variant (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) a jediný realizačný variant. MŽP SR súhlasí s realizačným variantom.

3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

MŽP SR súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti za nasledovných podmienok:

1. V prípade ak sa zmenia vstupné parametre do hlukovej štúdie, je potrebné ju vypracovať nanovo, vrátane aktualizácie všetkých relevantných výstupov. Pokiaľ sa vstupy nezmenia je potrebné naplniť všetky výstupy z pôvodnej hlukovej štúdie, t.z.
 - v ďalšom stupni spracovania projektovej dokumentácie navrhnuť účinný spôsob vetrania všetkých obytných chránených miestností navrhovaných bytov v obytnom súbore RÍNOK RAČA bez potreby otvárania okien tak, aby boli splnené technické požiadavky uvedené v STN 73 0532:2013 a hygienické požiadavky uvedené vo vyhláske 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 v životnom prostredí,
 - návrh parametrov obvodového plášťa sa musí riadiť predikciou zistenými ekvivalentnými hladinami A zvuku uvedenými v časti 6 hlukovej štúdie spracovanej pre predmetný zámer,
 - stacionárne zdroje hluku napr. zdroje hluku na strechách, fasádach navrhovaných objektov musia byť v rámci spracovania ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie navrhnuté tak, aby pred fasádami vlastného navrhovaného objektu v mieste chránených miestností bytov a pred fasádami najbližších existujúcich chránených objektov nedošlo k prekročeniu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku,
 - stavebné konštrukcie musia byť navrhnuté v zmysle požiadaviek normy STN 73 0532:2013, zvláštnu pozornosť venovať deliacim konštrukciám oddeľujúcim obytné miestnosti od hlučných priestorov.
2. Pri návrhu terénnych a krajinárskych úprav v rámci celého plánovaného areálu a jeho okolia používať len pôvodne (autochtónne) druhy rastlín.
3. V spolupráci s hl. mestom SR Bratislava a mestskou časťou Bratislava – Rača optimalizovať
 - hmotovo - kapacitné riešenie posudzovaného areálu vo väzbe na plnenie regulatívov (IZP, IPP, KZ),
 - v plánovanom objekte D3 odstup medzi existujúcim bytovým domom a navrhovanou stavbou,
 - podlažnosť objektu A1,
 - a konkretizovať veľkosť a umiestnenie priestorov pre predškolské zariadenia a v prípade požiadavky mesta, resp. mestskej časti aj pre školské zariadenia a zariadenia pre dôchodcov

- cyklotrasy,
 - zastávky MHD (aj v spolupráci s DPMB),
4. V spolupráci s hl. mestom SR Bratislava a mestskou časťou Bratislava – Rača
 - v projektovej dokumentácii pre územné konanie ako samostatný objekt navrhnuť "Predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej ul. na Hečkovu" a preukázať na základe stanovísk správcu komunikácie a majetkovo - právneho vysporiadania jeho realizovateľnosť,
 - v projektovej dokumentácii pre územné konanie navrhnuť dopravné riešenie v priestore križovatky Barónka / Kubačova ulica tak, aby tu bola možnosť odbočenia na ulice Oblačná, Hybešova zo všetkých smerov,
 - v prípade, ak je pripravovaný zámer „LBG Aréna“ zahrnutý do objemov dopravy „iných zámerov“ a má záväzné stanovisko mesta, resp. rozhodnutie o umiestnení stavby, zahrnúť ho do dopravno-kapacitného posúdenia v rámci DIŠ predmetného areálu,
 5. V projekte organizácie výstavby podrobne rozpracovať celý postup výstavby s ohľadom na minimalizáciu vplyvov na obyvateľstvo žijúce v okolí stavby a dať ho pripomienkovať a odsúhlasiť mestskou časťou Bratislava - Rača. Vo väzbe na to zabezpečiť navrhovateľ/investor/stavebník počas výstavby minimálne I. etapy po dohode s mestskou časťou Bratislava - Rača ako súčasť stavebného dozoru aj environmentálny dozor. Jeho úloha bude zabezpečiť optimalizáciu priebehu výstavby z pohľadu okolitého obyvateľstva.
 6. Napojenie na kanalizáciu a vodovod riešiť v súlade s aktuálnym stanoviskom BVS. Pri odvádzaní vôd z povrchového odtoku preferovať retenčné nádrže a vsakovanie. Pre tieto účely vypracovať samostatný hydrogeologický posudok, na základe ktorého bude určené akú plochu územia bude možné odvodniť v rámci celého areálu. Zvyšok bude odvedený do dažďovej kanalizácie.
 7. Ako súčasť projektovej dokumentácie k územnému vypracovať projekt asanácie (búracích prác), kde budú podrobne vyšpecifikované nebezpečné odpady a budú vytipované miesta s očakávaným znečistením nebezpečnými látkami.
 8. V rámci územného konania predloží navrhovateľ vyjadrenie DPB k dostatočnej kapacite MHD.
 9. Preveriť u správcu svetelne signalizačných zariadení na križovatkách zahrnutých do simulácie možnosť úpravy signálnych plánov na hodnoty podľa výsledkov simulácie v praxi.
 10. Zabezpečiť výkon environmentálneho dozoru od vydania stavebného povolenia minimálne po ukončenie výstavby stavebných objektov D1 až D3 (povoľujúci orgán môže určiť jeho ďalšie pokračovanie).
 11. Počas výstavby, vrátane búracích prác, minimalizovať znečistenie ovzdušia a ciest čistením kolies dopravných a stavebných mechanizmov pri výjazde z nespevnených na spevnené cesty, v prípade potreby bezodkladným vyčistením znečistených ciest, zaplachtením alebo kapotážou sypkých materiálov pri preprave a skladovaní, v prípade potreby aj ich kropením. Tieto materiály neskladovať mimo staveniska.
 12. Pred plánovanými stavebnými prácami s predpokladanými vysokými hladinami zvuku informovať obyvateľov o plánovanom čase ich uskutočňovania.
 13. Obytné miestnosti s oknami na čelných obvodových stenách existujúcich rodinných domov so s. č. 4, 6, 8 privrátené ku komunikácii Barónka, a teda aj k severovýchodnému

vjazdu do navrhovaného obytného súboru RÍNOK RAČA vybaviť akusticky utlmenými vetracími štrbinami v kombinácii s odťahovým ventilátorom umiestneným vo vnútri dispozície objektu tak, aby bolo zabezpečené vetranie obytných miestností bez potreby otvárania okien.

14. Stavenisko a stavebný dvor zabezpečiť vhodnými kontajnermi na zhromažďovanie odpadov.
15. Zabezpečiť separáciu a čo možno najväčšie zhodnotenie odpadov, ktoré vzniknú pri výstavbe, v súlade s hierarchiou odpadového hospodárstva.
16. Nebezpečné odpady zhromažďovať na miestach zabezpečených podľa požiadaviek vyhlášky MŽP SR č. 371/2015 Z. z.
17. Vypracovať havarijný plán podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a jeho vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., pracovisko vybaviť prostriedkami na zneškodnenie havarijného úniku škodlivých látok, zabezpečiť poučenie všetkých zamestnancov, vrátane dodávateľov, udržiavať prostriedky na likvidáciu havárie.
18. V prípade realizácie výkopových prác v území zabezpečiť minimálnu vzdialenosť výkopu 3,5 m od existujúcich drevín.
19. Ochranu drevín uskutočniť v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody, ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.
20. Predchádzať chemickému poškodeniu drevín - zákaz miešať betón a prelievať pohonné hmoty a toxické látky vo vzdialenosti do 10 m od kmeňa stromu.
21. Výruby drevín realizovať v mimovegetačnom období.
22. Po ukončení zemných prác realizovať technickú a biologickú rekultiváciu územia.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Ten, kto realizuje navrhovanú činnosť je podľa § 39 ods. 1 zákona povinný zabezpečiť aj súlad realizovania činnosti so zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, ktorá bola predmetom posudzovania vplyvov podľa zákona, je podľa § 39 ods. 2 zákona povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy. Poprojektová analýza pozostáva najmä zo

- a) systematického sledovania a merania vplyvov navrhovanej činnosti,
- b) kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v § 39 ods. 1 zákona a v povolení navrhovanej činnosti,
- c) zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení činnosti so skutočným stavom.

Podľa § 39 ods. 3 zákona rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania podľa § 39 ods. 2 zákona určí povoľujúci orgán v súlade so záverečným stanoviskom k činnosti vydaným podľa § 37 zákona.

MŽP SR na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa zákona požaduje nasledovný rozsah poprojektovej analýzy:

- vykonať jedno 24 hodinové meranie imisnej situácie pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky pri najbližšom obytnom objekte pred križovatkou Kadnárova/Hečkova, pri križovatke Barónka/Kubačova a Sadmelijska/Kubačova,

- vykonať jedno 24 hodinové meranie hlukovej situácie pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky pri najbližšom obytnom objekte pred križovatkou Kadnárova/Hečkova, pri križovatke Barónka/Kubačova a Sadmelijska/Kubačova,
- ak budú počas vypracovania projektu búracích prác vytipované miesta s potenciálnym znečistením, po vykonaní asanačných prác odobrať vzorky podzemnej vody a pôdy a vykonať na základe výsledkov analýz sanačné opatrenia.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú nepriaznivejšie, než uvádza správa o hodnotení činnosti, je podľa § 39 ods. 4 zákona ten, kto realizuje navrhovanú činnosť, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s požiadavkami uvedenými v § 39 ods. 1 zákona a v povolení navrhovanej činnosti.

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

K stanovisku Hlavného mesta SR Bratislavy:

Na základe vyhodnotenia stanoviska magistrátu k správe o hodnotení ako aj k pôvodnej architektonicko - urbanistickej štúdii možno konštatovať, že zámer je v súlade s územným plánom a jeho zmenami a dodatkami 02 a dodržiava všetky predpísané urbanistické ukazovatele - IZP, IPP a KZ. Akceptuje dopravné riešenie i technickú infraštruktúru ako aj ostatné atribúty životného prostredia (hluk, ovzdušie, odpady, voda, pôda, zeleň).

Hl. mesto SR Bratislava má výhrady k urbanistickej koncepcii, hmotovo-priestorovému usporiadaniu vo väzbe na charakter zóny Barónka a k začleneniu NKD do navrhovanej zástavby. Napriek súladu s dodržaním indexov zástavby aj podlažnosti, odporúča ešte znížiť mieru zástavby, pričom by sa mali zohľadniť vyššie uvedené danosti územia.

Stanovisko sa akceptuje s tým, že miera intenzity využitia územia musí výjsť zo vzájomného rokovania navrhovateľa a magistrátu.

K stanovisku mestskej časti Bratislava – Rača č. 10556/2018/2015/UPSP zo dňa 20. 7. 2015:

V rámci stanoviska sa berie na vedomie nesúhlas MČ Rača s realizáciou zámeru (neakceptuje sa). Na základe výsledkov procesu posudzovania, ktorý nepreukázal významné zhoršenie životného prostredia a zdravia obyvateľstva, odporúča podobne ako pri stanovisku magistrátu rokovať s navrhovateľom o naplnení požiadaviek vznesených v stanovisku.

K stanovisku mestskej časti Bratislava – Rača č. 9592/2018/2015/ŽP-La zo dňa 20. 7. 2015:

Stanovisko sa berie na vedomie.

K stanovisku Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR:

Akceptuje sa.

K stanovisku Regionálneho úradu verejného zdravotníctva Bratislava:

Akceptuje sa.

K stanovisku Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie:

Akceptuje sa.

K stanovisku Okresného úradu Bratislava, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií:

Akceptuje sa.

K stanovisku Združenia domových samospráv:

- K pripomienke „Žiadame podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008, TP 10/2008.“:
Uvedená problematika je popísaná v časti dopravy Dokumentácie pre územné rozhodnutie. Posudzovanie zámeru na území Bratislavy sa robí podľa „Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov“ (MGS BA – aktualizácia 05/2014).
V posudku, ktorý si posudzovateľ vyžiadal od Výskumného ústavu dopravného, a.s. sa v tejto súvislosti uvádza, že "Uvedená metodika je spracovaná v súlade s TP 10/2010 a reflektuje postupy a výpočty dopravno-kapacitného posúdenia uvedeného v TP 10/2010. Vzhľadom na to, že plánovaný investičný zámer Rínok RAČA sa nachádza na území mesta Bratislava, MŽP SR považuje za korektné využitie Metodiky dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov. Okrem toho výpočty kapacít stykových križovatiek so svetelnou signalizáciou sa v oboch metodikách vykonávajú rovnakým postupom. Rozdiel je v tom, že metodika magistrátu odporúča aj podporu dopravného modelu. Z tohto pohľadu bol z pohľadu spracovateľa posudku (VÚD, a.s.) postup pri vypracovaní súčasného dopravno-inžinierskeho posúdenia správny a jeho výsledky by mali byť akceptovateľné".
- K pripomienke „Žiadame doplniť dopravno-kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010. Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky).“:
Do dopravno-kapacitného posúdenia boli zahrnuté všetky širšie dopravné vzťahy od ostatných zámerov v území (Reding II., Rustaveliho, Malé Krasňany, Račany Rosso, Frankovka, Müller, Rizling, MZZOU, Dolná Pekná).
- K pripomienke „Žiadame redukovať počet križovatiek na odstavní a parkovacie plochy/parkoviská na minimálne dve.“:
Z pripomienky nie je jasný kontext.
- K pripomienke „Žiadame overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110. Obzvlášť treba preveriť či už nie je prekročená hranica 500 parkovacích miest pre povinné hodnotenie.“:
Počet parkovacích miest je vypočítaný podľa STN 736110/Z2 a posúdený oddelením dopravného inžinierstva MGS hl. m. SR Bratislavy. Zámer bol posúdený v povinnom hodnotení práve z dôvodu prekročenia prahovej hodnoty 500 parkovacích miest.
- K pripomienke „Žiadame vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody.“:
Norma týkajúca sa ošetrovania, udržiavania a ochrany stromovej vegetácie sa plne uplatní v etape projektovej prípravy.
- K pripomienke „V prípade kladného odporúčacieho stanoviska žiadame statickú dopravu (parkovanie) riešiť výlučne v podzemných garážach. Časť podzemného parkoviska má byť verejnosti prístupná aj bezplatne.“
Parkovanie len v podzemných garážach sa nepovažuje za úplne vhodné. Dôvodom je, že nie každému vodičovi vyhovujú uzavreté priestory prízemných garáží, zároveň pre

návštevy je zložité sprístupňovanie parkovanie v prízemných garážach, taktiež v prípade technickej poruchy alebo inej mimoriadnej udalosti na príjazde do garáží, pokazená vstupná rampa, vytopené garáže a aj iné nepredvídané udalosti môžu mať za následok vytvorenie až neriešiteľnej dopravnej situácie v projekte a jeho okolí. Nehovoriac o potrebe zásobovania služieb nachádzajúcich sa v daných priestoroch. Pomer parkovania v podzemných garážach k pomeru parkovania na teréne je 70:30 v prospech parkovania v garážach. (Vyjadrenie na základe vysvetlenia navrhovateľa.)

- K pripomienkam „V okolí zámeru navrhujeme realizáciu lokálneho parčíku ako samostatného stavebného objektu, ktorý však po realizácii bude prístupný širokej verejnosti.“ a „Požadujeme, aby v prípade kladného odporúčacieho stanoviska bol realizovaný park ako verejný mestský park a vhodne začlenený do okolitého územia a voľne prístupný zo všetkých smerov.“:

Neakceptuje sa, nakoľko zeleň je v návrhu obytného súboru dostatočne zastúpená a nie je to v súlade s posudzovaným urbanistickým návrhom.

- K pripomienke „Žiadame definovať najbližšiu existujúcu obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pohybom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok.“:

V citovaných posúdeniach boli presne zadefinované územia, ktoré boli predmetom riešenia. V prípade realizácie stavby budú od navrhovateľa vyžadované ďalšie upresnenia týchto štúdií.

- K pripomienke „Výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou.“:

Berie sa do úvahy. Bude riešené v rámci územného konania.

- K pripomienkam „Náhradnú výsadbu žiadame riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite. Nesúhlasíme s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty.“ a „Náhradnú výsadbu a lokálny parčík žiadame riešiť tak, aby prispievali k zlepšovaniu lokálnej mikroklímy a jej bilancie.“:

Zeleň bude nahradená náhradnou výsadbou. Zelené plochy pripravovaného projektu Rínok Rača svojou rozlohou budú väčšie ako terajší stav. Zároveň bude vysadené väčšie množstvo trávinatej plochy, kríkov aj stromov oproti súčasnému stavu, čo bezpochyby bude znamenať zlepšenie mikroklímy. Pre zlepšenie mikroklímy bola navrhnutá aj výsadbu stromov pomedzi parkovacie miesta na povrchu, ktoré svojou korunou budú vytvárať prírodné tienenie a výrazne tak prispievajú k zníženiu teploty povrchov parkovacích miest. (Vyjadrenie na základe vysvetlenia navrhovateľa.)

- K pripomienke „Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požadujeme spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie.“:

Akceptuje sa čiastočne. Geologický prieskum už bol vykonaný a odporúča sa vykonať aj špeciálne hydrogeologický prieskum za účelom riešenia zrážkových vôd vsakmi.

- K pripomienke „Žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území. V tomto duchu následne preveriť aj všetky predchádzajúce body nášho vyjadrenia.“:

Neakceptuje sa. Navrhovaná činnosť je v súlade s územným plánom, čo konštatujú aj magistrát a MČ Bratislava Rača.

Združenia domových samospráv v zmysle § 29 ods. 4, písm. d) zákona ďalej požaduje, aby pripomienky z tohto stanoviska boli zohľadnené a v zmysle § 29 ods. 7 zákona sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru „Obytný súbor Rínok Rača, Bratislava (Obytný súbor

VIN – VIN Rača)“ podľa tohto zákona prostredníctvom správy o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska, ktoré navrhovaný zámer komplexne posúdi a prípadne navrhne kompenzačné opatrenia.

Pripomienky z tohto stanoviska boli zohľadnené. Navrhovaná činnosť nepodlieha zisťovaciemu konaniu podľa § 29, ale povinnému hodnoteniu, takže bola posúdená podľa zákona „prostredníctvom správy o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska“.

K stanovisku Lukáša Petrika, Závadská 14, 831 06 Bratislava:

- K pripomienke „Požadujem pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovu o cca 100 m. Opakovane požadujem riadne vypracovať dopravno-kapacitné posúdenie zámeru pre rannú špičku – spracovanie iba poobedňajšej špičky považujem za čisto účelové, neobjektívne a zavádzajúce, nakoľko ranná špička a priepustnosť návazných križovatiek a Račianskej ulice je výrazne horšia a ranná špička je výrazne koncentrovanejšia ako poobedňajšia. Považujem predložené dopravno-kapacitné posúdenie za nedostatočné a v prípade nepredloženia analýzy rannej špičky požadujem celý zámer zamietnuť a neodporúčať jeho realizáciu. V prílohe prikladám aktuálne družicové snímky Google maps, ktoré jednoznačne dokazujú, že dopravná špička v tejto lokalite je predovšetkým v ranných hodinách (07:00 – 08:30) v porovnaní s poobedňajšími hodinami (15:30 – 17:00) a to predovšetkým v smere do mesta.“:

Neakceptuje sa. Odbočovací pruh predstavuje samostatný stavebný objekt a preto bude musieť byť zdokladovaný a pripomienkovaný v rámci povoloňovacieho konania.

- K pripomienke „Nakoľko v MČ Rača je nedostatočná kapacita predškolských zariadení, ktorá sa navýšením bytových kapacít ešte viac zvýrazní, požadujem podmieniť investíciu vybudovaním predškolského zariadenia, ktorého zriaďovateľom bude MČ Rača. Ďalej požadujem tento zámer zakomponovať do projektov s presne definovanými parametrami (rozloha, podlažnosť, kapacita a pod.).“:

Akceptuje sa.

- K pripomienke „Redukcia podlažnosti a celkového zámeru oproti pôvodnému návrhu je minimálna až záporná - pôvodný zámer/súčasný návrh - 879 obyvateľov/860 obyvateľov (-19), 476 bytov /476 bytov (0), 960 parkovísk /835 parkovísk (-125). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere. Investor tak nebral do úvahy požiadavky vznesené voči nemu Komisiou životného prostredia, výstavby, územného plánu a dopravy MČ Rača, ktorá zastupuje občanov tejto MČ vo veciach územného plánovania a výstavby a reprezentuje ich vo vzťahu k investorovi. Nerešpektovanie týchto požiadaviek považujem za ukážku arogancie zo strany investora voči rezidentom MČ Rača.“:

Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať. Z hľadiska životného prostredia sú najdôležitejší práve údaj o počte parkovísk.

- K pripomienke „Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ požadujem za nedostatočný. Trvám na tom, že pri projekte podobného rozsahu je v 21. storočí nevyhnutnou podmienkou, aby v dotyku územia vybudoval developer oddelenú cyklotrasu na vlastné náklady. Súčasný stanovisko developera je také, že ho absolútne nezaujímá čokoľvek mimo jeho parcel.“

Preto požadujem vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa a stanoviť túto požiadavku ako vynútenú investíciu. “:

Berie sa na vedomie. Ide o oblasť na rokovanie.

- K pripomienke „MČ Rača v súvislosti s nedávnymi developerskými projektmi (a projektmi do budúcnosti) je výrazne poddimenzované, čo sa týka parkovacích plôch. Napriek tomu, že počet parkovacích plôch je podľa predpísaných noriem dostatočný, požadujem podmieniť predaj každého bytu automaticky predajom minimálne jedného parkovacieho miesta pre budúcich rezidentov, aby sa tým predišlo narastaniu environmentálnej záťaže v MČ Rača z dôvodu nadmerného parkovania na miestnych komunikáciách, ktoré poškodzujú (napr. obruby chodníkov, zeleň a pod.). Ďalej požadujem vyčlenenie adekvátneho počtu parkovacích miest pre obchodné priestory a priestory pre administratívu, ktoré v súčasnosti považujem za nedostatočné. Ďalej požadujem, aby tieto miesta boli v projekte viditeľne označené a oddelené od rezidenčných parkovacích miest, aby bola jasne stanovené, ktoré parkovacie miesta sú definované ako rezidenčné a ktoré budú slúžiť pre obchody a služby. “:

Investor bude predávať byty s parkovaním v cene (vyjadrenie navrhovateľa).

- K pripomienke „Súčasne navrhnutý zámer považujem v celom rozsahu za negatívny a navrhujem, aby Ministerstvo životného prostredia SR podľa §37, ods. 5 zákona 24/2006 Z. z. nesúhlasilo s jeho realizáciou.
Neakceptuje sa.

K stanovisku Gabriely Foltána, Plickova 2, 831 06 Bratislava:

Neakceptuje sa (podrobné vysvetlenie v kapitole VII.2. záverečného stanoviska).

K stanoviskám skupiny A:

- K pripomienke „navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov a že v správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme. Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie.“ :
Neakceptuje sa.
- K pripomienke „Dopravno-kapacitné posúdenie v danom zámere považuje za kľúčové z hľadiska vplyvov na životné prostredie aj na zdravie obyvateľov (emisie, jemné prachové častice). Predložené dopravno-kapacitné posúdenie sa zjavne účelovo nezaobrá problematiku rannou špičkou. Preto požaduje vypracovanie a zhodnotenie dopravno-kapacitného posúdenia v rámci odborného posudku v zmysle § 36 zákona a jednoznačne stanovenie priepustnosti / nepriepustnosti križovatiek v rannej dopravnej špičke.“:
Berie sa na vedomie. Posúdenie rannej špičky bolo vykonané v rámci spracovania odborného posudku.
- K pripomienke „V správe o hodnotení, v dopravno-kapacitnom posúdení sa uvádza, že prítlačenie od plánovaného zámeru výraznejšie neplyvnú dopravnú situáciu bezprostredne dotknutej komunikačnej siete a doprava v celom posudzovanom území je plynulá. Dopravno-kapacitné posúdenie bolo spracované formou virtuálnej simulácie. Pripomienka smeruje k týmto absurdným tvrdeniam, ktoré sú zrejme účelovo prispôbosené zámeru developera. Nie je napríklad zrejmé, ako môže byť nárast dopravy od zámeru na Hečkovej ulici o 104 % v poriadku, keď Hečkova ulica nie je hlavná ulica v križovatke Hečkova - Kadnárova. Samotná Hečkova ulica má na dĺžku cca 260 m, pričom developer navrhuje rozšírenie odbočovacieho pruhu 160 m. Už v jednom - dvoch cykloch tak môže dôjsť prakticky úplnému zablokovaniu ulice v prípade nepriaznivej situácie na Kadnárovej ulici.“:

Berie na vedomie. Z Dopravnej štúdie vyplýva, že dopravné prúdy sa rozložia podľa priepustnosti komunikácií.

- K pripomienke „Ďalej, v špičke je už v súčasnosti Kadnárová ulica (predpokladaný nárast dopravy od zámeru 66 %) preťažená a jej ďalšie pritaženie, najmä v rannej dopravnej špičke, môže mať pre dotknuté územie fatálne následky. Napr., ak dôjde ku kapacitnému naplneniu Račianskej/Žitnej ulice (v súčasnosti kolóna vozidiel typicky siaha po križovatku Račianska / Černockého), dôjde k úplnému upchatiu vnútorných komunikácií Rače zo všetkými negatívnymi dôsledkami pre životné prostredie. V rannej špičke sa z dôvodu rozvozov žiakov do škôl (Hubeného ulica) úplne upcháva Kadnárova ulica od Černockého ulice. Vplyv zámeru na tento stav nie je dostatočne preskúmaný a opäť môže dôjsť k úplnému zablokovaniu Kadnárovej ulice. V správe o hodnotení sa uvádza, že dôjde k deklarovaneho spoločenského záujmu – zámeru scelenia urbanistického vzhľadu lokality. Aj laikovi je však z vizualizácie zrejmé, že solitérna výstavba v projekte, ako ju navrhol developer, vytvára neprirodzený prvok v urbanistickej zástavbe blízkeho okolia a bude pôsobiť ako „klin“ v okolitej zástavbe. Bohužiaľ tým dochádza k pokračovaniu negatívneho trendu - pásu solitérnej zástavby na svahoch a úpäti Malých Karpát a nedôjde tak ani k naplneniu deklarovaneho spoločenského záujmu. Požaduje preto zmenu úpravu urbanistického zámeru tak, aby bol zohľadnený skutkový stav okolitej zástavby a došlo k reálnemu a hodnotnému sceleniu urbanistického vzhľadu lokality so zohľadnením historických urbanistických súvislostí.“:

Berie na vedomie. Z Dopravnej štúdie vyplýva, že dopravné prúdy sa rozložia podľa priepustnosti komunikácií a budú vybudované kapacity pre MŠ v rámci vybudovaného obytného súboru, čím sa situácia môže podstatne vylepšiť.

- K pripomienke „Vizualizované dopravné riešenie v zámere ruší možnosť odbočenia z Kubačovej (zo smeru Detvianska) a z ulice Barónka na ulicu Oblačná/Čachtická/Hybešova, pričom práve ul. Hybešova je významnou spojnicou okolia zámeru do časti Rače - Východné a smerom na Vajnory a v kritických situáciách pomáha odľahčiť Detviansku a Hečkovu ulicu. Žiada preto úpravu dopravného riešenia tak, aby boli zachované všetky súčasné odbočovacie smery na ulicu Čachtická.“:
Akceptuje sa.
- K pripomienke „Zámer Rínok Rača priamo nešpecifikuje dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb v počte cca 124 osôb, pričom počet dlhodobých parkovacích miest pre maloobchod a služby je 0. Žiada preto zabezpečiť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb a doplniť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov administratívy. Ako dôvod sa uvádza, že v Bratislave zrealizované projekty ukazujú, že prepočet 1 stojisko na štyroch zamestnancov (v prípade administratívy) je v praxi nedostatočný. Navyše, absolútne absentujú parkovacie miesta pre vysoký počet zamestnancov obchodu a služieb. Každodenná prax v Bratislave ukazuje, že realizovaním podobných zámerov zámeru vzniká tlak na parkovacie miesta v okolí, pričom dochádza k záberu parkovacích miest súčasných obyvateľov alebo devastácii verejného priestranstva a tento prípad je vysoko pravdepodobný aj v prípade navrhovaného zámeru.“:
Neakceptuje sa.
- K pripomienke „V správe o hodnotení sa uvádza, že požiadavke na redukciiu podlažnosti sa čiastočne vyhovel – skutočnosť je však presne opačná – žiadna z navrhovaných budov neznižila oproti pôvodnému zámeru predloženého v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie svoju podlažnosť. Objekt A1 má v oboch návrhoch 13 NP, objekt D3 má v oboch návrhoch 7 NP. Jedinou zmenou je, že objekt D3 má „redukované podlažia“. Ostatné budovy sú bez zmeny. Z daného dôvodu zásadnej pripomienke obyvateľov a

mestskej časti MČ Rača – zníženiu objemu výstavby nebolo vyhovené a úpravy sú iba kozmetické. Požaduje preto predložiť nový variant s výrazne redukovaným indexom podlažných plôch pre územie zámeru s kódmi 501 aj 101.“:

Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať.

- K pripomienke „Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ považuje za nedostatočný. Preto požaduje vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa a stanoviť túto požiadavku ako vynútenú investíciu.“:
Berie sa na vedomie. Ide o oblasť na rokovanie.
- K pripomienke „Požiadavka obyvateľov Rače aj MČ Rača na redukciiu objemu nadzemných podlažných plôch a počtu bytov (obyvateľov) zámeru oproti pôvodnému návrhu nebola zohľadnená. Pôvodný zámer/súčasný návrh predpokladajú – 879 obyvateľov/860 obyvateľov (= -19), 476 bytov/476 bytov (= rozdiel 0), 960 parkovísk/835 parkovísk (pokles o 125!!!). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere.“:
Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať. Z hľadiska životného prostredia sú najdôležitejší práve údaj o počte parkovísk.
- K pripomienke „Zámer Rínok Rača nepopisuje kapacitné nároky na odkanalizovanie. Žiada preto posúdiť kapacitu súčasnej verejnej kanalizácie, na ktorú sa developer plánuje napojiť a zahrnutie rekonštrukcie kanalizačných zberačov F (Barónka) a F1 (Sadmelijská) ako nutnú podmienku realizácie projektu. Ako dôvod uvádza, že Čistopis urbanistickej štúdie VIN VIN RAČA popisuje na strane 19 návrh riešenia odkanalizovania ako problematický (kapacita, životnosť) a konštatuje potrebu rekonštrukcie kanalizačného zberača F a F1 a zároveň konštatuje nutnosť zrealizovania rekonštrukcie.“:
Neakceptuje sa. Navrhovateľ bude riešiť kanalizáciu v súlade s vyjadrením BVS.
- K pripomienke „Rovnako ako kapacita cestných komunikácií, aj kapacita MHD je obmedzená. Vzhľadom na množstvo pripravovaných podobných (aj väčších) projektov v Rači je relevantný predpoklad, že kapacity MHD nebudú v špičke postačujúce resp. náklady na obsluhu územia MHD budú pre mesto neúmerne vysoké. Požaduje preto doplniť kapacitné posúdenie MHD. Ako dôvod uvádza, že v súčasnej dobe sú v špičkových hodinách kapacity električiek podľa súčasného grafikonu vyťažené na maximum. Posudzovaný zámer spolu aj s inými pripravovanými projektmi výrazne zvýši nároky na MHD (o tisíce cestujúcich), pričom nie je jasné, či bude Bratislava schopná vykryť zvýšené kapacitné nároky na hromadnú dopravu z Rače a ak áno, koľko by to stálo finančných prostriedkov. Je pokojne možné, že zvýšené nároky na MHD / dopravnú infraštruktúru finančne vysoko prevýšia finančný prínos zámeru napr. z podielových daní.“:
Neakceptuje sa. Uvedené bude riešené v rámci územného konania formou vyjadrenia DPB.
- K pripomienke „Požaduje pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovú o cca 100 m.“:
Neakceptuje sa. Odbočovací pruh predstavuje samostatný stavebný objekt a preto bude musieť byť zdokladovaný a pripomienkovaný v rámci povoľovacieho konania.

- K pripomienke „Navrhnutý zámer považuje v danom území za negatívny. Svoj zásadný nesúhlas s projektom vyjadrila verejnosť aj predstavitelia mesta (pri zmene územného plánu ZaD02) a navrhuje, aby Ministerstvo životného prostredia SR podľa §37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou., resp. aby bol zámer zo strany developera výrazne redukovaný tak, aby zámer negeneroval negatívne dopady v dotknutom území. Ako dôvod uvádza, že názory verejnosti neboli zohľadnené vôbec. Vysvetlenie k názorom verejnosti: verejnosť prejavila zásadný nesúhlas s intenzitou výstavby prezentovanou urbanistickou štúdiou spoločnosti AUREX, s.r.o. (ešte na úrovni IPP = 1,31 pre územie 501 a IPP = 1,54 pre územie 101, pričom navrhovaná výstavba v súčasnom zámere ide až na IPP = 1,8). A to petíciou s 370 podpismi (zber pritom prebiehal iba 2 dni vo večerných hodinách v okolí územia) a hlasovaním poslancov mestského zastupiteľstva č. 49 (30. 6. 2011), ktorým boli predmetné zmeny a doplnky 02 Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy RV RA 10 - Rača, Vin – Vin vypustené. Bohužiaľ, pri neskoršom hlasovaní zmien a doplnkov 02 ako celku boli tieto schválené a s nimi aj zmena využitia územia vinárskych závodov. Verejnosť však tento zámer odmieta naďalej – o čom svedčí aj vysoké množstvo pripomienok k zámeru.“:
Neakceptuje sa. Posúdenie nepreukázalo také významné vplyvy, aby nebolo možné zámer realizovať.

K stanoviskám skupiny B:

- K pripomienke „Navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov. V správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme (úplne absentuje napr. vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov). Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie.“:
Neakceptuje sa.
- K pripomienke „Redukcia zámeru oproti pôvodnému návrhu je minimálna - pôvodný zámer/súčasný návrh - 879 obyvateľov/860 obyvateľov (-19), 476 bytov /476 bytov (0), 960 parkovísk /835 parkovísk (-125). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere.“:
Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať. Z hľadiska životného prostredia sú najdôležitejší práve údaje o počte parkovísk.
- K pripomienke „V zámere nie je jasne uvedené, kde sa má nachádzať materská škôlka, požaduje doplniť a upresniť.“:
Berie sa na vedomie.
- K pripomienke „Žiada upresniť spôsob zabránenia znečisťovaniu ovzdušia zvýšenou prašnosťou počas výstavby.“:
Akceptuje sa.
- K pripomienke „Požaduje pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovú o cca 100 m. Opakovane požaduje riadne vypracovať dopravno-kapacitné posúdenie zámeru pre rannú špičku – spracovanie iba poobedňajšej špičky považuje za čisto účelové, nakoľko ranná špička a priepustnosť návazných križovatiek a Račianskej ulice je výrazne horšia a ranná špička je výrazne koncentrovanejšia ako poobedňajšia. Považuje predložené dopravno-kapacitné posúdenie za nedostatočné a v prípade nepredloženia analýzy rannej špičky požaduje celý zámer zamietnuť a neodporúčať jeho realizáciu.“:

Neakceptuje sa. Odbočovací pruh predstavuje samostatný stavebný objekt a preto bude musieť byť zdokladovaný a pripomienkovaný v rámci povoloacieho konania.

Ranná špička bola vyhodnotená.

- K pripomienke „Nakoľko považuje dopravno-kapacitné posúdenie v danom zámere za kľúčové z hľadiska vplyvov na životné prostredie aj obyvateľov, požaduje vypracovanie a zhodnotenie dopravno-kapacitného posúdenie v rámci odborného posudku v zmysle § 36 zákona a jednoznačné stanovenie priepustnosti/nepriepustnosti križovatiek v rannej dopravnej špičke. Predložené dopravno-kapacitné posúdenie, ktoré sa nezaobera rannou špičkou považuje za čisto účelové.“:

Berie sa na vedomie. Ranná špička bola vyhodnotená.

- K pripomienke „Riešenie parkovacích miest síce splňa normy, avšak normy, ktoré nezohľadňujú fakt, že všetky vzniknuté parkovacie miesta na pozemku projektu Rínok sú za odplatu a nie ako štandardné príslušenstvo k okolitým stavbám prístupné všetkým občanom, ako je to v okolí. Na základe tejto skutočnosti vznikne výrazne zvýšená záťaž na parkovanie v okolí a to všetko v zóne, kde sa rieši nedostatok parkovacích miest už teraz. Z tohto dôvodu navrhuje zmeniť hodnotenie prevádzkového vplyvu projektu Rínok na problematiku statickej dopravy ako negatívny „-2“. Negatívne hodnotenie „-3“ navrhuje aj pre dočasný vplyv na statickú dopravu, nakoľko zamestnanci pracujúci na stavbe (ktorých bude asi veľa, keďže hodnotenie zamestnanosti na stavenisku je „+3“) budú taktiež využívať parkovanie v okolí, keďže parkovanie na stavbe nepripúšťajú normy.“:

Neakceptuje sa. V rámci nového areálu bude zabezpečené parkovanie pre všetkých zainteresovaných.

- K pripomienkam „Pri hodnotení prevádzkového vplyvu na vody navrhuje hodnotenie „-1“ a to na základe hodnotenia zraniteľnosti podzemných vôd zo strany 61 správy o hodnotení.“, „Pri hodnotení dočasného vplyvu na biotopy nie je v súčte započítaná významnosť vplyvu „-2“.“, „Pri hodnotení prevádzkového vplyvu na flóru navrhuje hodnotenie „0“, nakoľko trvalé odstránenie vzrastlých stromov nie je logicky dočasné (ako je to zaradené). Celkové hodnotenie by teda malo byť vyrovnané, keďže tam nemá vzniknúť park, ale len honosne nazvané parkové úpravy.“, „Pri hodnotení prevádzkového vplyvu na biotopy navrhuje hodnotenie znížiť na „1“ nakoľko k nejakému zvýšeniu kvality biotopu príde, ale až zo skutočne dlhodobého hľadiska, nakoľko príde k trvalému výrubu vzrastlých stromov.“, „Pri hodnotení prevádzkového vplyvu na scenériu krajiny nemôže byť hodnotenie neutrálne. Zásah výškových budov do pôvodnej scenérie prízemnej zástavby je určite negatívny a preto navrhuje znížiť hodnotenie na „-1“.“, „Pri hodnotení prevádzkového vplyvu hluku navrhuje hodnotenie „-1“, nakoľko aj zanedbateľné zvýšenie hluku je zvýšenie hluku negatívnym smerom a nariadené protihlukové opatrenia hovoria o zvýšení hluku až za hranicou noriem. Pritom opatrenia sú nariadené iba tam kde prekročuje normu.“, „Pri hodnotení prevádzkového socioekonomického vplyvu na obyvateľstvo navrhujem zníženie hodnotenia na aspoň „2“, nakoľko socioekonomicky tento projekt nebol potrebný, ani pozitívne očakávaný, okrem očakávaní developera.“, „Pri hodnotení prevádzkového vnímania priestoru navrhuje zníženie hodnotenia na aspoň „2“, nakoľko na vnímanie priestoru tento projekt nebol potrebný, ani pozitívne očakávaný, okrem očakávaní developera.“ a „Pri hodnotení prevádzkového vplyvu svetlotechnického navrhuje hodnotenie „-2“...“:

Všetky pripomienky ohľadne bodovania vplyvov pisateľom stanoviska boli brané do úvahy počas vypracovania odborného posudku.

- K pripomienke „Nakoľko uvedený svetlotechnický posudok je vypracovaný nesprávne (buď vysoko neprofesionálne, alebo účelovo), žiada doloženie nového korektného svetlotechnického posudku ...“:
Neakceptuje sa (podrobné vysvetlenie v kapitole VII.2. záverečného stanoviska).
- K pripomienke „Vplyv súčasne navrhnutého zámeru považuje v danom území za negatívny a navrhuje, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou.“:
Neakceptuje sa.

K stanoviskám skupiny C:

- K pripomienke „V kapitole 4 „Umiestnenie“: „V súčasnosti je areál uzavretý a nevyužíva sa. Objekty sú značne zdevastované a v návrhu sa neuvažuje s ich využitím. Zástavba v obraze širšieho územia Rače pôsobí rušivo a z hľadiska územného plánu je ju možné kvalifikovať ako estetickú závalu.“
Nepravda – areál síce uzavretý je, ale využíva sa. Je sídlom niekoľkých malých prevádzok technického charakteru a skladov.“:
Areál bývalých Vinárskych závodov Rača bol daný do užívania v roku 1963. Do roku 2003 slúžil ako výrobný závod pre spracovanie a výrobu výrobkov z vinnej revy. Už v roku 2003 technológie závodu nezodpovedali vtedajším štandardom pre spracovanie hrozna a ani technický stav budov už nezodpovedal moderným požiadavkám výroby vína (betónové tanky, ocelové lisy a šneky). Odvtedy sústava objektov chátrala, prípadne sa vyskytovala devastácia a rozkrádanie objektov (podzemných nádrží a iné.) vandalmi. Vzhľadom na bezpečnosť a ochranu obyvateľov v okolitej zástavbe bytových domov a opakovaným neoprávneným vniknutiam do priestorov s porušenou statikou sa nový majiteľ rozhodol objekt strážiť strážnou službou. Z dôvodu vzniku nákladov na stráženie sa pristúpilo k prenájmu časti objektu dočasnými prevádzkami (autoservis, drobná výroba, sklady). Momentálne však výnosy nepokrývajú náklady na stráženie objektov a z dlhodobého hľadiska je prevádzka ekonomicky neudržateľná a preto sú prevádzky dočasné a existujúce objekty ako také sú nevyužívateľné za účelom, pre ktorý boli v roku 1963 vybudované. Objekty sú aj napriek stráženiu neustále predmetom rôznej trestnej činnosti od drobných krádeží až po drogovú trestnú činnosť. Aj preto v snahe zmierniť tieto rizika bola využitá možnosť poskytnúť priestory bývalého areálu zložkám MVSR a Policie SR na nácvik niekoľko krát ročne. (vysvetlenie navrhovateľa)
- K pripomienke „Nepodložené tvrdenie – má investor k dispozícii odborný posudok stavu budov, ktorý by podporil jeho tvrdenie, že objekty sú „značne zdevastované“? Dúfa, že netreba pripomínať, že fotografia s ošarpanou fasádou nie je posudok stavu budovy.“:
Spoločnosť Rinok Rača si v roku 2013 objednala znalecky posudok číslo 157/2013, ktorý konštatuje u najhlavnejších objektov a to Administratívno - prevádzková budova sup. č. 8638 v bode 2.3 a 3.3: „stavba je vo veľmi zlom technickom stave“.
V objektoch je 14 % prenajímateľných plôch, z ktorých sa časť využíva len dočasne, ostatné sú z estetického, aj funkčného hľadiska nedostačujúce a neodporúča sa tieto priestory v ich súčasnom stave užívať. Vzhľadom k tomu, že areál z ekonomického hľadiska nevytvára žiadne zdroje na údržbu budov, ich technický stav sa naďalej bude zhoršovať. (vysvetlenie navrhovateľa)
- K pripomienkam „Nepravda – v obraze širšieho územia Rače zástavba nepôsobí rušivo. Práve naopak, keď hodnotíme širšie územie, zástavba je v ňom aj vďaka vzrastlej zeleni aj vďaka svojej nízkopodlažnosti takmer neviditeľná. Rušivé prvky vidno až pri pohľade zblízka. Je pravda, že aktuálna zástavba predstavuje „závalu“ vzhľadom k územnému plánu. Určite však nejde o závalu estetickú, ale o závalu vecnú. K tomu však treba dodať,

že zmena územného plánu, ktorou táto záhada fakticky vznikla, bola presadená proti verejnému záujmu a dokonca aj proti záujmu mesta len na základe pochybnej právnej kľučky. Vid' vysvetlenie nižšie, str.10.“, „Strana 10: „Pri návrhu boli zohľadnené možnosti riešenia overené v UŠ – Aurex, ako aj názory schvaľujúcich orgánov a verejnosti. Urbanistické riešenie vychádza z charakteru okolitej zástavby obce Rača, z daností disponibilného územia, ako aj zástavby bezprostredne nadväzujúcej na riešený areál.“ Obe tieto tvrdenia sú nepravdivé.“:

K týmto pripomienkam sa spracovateľ odborného posudku nevyjadril. MŽP SR to považuje za „tvrdenie proti tvrdeniu“.

- K pripomienke „Strana 60: „Akustické posúdenie územia nepreukázalo výrazný nárast hluku v dotknutom území po realizácii navrhovanej činnosti.“ Nepodložené tvrdenie – kde je toto posúdenie? Z akých dát toto posúdenie vychádza?“:

Hluková štúdia od spoločnosti Akusta s.r.o 90301 Tureň 525 z novembra 2014 na strane 21 až 29 v plošnej hlukovej záťaži konštatuje nárast v priemere okolo 0,5dB, ale aj pokles hluku na okolitých objektoch v priemere okolo 0,5dB v závislosti od miesta posudzovaného obyt. súboru a posudzovaného denného/nočného referenčného času. (vysvetlenie navrhovateľa)

- K pripomienke „Strana 62 „Zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka“: Analýza nachádzajúca sa v tomto odstavci predstavuje ukážku pseudoargumentácie a subjektivity. Všetky prípadné negatíva sa vnímajú ako subjektívne problémy obyvateľov širšieho okolia predmetného územia, rovnako prípadné pozitíva sa prezentujú ako objektívne a nespochybniteľné pravdy. Ako vysvetľuje ďalej, prípadná realizácia zámeru nie je objektívne lepšia než realizácia nulového variantu aspoň v dočasnom časovom horizonte.

Jednou objektívne nespochybniteľnou zmenou oproti nulovému variantu je čiastočné sprístupnenie riešeného územia verejnosti. Otázne je, do akej miery je samotný aspekt sprístupnenia dôležitý – napríklad zeleň je v mestskom prostredí cenná bez ohľadu na to, či sa k nej obyvateľ môže alebo nemôže priblížiť. Zeleň na uzavretej súkromnej parcele má pozitívny vplyv na vnímanie priľahlého verejného priestoru aj napriek tomu, že sa nachádza na uzavretom a ohradenom pozemku. Rovnako tak možno argumentovať aj o samotnej výstavbe – konkrétne územie vo všeobecnosti nie je cenné iba tým, čo sa na ňom nachádza, ale aj tým, čo sa na ňom nenachádza. A táto kvalita opäť presakuje za hranice samotného územia. Aktuálne územie v súčasnosti môže okoloidúcemu chodcovi pripadať ako zanedbané, ale, ako uvádza samotný hodnotiteľ, tento súd je iba subjektívny (pevne verím, že hodnotiteľ bude zásadu o subjektivitě estetických súdov aplikovať rovnako a objektívne na posudzovaný, ale aj na nulový variant).

V predkladanej správe hodnotiteľ viackrát argumentuje subjektivitou estetických súdov o vnímanej atmosfére miesta. S tým by sa snáď dalo aj súhlasiť, ak by tento argument hodnotiteľ nepoužíval selektívne, iba vtedy, keď mu to vyhovuje. Tak napríklad, dozvedáme sa, že mnoho obyvateľov bude mať s prípadnou výstavbou problém, ale tento problém je iba subjektívny a teda mu netreba pripisovať vysokú dôležitosť. Na druhej strane, pri hodnotení nulovej varianty hodnotiteľ bez problémov vyslovuje výroky typu „prostredie predstavuje estetickú záhadu“, „prostredie je nekultúrne“ a podobne. Požadujem, aby sa pri štúdiu správy o hodnotení tieto selektivity v argumentácii eliminovali. To sa dá docieľiť v podstate iba dvomi spôsobmi: estetické súdy sa nebudú brať do úvahy vôbec alebo úplne. Ak sa nebudú brať tieto hodnotenia do úvahy vôbec, žiada, aby sa vypustili aj všetky z nich vyplývajúce hodnotenia na škále prínosov a negatív. Vypustenie týchto vplyvov bude mať za dôsledok prehodnotenie celkového prínosu aktivity a s takto prehodnoteným prínosom sa bude pracovať pri posudzovaní

d'alej. Ak sa do úvahy brať budú, nech sa tak deje dôsledne. To znamená nebrať do úvahy iba subjektívny názor investora, architekta a vypracovateľa hodnotiacej správy, ale aj dotknutej verejnosti. Čiže vypracovanie rozsiahlej ankety medzi obyvateľstvom príslušných štvrtí, ktorej cieľom nebude vyjadrenie súhlasu alebo nesúhlasu s predkladaným zámerom, ale detailné zistenie optimálneho objemu zastavanosti tak, ako ho subjektívne vníma obyvateľstvo. Takúto štúdiu treba vykonať pod prísny dohľadom verejnosti. Mimochodom štúdia toho typu by zacelila ranu, ktorú predstavuje zmena ÚP v predmetnom území aj napriek rozsiahlym verejným protestom a v podstate len vďaka procesnej chybe.“:

Berie sa do úvahy ako subjektívne názory verejnosti.

- K pripomienke „Sekcia C.II.18: „V prípade nerealizácie navrhovanej činnosti nedôjde ku kultivácii zdevastovaného prostredia so zámerom scelenia urbanistického vzhľadu lokality a zapojenia nových funkcií do organizmu Rače v súlade so schválenou urbanistickou štúdiou a územným plánom mesta.“

Tento výrok by bol pravdivý jedine za dodatočného predpokladu, že okrem posudzovanej činnosti možno v predmetnom území realizovať jedine nulový variant. Je jasné, že to tak nie je. Okrem nulového variantu je možné realizovať aj nekonečne mnoho iných činností, v nespočítanom množstve rôznych objemov a hmotných riešení, a to dokonca aj v súlade s platným ÚP.

V tejto sekcii sa d'alej uvádza: „Areál by ostal uzavretý a nevyužíval by sa. Objekty zostanú zdevastované s tým, že v návrhu sa neuvažuje s ich využitím. Zástavba v obraze širšieho územia Rače bude pôsobiť naďalej rušivo a z hľadiska územného plánu je ju možné kvalifikovať ako estetickú závalu.“

Ešte raz nepravdivé tvrdenie, areál sa využíva ešte aj teraz. Predstava nejakej púštnej krajiny v mieste areálu je scestná. Je pravda, že budova nepôsobí akoby boli vytiahnuté priamo zo škatuľky, ale to je, ako priznáva aj sám posudzovateľ, iba subjektívny problém. Doslova subjektívny – nemalé množstvo súčasných architektov razí tézu, že práve patina na fasáde budovy je to, čo ju humanizuje. Rovnako subjektívne je aj tvrdenie, že zástavba pôsobí v obraze Rače rušivo.“:

Berie sa na vedomie. Druhá časť pripomienky je vyhodnotená vyššie.

- K pripomienke „Relevantnosť a hodnovernosť podkladov považujem za nedostatočnú. Medzi podkladmi je napríklad uvedený dopravný model Bratislavy z roku 2012. Z tohto modelu boli zistené údaje o špičkovom zaťažení. Tieto dáta považuje za málo aktuálne a požaduje ich aktualizáciu. Podklady (6) a (8) citované v kapacitnom posúdení boli získané „osobným prieskumom“ a „osobným odčítaním“. Požaduje špecifikáciu, kto a ako presne tieto prieskumy vykonal. Tiež požaduje zverejniť ich detailné výstupy. Ďalej požaduje, aby sa v prípade budúcich doplnkových štúdií podieľal na získavaní vstupných dát tohto typu (osobné odčítanie) aj nezávislý zástupca verejnosti.“:

Dopravný model Bratislavy z r. 2012 určuje smerovanie vozidiel a nie objemy dopravy.

Dopravný prieskum realizovala spoločnosť PUDOS-PLUS, s. r. o. – a slúžil ako podklad pre dopravné posúdenie. Bol vykonaný štandardnou formou. (vysvetlenie navrhovateľa)

- K pripomienke „Požaduje vypracovať dopravno-kapacitné posúdenie zámeru pre rannú špičku.

Na základe vstupných údajov uvedených v Tabuľke 1 je celkový hodinový objem dopravy (365 vozidiel, 236 príjazdov, 129 odjazdov) najvyšší v čase od 16:00 do 17:00.

V bezprostrednom okolí objektu však platí, že prichádzajúca doprava zaťažuje iné pruhy komunikácií než odchádzajúca. Z hľadiska dopravnej situácie potom nie je podstatný počet vozidiel na komunikácii ako takej, ale zahltenosť jednotlivých jej pruhov. Príklad:

ak cestou prejde za hodinu 300 automobilov, pričom jedným pruhom prejde 150 a protismerným pruhom 150, komunikácia je oveľa menej zahltená než ak spomedzi tých istých 300 automobilov prejde jedným smerom 10 a druhým smerom 290. Preto považuje za dôležité detailne zvažovať skladbu dopravy, ktorú projekt generuje – považuje samostatne zvažovať prízjazdy a odjazdy. Z tohto hľadiska je podľa predloženej štúdie špičkový čas 7:00 až 8:00 (345 vozidiel, 94 prízjazdov, 251 odjazdov), kedy dôjde k najväčšej záťaži vedľajších ciest v mieste ich napojení na Račiansku ulicu. Stojaca automobilová doprava je v tomto prípade výrazným zdrojom znečistenia s preukázateľne negatívnym vplyvom na zdravie obyvateľov. Okrem údajov zo samotnej štúdie podporuje špičkovosť rannej premávky aj každodenná skúsenosť obyvateľov dotknutého územia. Kolóna automobilov v rannej špičke bežne siaha od križovatky Račianska - Černockého prakticky až po križovatku Račianska - Jarošova, čo sa dá objektívne overiť prostredníctvom máp Google. Spomenutá denná doba vôbec nebola posúdená z dopravno-kapacitného hľadiska. Toto považujem za zásadný nedostatok predloženej štúdie a navrhuje ju adekvátne dopracovať. Spracovanie iba poobedňajšej špičky považuje za čisto účelové.“:

Berie sa na vedomie. Ranná špička bola vyhodnotená.

- K pripomienke „Požadujem pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovu o cca 100 m.“:
Neakceptuje sa. Odbočovací pruh predstavuje samostatný stavebný objekt a preto bude musieť byť zdokladovaný a pripomienkovaný v rámci povoľovacieho konania.
- K pripomienke „Developer pri dopravno-kapacitnom posúdení konštatuje, že doprava v posudzovanom území je minimálna a prízťaženie zámerom je zanedbateľné. Toto konštatovanie je v priamom rozpore s tvrdením, ktoré bolo predložené v prvej zverejnenej UŠ od spol. AUREX z r. 2008 (článok F.3.4 - Prízťaženie komunikačnej siete), ktoré naopak konštatuje nasledovne: “Je zrejme, že budú preťažené najmä odbočovacie smery, ktoré sú aj v dnešnom stave preťažené.”“:
Neakceptuje sa. Posúdenie VÚD konštatuje, že v prípadoch všetkých analyzovaných štúdií bol zvolený správny postup, rozdiel bol len v tom, že na základe aktuálnych prieskumov dopravy v dobe vypracovania štúdií boli rozdielne výsledky pre maximálnu špičkovú hodinu počas dňa. V dodatku k dopravno-inžinierskej štúdii z novembra 2015 sú modelované obe maximálne špičkové hodiny zistené počas dňa, aj ranná aj popoludňajšia.
- K pripomienke „Zo štúdie nie je zrejme, ako môže byť nárast dopravy od zámeru na Hečkovej ulici o 104 % v poriadku, keď Hečkova ulica nie je hlavná ulica v križovatke Hečkova – Kadnárova. Samotná Hečkova ulica má na dĺžku cca 260 m, pričom developer navrhuje rozšírenie odbočovacieho pruhu na 160 m. Už v jednom – dvoch cykloch tak môže dôjsť prakticky k úplnému zablokovaniu ulice v prípade nepriaznivej situácii na Kadnárovej ulici. Ďalej, v špičke je už súčasná Kadnárova ulica (predpokladaný nárast dopravy od zámeru 66 %) preťažená a jej ďalšie preťaženie, najmä v rannej dopravnej špičke, môže mať pre dotknuté územie fatálne následky. Napríklad, ak dôjde ku kapacitnému naplneniu Račianskej/Žitnej ulice (v súčasnosti kolóna vozidiel typicky siaha po križovatku Račianska – Černockého), dôjde k úplnému upchatiu vnútorných komunikácií Rače so všetkými negatívnymi dôsledkami pre životné prostredie.“:
Berie sa na vedomie. Podľa Dopravnej štúdie také stavy v území nehrozia a tvrdí, že v území sú ešte rezervy pre novú dopravu.

- K pripomienke „V rannej špičke sa z dôvodu rozvozov žiakov do škôl (Hubeného ulica) úplne upcháva Kadnárova ulica od Černockého ulice. Vplyv zámeru na tento stav nie je dostatočne preskúmaný a opäť môže dôjsť k úplnému zablokovaniu Kadnárovej ulice.“: Berie sa na vedomie. Z Dopravnej štúdie vyplýva, že dopravné prúdy sa rozložia podľa priepustnosti komunikácií a budú vybudované kapacity pre MŠ v rámci vybudovaného obytného súboru, čím sa situácia môže podstatne vylepšiť.
- K pripomienke „Dopravno-kapacitné posúdenie úplne ignoruje dopravné zaťaženie od pripravovaného „LBG Aréna“.“: Akceptuje sa v tom zmysle, že uvedená investícia nemá podľa vyjadrenia navrhovateľa vydané územné rozhodnutie ani záväzné stanovisko magistrátu, a ako taká musí sama dokladovať dostatok kapacít cestných komunikácií. V opačnom prípade by musel navrhovateľ zahrnúť LBG Aréna do dopravného posúdenia.
- K pripomienke „V správe o hodnotení sa argumentuje tým, že relatívny nárast dopravy na Račianskej ulici predstavuje iba 11 % a teda je nízky. Túto argumentáciu považujem za krajne zavádzajúcu. Treba si uvedomiť, že relatívny nárast akejkoľvek veličiny je podielom jej absolútneho prírastku a jej hodnoty pred nárastom. Toto číslo môže byť malé z dvoch kvalitatívne úplne protichodných dôvodov. Buď je malý samotný prírastok (čitateľ) alebo je veľká hodnota ešte pred jej nárastom (menovateľ). Predstavme si hypotetickú situáciu, že pred realizáciou posudzovaného zámeru sa podarí zrealizovať iný spomedzi ďalších developerských zámerov v katastri Rače (alebo hneď viac). Absolútna hodnota objemu dopravy bude v takom prípade ešte väčšia, čiže relatívny prírastok od posudzovaného zámeru bude (bez akýchkoľvek zapracovaných zmien v posudzovanom zámere) ešte menší. Napriek tomu je jasné, že jeho vplyv na dopravnú situáciu v Rači bude naopak ešte devastujúcejší. Dôvodenie, ktorého sa posudzovateľ takto dopúšťa je klasickou ukážkou paradoxu hromady – notoricky známej argumentačnej a logickej chyby s pomocou ktorej sa dajú „dokázať“ zjavné nezmysly, ako napríklad, že do autobusu sa zmestí nekonečne veľa cestujúcich, alebo, že dopravná komunikácia zvládne za jednotku času nekonečne veľa automobilov. Naopak, ak je relatívny nárast dopravy 11 %, predstavuje to pri aktuálnom objeme dopravy nehorázne veľké zaťaženie. Preto žiada, aby sa tento argument v správe o hodnotení ignoroval v náväznosti naň aby sa ignorovali aj ostatné z neho vyplývajúce hodnotenia prospešnosti navrhovanej činnosti.“: Akceptuje sa. Pri vypracovaní záverečného stanoviska uvedený argument nebol braný do úvahy.
- K pripomienkam „V tabuľke o hodnotení vplyvov na strane 78 v riadku označenom ako „trvalé odstránenie vzrastlých stromov“ žiada v rámci objektivity začleniť hodnotu -2 aj do stĺpca „počas prevádzky“. Keďže je odstránenie stromov trvalé, z podstaty veci jeho vplyv potrvá aj po dokončení projektu. V tej istej tabuľke na riadku „obnova biotopu vo vyššej kvalite“ žiada zmierniť pozitívny trvalý vplyv z +2 na +1. Odôvodnenie: celé pozitívum zmeny biotopu sa bude týkať jedine odstránenia invazívnych druhov drevín. Na druhej strane, podstatná časť parkových úprav bude stať na pomocných konštrukciách a prekrytia pozemných a zapustených priestorov. Je objektívnym faktom, že takáto zeleň nie je a nemôže byť plnohodnotnou alternatívou zelene na rastlom podklade. Napríklad z nedávnej štúdie uvedenej v prestížnom časopise Nature vyplýva, že podstatný pozitívny vplyv na zdravie a psychohygienu urbánneho obyvateľstva majú v prvom rade veľké stromy v tesnom kontakte s obydliami, prízemné zákrskové kultivary, kríky a tráva majú štatisticky nevýznamný vplyv. Zeleň nesená konštrukciami, tak ako ich vo svojom zámere predkladá navrhovateľ z technických dôvodov veľké rozmery dosiahnuť nemôže.“, „K riadku „zvýšenie funkcie priestoru“ žiada hodnotiteľa o vysvetlenie, čo je to, citujem, „zvýšenie funkcie“ a ďalej o detailné vysvetlenie, čo robí tú ktorú funkciu vyššou alebo

nižšou. Pokým nebude toto vysvetlenie k dispozícii, žiadam riadok v hodnotení ignorovať.“ a „V riadku „vnímanie priestoru“ žiada postupovať podľa jednej z vyššie navrhnutých logicky konzistentných alternatív. Ak sa rozhodneme nebrať subjektívne súdy do úvahy vôbec žiada v tomto riadku použiť neutrálnu hodnotu. Na bipolárnej hodnotiacej škále, ktorú sa hodnotiteľ rozhodol použiť, neutrálna hodnota zodpovedá číselnej hodnote nula. Ak sa rozhodneme subjektívne súdy do úvahy vziať, v takom prípade žiada aby číselné hodnotenie v tomto riadku z vyššie spomenutého prieskumu medzi obyvateľmi. Vyššie uvedená námietka sa rovnako tak týka aj riadku „parkové úpravy“. Parkové úpravy nie sú zásahy funkčné ale architektonické a ich vplyv je rýdzo estetický. Objektívne z ničoho nevyplýva, že arboristicky ošetrovaný strom je lepšou flórou než strom neošetrovaný. Z hľadiska vplyvu na flóru ide o úplne irelevantný aspekt. Ak niekam patrí, potom do krajinárskych a spoločenských hodnôt. Lenže tam, v rámci konzistentnosti prístupu k hodnoteniu, trvá na jeho vyhodnotení tak ako pri položke spomenutej vyššie.“:

Berie sa na vedomie. Uvedené texty majú značne subjektívny charakter.

- K pripomienke „V zámere nie je jasne uvedené, kde sa má nachádzať materská škôlka, požaduje doplniť a upresniť.“:

Berie sa na vedomie. Požiadavka je súčasťou navrhnutých opatrení.

- K pripomienke „Požaduje vybudovanie prestrešených zastávok MHD na zastávkach električiek aj autobusov. Ide o vynútenú investíciu a investor vo vyhodnotení uvádza, že ju bude akceptovať.“:

Berie sa na vedomie. Požiadavka je súčasťou navrhnutých opatrení.

- K pripomienke „V správe o hodnotení sa uvádza, že dôjde k naplneniu deklarovaného spoločenského záujmu – záujmu scelenia urbanistického vzhľadu lokality. Aj laikovi je však z vizualizácie zrejmé, že solitérna výstavba v projekte, ako ju navrhol developer, vytvára neprirodzený prvok v urbanistickej zástavbe blízkeho okolia a bude pôsobiť ako „klin“ v okolitej zástavbe. Bohužiaľ tým dochádza k pokračovaniu negatívneho trendu – pásu solitérnej zástavby na svahoch úpäti Malých Karpát a nedôjde tak ani k naplneniu deklarovaného spoločenského záujmu. Požaduje preto zmenu úpravu urbanistického zámeru tak, aby bol zohľadnený skutkový stav okolitej zástavby a došlo k reálnemu a hodnotnému sceleniu urbanistického vzhľadu lokality so zohľadnením historických urbanistických súvislostí.“:

Berie sa na vedomie.

- K pripomienke „Vizualizované dopravné riešenie v zámere ruší možnosť odbočenia z Kubačovej (zo smeru Detvianska) a z ulice Barónka na ulicu Oblačná/Čachtická/Hybešova, pričom práve ulica Hybešova je významnou spojnicou okolia zámeru do časti Rača – Východné a smerom na Vajnory a v kritických situáciách pomáha odľahčiť Detviansku a Hečkovu ulicu. Žiada preto úpravu dopravného riešenia tak, aby boli zachované všetky súčasné odbočovacie smery na ulicu Čachtická.“:

Akceptuje sa.

- K pripomienke „Zámer Rínok Rača priamo nešpecifikuje dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb v počte 124 osôb, pričom počet dlhodobých parkovacích miest pre maloobchod a služby je 0. Žiada preto zabezpečiť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb a doplniť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov administratívy. Odôvodňuje to tým, že v Bratislave zrealizované projekty ukazujú, že počet 1 stojisko na štyroch zamestnancov (v prípade administratívy) je v praxi nedostatočný. Navyše absolútne absentujú parkovacie miesta pre vysoký počet zamestnancov obchodu a služieb. Každodenná prax v Bratislave ukazuje, že realizovaním podobných zámerov vzniká tlak na parkovacie miesta v okolí, pričom dochádza k záberu

parkovacích miest súčasných obyvateľov alebo devastácii verejného priestranstva a tento prípad je vysoko pravdepodobný aj v prípade navrhovaného zámeru.“:

Neakceptuje sa.

- K pripomienke „V správe o hodnotení sa uvádza, že požiadavke na redukcii podlažnosti sa čiastočne vyhovel. Skutočnosť je však presne opačná – žiadna z navrhovaných budov neznižila oproti pôvodnému zámeru predloženého v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie svoju podlažnosť. Objekt A1 má v oboch návrhoch 13 NP, objekt D3 má v oboch návrhoch 7 NP. Jedinou zmenou je, že objekt D3 má „redukované podlažia“. Ostatné budovy sú bez zmeny. Z daného dôvodu zásadnej pripomienke obyvateľov a mestskej časti MČ Rača – zníženiu objemu výstavby nebolo vyhovené a úpravy sú iba kozmetické. Požadujem preto predložiť nový variant s výrazne redukovaným indexom podlažných plôch pre územie zámeru s kódmi 501 aj 101.“:

Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať.

- K pripomienke „Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ považuje za nedostatočný. Preto požaduje vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa a stanoví túto požiadavku ako vynútenú investíciu.“:

Berie sa na vedomie. Ide o oblasť na rokovanie.

- K pripomienke „Požiadavka obyvateľov Rače aj MČ Rača na redukcii objemu nadzemných podlažných plôch a počtu bytov (obyvateľov) zámeru oproti pôvodnému návrhu nebola zohľadnená. Pôvodný zámer/súčasný návrh predpokladajú – 879 obyvateľov/860 obyvateľov (= -19), 476 bytov/476 bytov (= rozdiel 0), 960 parkovísk/835 parkovísk (pokles o 125!!!). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere.“:

Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať. Z hľadiska životného prostredia sú najdôležitejší práve údaje o počte parkovísk.

- K pripomienke „V nadväznosti na predchádzajúcu pripomienku žiada, aby z EIA posudzovania vzišli aj konkrétne obmedzenia na prípustnú skladbu veľkosti jednotlivých bytov v projekte. Investor sa proti takémuto kroku ohradil argumentom, že počet bytov vie upraviť ad hoc podľa dynamiky trhu s nehnuteľnosťami a dodáva, že počet bytov nie je predmetom environmentálneho posudzovania. S týmto argumentom zásadne nesúhlasí – mnohé štúdie, ktoré prebiehajú od 60. rokov prakticky až dodnes potvrdzujú tézu, že existuje kritická koncentrácia lacných malometrážnych bytov v zástavbe, ktorej prekročenie vedie k postupnej ghettoizácii lokality a s ňou spojeným negatívnym efektom. Tieto efekty vnímam, okrem iného, aj ako environmentálne. Práve preto som proti tomu, aby mal investor možnosť upravovať bytovú skladbu podľa svojho uváženia a trvám na vytýčení jasných mantinelov pre štruktúru bytovej skladby už v rámci EIA procesu.“:

Neakceptuje sa.

- K pripomienke „Zámer Rínok Rača nepopisuje kapacitné nároky na odkanalizovanie. Žiada preto posúdiť kapacitu súčasnej verejnej kanalizácie, na ktorú sa developer plánuje napojiť a zahrnutie rekonštrukcie kanalizačných zberačov F (Barónka) a F1 (Sadmelijská) ako nutnú podmienku realizácie. Odôvodňuje to tým, že Čistopis urbanistickej štúdie VIN VIN RAČA popisuje na strane 19 návrh riešenia odkanalizovania ako problematický (kapacita, životnosť) a konštatuje potrebu rekonštrukcie kanalizačného zberača F a F1 a zároveň konštatuje nutnosť zrealizovania rekonštrukcie.“:

Neakceptuje sa. Navrhovateľ bude riešiť kanalizáciu v súlade s vyjadrením BVS.

- K pripomienke „Rovnako ako kapacita cestných komunikácií, aj kapacita MHD je obmedzená. Vzhľadom na množstvo pripravovaných podobných (aj väčších) projektov v Rači je relevantný predpoklad, že kapacity MHD nebudú v špičke postačujúce, resp. náklady na obsluhu územia MHD budú pre mesto neúmerne vysoké. Požaduje preto doplniť kapacitné posúdenie MHD. Odôvodňuje to tým, že v súčasnej dobe sú v špičkových hodinách kapacity električiek podľa súčasného grafikonu vyťažené na maximum. Posudzovaný zámer spolu aj s inými pripravovanými projektmi výrazne zvýši nároky na MHD (o tisíce cestujúcich), pričom nie je jasné, či bude Bratislava schopná vykryť zvýšené kapacitné nároky na hromadnú dopravu z Rače, ak áno, koľko by to stálo finančných prostriedkov. Je možné, že zvýšené nároky na MHD a dopravnú infraštruktúru finančne vysoko prevýšia finančný prínos zámeru napríklad z podielových daní.“:
Neakceptuje sa. Uvedené bude riešené v rámci územného konania formou vyjadrenia DPB.
- K pripomienke „Navrhovaný zámer považuje v danom území za negatívny a navrhuje, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou. Svoj zásadný nesúhlas s projektom vyjadrila verejnosť aj predstavitelia mesta (pri zmene ÚP ZaD02) a navrhuje, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou, resp. aby bol zámer zo strany developera výrazne redukovaný tak, aby negeneroval negatívne dopady v dotknutom území. Odôvodňuje to tým, že názory verejnosti neboli zohľadnené vôbec. Vysvetlenie k názorom verejnosti: verejnosť prejavila zásadný nesúhlas s intenzitou výstavby prezentovanou urbanistickou štúdiou AUREX s. r. o. (ešte na úrovni IPP = 1,31 pre územie 501 a IPP = 1,54 pre územie 101, pričom navrhovaná výstavba v súčasnom zámere ide až na IPP = 1,8). A to petíciou s 370 podpismi (zber pritom prebiehal iba 2 dni vo večerných hodinách v okolí územia) a hlasovaním poslancov mestského zastupiteľstva č. 49 (30. 6. 2011), ktorým boli predmetné zmeny a doplnky 02 Územný plán mesta SR Bratislavy RV RA 10 – Rača, Vin – Vin vypustené. Bohužiaľ, pri neskoršom hlasovaní zmien a doplnkov 02 ako celku boli tieto schválené a s nimi aj zmena využitia územia vinárskych závodov. Verejnosť však tento zámer odmieta naďalej – o čom svedčí aj vysoké množstvo pripomienok k zámeru.“:
Neakceptuje sa. Posúdenie nepreukázalo také významné vplyvy, aby nebolo možné zámer realizovať.
- K pripomienke „Navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov, v správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme (úplne absentuje napr. vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov) podľa § 31 ods. 1, písm. g). Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie.“:
Neakceptuje sa.

K stanoviskám skupiny D:

- K pripomienke „...navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov. V správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme. Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie.“:
Neakceptuje sa.
- K pripomienke „V správe o hodnotení sa uvádza, že požiadavke na redukciiu podlažnosti sa čiastočne vyhovel – skutočnosť je však presne opačná – žiadna z navrhovaných budov neznižila oproti pôvodnému zámeru predloženému v rámci posudzovania vplyvov na

životné prostredie svoju podlažnosť. Objekt A1 má v oboch návrhoch 13 NP, objekt D3 má v oboch návrhoch 7 NP. Jedinou zmenou je, že objekt D3 má „redukované podlažia“. Ostané budovy sú bez zmeny. Z daného dôvodu zásadnej pripomienke obyvateľov a MČ Rača – zníženiu objemu výstavby nebolo vyhovené a úpravy sú iba kozmetické. Požaduje preto predložiť nový variant s výrazne redukovaným indexom podlažných plôch pre územie zámeru k kódmi 501 aj 101. V prípade nepredloženia požaduje vydať rozhodnutie, že daný zámer nie je možné realizovať v predmetnom území a je v rozpore s verejným záujmom.“:

Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať.

- K pripomienke „V správe o hodnotení sa uvádza, že dôjde k deklarovaniu spoločenskému záujmu – zámeru scelenia vzhľadom na lokalitu. Aj laikovi je však z vizualizácie jasné, že solitérna výstavba v projekte, ako ju navrhol developer, vytvára neprirodzený prvok v urbanistickej zástavbe blízkeho okolia a bude pôsobiť ako „klin“ v okolitej zástavbe. Bohužiaľ tým dochádza k pokračovaniu negatívneho trendu - pásu solitérnej zástavby na svahoch a úpäti Malých Karpát a nedôjde tak ani k naplneniu deklarovanej spoločenskej záujmu. Požaduje preto zmenu úprav urbanistického zámeru tak, aby bol zohľadnený skutkový stav okolitej zástavby a došlo k reálnemu a hodnotnému sceleniu urbanistického vzhľadu lokality so zohľadnením historických urbanistických súvislostí.“:

Berie sa na vedomie.

- K pripomienke „Požiadavka obyvateľov Rače aj MČ Rača na redukciiu objemu nadzemných podlažných plôch a počtu bytov (obyvateľov) zámeru oproti pôvodnému návrhu nebola zohľadnená. Pôvodný zámer/súčasný návrh predpokladajú – 879 obyvateľov/860 obyvateľov (= -19), 476 bytov/476 bytov (= rozdiel 0), 960 parkovísk/835 parkovísk (pokles o 125!!!). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere.“:

Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať. Z hľadiska životného prostredia sú najdôležitejší práve údaje o počte parkovísk.

- K pripomienke „Zámer Rínok Rača priamo nešpecifikuje dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb v počte cca 124 osôb, pričom počet dlhodobých parkovacích miest pre maloobchod a služby je 0. Žiada preto zabezpečiť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb a doplniť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov administratívy. Odôvodňuje to tým, že v Bratislave zrealizované projekty ukazujú, že prepočet 1 stojisko na štyroch zamestnancov (v prípade administratívy) je v praxi nedostatočný. Navyše, absolútne absentujú parkovacie miesta pre vysoký počet zamestnancov obchodu a služieb. Každodenná prax v Bratislave ukazuje, že realizovaním podobných zámerov zámeru vzniká tlak na parkovacie miesta v okolí, pričom dochádza k záberu parkovacích miest súčasných obyvateľov alebo devastácii verejného priestranstva a tento prípad je vysoko pravdepodobný aj v prípade navrhovaného zámeru.“:

Neakceptuje sa.

- K pripomienke „Dopravno-kapacitné posúdenie v danom zámere považuje za kľúčové z hľadiska vplyvov na životné prostredie aj na zdravie obyvateľov (emisie, jemné prachové častice). Predložené dopravno-kapacitné posúdenie sa zjavne účelovo nezaobrá problematiku rannou špičkou. Preto požaduje vypracovanie a zhodnotenie dopravno-kapacitného posúdenia v rámci nezávislého odborného posudku v zmysle § 36 zákona a

jednoznačne stanovenie priepustnosti / nepriepustnosti križovatiek v rannej dopravnej špičke.“:

Berie sa na vedomie. Posúdenie rannej špičky bolo vykonané v rámci spracovania odborného posudku.

- K pripomienke „V správe o hodnotení dopravno kapacitnom posúdení sa uvádza, že priťaženie od plánovaného zámeru výraznejšie neplyvní dopravnú situáciu bezprostredne dotknutej komunikačnej siete a doprava v celom posudzovanom území je plynulá. Dopravno- kapacitné posúdenie bolo spracované formou virtuálnej simulácie. Pripomienka smeruje k týmto absurdným tvrdeniam, ktoré sú zrejme účelovo prispôsobené zámeru developera.“:

Berie na vedomie. Z Dopravnej štúdie vyplýva, že dopravné prúdy sa rozložia podľa priepustnosti komunikácií.

- K pripomienke „Vizualizované dopravné riešenie v zámere ruší možnosť odbočenia z Kubačovej (zo smeru Detvianska) a z ulice Barónka na ulicu Oblačná/Čachtická/Hybešova, pričom práve ul. Hybešova je významnou spojnicou okolia zámeru do časti Rače - Východné a smerom na Vajnory a v kritických situáciách pomáha odľahčiť Detviansku a Hečkovu ulicu. Žiada preto úpravu dopravného riešenia tak, aby boli zachované všetky súčasné odbočovacie smery na ulicu Čachtická.“:

Akceptuje sa.

- K pripomienke „Požaduje pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovú o cca 100 m.“:

Neakceptuje sa. Odbočovací pruh predstavuje samostatný stavebný objekt a preto bude musieť byť zdokladovaný a pripomienkovaný v rámci povoľovacieho konania.

- K pripomienke „Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ považuje za nedostatočný. Trvá na tom, že pri projekte podobného rozsahu je v 21. storočí nevyhnutnou podmienkou, aby v dotyku územia vybudoval developer oddelenú trasu na vlastné náklady. Súčasný stanovisko developera je také, že ho absolútne nezaujímajú čokoľvek mimo jeho parciel. Preto požaduje vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa. Stanoviť túto požiadavku ako vynútenú investíciu.“:

Berie sa na vedomie. Ide o oblasť na rokovanie.

- K pripomienke „Zámer Rínok Rača nepopisuje kapacitné nároky na odkanalizovanie. Žiada preto posúdiť kapacitu súčasnej verejnej kanalizácie, na ktorú sa developer plánuje napojiť a zahrnutie rekonštrukcie kanalizačných zberačov F (Barónka) a F1 (Sadmelijská) ako nutnú podmienku realizácie projektu. Odôvodňuje to tým, že čistopis urbanistickej štúdie VIN VIN RAČA popisuje na strane 19 návrh riešenia odkanalizovania ako problematický (kapacita, životnosť) a konštatuje potrebu rekonštrukcie kanalizačného zberača F a F1 a zároveň konštatuje nutnosť zrealizovania rekonštrukcie.“:

Neakceptuje sa. Navrhovateľ bude riešiť kanalizáciu v súlade s vyjadrením BVS.

- K pripomienke „Rovnako ako kapacita cestných komunikácií, aj kapacita MHD je obmedzená. Vzhľadom na množstvo pripravovaných podobných (aj väčších) projektov v Rači je relevantný predpoklad, že kapacity MHD nebudú v špičke postačujúce resp. náklady na obsluhu územia MHD budú pre mesto neúmerne vysoké. Požaduje preto doplniť kapacitné posúdenie MHD. Odôvodňuje to tým, že v súčasnej dobe sú v špičkových hodinách kapacity električiek podľa súčasného grafikonu vyťažené na maximum. Posudzovaný zámer spolu aj s inými pripravovanými projektmi výrazne zvýši

nároky na MHD (o tisíce cestujúcich), pričom nie je jasné, či bude Bratislava schopná vykryť zvýšené kapacitné nároky na hromadnú dopravu z Rače a ak áno, koľko by to stálo finančných prostriedkov. Je pokojne možné, že zvýšené nároky na MHD / dopravnú infraštruktúru finančne vysoko prevýšia finančný prínos zámeru napr. z podielových daní.“:

Neakceptuje sa. Uvedené bude riešené v rámci územného konania formou vyjadrenia DPB.

- K pripomienke „Požaduje ako vynútenú investíciu vybudovanie prestrešených zastávok MHD na zastávkach električiek aj autobusov. Investor vo vyhodnotení uvádza, že ju bude akceptovať.“:
Berie sa na vedomie. Požiadavka je súčasťou navrhnutých opatrení.
- K pripomienke „V zámere nie je jasne uvedené, kde sa má nachádzať materská škola. Požaduje doplniť a upresniť tiež jej parametre. Kapacita škôlky by mala pokryť potreby nových obyvateľov sídliska Rínok Rača, zároveň však tiež ponúknuť miesta navyše ako pridanú hodnotu pre pôvodných obyvateľov. S kapacitou materských škôl v Rači je dlhodobý problém, v roku 2015 prevýšil počet prihlášok takmer o 150 počet voľných miest a tento trend (ako aj nárast počtu obyvateľov Rače) je dlhodobý rastúci. Požaduje aktívnu komunikáciu a spoluprácu developera a dotknutých orgánov samosprávy pri riešení tohto problému a konkrétny návrh riešenia podľa požiadaviek zriaďovateľa už vo fáze zámeru, nie až po prípadnom dokončení výstavby.“:
Akceptuje sa.
- K pripomienke „Počas výstavby bude vplyvom zvýšenej intenzity dopravy, hlučnosti a prašnosti v území znížená kvalita a pohoda života V zámere investor navrhuje zabezpečiť, aby práce na stavenisku neprekračovali najvyššiu prípustnú hladinu hluku vo vonkajšom prostredí 60 dB mimo dopravy cez deň, resp. 50 dB v noci, pričom je predpoklad, že pri nasadení viacerých strojov narastie hluková hladina na hodnotu 90 - 95 dB. Investor v zámere píše, že stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku bude vykonávať len počas pracovného týždňa max. do 18:00. Na zmiernenie nepriaznivých vplyvov žiada rozšíriť opatrenia počas výstavby nad rámec noriem a VZN. Požaduje obmedzenie činnosti na stavbe všeobecne (nielen tých činností, ktoré prekračujú hlukové limity) len na pracovné dni do 18:00. Zároveň žiada, aby investor uviedol do pôvodného stavu, resp. vybudoval nanovo/nahradil všetky susedné nehnuteľnosti, cesty, chodníky a ďalšie verejné priestranstvá, ktoré svojou aktivitou pri výstavbe poškodia.“:
Berie sa na vedomie. Požiadavka je súčasťou opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti.
- K pripomienke „Navrhnutý zámer považuje v danom území za negatívny. Svoj zásadný nesúhlas s projektom vyjadrila verejnosť aj predstavitelia mesta (pri zmene územného plánu ZaD02) a navrhuje, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou, resp. aby bol zámer zo strany developera výrazne redukovaný tak, aby zámer negeneroval negatívne dopady v dotknutom území. Odôvodňuje to tým, že názory verejnosti neboli zohľadnené vôbec. Vysvetlenie k názorom verejnosti: verejnosť prejavila zásadný nesúhlas s intenzitou výstavby prezentovanou urbanistickou štúdiou spoločnosti AUREX, s.r.o. (ešte na úrovni IPP = 1,31 pre územie 501 a IPP = 1,54 pre územie 101, pričom navrhovaná výstavba v súčasnom zámere ide až na IPP = 1,8). A to petíciou s 370 podpismi (zber pritom prebiehal iba 2 dni vo večerných hodinách v okolí územia) a hlasovaním poslancov mestského zastupiteľstva č. 49 (30. 6. 2011), ktorým boli predmetné zmeny a doplnky 02 Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy RV RA 10 - Rača, Vin – Vin vypustené. Bohužiaľ, pri neskoršom hlasovaní zmien a doplnkov 02 ako celku boli tieto schválené a s nimi aj zmena využitia územia vinárskych závodov.

Verejnosť však tento zámer odmieta naďalej – o čom svedčí aj vysoké množstvo pripomienok k zámeru.“:

Neakceptuje sa. Posúdenie nepreukázalo také významné vplyvy, aby nebolo možné zámer realizovať.

K stanoviskám skupiny E:

- K pripomienke „Navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov. Ďalej uvádza, že v správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme (úplne absentuje napr. vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov) podľa § 31 ods. 1, písm. g). Požaduje preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie.“:
Neakceptuje sa.
- K pripomienke „V správe o hodnotení sa uvádza, že požiadavke na redukciiu podlažnosti sa čiastočne vyhovel – skutočnosť je však presne opačná – žiadna z navrhovaných budov neznížila oproti pôvodnému zámeru predloženému v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie svoju podlažnosť. Objekt A1 má v oboch návrhoch 13 NP, objekt D3 má v oboch návrhoch 7 NP. Jedinou zmenou je, že objekt D3 má „redukované podlažia“. Ostané budovy sú bez zmeny. Z daného dôvodu najzásadnejšej pripomienke obyvateľov a mestskej časti Bratislava – Rača nebolo vyhovené a úpravy sú iba kozmetické. Požaduje predložiť nový variant s výrazne redukovanou podlažnosťou. V prípade nepredloženia požaduje vydať rozhodnutie, že daný zámer nie je možné realizovať v predmetnom území a je v rozpore s verejným záujmom.“:
Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať.
- K pripomienke „Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ považuje za nedostatočný. Trvá na tom, že pri projekte podobného rozsahu je v 21. storočí nevyhnutnou podmienkou, aby v dotyku územia vybudoval developer oddelenú cyklotrasu na vlastné náklady. Súčasnú stanovisko developera je také, že ho absolútne nezaujíma čokoľvek mimo jeho parciel. Preto požaduje vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa. Stanoviť túto požiadavku ako vynútenú investíciu.“:
Berie sa na vedomie. Ide o oblasť na rokovanie.
- K pripomienke „Redukcia zámeru oproti pôvodnému návrhu je minimálna. Reálna zmena sa týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere. V prípade redukcie počtu obyvateľov ide iba o kozmetickú redukciiu (-19) a v prípade bytov nedošlo k žiadnej redukcii.“:
Neakceptuje sa nakoľko navrhovateľ dodržiava všetky regulatívy ÚP. Rokovania o intenzite využitia územia budú pokračovať. Z hľadiska životného prostredia sú najdôležitejší práve údaj o počte parkovísk.
- K pripomienke „V zámere nie je jasne uvedené, kde sa má nachádzať materská škôlka, požaduje doplniť a upresniť.“:
Akceptuje sa.
- K pripomienke „Požaduje vybudovanie prestrešených zastávok MHD na zastávkach električiek aj autobusov. Ide o vynútenú investíciu a investor vo vyhodnotení uvádza, že ju bude akceptovať.“:
Berie sa na vedomie. Požiadavka je súčasťou navrhnutých opatrení.

- K pripomienke „Požaduje pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovú o cca 100 m. Opakovane požaduje riadne vypracovať dopravno-kapacitné posúdenie zámeru pre rannú špičku – spracovanie iba poobedňajšej špičky považujem za čisto účelové, nakoľko ranná špička a priepustnosť návazných križovatiek a Račianskej ulice je výrazne horšia a ranná špička je výrazne koncentrovanejšia ako poobedňajšia. Považuje predložené dopravno-kapacitné posúdenie za nedostatočné a v prípade nepredloženia analýzy rannej špičky požadujem celý zámer zamietnuť a neodporúčať jeho realizáciu.“:
Neakceptuje sa. Odbočovací pruh predstavuje samostatný stavebný objekt a preto bude musieť byť zdokladovaný a pripomienkovaný v rámci povoľovacieho konania. Ranná špička bola vyhodnotená.
- K pripomienke „Na strane 11 dopravnej štúdie (strana 187 správy o hodnotení) je v tretej vete od konca (v rámci kapitoly 6.3) napísané že „najsilnejšia je ranná špičková hodina 16:00 – 17:00“. Odkiaľ sa tam vzala „ranná špičková hodina“, keď v danej dopravnej štúdii sa pracuje výlučne s poobednou špičkovou hodinou? Odpoveďou na túto otázku by mohlo byť vidieť pri pozornom čítaní tabuľky „Tabuľka 1 Výpočet objemu dopravy pre navrhovaný zámer Vin Vin Rača“ na predchádzajúcej strane dokumentu. Počet odjazdov z areálu je 251 v čase medzi 07:00 – 08:00, kým počet príjazdov v čase medzi 16:00 – 17:00 je len 236. Z toho logicky vyplýva, že najsilnejšia je ranná špičková hodina (ako sa „omylom“ spomína v horeuvedenej časti textu dopravnej štúdie). Sčítavanie príjazdov a odjazdov nedáva žiadny zmysel, lebo vždy iba jeden smer je kritický (ráno smer centrum Bratislavy a poobede smer Pezinok). A kritickejší podľa spomínanej tabuľky je smer centrum Bratislavy. Preto dopravná štúdia vychádza z nesprávnych údajov (poobedná špička namiesto rannej) a tým pádom je irelevantná. Žiada preto vypracovať dopravnú štúdiu pre rannú špičku.“:
Berie sa na vedomie. Posúdenie rannej špičky bolo vykonané v rámci spracovania odborného posudku.
- K pripomienke „Na strane 11 dopravnej štúdie (strana 187 správy o hodnotení) sa na začiatku kapitoly „6.4 – Dopravný prieskum“ spomína, že doplnkový prieskum sa uskutočnil 5. júna 2015. Na daný dátum pripadá piatok, t.j. deň, kedy je doprava hustejšia smerom von z Bratislavy. Toto môže skreslovať výsledky daného prieskumu v prospech poobednej špičky, s ktorou dopravná štúdia pracuje. Navyše, jedná sa len o jediný prieskum a teda môže byť skreslený z rôznych dôvodov (to je ako keď odmeria teplotu v piatok a potom predpokladám, že taká istá teplota bude každý deň po celý mesiac). Preto požaduje v rámci dopravnej štúdie pre rannú špičku vypracovať doplnkový prieskum aj pre iné dni ako piatok a urobiť tých prieskumov niekoľko (aj za rôznych meteorologických podmienok – počas daždivých dní je áut viac), aby bolo vidieť odchýlky v meraní.“:
Na citovanej strane dopravnej štúdie je uvedený dátum 5. júna 2014, ktorý pripadá na štvrtok.
- K pripomienke „V dopravnej štúdii sa pracuje s číslom 5001 ako objem základnej dopravy. Nikde však nie je uvedené, či je to súčasný objem základnej dopravy alebo objem základnej dopravy navýšený o 3 % (odhadovaný nárast do roku 2021 podľa dopravnej štúdie). Navyše nie je uvedené, koľko z toho je v smere do Rače (teda relevantný údaj pre poobednú špičku) a koľko v smere z Rače (relevantný údaj pre rannú špičku). V novej dopravnej štúdii požaduje pri výpočtoch presne uvádzať, s ktorými údajmi sa pracuje a odkiaľ sa zobrali.“:
Hodnota 5001 je hodnota zahŕňajúca navýšenie dopravy o 3 %. (vyjadrenie navrhovateľa)

- K pripomienke „Na strane 14 dopravnej štúdie (strana 190 správy o hodnotení) sa pre Vin Vin uvádza hodnota 236 príjazdov v poobednej špičke, kým na strane 15 dopravnej štúdie (strana 191 správy o hodnotení) sa v tabuľke 3 uvádza číslo 280. Ktoré číslo teda platí?“. Platí hodnota 236 príjazdov. (vyjadrenie navrhovateľa)
- K pripomienke „Na stranách 26, 27, 28 a 37 dopravnej štúdie (strany 202, 203, 204 a 213 správy o hodnotení) sa opakovane píše, že problematická bude komunikácia Račianska/Žitná/Púchovská... je absolútne nezrozumiteľné, ako mohli autori štúdie dospieť k záveru že „vďaka svetelnej signalizácii však táto doprava výrazne neovplyvní plynulosť dopravy pozdĺž celej Račianskej/Žitnej/Púchovskej ulice smerom do Rače. V tom musí byť nejaká mágia.“
Berie na vedomie. Možnosť úpravy signálnych plánov bude preverená.
- K pripomienke „Nakoľko považuje dopravno-kapacitné posúdenie v danom zámere za kľúčové z hľadiska vplyvov na životné prostredie aj obyvateľov a vzhľadom na vyššie uvedené nezrovnalosti dopravnej štúdie (body 6 – 11), požaduje vypracovanie a zhodnotenie dopravno-kapacitného posúdenie v rámci odborného posudku v zmysle § 36 zákona a jednoznačné stanovenie priepustnosti/nepriepustnosti križovatiek v rannej dopravnej špičke. Predložené dopravno-kapacitné posúdenie, ktoré sa nezaobera rannou špičkou považuje za čisto účelové.“
Berie sa na vedomie. Posúdenie rannej špičky bolo vykonané v rámci spracovania odborného posudku.
- K pripomienke „Súčasný navrhnutý zámer považuje v danom území za negatívny a navrhujem, aby MŽP SR podľa § 37 ods. 5 zákona nesúhlasilo s jeho realizáciou.“
Neakceptuje sa.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 ods. 1 až 3 zákona na základe zámeru, stanovisk k zámeru navrhovanej činnosti, rokovania o určení rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu, správy o hodnotení, stanovisk k správe o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania, odborného posudku, konzultácií a vyžiadanych podkladov.

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

MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov a expertov. Opodstatnené pripomienky sú premietnuté do tohto záverečného stanoviska pre navrhovanú činnosť.

Navrhovaná činnosť predstavuje významnú investíciu, ktorá bude umiestnená a zároveň bude spoluvytvárať nové centrum mestskej časti Rača. Ide o územie na rozhraní starej a novej výstavby v nadväznosti na Nemecký kultúrny dom. Navrhovaná výstavba má v zmysle aktuálneho územného plánu a jeho zmien a doplnkov 02 nahradiť v území schátralý areál Vinárskych závodov Rača. Práve umiestnenie novej výstavby v blízkosti existujúcej zástavby obytných objektov a rodinných domov sa ukazuje ako hlavný problém v území. Obyvateľstvo nachádzajúce sa v okolí predmetnej lokality sa cíti ohrozené navrhovanou výstavbou z viacerých dôvodov. V prvom rade je to bezprostredný kontakt s hmotou nových 7 až 8 podlažných budov v priestore Plickovej ulice a obavy zo zatienenia, hluku a emisií počas výstavby. Súčasný obyvateľstvo tejto lokality, ale aj širšieho okolia má obavy aj z veľkého prírastku nového obyvateľstva, čo môže neúmerne zaťažiť existujúce vnútromestské komunikácie dopravou so všetkými jej prejavmi.

Preto sa aj v stanoviskách dotknutej obce, ktorá je zároveň aj povoľujúcim orgánom, najčastejšie operuje s objemovými a kapacitnými ukazovateľmi, ktoré podmieňujú počet bytov, počet obyvateľov a v konečnom dôsledku aj počet parkovísk a počet vozidiel. Keďže sa s touto argumentáciou stotožnili aj občania, stáva sa otázka objemu a intenzity navrhovanej zástavby rozhodujúcou.

Často sa v stanoviskách tento faktor spája s ovplyvnením životného prostredia. Podľa obyvateľstva a úradov sa logicky základné ukazovatele stavby ako boli uvedené vyššie, preklápajú do zvýšenej intenzity dopravy a sprievodných javov ako hluk a emisie. Výškové riešenie objektov ovplyvňuje mieru zatienenia existujúcich objektov a nezanedbateľné vplyvy vyvolá aj o obdobie výstavby so svojim stavebným ruchom. Problém dopravy nie je viazaný len na najbližšie okolie lokality obytného súboru. Verejnosť má obavy, že vplyvy dopravy sa prenesú aj do širšieho okolia. Ako hlavný dôvod v stanoviskách obyvateľstva rezonuje zlá súčasná situácia na cestách v špičkových hodinách, hlavne v rannej. Zlá situácia sa prejavuje zhustenou dopravou až zápchami na ulici Kadnárovej, ktorá je využívaná napr. na odvoz detí v ranných hodinách do predškolských zariadení a faktom je aj to, že Kubačovu ulicu využívajú vodiči v ranných špičkách, aby sa vyhli kolónam na hlavnom ťahu Žitná/Račianska. Podľa verejnosti by mohla dopravná situácia prerásť až do úplného upchatia prístupových ciest.

Pre objektívne posúdenie týchto problémov bola vypracovaná dopravno-inžinierska štúdia, ktorá vyhodnotila najskôr chovanie dopravy v poobednej špičke, ktorá je celkovým počtom najsilnejšia. Na základe tlaku verejnosti bola v rámci odborného posúdenia zámeru dopracovaná aj ranná špička.

Dopravná štúdia preukázala, že najvýznamnejšie problémy sa dajú podobne ako v súčasnosti očakávať práve na Račianskej ulici, kde treba uvažovať s kongesciami pri oboch špičkách, pritom pri rannej budú menej významné. Vyhodnotenie kapacity a priepustnosti križovatiek, ktoré boli vytipované ako rozhodujúce a ktoré budú prenášať najväčšiu dopravnú záťaž do územia a z územia lokality Rínok Rača, preukázalo ich dostatočnú priepustnosť. Ide o križovatky:

- Styková, svetelne riadená križovatka Račianska – Gaštanový hájik – (K1),
- Styková, svetelne riadená križovatka Račianska – Pekná cesta – (K2),
- Priesečná, svetelne riadená križovatka Žitná – Hečkova – Ondrejská – (K3),
- Priesečná, svetelne riadená križovatka Žitná – Detvianska – Trávna – (K4),
- Styková križovatka Kadnárova – Hečkova – (K5).

Okrem spomenutých dotknutých dopravných uzlov sa dopravná simulácia zamerala aj na situáciu na priamo dotknutých uliciach Kubačova, Kadnárova, Oblačná a Sadimejská, na ktoré je obytný súbor napojený.

Podľa realizovaného modelu, kde bol na križovatke K1 upravený signálny plán, by mala byť doprava na križovatke v oboch modelovaných dopravných špičkách plynulá, s možnosťou vytvárania menších kongescií na hlavnej trase (ceste). Ostatné vetvy križovatky by sa mali plynule vyprázdňovať počas zelenej fázy.

Podľa realizovaného modelu, kde bol na križovatke K2 upravený signálny plán, by mala byť doprava na križovatke v oboch modelovaných dopravných špičkách plynulá. Všetky vetvy križovatky by sa mali vyprázdňovať v nastavených cykloch zelenej. K spomaleniam dopravného prúdu by mohlo dochádzať v rannej špičkovej hodine, nemali by však mať vplyv na plynulosť dopravy.

Križovatka K3 je zámerom najviac dotknutá križovatka. Okrem úpravy signálneho plánu sa v simulácii predĺžil ľavý odbočovací dopravný pruh so Žitnej ulice na Hečkovú ulicu so 70 m na 160 m. Po týchto úpravách je podľa simulácie dopravy na všetkých vetvách križovatky počas oboch dopravných špičiek plynulá a bez výrazných zdržaní. V tomto

prípade požadovali občania zdokladovať reálnosť opatrenia. Nakoľko sa jedná stavebný objekt, ktorý je súčasťou projektovej dokumentácie, prebehne overenie reálnosti v rámci územného konania.

Podľa simulácie by doprava na križovatke K4 mala byť plynulá na všetkých jej vetvách aj bez zásahov do stavebného usporiadania križovatky či signálneho plánu svetelno-signalizačných zariadení.

Doprava na križovatke K5 by mala byť podľa simulácie v oboch dopravných špičkách plynulá a bez vzniku kolíznych situácií.

Problematické situácie, ktoré v prvotnej simulácii vznikli na križovatkách K1, K2 a K3 boli vyriešené zmenami signálnych plánov svetelných signalizačných zariadení a v prípade križovatky K3 aj dispozičnou úpravou odbočovacieho dopravného pruhu. Po opätovnom spustení simulácie aj so zahrnutím spomenutých úprav vyšli výsledky simulácie pre všetky kritické dopravné uzly a komunikácie ako akceptovateľné.

Obavy občanov a zaťaženosť niektorých komunikácií do istej miery potvrdil aj samotný výpočtový program, ktorý pri simulácii dopravy nasmeroval v rannej špičke väčšie percento vodičov na ulicu Hybešovu a menšie na Kadnárovu a Hečkovu. Celkovo dopravné modelovanie počas rannej špičky potvrdilo, že situácia by sa oproti súčasnému nemala významne zmeniť a že na prístupových komunikáciách ešte zostávajú rezervy.

Pokiaľ by došlo v území k tvorbe kolón sú obavy z významného zhoršenia kvality životného prostredia. Z posúdenia vyplynulo, že také zhoršenie napr. imisnej alebo hlukovej situácie, ktoré by presiahlo povolené limity reálne nenastane. Spomalením dopravy sa totiž hluk utlmuje. Produkcia emisii síce pri rýchlostiach, ktoré sú typické vo vnútri mesta, stúpa so znižovaním rýchlosti a opakovanými štartmi. V daných podmienkach nie je reálne dosiahnuť prekročenei limitov. Hlavný nepriaznivý efekt spočíva v takých prípadoch v narušení psychickej pohody obyvateľstva žijúceho v okolí inkriminovaných ciest ako aj vodičov.

Nakoľko boli zo strany verejnosti silné výhrady voči dopravnej štúdii bolo zadané vypracovanie odborného posúdenia dopravnej štúdie, ktoré vypracoval VÚD, a.s.. Ten potvrdil výsledky štúdie ako aj metodické postupy použité pri vypracovaní DIŠ, vysvetlil rozdiely medzi výsledkami prvej dopravnej štúdie (DIC, 2008) a predmetnou štúdiou. Dal za pravdu niektorým výhradám a názorom občanov, napr. potvrdil, že kvôli objektívnosti je potrebné dopracovať štúdiu o rannú špičku. V súvislosti s návrhmi DIŠ na úpravu signálnych plánov odporučil preveriť uskutočniteľnosť navrhovaných opatrení.

Pri budovaní nového obytného súboru určite dôjde k ovplyvneniu niektorých existujúcich objektov v okolí stavby istou mierou zatienenia. Svetelnotechnický posudok, vypracovaný ako súčasť správy o hodnotení konštatuje, že všetky potenciálne ovplyvnené obytné objekty budú mať dodržané svetelnotechnické podmienky dodržané v zmysle u nás platných noriem v tejto oblasti. Kvôli spochybňovaniu výsledkov svetelnotechnického posúdenia verejnosťou, bol autor posudku požiadaný prostredníctvom navrhovateľa o vysvetlenie pripomienok občanov a v niektorých oprávnených prípadoch aj o dopracovanie posudku. Bolo potvrdené, že nároky na preslnenie okolitých bytov a denné osvetlenie okolitých miestností budú vo všetkých prípadoch v rámci platných noriem.

Pre objektivizáciu kvality životného prostredia bola ešte v etape zámeru spracovaná hluková aj imisná štúdia, ktoré preukázali súlad povolenými limitmi. Pri hluku musela byť kvôli rodinným objektom na ulici Barónka navrhnutá protihluková stena a úpravy okien, ktoré sú súčasťou navrhovaných opatrení.

Aj napriek tomu, že boli konštatované súlady s normami a limitmi, je predpoklad, že k zhoršeniu kvality života dôjde hlavne u obytných objektov, nachádzajúcich sa v tesnej blízkosti OC Rínok Rača. Preto boli aj v súlade s požiadavkami MČ Rača navrhnuté úpravy či zmeny dispoziícií niektorých navrhovaných objektov či riešení. Konkrétne ide o odsunutie

objektu D3 od objektu bývania na Plickovej ulici a preriešenie priestoru medzi NKD a navrhovanými objektmi C3 a D4. Akceptované boli všetky požiadavky MČ Rača a magistrátu ako aj ostatných dotknutých orgánov. Mimoriadne náročné bolo spracovať a vyhodnotiť veľké množstvo stanovísk verejnosti, ktoré boli veľmi obsiahle a často sa pripomienky a požiadavky opakovali. Vyjadrenia príslušného orgánu bolo v mnohých prípadoch vo vysvetľujúcej polohe, ale veľa pripomienok a požiadaviek zo stanovísk občanov bolo akceptovaných a zapracovaných do záverečného stanoviska.

Príslušný orgán navrhovanú činnosť odsúhlasil z dôvodu, že neboli identifikované také významné negatívne vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva, ktoré by bolo možné považovať za významné na súčasnej úrovni poznania. Situáciu v doprave bude len veľmi ťažké predikovať v plnom rozsahu a nie je vylúčené, že lokálne (časovo i miestne) dôjde k zhoršeniu situácie. Stavba však bude realizovaná po etapách, takže bude možné sledovať vývoj situácie a reagovať naň opatreniami. Najdôležitejšia pre rozvoj územia bude súčinnosť navrhovateľa, MČ Bratislava Rača a magistrátu hlavného mesta. Výsledkom ich spolupráce by malo byť vytvorenie atraktívneho spoločenského centra Rače, ktoré bude spĺňať tie najvyššie kritériá.

Doručené písomné stanoviská, napriek mnohým výhradám, nepreukázali skutočnosti, ktoré by znamenali spoločensky neprijateľné riziko poškodenia alebo ohrozenia životného prostredia, vrátane zdravia, prípadne by znemožňovali realizáciu navrhovanej činnosti z titulu nesúlady navrhovanej činnosti s platnou legislatívou Slovenskej republiky a EÚ.

Napriek svojmu nesúhlasnému obsahu, boli stanoviská verejnosti ochotné akceptovať navrhovaný koncept využitia územia za predpokladu, že bude "zámer zo strany developera výrazne redukovaný tak, aby zámer negeneroval negatívne dopady v dotknutom území".

Opodstatnené pripomienky a požiadavky boli akceptované a premietnuté do odporúčaných podmienok, určených kapitole VI.3 Záverečného stanoviska. Realizáciou uvedených opatrení je možné zmierniť a kompenzovať prevažnú časť negatívnych vplyvov vyplývajúcich z realizácie navrhovanej činnosti. Časť pripomienok, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov bude doriešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a následnom povoľovacom procese.

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

Stanoviská, pripomienky, požiadavky	Vyjadrenie príslušného orgánu
<p>Navrhovateľ sa riadne nevysporiadal s pripomienkami účastníkov konania, dotknutých a povoľujúcich orgánov, v správe o hodnotení absentuje riadne vypracované vyhodnotenie pripomienok doručených k zámeru v prehľadnej a jednoznačnej forme (úplne absentuje napr. vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov) podľa § 31 ods. 1, písm. g). Požadujem preto vrátiť správu o hodnotení na doplnenie a prepracovanie.</p>	<p>Správa o hodnotení obsahuje Prílohu 7 so zoznamom a vyhodnotením relevantných pripomienok verejnosti v intenciách špecifickej požiadavky 2.2.9 Rozsahu hodnotenia. Pripomienky dotknutých orgánov, minimálne tie rozhodujúce, sú zapracované do špecifických požiadaviek 2.2.1 - 2.2.8 Rozsahu hodnotenia. Odkazy na ich zapracovanie do textu SOH a teda aj ich vyhodnotenie uviedol spracovateľ správy v úvodnej kapitole textovej časti. To je dôvod prečo MŽP SR ako príslušný orgán nevrátil dokumentáciu na dopracovanie.</p>

Stanoviská, pripomienky, požiadavky	Vyjadrenie príslušného orgánu
<p>Požadujem vypracovanie a zhodnotenie dopravno-kapacitného posúdenia v rámci odborného posudku v zmysle § 36 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov a jednoznačne stanovenie priepustnosti či nepriepustnosti križovatiek v rannej dopravnej špičke.</p>	<p>V rámci etapy spracovania posudku bolo posudzovateľom vyžiadané vypracovanie doplnenia DIŠ o vyhodnotenie rannej špičky. Zároveň bolo zadané vypracovanie Odborného posúdenia Dopravno-inžinierskej štúdie ako celku, t.z. vrátane oboch špičiek Výskumnému ústavu dopravnému, a.s. v Žiline.</p>
<p>Dopravno-kapacitné posúdenie posudzovaného zámeru nezohľadňuje dopravné pritaženie od pripravovaného zámeru „LBG Aréna“.</p>	<p>Záveru posudku VÚD , a.s. k otázke LBG Aréna uvádzajú: "Do dopravno-kapacitného posúdenia dotknutej siete komunikácií zahrnúť aj vplyv investičného projektu LBG aréna, len v prípade, ak sú k tejto investícii na príslušnom magistráte dostupné potrebné údaje a sú k nej vydané všetky potrebné povolenia, rozhodnutia a plány". Pripravovaný zámer „LBG Aréna“ nie je zahrnutý do objemov dopravy „iných zámerov“, pretože nemá záväzné stanovisko mesta, resp. rozhodnutie o umiestnení stavby (čo je základná podmienka) Je v štádiu prípravy a riešenie jeho dopravy bude úlohou pripravovaného zámeru.</p>
<p>V správe o hodnotení – dopravno-kapacitnom posúdení sa uvádza, že pritaženie od plánovaného zámeru výraznejšie neovplyvní dopravnú situáciu bezprostredne dotknutej komunikačnej siete a doprava v celom posudzovanom území je plynulá. Dopravno-kapacitné posúdenie bolo spracované formou virtuálnej simulácie. Pripomienka smeruje k týmto absurdným tvrdeniam, ktoré sú zrejme účelovo prispôbené zámeru developera.</p>	<p>Z dopracovania DIŠ o rannú špičku vyplynulo, že prístupové komunikácie budú prejazdne s tým, že program pri prerozdeľovaní dopravy preferoval iné smery ako pri poobednej špičke. Na základe odporu, ktorý vytvára pre novú generovanú dopravu hlavný cestný ťah, boli menšie intenzity dopravy alokované na Kadnárovú a Hečkovú a väčšie na Hybešovu. Bližšie v kapitole C posudku.</p>
<p>V špičke je už v súčasnosti Kadnárová ulica (predpokladaný nárast dopravy od zámeru 66 %) preťažená a jej ďalšie pritaženie, najmä v rannej dopravnej špičke, môže mať pre dotknuté územie fatálne následky. Napr., ak dôjde ku kapacitnému naplneniu Račianskej/Žitnej ulice (v súčasnosti kolóna vozidiel typicky siaha po križovatku Račianska /Černockého), dôjde k úplnému upchatiu vnútorných komunikácií Rače zo všetkými negatívnymi dôsledkami pre životné prostredie. V rannej špičke sa z dôvodu rozvozov žiakov do škôl (Hubeného ulica) úplne upcháva Kadnárova ulica od Černockého ulice.</p>	<p>Z vyššie uvedeného vyplýva aj to, že prístupové cesty majú istú rezervu a doprava sa aj v prípade tvorby kolón môže rozpustiť na okolité cesty. Navyše vlastný obytný úbor vytvorí konkurenčnú ponuku okolitým predškolským zariadeniam, čo môže mať pozitívny dopad na doteraz preferované zaťaženie cestnej siete.</p>
<p>Zásadná pripomienka sa týka dopravno-kapacitného posúdenia, požadujem pred vydaním rozhodnutia jednoznačne posúdiť a predložiť súhlas správcu komunikácie a súhlasy majiteľov pozemkov, ktoré umožní predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej na Hečkovú o cca 100 m.</p>	<p>Predĺženie ľavého odbočovacieho pruhu zo Žitnej ul. na Hečkovu je zahrnuté v objektovej skladbe zámeru. Bude takto riadne prerokované vrátane stanoviska správcu komunikácie a majetkovo - právneho vysporiadania. Je to jedna z podmienok realizácie zámeru.</p>

Stanoviská, pripomienky, požiadavky	Vyjadrenie príslušného orgánu
<p>Vizualizované dopravné riešenie v zámere ruší možnosť odbočenia z Kubačovej (zo smeru Detvianska) a z ulice Barónka na ulicu Oblačná/Čachtická/Hybešova, pričom práve ul. Hybešova je významnou spojnicou okolia zámeru do časti Rače - Východné a smerom na Vajnory a v kritických situáciách pomáha odľahčiť Detviansku a Hečkovu ulicu. Žiadam preto úpravu dopravného riešenia tak, aby boli zachované všetky súčasné odbočovacie smery na ulicu Čachtická.</p>	<p>V zmysle dopracovania DIŠ bude nevyhnutné upraviť dopravné riešenie tak, aby bola možnosť odbočenia z Kubačovej (zo smeru Detvianska) a z ulice Barónka na ulice Oblačná/Čachtická/Hybešova.</p>
<p>V správe o hodnotení sa uvádza, že dôjde k deklarovanému spoločenskému záujmu – zámeru scelenia urbanistického vzhľadu lokality. Aj laikovi je však z vizualizácie zrejmé, že solitérna výstavba v projekte, ako ju navrhol developer, vytvára neprirodený prvok v urbanistickej zástavbe blízkeho okolia a bude pôsobiť ako „klin“ v okolitej zástavbe. Bohužiaľ tým dochádza k pokračovaniu negatívneho trendu - pásu solitérnej zástavby na svahoch a úpätí Malých Karpát a nedôjde tak ani k naplneniu deklarovaného spoločenského záujmu. Požadujem preto zmenu úpravu urbanistického zámeru tak, aby bol zohľadnený skutkový stav okolitej zástavby a došlo k reálnemu a hodnotnému sceleniu urbanistického vzhľadu lokality so zohľadnením historických urbanistických súvislostí.</p>	<p>V súvislosti s celkovou urbanistickou koncepciou je potrebné konštatovať, že urbanistické riešenie zámeru je v súlade s ÚP. Takisto sú dodržané aj s rezervou regulatívy IPP, IZP a KZ pre dané funkcie (sektor AB 501-G a CD 101-G). V žiadnom zo stanovísk nebolo bližšie špecifikované aké zmeny magistrát, MČ Rača a dotknutá verejnosť požadujú. Zo stanovísk sa dajú vyčítať len požiadavky na čiastkové úpravy týkajúce sa napr. NKD, výšky objektov A1 a D3. Všetky požiadavky na zohľadnenie okolitej zástavby, historických súvislostí a pod. už mali byť zohľadnené v predpísaných indexoch (v zmysle textovej časti ÚP ZaD 02). Napriek tomu, že navrhovateľ plní predpísané indexy s rezervou, v ÚP sa jedná o maximálne (IPP, IZP), resp. minimálne hodnoty (KZ) ukazovateľov. Preto bude o tzv. hmotovo - kapacitných ukazovateľoch ďalej rokovať.</p>
<p>V správe o hodnotení sa uvádza, že požiadavke na redukciiu podlažnosti sa čiastočne vyhovelo – skutočnosť je však presne opačná – žiadna z navrhovaných budov neznižila oproti pôvodnému zámeru predloženého v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie svoju podlažnosť. Objekt A1 má v oboch návrhoch 13 NP, objekt D3 má v oboch návrhoch 7 NP. Jedinou zmenou je, že objekt D3 má „redukované podlažia“. Ostatné budovy sú bez zmeny. Z daného dôvodu zásadnej pripomienke obyvateľov a mestskej časti MČ Rača – zníženiu objemu výstavby nebolo vyhovené a úpravy sú iba kozmetické. Požadujem preto predložiť nový variant s výrazne redukovaným indexom podlažných plôch pre územie zámeru s kódmi 501 aj 101.</p>	<p>Pre ilustráciu prehľad indexov: IZP pre dané územie oproti UPN využíva Rinok Rača 79% a UŠ Aurex na 99%. Koeficient IPP oproti UPN využíva Rinok Rača 79,84% a UŠ Aurex 84,03%. Koeficient zelene-KZ oproti UPN prekračuje návrh Rinok Rača o 50,42% a UŠ Aurex prekračuje tento ukazovateľ o 24,34%. Jediným riešením je o špecifických ukazovateľoch rokovať, napr. zvážiť podlažnosť objektu A1 a na druhej strane možno prehodnotiť dôvody (výhľady?) na zníženie jeho výšky. V každom prípade vyriešiť vzdialenosť a podlažnosť objektu D3 k spokojnosti obyvateľov na Plickovej ulici. Doriešiť bude potrebné aj priestor medzi NKD a objektmi C3 a D4.</p>
<p>Požiadavka obyvateľov Rače aj MČ Rača na redukciiu objemu nadzemných podlažných plôch a počtu bytov (obyvateľov) zámeru oproti pôvodnému návrhu nebola zohľadnená. Pôvodný zámer/súčasný návrh predpokladajú – 879 obyvateľov/860 obyvateľov (= -19), 476 bytov/476 bytov (= rozdiel 0), 960 parkovísk/835 parkovísk (pokles o 125!!!). Reálna zmena sa teda týka iba výrazného zníženia parkovacích miest v zámere</p>	<p>Ako je vyššie uvedené zámer plní s rezervou stanovené regulatívy územného plánu. Ako vidieť zo SOH, navrhovateľ vyhovelo požiadavke MČ Rača a znížil intenzitu a to zmenou izbovosti, úpravou konceptu využitia OV a úpravou kapacity parkovacích plôch. Úprava mala za snahu znížiť zaťaž pre okolie hlavne znížením počtu vozidiel vchádzajúcich a vychádzajúcich z územia. Vzhľadom na vznesené požiadavky musí dôjsť k rokovaniu, podobne ako je to uvedené vyššie.</p>

Stanoviská, pripomienky, požiadavky	Vyjadrenie príslušného orgánu
<p>V zámere nie je jasne uvedené, kde sa má nachádzať materská škôlka, požadujem doplniť a upresniť</p>	<p>Projekt počtom nových obyvateľov vytvorí predbežne potrebu dvoch nových tried pre predškolské zariadenie. Investor na základe svojich vyjadrení vytvoril kapacitu pre umiestnenie tohto zariadenia a poskytne plnú súčinnosť s MČ Rača pri upresňovaní nárokov na kapacitu MŠ a ZŠ. Zriaďovanie a prevádzkovanie MŠ a ZŠ je v kompetencii MČ.</p>
<p>Navrhovateľ sa nevysporiadal s požiadavkou na zahrnutie hlavnej cyklotrasy Kubačova do zámeru, návrh „upravenie dopravného značenia na Kubačovej ulici a na ulici Barónka v zmysle generelu cyklotrás“ požadujem za nedostatočný. Preto požadujem vybudovanie cyklotrás Kubačova a Barónka v predmetných územiach na pozemkoch navrhovateľa a stanovíť túto požiadavku ako vynútenú investíciu.</p>	<p>Investor v rámci svojich pozemkov vyčlenil urbanistickú rezervu pre cyklotrasu a na základe svojich vyjadrení je ochotný rokovať o ďalších súvisiacich požiadavkách (na základe presnej špecifikácie požiadavky).</p>
<p>Zámer Ríнок Rača priamo nešpecifikuje dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb v počte cca 124 osôb, pričom počet dlhodobých parkovacích miest pre maloobchod a služby je 0 (slovom nula). Žiadam preto zabezpečiť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu a služieb a doplniť dlhodobé parkovacie miesta pre zamestnancov administratívy.</p>	<p>Parkovacie miesta pre zamestnancov obchodu: „čistá“ úžitková (predajná plocha) – 2 280 m², k tejto výmere pri maloobchodných prevádzkach cca 9 x 9 = 91 m² predstavuje cca 28 prevádzok. 1 prevádzka – max. 2 zamestnanci = 56 zamestnancov 1 stojisko/4 zamestnancov $1,1 \times (56 : 4) \times \text{kmp} \times \text{kd} = 1,1 \times 14 \times 1,0 \times 1,0 = 15,4$. . . 15 p. m., ktoré absentujú vo výpočte. Pri celkovej potrebe parkovísk (799 p. m.) to predstavuje 1,8 %, čo v konečnom dôsledku nemôže mať ani len minimálny vplyv na výpočet objemu novej dopravy. Pre výpočet potreby p. m. pre zamestnancov obchodu a služieb platí STN 736110/Z2</p>
<p>Riešenie parkovacích miest síce spĺňa normy, avšak normy, ktoré nezohľadňujú fakt, že všetky vzniknuté parkovacie miesta na pozemku projektu Ríнок sú za odplatu a nie ako štandardné príslušenstvo k okolitým stavbám prístupné všetkým občanom, ako je to v okolí. Na základe tejto skutočnosti vznikne výrazne zvýšená záťaž na parkovanie v okolí a to všetko v zóne, kde sa rieši nedostatok parkovacích miest už teraz.</p>	<p>Ríнок Rača v organizácii výstavby počíta s parkovaním počas výstavby na vlastných pozemkoch, keďže väčšina areálu sú spevnené plochy. Zároveň parkovacie miesta budú predávané priamo s bytmi, takže spomínaná obava na záťaž parkovania na okolie je neopodstatnená. Zároveň časť parkovacích plôch bude voľných, určených pre návštevy a zákazníkov obchodných priestorov.</p>
<p>Rovnako ako kapacita cestných komunikácií, aj kapacita MHD je obmedzená. Vzhľadom na množstvo pripravovaných podobných (aj väčších) projektov v Rači je relevantný predpoklad, že kapacity MHD nebudú v špičke postačujúce resp. náklady na obsluhu územia MHD budú pre mesto neúmerne vysoké. Požadujem preto doplniť kapacitné posúdenie MHD.</p>	<p>Z vyjadrenia navrhovateľa k danej otázke vyplýva, že od roku 2011 do roku 2014 klesol počet prepravených osôb v električkách z necelých 84 miliona na 64 milióna. Zároveň klesol podiel električkovej dopravy na celkovej doprave z 30,62% na 25,75%. Ak by aj projekt vygeneroval ročne 600.000 nových cestujúcich, je to oproti roku 2011 (odkedy ubudlo v električkách 20.miliónov cestujúcich) len zanedbateľný počet. Zároveň v Rači je možnosť substitúcie cestovania prímestskými</p>

Stanoviská, pripomienky, požiadavky	Vyjadrenie príslušného orgánu
	<p>vlakmi. Zdroj výročnej správy Dopravného podniku Mesta Bratislava.</p> <p>Napriek uvedenému vysvetleniu bude musieť navrhovateľ v rámci ďalšej etapy prípravy stavby dokladovať stanovisko DPB k danej otázke.</p>
<p>Požadujem vybudovanie prestrešených zastávok MHD na zastávkach električiek aj autobusov. Ide o vynútenú investíciu a investor vo vyhodnotení uvádza, že ju bude akceptovať</p>	<p>Z vyjadrenia navrhovateľa k danej otázke vyplýva, že po zohľadnení pripomienok Dopravného podniku mesta Bratislava Rínek Rača poskytne súčinnosť tejto požiadavke.</p>
<p>Splašková a dažďová kanalizácia. Zámer Rínek Rača nepopisuje kapacitné nároky na odkanalizovanie. Žiadam preto posúdiť kapacitu súčasnej verejnej kanalizácie, na ktorú sa developer plánuje napojiť a zahrnutie rekonštrukcie kanalizačných zberačov F (Barónka) a F1 (Sadmelijská) ako nutnú podmienku realizácie projektu. Odkaz na UŠ VIN VIN Rača.</p>	<p>Z vyjadrenia navrhovateľa k danej otázke vyplýva, že stanovisko BVS nepožaduje takéto investície. Pri dažďovej vode je treba podotknúť, že v súčasnosti sa voda odvádza z väčších plôch ako je v zámere a kanalizácia pre dažďovú vodu je postačujúca.</p>
<p>Na zmiernenie nepriaznivých vplyvov žiadam rozšíriť opatrenia počas výstavby nad rámec noriem a VZN. Požadujem obmedzenie činnosti na stavbe všeobecne (nielen tých činností, ktoré prekračujú hlukové limity) len na pracovné dni do 18:00. Zároveň žiadam, aby investor uviedol do pôvodného stavu, resp. vybudoval nanovo/nahradil všetky susedné nehnuteľnosti, cesty, chodníky a ďalšie verejné priestranstvá, ktoré svojou aktivitou pri výstavbe poškodia.</p>	<p>Navrhovateľ deklaruje že okrem zohľadnenia príslušného VZN poskytne maximálnu súčinnosť MČ Bratislava Rača v danej veci. Požiadavky sú zapracované aj do návrhu opatrení v časti VI.3 ZS.</p>
<p>Návrhy na zmenu bodovania významnosti vplyvov</p>	<p>Zmeny bodovania významnosti vplyvov a iných ukazovateľov použitých v SOH by mali zmysel v prípade keby bola správa daná na dopracovanie. Posudzovateľ zbral názory autorov stanovísk do úvahy a akceptoval ich podľa svojho uváženia pri spracovaní záverov posudku.</p>
<p>Navrhnutý zámer považujem v danom území za negatívny. Svoj zásadný nesúhlas s projektom vyjadrila verejnosť aj predstavitelia mesta (pri zmene územného plánu ZaD02) a navrhujem, aby Ministerstvo životného prostredia SR podľa §37 ods. 5 zákona 24/2006 Z.z. nesúhlasilo s jeho realizáciou., resp. aby bol zámer zo strany developera výrazne redukovaný tak, aby zámer negeneroval negatívne dopady v dotknutom území.</p>	<p>V záverečnom stanovisku sú zohľadnené environmentálne aspekty vo vzťahu k intenzite využitia územia navrhovanou investíciou.</p>
<p>Nakoľko uvedený svetlotechnický posudok je vypracovaný nesprávne (buď vysoko neprofesionálne, alebo účelovo), žiadam doloženie nového korektného svetlotechnického posudku.</p>	<p>Posudzovateľ si v rámci spracovania posudku vyžiadal vyjadrenie navrhovateľa (spracovateľa svetlotechnického posudku) k stanoviskám týkajúcich sa tejto problematiky, ktoré sú uvedené nižšie pri konkrétnych pripomienkach a požiadavkách.</p>
<p>Svetlotechnický posudok bol vypracovaný Ing. Zsolt Straňákom a Ing. Lenkou Palatinusovou dňa 19. 04. 2015 na základe týchto podkladov (Investičný zámer 4/2015 „Obytný súbor VIN-VIN Rača“.</p>	<p>Svetlotechnický posudok bol vypracovaný podľa aktuálnych podkladov. Pre posudzovanie pre EIA bola to projektová dokumentácia pre EIA, ktorá je totožná s dokumentáciou pre územné rozhodnutie.</p>

Stanoviská, pripomienky, požiadavky	Vyjadrenie príslušného orgánu
<p>Podklady, ktoré boli momentálne k dispozícii sú vypracované 06. 2015 s názvom „Obytný súbor Rínok Rača“ dokumentácia pre územné rozhodnutie v M 1 : 1000, Svetlotechnický posudok bol teda vypracovaný na základe neaktuálnych podkladov.</p>	<p>Pre daný projekt svetlotechnika bola už posudzovaná aj na úrovni architektonickej štúdie.</p>
<p>V svetlotechnickom posudku je ignorované odporúčanie normy STN 73 4301, ktoré hovorí, že „u bytov s dvoma a viac obytnými miestnosťami sa odporúča trojhodinové preslnenie aspoň jednej obytnej miestnosti“. Toto odporúčanie nie je podľa uvedeného posudku dodržané a je možné, že môže prísť až k zníženiu kategorizácie susediacich bytov. Z tohto dôvodu žiadam o svetlotechnický posudok zameraný na konkrétne dotknuté byty a nie na kontrolné body, ktoré samé o sebe neriešia svetlotechniku obytného priestoru, ale len jedného bodu.</p>	<p>Pri posudzovaní vplyvu plánovanej výstavby na preslnenie okolitých bytov podľa normy STN 73 4301 doba preslnenia musí byť minimálne 1,5 hodín. V bytoch, ktoré majú dve a viac obytných miestností má byť 3-hodinové preslnenie aspoň jednej obytnej miestnosti. Navrhované riešenie neznižuje dobu preslnenia okolitých bytov pod ,5 hodín, čo je požiadavka STN 73 4301, a doba preslnenia bude okolo 2,5 hodiny v kritických bytoch (najviac tienené byty). Nedôjde k žiadnemu znehodnoteniu bytov.</p>
<p>Odporúčania na uhol tienenia (citát z posudku) „Ekvivalentný uhol tienenia hlavných bočných osvetľovacích otvorov ostatných existujúcich alebo navrhovaných vnútorných priestorov s trvalým pohybom ľudí sa odporúča do 25°, nesmie však prekročiť 30°“ hovoria o uhle tienenia 25°. Developer však tieto odporúčania bez ohľadu na negatívny dopad na ostatné dotknuté strany ignoruje. Žiadam o dodržanie tohto odporúčania.</p>	<p>Bratislava je rozdelená na zóny, kde sú definované maximálne možné ekvivalentné uhly tienenia a to 30°, 36° a 42°. Plánovaná výstavba sa nachádza v zóne s 30° ekvivalentným uhlom tienenia. Zónovanie Bratislavy bolo vypracované v spolupráci mesta a úradu verejného zdravotníctva SR. Pre Bratislavu neexistuje zóna s ekvivalentným uhlom tienenia 25°, len pre priestory s vysokými nárokmi na denné osvetlenie (denné miestnosti predškolských zariadení, učebne škôl a podobne).</p>
<p>Kontrolná bod A aj B sú nesprávne určené. Predmetné obytné miestnosti sa nachádzajú približne 1 m hlbšie oproti deklarovanej fasáde domu, na ktorej je umiestnený kontrolný bod. Presnejšie určenie správneho kontrolného bodu určuje príloha č. 2. Tým sa výrazne znižuje aktuálny horný uhol preslnenia z 90° na cca 36°, čo výrazne ovplyvní celkové preslnenie a presvetlenie.</p>	<p>Polohy kontrolných bodov vychádzajú z geodetického zamerania okolitých fasád. Boli zamerané parapety okien a nadpražie okien. Z toho vychádza, že poloha kontrolných bodov je 0,3 m nad parapetom okna.</p>
<p>Pri výpočtoch preslnenia a presvetlenia je ignorovaná existencia bočných stien lodžii, ktoré už v súčasnosti znižujú mieri preslnenia a presvetlenia. Pri zohľadnení tejto skutočnosti v svetlotechnickom posudku vyjdú vypočítané hodnoty ešte horšie.</p>	<p>Vo výpočtoch preslnenia bytov boli uvažované bočné steny lodžii. Pri výpočtoch denného osvetlenia kontrolných bodoch – ekvivalentný uhol tienenia, vlastné tienenia napr. bočné steny lodžii do tienenia sa nezapočítava podľa normy STN 73 0580-1 Zmena 2.</p>
<p>Pri kontrolnom bode A zatienuje budova napravo cca 42° uhol a pri kontrolnom bode B rovnako vysoká budova zatienuje v priamom smere uhol iba 30°. Nakoľko nie je k dispozícii výška jednotlivých budov, vychádzam z dostupného „rezu priečného“ (str. 99 Správy o hodnotení), kde vychádza pri kontrolnom bode A budova napravo zatienenie cca 54° (oproti deklaroványm 42°) a pri kontrolnom bode B vychádza cca 50° oproti deklaroványm 30°, nakoľko budova D3 má mať o jedno podlažie menej, vid' príloha č. 3. Podotýkam, že tieto rozdiely sú merané pri pôvodne navrhnutom kontrolnom bode.</p>	<p>Vo svetlotechnickom posudku na obr.1 je situácia v mierke kde sú uvedené všetky výšky navrhovaných objektov. Výšky kontrolných bodov (poloha okien) vychádzajú z geodetického zamerania okolitých objektov. Vypočítaný ekvivalentný uhol tienenia kontrolných bodov je podľa metodiky STN 73 0580-1/22.</p>

Stanoviská, pripomienky, požiadavky	Vyjadrenie príslušného orgánu
Ku kontrole kontrolného bodu C chýbajú podklady, aby bolo možné dodané výpočty skontrolovať.	Všetky potrebné údaje pre kontrolu sa nachádzajú v projektovej dokumentácii a vo svetelnotechnickom posudku.
Pri kontrolnom bode D vychádza maximálne zatienenie v uhle 48° oproti nameraným 45°.	Maximálne uhly tienenia pri vykreslení diagramov ekvivalentného uhla tienenia kontrolných bodov vychádzajú podľa obr. 1, kde sú uvedené navrhované výšky objektov, výšky kontrolných bodov a vzdialenosti medzi nimi.
Z posudku vyplýva nezrovnalosť, že projektovaná nula /+0,000 je na úrovni 152,800 až 158,700 m n. m. rozdiel 5,9 m. Objekty B1 – D3/7-8 podlaží/majú mať max. výšku atiky 177,000 – 184,200 m n. m. rozdiel 7,2 m.	Každý stavebný objekt má inú výšku podlahy 1. NP, ako aj výšku atiky. Tieto údaje sú uvedené na obr. 1 vo svetelnotechnickom posudku.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Návrh záverečného stanoviska vypracoval

Mgr. Andrej Kučeravý

odbor environmentálneho posudzovania MŽP SR

Návrh záverečného stanoviska bol v zmysle § 37 ods. 2 zákona prerokovaný s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva Bratislava.

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

Ministerstvo životného prostredia SR

odbor environmentálneho posudzovania

RNDr. Gabriel Nižňanský

riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava 22. 03. 2016

IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Na účely zákona je verejnosť podľa § 3 písm. r) zákona jedna fyzická osoba, právnická osoba alebo viac fyzických osôb, alebo právnických osôb, ich organizácie alebo skupiny a dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v tomto konaní a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej

zmene, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu (§ 14 zákona č. 71/1967 Zb.) Právo dotknutej verejnosti na priaznivé životné prostredie, ktorá prejavila záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene postupom podľa odseku 3 alebo odseku 4, môže byť povolením navrhovanej činnosti alebo jej zmeny alebo následnou realizáciou navrhovanej činnosti alebo jej zmeny priamo dotknuté.

Podľa § 24 ods. 3 zákona verejnosť prejaví záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene a na konaní o jej povolení podaním

- a) odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4 zákona,
- b) odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa § 30 ods. 6 zákona,
- c) odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2 zákona,
- d) odôvodneného písomného stanoviska k oznámeniu o zmene podľa § 29 ods. 9 zákona.

Podľa § 24 ods. 4 zákona verejnosť má právo podať odvolanie proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska alebo jeho zmeny. Verejnosť podaním odvolania zároveň prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „OBYTNÝ SÚBOR RÍNOK RAČA, BRATISLAVA” bola identifikovaná nasledovná dotknutá verejnosť:

- Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava
- Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava
- Ing. Eva Sabolová, Sadmelijská 1, 831 06 Bratislava
- Zuzana Huorková, Úžiny 3, 831 06 Bratislava
- Eduard Huorka, Úžiny 3, 831 06 Bratislava
- Peter Huorka, Novohorská 20, 831 06 Bratislava
- Róbert Pajdlhauser, Závadská 18, 831 06 Bratislava
- Daniel Ščibrany, Albánska 5A, 831 06 Bratislava
- Ing. Peter Lampert, Albánska 5A, 831 06 Bratislava
- Ing. Lucia Lampert, Albánska 5A, 831 06 Bratislava
- Mgr. Katarína Čutková, Hlinícka 2/B, 831 52 Bratislava
- Miroslav Čutka, Hlinícka 2/B, 831 52 Bratislava
- Ing. Peter Sarkoci PhD., Lisovňa 6, 831 06 Bratislava
- Ing. Martin Šottník, Cígeľská 4, 831 06 Bratislava
- Doc. Mgr. Mariana Remešíková PhD., Pri Vinohradoch 193, 831 06 Bratislava
- Ing. Peter Šulej, Anenská 1, 811 05 Bratislava
- Mgr. Petra Fornayová, Anenská 1, 811 05 Bratislava
- Miroslava Lacová, Stupavská 8/B, 831 06 Bratislava
- Daniel Laco, Stupavská 8b, 831 06 Bratislava
- Juraj Pšenák, Oráčska 18A, 831 06 Bratislava
- Michal Laco, Stupavská 8B, 831 06 Bratislava
- Lenka Petříková, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Marta Petříková, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Lucia Macangová, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Róbert Macanga, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Martin Manik, Hečkova 18, 831 51 Bratislava
- Daniela Jobová, Plickova 5, 831 06 Bratislava

- Dominik Madara, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Zuzana Bžochová, Stupavská 8/A, 831 06 Bratislava
- Ivan Zemanovič, Stupavská 8/A, 831 06 Bratislava
- PhDr. Jozef Vozár, Plickova 3, 831 06 Bratislava
- RNDr. Marta Vozárová, Plickova 3, 831 06 Bratislava
- Richard Červenka, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Andrea Červenková, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Ing. Arch. Juraj Zornička, Kadnárova 99/301, 831 06 Bratislava
- Ing. Martina Krauspe, Kadnárova 99/602, 831 06 Bratislava
- Ing. Miroslav Mačičák, Kadnárova 99/201, 831 06 Bratislava
- Mgr. Zuzana Mačičáková, Kadnárova 99/201, 831 06 Bratislava
- Michal Žitný, Kadnárova 99, 831 06 Bratislava
- Andrea Žitná, Kadnárova 99, 831 06 Bratislava
- Martina Macangová, Vtáčiková cesta 8/A, 831 06 Bratislava
- Martin Zavalidroga, Plickova 3, 831 06 Bratislava
- Danna Zavalidrogová, Plickova 3, 831 06 Bratislava
- Juraj Mižura, Stupavská 33/E, 831 06 Bratislava
- Daniel Mišura, Stupavská 33/E, 831 06 Bratislava
- Mgr. Radovan Papan, Kadnárova 71, 831 52 Bratislava
- Mária Mlynarčíková, Hečkova 22, 831 51 Bratislava
- Míra Mišurová, Stupavská 33/E, 831 06 Bratislava
- Christián Záruba, Bukovinská 11, 831 06 Bratislava
- Ing. Mgr. Jarmila Hrušová, Plicková 1, 831 06 Bratislava
- Ing. Peter Hruša, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Ing. Jana Kudelášová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Ing. Denis Kudeláš, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- PhDr. Marta Čomajová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Veronika Vinčúrová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Matúš Moravčík, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Terézia Štefániková, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Michal Furička, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Alžbeta Szalaiová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Róbert Benda, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Milan Chrin, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Martina Hauskrechtová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Mgr. Radana Čičmanová, Kukučínova 12, 831 06 Bratislava
- Andrej Bábsky, Javorova 22, 921 01 Piešťany
- Attila Cziferi, Hlavná 168, 076 35 Somotor
- Veronika Luknárová, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Peter Gajdoš, Plickova 1, 831 06 Bratislava
- Ing. Ingrid Stráňavová, Sadmelijská 3, 831 06 Bratislava
- Mgr. Arpád Vaš, Sadmelijská 3, 831 06 Bratislava
- Štefan Gajdár, Kadnárova 104, 831 06 Bratislava
- Ing. Jana Vrábel'ová, Kadnárova 21, 831 52 Bratislava
- Miroslav Dudlák, Kadnárova 68, 831 51 Bratislava
- Robert Kodaj, Kadnárova 54, 831 51 Bratislava

- Zdenko Luknár, Alstrova 150, 831 06 Bratislava
- Zdenko Luknár ml., Alstrova 150, 831 06 Bratislava
- Mgr. Monika Luknárová, Alstrova 150, 831 06 Bratislava
- Pavol Sučanský, Alstrova 83, 831 06 Bratislava
- Mgr. Dagmara Nagyová, Alstrova 174, 831 06 Bratislava
- Adrian Záruba, Bukovinská č. 1, 831 06 Bratislava
- Viliam Stacho, Bukovinská 2, 831 06 Bratislava
- Viera Stachová, Bukovinská 2, 831 06 Bratislava
- Jozef Buček, Hybešova 4, 831 06 Bratislava
- Andrea Bučeková, Hybešova 4, 831 06 Bratislava
- Emília Rukriglová, Hybešova 4, 831 06 Bratislava
- Monika Doubravská, Stupavská 56/9689, 831 06 Bratislava
- Dana Ölvecká, Demänovská 30, 831 06 Bratislava
- Anna Nováková, Rustaveliho 1, 831 06 Bratislava
- Mgr. Matúš Ferenčík, Na Pasekách 8, 831 06 Bratislava
- Matej Fourich, Svätoplukova 5, 902 01 Pezinok
- Ivan Brožík, Pliockova 11, 831 06 Bratislava
- Viera Pilinská, Kadnárova 61, 831 51 Bratislava
- Emília Zarúbová, Bukovinská č. 1, 831 06 Bratislava
- Andrea Čajkovská, Stupavská 49, 831 06 Bratislava
- Andrej Šmulík, Sadmelijská 1, 831 06 Bratislava
- Monika Vaneková, Sadmelijská 5, 831 06 Bratislava
- Andrea Žilavá, Novohorská 32, 831 06 Bratislava
- Michaela Holčáková, Novohorská 32, 831 06 Bratislava
- Radova Sečkář, Kafendova 26, 831 06 Bratislava
- Oliver Vyhánek, Stolárska 9, 831 06 Bratislava
- Oldřich Hlaváček, Hečkova 22, 831 51 Bratislava
- Ľudovít Havlovič, Podbrezovská 37, 831 06 Bratislava
- Renáta Šťastná, Záhradná 3, 902 01 Pezinok
- JUDr. Jaroslav Straka, Alstrova 84, 831 06 Bratislava
- Lucia Grančaiová, Kadnárova 41, 831 51 Bratislava
- Ing. Michal Grančai, Kadnárova 41, 831 51 Bratislava
- Robert Kucharovič, Železničná 521, 900 41 Rovinka
- Ing. Jana Hrabovcová, Víглаšská 7, 851 07 Bratislava
- Peter Jankovich, Mudroňova 87, 811 03 Bratislava
- Matúš Fekete, Rybničná 19, 831 07 Bratislava
- Andrea Némethová, Tehelná 25, 831 03 Bratislava
- Terézia Hlavinová, Koncová 38, 831 07 Bratislava
- Aneta Dlugošová, Tatranská 12, 064 01 Stará Ľubovňa
- Alena Horváthová, Valiska 2, 831 07 Bratislava
- Adam Batovič, Hodálova 6, 841 05 Bratislava
- Ing. Anna Pelanová, Stupavská 39, 831 06 Bratislava
- Jozefína Kaperová, Alstrova č. 88, 831 06 Bratislava
- Ing. Ľubomír Mečár, Závadská 5, 831 06 Bratislava
- Mgr. Petra Mečárová, Závadská 5, 831 06 Bratislava
- JUDr. Ľubomír Mečár, Závadská 5, 831 06 Bratislava

- Eva Znášiková, Závadská 3, 831 06 Bratislava
- Daniela Gáliková, Tbiliská 21, 831 06 Bratislava
- Ing. Nina Chorvátová, Gelnická 14, 831 06 Bratislava
- Bronislava Vaneková, Sadmelijská 5, 831 06 Bratislava
- Mgr. Radovan Ščibrany, Albánska 5a, 831 06 Bratislava
- Jaroslav Pelan, Plickova 2, 831 06 Bratislava
- Miroslav Vanek, Sadmelijská 5, 831 06 Bratislava
- Zuzana Kernová, Závadská 5, 831 06 Bratislava
- Mgr. Art. Lucia Oreská, Kadnárova 99, 831 06 Bratislava
- Ing. Branislav Chorvát, Gelnická 14, 831 06 Bratislava
- Ing. Vierošlava Štrbáková, Na pasekách 10, 831 06 Bratislava
- Ing. Ľudovít Mlynarčík a Ing. Anna Mlynarčíková, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Martin Valko, Nad kúriou 10, 831 06 Bratislava
- Boris Krošlák, Tbiliská 29, 831 06 Bratislava
- Mgr. Pavel Koutný, Fedinova 18, 851 01 Bratislava
- Martin Surán, Klincová 7, 821 09 Bratislava
- Mgr. Pavol Ballon, Nitrianska 115, 951 45 Dolné Lefantovce
- Milan Tvrdoň, Teplicka 1, 831 02 Bratislava
- Hana Tvrdoňová, Teplicka 1, 831 02 Bratislava
- Ing. Andrej Struhár, Plickova 4, 831 06 Bratislava
- Ing. Bohdan Rýger, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- JUDr. Katarína Rýgerová, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- Ing. Jana Struhárová, Plickova 4, 831 06 Bratislava
- Martin Rakovský, Úžiny 3, 831 06 Bratislava
- Ing. Linda Gáliková, Alstrova 94, 831 06 Bratislava
- Miroslava Rakovská, Úžiny 3, 831 06 Bratislava
- PhDr. Ján Papuga, Kadnárova 4, 831 02 Bratislava
- Matúš Pucci, Plickova 10, 831 06 Bratislava
- Peter Lukár, Mudrochová 15, 831 06 Bratislava
- Marita Lukárová, Plickova 10, 831 06 Bratislava
- Ing. Daniela Sklenárová, Kafendova 22, 831 06 Bratislava
- Ján Kmec, Kafendova 22, 831 06 Bratislava
- Ing. Daniela Kmecová, Kafendova 22, 831 06 Bratislava
- Ing. Peter Sklenár, Kafendova 22, 831 06 Bratislava
- Eva Polakovičová, Pri vinohradoch 338, 831 06 Bratislava
- Mgr. Petronela Blahovcová, Novohorská 4, 831 06 Bratislava
- Gabriela Krištofičová, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- JUDr. Michal Krištofič, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- Vladimír Vajda, Tbiliská 5, 831 06 Bratislava
- Anna Chovanová, Plickova 8, 831 06 Bratislava
- Branislav Chovan, Veternicová 24, 841 05 Bratislava
- Ing. Viktor Bielko, Závadská 4, 831 06 Bratislava
- Dušan Dvorák, Pri Šajbách 30, 831 06 Bratislava
- Jana Dvoráková, Pri Šajbách 30, 831 06 Bratislava
- Ľubica Fedorovová, Jakubovo nám. 11, 811 09 Bratislava 1
- Mgr. Viera Olejárová, Demänovská 1463/39, 031 01 Liptovský Mikuláš

- JUDr. Ing. Andrej Schwarz LL.M., Podbrezovská 40, 831 06 Bratislava
- Tomas Vajda, Tbiliska 5, 831 06 Bratislava
- Mgr. Zuzana Sklenárová, Plickova 3, 831 06 Bratislava
- Eva Sklenárová, Plickova 5, 831 06 Bratislava
- Mgr. Michal Drotován, Kadnárova 37, 831 51 Bratislava
- Mgr. Michal Drotován, Na pasekách 14, 831 06 Bratislava (podľa § 24 ods. 6 zákona sa považuje za splnomocnenca občianskej iniciatívy v zmysle § 24 ods. 11 zákona, t. j. 171 fyzických osôb, ktoré podpísali 56 obsahovo zhodných stanovísk k správe o hodnotení)
- Lukáš Petrik, Závadská 14, 831 06 Bratislava
- Gabriel Foltán, Plickova 2, 831 06 Bratislava

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

1. Údaj, či je záverečné stanovisko konečným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať

Záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 1 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoloňovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti podať návrh na začatie povoloňovacieho konania k navrhovanej činnosti vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto rozhodnutiu možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstvo životného prostredia SR.

Podľa § 24 ods. 4 zákona má verejnosť právo podať rozklad proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom konania o vydaní záverečného stanoviska.

2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie

Rozklad proti tomuto rozhodnutiu je možné podať podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov na Ministerstvo životného prostredia SR v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkom konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska Ministerstvom životného prostredia SR podľa § 37 ods. 7 zákona.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

Toto záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 10 zákona preskúmateľné súdom podľa ustanovení piatej časti zákona č. 99/1963 Zb. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.