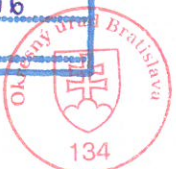


OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Tomášikova 46, 832 05 Bratislava

Číslo: OU-BA-OSZP3-2016/007385/ANJ/ BA III-EIA-r
Bratislava, 12. 04. 2016

Toto rozhodnutie nadobudlo
právoplatnosť dňa: 16.5.2016
v Bratislave dňa: 20.5.2016
pracovník: [signature]



ROZHODNUTIE

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 5 zákona NR SR č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v spojení so zákonom č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v spojení s § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov **vydáva** podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) a podľa § 29 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na základe zámeru „**Električková trať Vajnorská radiála**“ predloženého navrhovateľom Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie 1, 814 99 Bratislava, zastúpeným oprávneným zástupcom navrhovateľa spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava (ďalej len „navrhovateľ“) toto rozhodnutie:

Navrhovaná činnosť „**Električková trať Vajnorská radiála**“, účelom ktorej je modernizácia dvojkoľajnej električkovej trate Vajnorskej radiály, pozostávajúca z nahradenia zastaraných a opotrebovaných konštrukcií električkovej trate za nové a progresívne prvky, ako aj realizácia nových prevádzkových zariadení a technológií, umiestnená v Bratislavskom samosprávnom kraji, v okrese Bratislava III, na pozemkoch s parcelami C-KN č. 11246, 11279/2, 11436/5, 12780/1, 12780/176, 13460/20, 13461/1, 13461/67, 13466/9, 13466/35, 13467, 13474/1, 13474/2, 13488, 13590/2, 13590/4, 13591/19, 13593, 13597/4, 13601/5, 13601/29, 13601/30, 13601/81, 13601/83, 13601/96, 13601/129, 13605/1, 13605/2, 13605/4, 13605/7, 13605/41, 13605/46, 13605/47, 13605/57, 13607/27, 13625/6, 13630, 13633/1, 13633/16, 13633/18, 13646/3, 13665/2, 13665/3, 15115/1, 15115/3, 15115/7, 15115/44, 15115/47, 15115/62, 15115/70, 15115/96, 15115/98, 15115/111, 15115/117, 15115/120, 15123/79, 15123/226, 15127/1, 17029/1, 17063/20, 17063/31, 17064/3, 17065/1, 17065/3, 17082/17, 17082/19, 17082/39, 17082/40, 17082/42, 17082/43, 17082/68, 17090/16, 21950, 21951, 21956, 21957, 21966, 21968/1, 21968/2, 21968/3, 21968/4, 21968/12, 21968/36, 21968/43, 21968/48, 21968/49, 21968/52, 21968/53, 21968/64, 21968/65, 21968/75, 21968/79, 21968/107, 21968/108, 21968/109, 21968/112, 21968/113, 21968/114, 21968/116, 21968/126, 21968/127, 21968/128, 21969/1, 21970, 21978, 21988, 21989, 21990, 21994, 22022/23, 22023/1, 22023/2, 22037, 22046, 22085, 23013/1, 23021, 23022/1, 23022/2, 23048/2, 23048/3, 23049/1, 23049/2, 23049/12, 23049/13, 23049/16, 23049/19, 23049/23, 23049/24, 23050/1, 23050/14, 23050/17, 23050/20, 23051/13, 23054/1, 23054/10, 23055, 23056/8, 23056/9, 23056/10, 23056/12, 23056/13, 23056/14, 23056/18, 23056/35, 23056/66, 23056/68, 23056/70, 23056/105, 23056/115, 23056/116, 23056/117, 23056/118, 23056/120, 23056/121, 23056/122, 23056/142, 23056/160, 23056/168, 23056/169, 23056/170,



23056/171, 23056/177, 23056/178, 23056/187, 23056/188, 23074/2 a parcelami E-KN č. 11436/1, 12457, 13461/1, 13467, 13590/2, 13605/1, 13605/2, 13625/101, 1-4304, 1-4305, 1-4306, 1-4307, 1-4342, 1-4343, 1-4344, 1-4345, 1-4346, 1-4347, 1-4351, 1-4352, 1-4358, 1-4359, 1-4360, 1-4364, 1-4365, 1-4366, 1-4367, 1-4368, 1-4383, 1-4384, 1-4385, 1-4386, 1-4389, 1-4393/1, 1-4393/201, 1-4396/2, 1-4770/1, 1-4770/2, 1-4936/2, 1-4936/201, 15100/101, 15101/102, 15102/1, 15113/1, 15115/3, 15120, 15121, 15122/1, 15123/1, 17066/1, 17067, 17068, 17069/2, 17070, 17071, 21968/1, 21968/3, 21968/4, 21989, 21994, 22046/2, 22085/1, k.ú. Nové Mesto

s a n e b u d e p o s u d z o v a ť

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

Pri príprave dokumentácie stavby k územnému konaniu a v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov bude potrebné zohľadniť tieto konkrétne požiadavky vo vzťahu k navrhovanej činnosti, ktoré vyplývajú zo stanovísk doručených k zámeru a z opatrení navrhnutých v zámere:

- doplniť hlukovú štúdiu o :
 - hodnoty dopravného hluku na kritických podlažiach obytných domov v okolí trate, vrátane hluku v nočnej dobe,
 - predpokladané konkrétne hladiny hluku z električiek po vykonaní rekonštrukcie trate vrátane protihlukových úprav;
- dodržať podmienku Ministerstva obrany Slovenskej republiky, aby sa v prípade dopravných obmedzení na pozemných komunikáciách (cestách) zasiahnutých stavbou postupovalo v zmysle § 7 a § 24, ods. e) zákona č. 135/1961 Zb. a Vyhlášky FDM č. 35/1984, § 10, ods. 6, písmeno b);
- zaoberať sa požiadavkami Mestskej časti Bratislava – Nové Mesto (bod 9.) a v prípade možnej realizácie daných požiadaviek, zapracovať ich do dokumentácie pre územné/stavebné konanie;
- predmetný zámer prekonzultovať a o záväzné stanovisko požiadať správcov dotknutých komunikácií a Slovenskú správu ciest a ich požiadavky rešpektovať v plnom rozsahu;
- zaoberať sa požiadavkami Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (body 11.1 a 11.2) a v prípade možnej realizácie daných požiadaviek, zapracovať ich do dokumentácie pre územné/stavebné konanie;
- v súvislosti s realizáciou stavby budú dotknuté dreviny, na výrub ktorých sa vyžaduje predchádzajúci súhlas príslušného orgánu ochrany prírody (Hl. m. SR Bratislava, príp. Mestská časť Bratislava – Nové Mesto); navrhovateľ vytvorí dostatočný priestor a podmienky pre umiestnenie náhradnej výsadby za nevyhnutný výrub drevín;
- rešpektovať podmienky Dopravného úradu uvedené v bodoch 14.1 a 14.2;
- vyhovieť požiadavkám dotknutej verejnosti, s ktorými navrhovateľ súhlasil, (uvedené v časti Doplňujúce informácie v súlade s § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní) a naďalej sa zaoberať pripomienkami dotknutej verejnosti, uplatnenými v rámci zisťovacieho konania, opodstatnené pripomienky, ktoré majú oporu v zákone, zvážiť a zapracovať do dokumentácie pre územné/stavebné konanie;
- dotknutá verejnosť uvedená v § 24 zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov disponuje právami definovanými v súlade s § 24 ods. 2 tohto zákona;
- dodržať a realizovať opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie navrhnuté v kapitole IV. 10 zámeru.



ODÔVODNENIE

Navrhovateľ, **Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie 1, 814 99 Bratislava**, v zastúpení spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava, doručil dňa 07. 09. 2015 príslušnému orgánu, Okresnému úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddeleniu ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OÚ BA“) podľa § 29 ods. 1 písm. a) 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 o posudzovaní“) zámer navrhovanej činnosti „Električková trať Vajnorská radiála“ vypracovaný podľa prílohy č. 9 k zákonu o posudzovaní. Predkladaný zámer je okrem nulového variantu (súčasný stav - t.j. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) vypracovaný v 2 variantoch líšiacich sa energetickým napojením (rozdielnym riešením napájacieho vedenia a cestnej dopravnej signalizácie).

Popis navrhovanej činnosti:

Účelom navrhovanej činnosti je skvalitnenie verejnej hromadnej dopravy v Bratislave systémovým riešením k modernizácii Vajnorskej radiály, ktorej základnou požiadavkou je zvýšenie kvality priepustnosti a prepravnej výkonnosti električkovej dopravy. Úsek električkovej trate, na ktorom sa predpokladá rekonštrukcia, možno rozdeliť na päť úsekov: Trnavské mýto – Za kasárňou, Za kasárňou – Tomášikova, Tomášikova – Jurajov dvor, Jurajov dvor – obratisko Zlaté piesky a Zátiešie - ŽST Nové Mesto. Rekonštrukcia pozostáva z nahradenia zastaraných a opotrebovaných konštrukcií električkovej trate za nové a progresívne prvky, ako aj realizácia nových prevádzkových zariadení a technológií. Modernizáciou sa dosiahne zníženie hluku a vibrácií, zvýšenie prepravnej rýchlosti, skvalitnenie obsluhy územia a samotnej prevádzky električkovej dopravy. Skvalitnenie prevádzky električkovej trate sa má zabezpečiť novými technickými a technologickými nástrojmi električkovej trate a v rámci nej odstrániť nedostatočný stav koľajovej trate, zvýšiť bezpečnosť električkovej dopravy, zvýšiť technické a dopravné parametre električkovej trate, uplatniť nové platné predpisy a technické normy a vytvoriť kvalitné mestské prostredie v priestore električkovej trate. Modernizácia električkovej trate treba vykonať v celom úseku od Trnavského mýta až po obratisko pri Zlatých pieskoch vrátane odbočky k železničnej stanici Nové Mesto. Hlavné prvky tejto rekonštrukcie je možné opísať ako:

- nahradenie zastaraných a opotrebovaných konštrukcií električkovej trate novými a progresívnymi prvkami;
- inštalácia antivibračných podložiek / rohoží a obložení koľajníc pozdĺž celej dĺžky modernizovaného úseku električkovej trate za účelom zníženia hladiny hluku;
- inštalácia mazníkov v obratisku Zlaté piesky a v obratisku ŽST Nove Mesto, v triangli Zátiešie, Jurajov dvor;
- fyzické oddelenie električkovej trate od ostatnej premávky (v určitých úsekoch umožňujúce premávku autobusov MHD alebo vozidiel záchranného systému po koľajach);
- minimalizácia počtu priecestí a ich vybavenie zariadeniami s absolútnou preferenciou električkovej premávky;
- výmena pevných trakčných zariadení s požiadavkami na minimalizáciu nárokov na údržbu počas premávky;

- inštalácia koľajových výhybiiek s malým stupňom odbočenia vybavených elektrickým ohrevom i ovládaním;
- odstránenie miest s nevyhovujúcim prechodovým prierezom;
- zvýšenie kapacity zastávok (šírka nástupísk bude jednotne 3,50 m);
- vybudovanie nových priechodov pre chodcov;
- vybavenie zastávok informačnými systémami, automatmi na predaj cestovných lístkov, prístreškami a mobiliárom (lavičky, odpadkové koše, zábrany proti ostrekovaniu cestujúcich prechádzajúcimi autami apod.).

Modernizácia električkovej trate Vajnorskej radiály je navrhnutá v dvoch variantných riešeniach (variant 1 a variant 2). Pre oba varianty je zhodný návrh riešenia trolejových vedení, komunikácií, preložky sietí a riešenie električkového telesa. Rozdiely medzi variantmi sú v cestnej dopravnej signalizácii (vo variante 1 budú niektoré križovatky alebo prechody pre chodcov riešené jednoduchším spôsobom) a v napájacom systéme (vo variante 1 bude potrebné napájacie vedenie vybudovať z meniarň Legionárska, Trnávka a Zlaté piesky; vo variante 2 bude vybudovaná nová meniareň v blízkosti ŽST Nové Mesto a nebude nutné vybudovať nové napájacie vedenie z meniarne Februárka).

Navrhovaná činnosť svojimi parametrami podľa prílohy č. 8 zákona o posudzovaní, kapitoly č. 13 Doprava a telekomunikácie, položky č. 9 Elektrické dráhy, závesné dráhy alebo podobné dráhy osobitného druhu a trolejbusové dráhy podlieha zisťovaciemu konaniu o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti podľa § 18 ods. 2 písm. b) zákona o posudzovaní, ktoré príslušný orgán vykonal podľa § 29 zákona o posudzovaní.

Navrhovaná činnosť je situovaná v Bratislavskom samosprávnom kraji, v okrese Bratislava III, v urbanizovanom priestore mesta Bratislava, v katastrálnom území Nové mesto. trase Miestom vykonávania navrhovanej činnosti majú byť pozemky s dotknutými parcelami C-KN č. 11246, 11279/2, 11436/5, 12780/1, 12780/176, 13460/20, 13461/1, 13461/67, 13466/9, 13466/35, 13467, 13474/1, 13474/2, 13488, 13590/2, 13590/4, 13591/19, 13593, 13597/4, 13601/5, 13601/29, 13601/30, 13601/81, 13601/83, 13601/96, 13601/129, 13605/1, 13605/2, 13605/4, 13605/7, 13605/41, 13605/46, 13605/47, 13605/57, 13607/27, 13625/6, 13630, 13633/1, 13633/16, 13633/18, 13646/3, 13665/2, 13665/3, 15115/1, 15115/3, 15115/7, 15115/44, 15115/47, 15115/62, 15115/70, 15115/96, 15115/98, 15115/111, 15115/117, 15115/120, 15123/79, 15123/226, 15127/1, 17029/1, 17063/20, 17063/31, 17064/3, 17065/1, 17065/3, 17082/17, 17082/19, 17082/39, 17082/40, 17082/42, 17082/43, 17082/68, 17090/16, 21950, 21951, 21956, 21957, 21966, 21968/1, 21968/2, 21968/3, 21968/4, 21968/12, 21968/36, 21968/43, 21968/48, 21968/49, 21968/52, 21968/53, 21968/64, 21968/65, 21968/75, 21968/79, 21968/107, 21968/108, 21968/109, 21968/112, 21968/113, 21968/114, 21968/116, 21968/126, 21968/127, 21968/128, 21969/1, 21970, 21978, 21988, 21989, 21990, 21994, 22022/23, 22023/1, 22023/2, 22037, 22046, 22085, 23013/1, 23021, 23022/1, 23022/2, 23048/2, 23048/3, 23049/1, 23049/2, 23049/12, 23049/13, 23049/16, 23049/19, 23049/23, 23049/24, 23050/1, 23050/14, 23050/17, 23050/20, 23051/13, 23054/1, 23054/10, 23055, 23056/8, 23056/9, 23056/10, 23056/12, 23056/13, 23056/14, 23056/18, 23056/35, 23056/66, 23056/68, 23056/70, 23056/105, 23056/115, 23056/116, 23056/117, 23056/118, 23056/120, 23056/121, 23056/122, 23056/142, 23056/160, 23056/168, 23056/169, 23056/170, 23056/171, 23056/177, 23056/178, 23056/187, 23056/188, 23074/2 a parcelami E-KN č. 11436/1, 12457, 13461/1, 13467, 13590/2, 13605/1, 13605/2, 13625/101, 1-4304, 1-4305, 1-4306, 1-4307, 1-4342, 1-4343, 1-4344, 1-4345, 1-4346, 1-4347, 1-4351, 1-4352, 1-4358, 1-4359, 1-4360, 1-4364, 1-4365, 1-4366, 1-4367, 1-4368, 1-4383, 1-4384, 1-4385, 1-4386, 1-4389, 1-4393/1, 1-4393/201, 1-4396/2, 1-4770/1, 1-4770/2, 1-4936/2, 1-4936/201, 15100/101, 15101/102, 15102/1, 15113/1, 15115/3, 15120, 15121, 15122/1, 15123/1, 17066/1, 17067, 17068, 17069/2, 17070, 17071, 21968/1, 21968/3, 21968/4, 21989, 21994, 22046/2, 22085/1, k. ú. Nové Mesto. Dotknuté parcely sú zväčša vo vlastníctve alebo v správe Hlavného mesta

Bratislavy. V niektorých ojedinelých prípadoch môže dôjsť k zásahom do pozemkov, ktoré nie sú vo vlastníctve Hlavného mesta SR Bratislava. Zábery plôch v presnom vyčíslení ako aj ich majetkoprávne vysporiadanie budú predmetom vyšších stupňov projektovej dokumentácie stavby vybraného variantu.

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti:

Rozhodnutie o umiestnení stavby podľa § 39 zákona č. 50/1976 Z.z. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku a stavebné povolenie podľa § 66 zákona č. 50/1976 Z.z. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku.

OÚ BA ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 5 zákona č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, zákona č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, § 56 písm. b) zákona o posudzovaní a podľa § 18 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov začal správne konanie vo veci posudzovania predpokladaných vplyvov na životné prostredie dňom doručenia zámeru navrhovateľom, o čom upovedomil účastníka konania, ako aj rezortný orgán, povolujuce orgány, dotknuté orgány a dotknutú obec, ktorým zároveň podľa § 23 ods. 1 zákona o posudzovaní zaslal predložený zámer v prílohe. Príslušný orgán bezodkladne zverejnil na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR na adrese: <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/elektrickova-trat-vajnorska-radiala> zámer a oznámenie o predložení zámeru, ktoré obsahovalo základné údaje o navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 1 zákona o posudzovaní a podľa § 24 ods. 1 zákona o posudzovaní informoval bezodkladne verejnosť na svojom webovom sídle <http://www.minv.sk/?uradna-tabula-14>. Dotknutá obec – Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava podľa § 23 ods. 3 zákona o posudzovaní informovala o zámere verejnosť spôsobom v meste obvyklým, t.j. na vývesnej úradnej tabuli magistrátu v dňoch od 22. 09. 2015 do 13. 10. 2015 na www.bratislava.sk, v tlači a bol k nahliadnutiu v informačnom centre magistrátu SLUŽBY OBČANOM – Front Office aj o tom, že verejnosť mohla svoje písomné stanovisko doručiť príslušnému orgánu do 13. 10. 2015.

V súlade s § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní doručili príslušnému orgánu svoje písomné stanoviská k predmetnému zámeru tieto orgány štátnej správy, samosprávy a dotknutá verejnosť podľa § 24 zákona o posudzovaní (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

- 1. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, list č. OU-BA-OSZP3/2015/080733/POR/III-EIA, doručený dňa 18. 09. 2015 - z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií** - konštatuje, že v uvedenej lokalite nie sú v súčasnosti, z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií, známe žiadne riziká, ktoré by túto výstavbu obmedzovali a súhlasí s vydaním súhlasného stanoviska bez pripomienok.
- 2. Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Bratislava, list č. KRHZ-BA-OPP-900/2015, doručený dňa 22. 09. 2015 (podaný na poštovú prepravu dňa 21. 09. 2015)** – vo svojom stanovisku uvádza, že nemá pripomienky k navrhovaným činnostiam.
- 3. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-BA-OSZP3-2015/81095/DAD/III, doručený dňa 22. 09. 2015 - z hľadiska odpadového hospodárstva:** po oboznámení sa s predloženým zámerom konštatuje, že navrhovaná činnosť nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie a nemá k zámeru pripomienky. Konkrétne podmienky k realizácii a prevádzkovaní stavby určí orgán odpadového hospodárstva v rámci vyjadrenia v povoluovacom procese.



4. **Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave, list č. HŽP/15890/2015, doručený dňa 24. 09. 2015 (podaný na poštovú prepravu dňa 23. 09. 2015)** - vo svojom záväznom stanovisku uvádza, že z hľadiska ochrany zdravia netrvá na pokračovaní posudzovania zámeru podľa zákona o posudzovaní pre činnosť „Električková trať Vajnorská radiála“ k.ú. Bratislava - Nové Mesto. Obidva varianty považuje za akceptovateľné.

Upozorňuje, že v územnom konaní bude požadovať doplniť hlukové štúdie o :

- hodnoty dopravného hluku na kritických podlažiach obytných domov v okolí trate, vrátane hluku v nočnej dobe,
- predpokladané konkrétne hladiny hluku z električiek po vykonaní rekonštrukcie trate vrátane protihlukových úprav.

Odôvodnenie: Po preskúmaní žiadosti bolo zistené, že zámer rieši rekonštrukciu električkovej trate v úseku Trnavské mýto – Zlaté piesky, vrátane odbočky k ŽS Nové Mesto. Celková dĺžka je cca 4,5 km. Navrhuje sa vybudovanie električkového telesa s bezštrkovým povrchom v úsekoch Trnavské mýto - Bajkalská – Zátiešie. Zastávky 65 x 3,5 m budú vybavené prístreškami, lavičkami, orientačnými tabuľami, automatmi na cestovné lístky a odpadovými košmi, upravené pre imobilných. Trať bude vybavená výhybkami s vyhrievaním, dopravnou signalizáciou a na obratisku mazaním koľajníc. Súčasťou budú úpravy meniarne, verejného osvetlenia a signalizácie. Variant č. 2 sa odlišuje výstavbou novej meniarne pri ŽS Nové Mesto, zmenami napájacieho vedenia, cestnou dopravnou signalizáciou a riešením križovatiek. Hlukové štúdia (prof. Benčat, Žilina, 03/2015) preukazuje prekračovanie prípustných hladín hluku z dopravy na fasáde obytnej zástavby v okolí trate v súčasnosti. Zatiaľ čo hluk z cestnej dopravy na fasáde bytových domov dosahuje hodnoty 72 – 78 dB, hluk z električiek podľa rôznych typov 87 – 91 dB. Predpokladá zníženie hluku po rekonštrukcii trate pri vykonaní protihlukových opatrení a výmene vozového parku. Výsledné hladiny hluku však neuvádza. Navyše neuvádza predpokladaný hluk v nočnej dobe a na vyšších (kritických) podlažiach bytových domov.

Príslušný orgán stanovisko dotknutého orgánu – Regionálneho úradu verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave zohľadnil a pripomienky v ňom uvedené zahrnul do požiadaviek, ktoré bude potrebné zohľadniť pri príprave dokumentácie stavby k územnému konaniu a v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov. Variantnosť vyhodnotil v závere tohto rozhodnutia.

5. **Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, list č. KRHZ-BA-HZUB6-3104/2015-001, doručený dňa 24. 09. 2015** – v zmysle usmernenia MV SR Prezídia Hasičského a záchranného zboru v Bratislave vydaného pod. č. p.: PHZ-711/OP-2007 zo dňa 05. 03. 2007 a v zmysle zákona o posudzovaní k navrhovanej činnosti neuplatňuje pripomienky, nakoľko sa v danej lokalite nenachádza zariadenie v správe Hasičského a záchranného zboru.

6. **Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-BA-OSZP3-2015/080498/KVC/III, doručený dňa 24. 09. 2015 - z hľadiska ochrany ovzdušia** konštatuje: Počas výstavby sa očakáva zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší najmä z nákladnej dopravy, ktorou bude zabezpečovaná preprava materiálu, surovín, odpadov, atď. a na samotnom stavenisku. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby a na lokalitu výstavby. Ukončením prác tieto vplyvy zaniknú. Vhodnou organizáciou práce, pravidelnou údržbou a čistením mechanizmov i príjazdových komunikácií, ako aj vhodným prekrytím prepravovaného materiálu je možné obmedziť negatívne pôsobenie týchto vplyvov (najmä prašnosti) na prijateľnú úroveň. Počas prevádzky zrekonštruovanej električkovej trate nevznikne nový líniový zdroj znečistenia ovzdušia, predpokladá sa, že modernizáciou trate budú vytvorené podmienky pre zníženie emisii najmä tuhých častíc. Z hľadiska ochrany ovzdušia nemá k predloženému zámeru pripomienky.

7. **Ministerstvo obrany SR, Agentúra správy majetku Bratislava, list č. ASM- 115 - 2137/2015, doručený dňa 30. 09. 2015** vo svojom stanovisku z hľadiska obrany štátu súhlasí s plánovanou stavbou za dodržania podmienky:

V prípade dopravných obmedzení na pozemných komunikáciách (cestách) zasiahnutých stavbou postupovať v zmysle § 7 a § 24, ods. e) zákona č. 135/1961 Zb. a Vyhlášky FDM č. 35/1984, § 10, ods. 6, písmeno b. Z hľadiska zákona o posudzovaní nemá pripomienky.

Príslušný orgán stanovisko Ministerstva obrany SR akceptoval a dodržanie jeho podmienky zahrnul do požiadaviek, ktoré bude potrebné zohľadniť pri príprave dokumentácie stavby k územnému konaniu a v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

8. **Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list č. OU-BA-OCDPK1-2015/081064/BPI, doručený dňa 05. 10. 2015 (podaný na poštovú prepravu dňa 01. 10. 2015)** – navrhovaná činnosť nezasahuje do ciest I., II. a III. triedy v kompetencii Okresného úradu Bratislava, odboru cestnej dopravy a pozemných komunikácií. Z uvedeného dôvodu sa k predmetnému zámeru bližšie nevyjadruje.

9. **Mestská časť Bratislava – Nové Mesto, Oddelenie životného prostredia a územného plánovania, list č. ŽPaÚP-1530/2015/T, doručený dňa 06. 10. 2015 (podané na poštovú prepravu dňa 02. 10. 2015 a zaslané aj prostredníctvom elektronickej pošty)** – konštatuje, že navrhovaná činnosť je v súlade s koncepciou územného rozvoja Hlavného mesta SR Bratislavy „Návrh koncepcie rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na rok 2013 – 2025, časť: Rozvoj a modernizácia technickej infraštruktúry dopravnej siete električkových a trolejbusových tratí“, schválenej Mestským zastupiteľstvom hl. m. SR Bratislavy v roku 2013 a 2014. Mestská časť Bratislava – Nové Mesto ponecháva výber variantu na odborníkov v danej téme a odporúča pokračovať na príprave realizácie navrhovanej činnosti pri dodržaní nasledujúcich podmienok:

- Predložený zámer je potrebné v maximálnej miere zosúladiť so „Zásadami rozvoja cyklistickej a pešej dopravy“, schválenými Mestským zastupiteľstvom hl. m. SR Bratislavy – uzn. č. 1473/2014 z 25. 09. 2014.
- V rámci riešenia cyklistických trás žiada realizovať jednosmerné cyklotrasy po obidvoch stranách Tomášikovej ulice v min šírke 1,5 m, v križovatke vedené ako samostatný cyklopruh/cyklopriechod, ako plný podfarbený pruh (reflexný zelený podklad, biela reflexná farba značenie). Žiada tiež vybudovať moderné pouličné cyklistické státie pre cestujúcich na obidvoch obrátkach električiek (Zlaté piesky, ŽST Nové Mesto), každé státie min. 10 cyklostanov (20 bicyklov), s typmi stanov obrátene U .
- V úseku električkovej trate od Trnavského mýta po Zátíšie žiada riešiť koľajový zvršok ako zatvorený – upravený zatravněním, alebo zámkovou dlažbou (pre prípadné využitie električkových zastávok ako integrovaných aj pre autobusovú MHD).
- Osobitnú pozornosť treba venovať opatreniam na zabránenie šírenia hluku do okolia od prevádzkovania električkovej trate, ktorá predstavuje najvyššiu hlukovú záťaž v priľahlých lokalitách a objektoch.
- V rámci ďalších stupňov prípravy modernizácie električkovej trate žiada prehodnotiť navrhované riešenie s minimalizovaním zásahu do existujúcich chodníkov a zelene, najmä s cieľom sa vyhnúť výrubom drevín a úbytkom akejkoľvek zelene.
- Vzhľadom na to, že etapa výstavby predstavuje značné negatívne vplyvy na všetky zložky životného prostredia, a to výraznejšie ako vlastná prevádzka, žiada venovať osobitnú pozornosť riešeniu opatrení na ochranu dotknutého územia počas výstavby.

Zároveň oznamuje, že v súlade s § 23 ods. 3 zákona o posudzovaní bola o predmetnom zámere verejnosť informovaná prostredníctvom miestneho televízneho vysielania, rozhlasu, tlače, pričom oznámenie o uvedenom zámere bolo na dobu 21 dní vyvesené pre verejnosť na webovej stránke Mestskej časti Bratislava – Nové Mesto a na úradných tabuliach na Junáckej ulici, na Račianskom mýte a na Jeséniovej ulici.



Príslušný orgán stanovisko Mestskej časti Bratislava – Nové Mesto zohľadnil tak, že do podmienok tohto rozhodnutia zahrnul povinnosť zaoberať sa jeho požiadavkami a v prípade novej realizácie daných požiadaviek, zapracovať ich do dokumentácie pre územné/stavebné konanie. Variantnosť OÚ BA vyhodnotil v závere tohto rozhodnutia.

10. **Krajské riaditeľstvo policajného zboru v Bratislave, Krajský dopravný inšpektorát, list č. KRPZ-BA-KD13-25-228/2015, doručený dňa 06. 10. 2015 (podaný na poštovú prepravu dňa 05. 10. 2016)** – s predloženým zámerom KDI súhlasí a nepožaduje, aby predložený zámer bol posudzovaný v zmysle zákona o posudzovaní.
11. **Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, list. MAGS OUGG 52756/15-335027 OUGG 440/15, EIA č. 45, doručený dňa 08. 10. 2015 (podaný na poštovú prepravu dňa 06. 10. 2015)** - Oznam so základnými údajmi o zámere bol podľa § 23 ods.3 zákona o posudzovaní zverejnený na úradnej tabuli magistrátu v dňoch od 22.9. do 13.10.2015 na www.bratislava.sk, v tlači a bol k nahliadnutiu v informačnom centre magistrátu SLUŽBY OBČANOM – Front Office. Verejnosť mohla svoje písomné stanovisko doručiť príslušnému orgánu do 13.10.2015.

11.1/Z hľadiska územného plánovania:

Posúdenie vo vzťahu k ÚPN hl.m. SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov 01, 02, 03, 05 (ďalej len „ÚPN“):

- Predložený zámer je v súlade s ÚPN. Variantnosť zámeru spočíva iba v technologickom riešení monolitickéj železobetónovej dosky električkového zvršku s uzlami upevnenia alebo prefabrikovanými podvalmi.
- Vzhľadom na jedinečnosť možnosti zmeny (modernizácia tak dlhého úseku s budovaním komplet nového spodku trate) požaduje v úsekoch, všade kde je to možné, riešiť električkový zvršok so zatrávením.

Z hľadiska dopravného inžinierstva:

A – konštatuje:

Predmetom predloženého zámeru je modernizácia dvojkoľajnej električkovej trate Vajnorskej radiály v úseku od Trnavského mýta až po obrátisko pri Zlatých pieskoch vrátane odbočky k železničnej stanici Nové Mesto. Navrhovaná činnosť je situovaná v trase existujúcej električkovej trate. Cieľom modernizácie je nahradenie opotrebovaných a zastaraných konštrukcií električkovej trate za nové progresívne prvky. Jedná sa o výmenu električkového zvršku v úseku Trnavské mýto – Bajkalská a v úseku Zátiešie – Nové Mesto. Električkový spodok bude v celom rozsahu modernizovanej trate vybudovaný nový. Polohy zastávok v zásade rešpektujú polohy existujúcich zastávok, tak ako sú definované existujúcou komunikačnou kostrou, existujúcimi pešími trasami aj dlhodobým užívaním cestujúcou verejnosťou. Prístrešky na ochranu cestujúcich budú osadené na všetkých zastávkach. V celom úseku električkovej trate Vajnorskej radiály, vrátane oboch obrátisk a krátkeho úseku na Tomášikovej ulici je navrhované nové dvojstopé trolejové vedenie. Modernizácia Vajnorskej radiály je v zmysle predloženého zámeru navrhnutá v dvoch variantných riešeniach – variant 1 a variant 2. Varianty sa líšia v technickom riešení napájacieho vedenia, optického káblového vedenia pre diaľkové ovládanie meniarne Legionárska – Februárka – Trnávka – Zlaté piesky a cestnej svetelnej signalizácii (CDS) vybraných križovatiek. Variant 2 rieši oproti variantu 1 aj novo navrhovanú meniareň v lokalite obrátiska električiek pre ŽST Nové Mesto. Pre oba varianty je zhodný návrh riešenia trolejových vedení, komunikácií, preložky sietí a riešenie električkového telesa. Preložený zámer preferuje ako optimálny variant 2, z ktorého výberom sa stotožňuje, jeho výhody sú:

- nižšie investičné náklady
- výstavba novej meniarne
- úspora napájacích a káblových rozvodov v celkovej dĺžke 43 350 m a z toho vyplývajúca úspora investičných nákladov
- zníženie úbytkov napätia skrátením rozvodov



- nižšia predpokladaná dĺžka optického káblového vedenia
- vyššia bezpečnosť chodcov na svetelných križovatkách.

Predložený zámer obsahuje z hľadiska dopravy a vplyvov na dopravu popis v nasledujúcich kapitolách:

- Stručný opis technického a technologického riešenia (str. 9-23), v rámci ktorej je zhodnotený súčasný stav - nulový variant a navrhované riešenie (variant 1, variant 2) modernizácie električkovej trate (koľajové riešenie, priecestia, nástupištia, podchody priechody, trakčné vedenie, preložky sietí...).
- Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrno - historické hodnoty kapitola 3, časť 3.5 Doprava, str. 36–39 – zhodnotenie dopravnej infraštruktúry MČ Nové Mesto so zreteľom na kapitolu Mestská hromadná doprava dotknutého úseku električkovej trate.
- Nároky na dopravu a inú infraštruktúru, kapitola IV.1.5, st. 47–48 – zhodnotenie súčasného stavu, potreba vybudovania cestných svetelných signalizácií, riešenie zastávok, zásah do cestnej infraštruktúry.
- Vplyvy na infraštruktúru a Vplyvy na dopravu (str. 55-57) – s popisom fungovania dopravy počas výstavby, počas prevádzky, vplyvy na dopravu na dráhe, vplyvy na cestnú dopravu a na cyklistickú dopravu.

B – stanovisko:

11.1.1 Navrhovaná modernizácia električkovej trate je z koncepčného hľadiska v súlade s ÚPN mesta. Navrhovanou činnosťou nedochádza k zmene trasovania električkovej trate. Zmodernizovaním električkovej trate dôjde k zabudovaniu progresívnych konštrukčných prvkov zabezpečujúcich výrazné obmedzenie negatívnych vplyvov na okolitú urbanizovanú zónu (vibrácie, hluk), ako aj k plynulejšej preprave cestujúcich využívajúcich túto formu dopravy prostredníctvom preferencie električiek v križovatkových uzloch.

11.1.2 Predložený zámer popisuje modernizáciu električkovej trate výlučne vo všeobecnej rovine a obsahuje nedoriešené a nepreverené skutočnosti:

- nie sú konkretizované navrhované polohy jednotlivých priecestí, ako aj priecestia, ktoré sú navrhnuté na zrušenie;
- zámer neuvádza či dôjde k návrhu nových resp. k zrušeniu existujúcich nástupíšť, nekonkretizuje či budú niektoré slúžiť ako integrované zastávky atď.;
- uvádza sa, že bude znížená kapacita jestvujúcich križovatiek pre individuálnu automobilovú dopravu z dôvodu preferencie električkovej dopravy – nie je kvantifikované predpokladané zníženie kapacity;
- nie sú konkretizované nové navrhované priechody pre chodcov, priechody pre chodcov ktoré budú doplnené o priechody pre cyklistov; nie sú konkretizované zastávky, kde budú vytvorené odstavné plochy pre bicykle;
- zámer neobsahuje situácie zastávok a trate v podrobnejšej mierke ako 1: 1000.

záver:

- Z hľadiska vyhodnotenia vplyvov na dopravu považuje navrhovanú činnosť modernizácie električkovej trate – Vajnorská radiála za pozitívnu aj napriek tomu, že dokumentácia nevyhodnotila vplyvy súvisiace s neriešenými otázkami v zmysle bodu **11.1.2**.
- Ku konkrétnemu technickému riešeniu navrhovanej činnosti sa vyjadri v rámci procesu vydávania Závazného stanoviska hl. mesta SR Bratislavy k projektovej dokumentácii pre územné rozhodnutie. Požaduje, aby dokumentácia pre územné rozhodnutie obsahovala riešenie všetkých otázok, ktoré sú vyšpecifikované v rámci bodu **11.1.2** tohto stanoviska.

Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry – bez pripomienok.

11.2/ Z hľadiska vybraných zložiek životného prostredia a špecifických faktorov:

Ovzdušie:



- Počas výstavby sa očakáva zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší najmä z nákladnej dopravy (preprava materiálu, surovín, odpadov, atď.) a na samotnom stavenisku; tento vplyv bude dočasný a obmedzený na obdobie výstavby. Ukončením prác tieto vplyvy zaniknú. Vhodnou organizáciou práce, pravidelnou údržbou a čistením mechanizmov i príjazdových komunikácií, ako aj vhodným prekrytím prepravovaného materiálu je možné obmedziť negatívne pôsobenie týchto vplyvov (najmä prašnosti) na prijateľnú úroveň. Počas prevádzky zrekonštruovanej električkovej trate nevznikne nový líniový zdroj znečistenia ovzdušia. Bez pripomienok.
- Predpokladá sa, že modernizáciou trate budú vytvorené podmienky pre zníženie emisií najmä tuhých častíc. Bez pripomienok.

Vody - odvodnenie konštrukcie električkového spodku bude zabezpečené priečnym sklonom zemnej pláne v sklone 3% smerom k osi koľají električkovej trate. Drenážnu sústavu bude tvoriť ryha šírky 0,50 m s drenážnou rúrkou. Pre možnosť preplachovania a lomenia trasy sú navrhnuté plastové šachty DN 400 vo vzdialenostiach max. 50 m. Drenážne šachty budú zaústené samostatnými prípojkami alebo priamo do verejnej kanalizácie alebo do kanalizačných šacht situovaných v el. telese ktoré budú odvádzať aj povrchové vody z električkového telesa, vody z odvodnenia žliabkov koľajníc a vody z ostatných zariadení (prestavné skrine výhybiek, skrinky ohrevu výhybiek a i.). Bez pripomienok.

Pôdy - navrhovaná činnosť nepredstavuje žiadny nový trvalý ani dočasný záber poľnohospodárskej pôdy či lesných pozemkov. Berie na vedomie.

Odpady – upozorňuje, že z hľadiska nakladania s odpadmi počas výstavby je potrebné rešpektovať aj zákon NR SR č.79/2015 Z.z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov, platný od 17.3.2015, ktorý nadobudne účinnosť 1.1.2016.

Zeleň:

- V rámci vyšších stupňov PD sa pre vybraný variant vypracuje prieskum Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín, ktorý bude potrebný pre vydanie súhlasu prísl. orgánu ochrany prírody na výrub drevín - bez pripomienok.
- Projekt modernizácie električkovej trate počíta so zatrávením trate a to od začiatku úseku až po križovatku s Tomášikovou ulicou. Zavlažovanie sa však neuvažuje automatickým zavlažovacím systémom, ale Dopravný podnik má zabezpečiť zalievanie podľa potreby – automatické zavlažovanie považuje v intraviláne mesta za vhodnejšie riešenie.

Vplyvy na obyvateľstvo:

- Pohoda a kvalita života obyvateľov bude narušená najmä počas obdobia výstavby. Na obyvateľstvo, ktoré v dotknutom území trvalo žije, bude negatívne vplyvať množstvo rozkopávok chodníkov a zelených plôch (súvisiacich s výmenou napájacieho systému trate). V bezprostrednej blízkosti staveniska sa budú prejavovať aj vplyvy na ovzdušie (zvýšená prašnosť a emisie látok znečisťujúcich ovzdušie). Ďalším vplyvom, ktorý bude pôsobiť na obyvateľstvo je stavebný ruch a hluk v mieste staveniska. Obyvateľstvo pocíti výluky električkovej dopravy, liniek 2 a 4, ktoré bude musieť nahradiť náhradná autobusová doprava. Vhodnými opatreniami možno tieto vplyvy minimalizovať.
- Konkrétne opatrenia na zamedzenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie sú definované v kap. IV. 10 (str. 60-62) zámeru – bez pripomienok.

Celkové environmentálne vyhodnotenie:

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo sa ani pri jednom z navrhovaných variantov nepredpokladajú negatívne účinky, ktoré prekračujú povolené limitné hodnoty v zmysle v súčasnosti platných legislatívnych predpisov. Pri dodržaní štandardných (navrhnutých) opatrení nie je predpoklad negatívneho ovplyvnenia niektorej zo zložiek životného prostredia. Realizáciu navrhovanej činnosti odporúča. Proces posudzovania odporúča ukončiť v etape zisťovacieho konania.



Toto stanovisko nenahrádza Záväzné stanovisko hlavného mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti, ktoré bude vydané v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov na základe odborného posúdenia dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Príslušný orgán stanovisko Hlavného mesta SR Bratislavy akceptoval a zohľadnil tak, že do podmienok tohto rozhodnutia zahrnul povinnosť zaoberať sa požiadavkami Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (body 11.1 a 11.2) a v prípade novej realizácie daných požiadaviek, zapracovať ich do dokumentácie pre územné/stavebné konanie;

12. **Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Oddelenie dopravného modelovania a infraštruktúry, list č. 05876/2015/B211-SZEÚ/61825, doručený dňa 08. 10. 2015, (podaný na poštovú prepravu dňa 07. 10. 2015)** - vo svojom stanovisku uvádza: Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia existujúcej električkovej trate v Bratislave v úseku od Trnavského mýta po konečnú zastávku – obratisko pri Zlatých pieskoch a odbočky k železničnej stanici Nové Mesto. Modernizáciou električkovej trate sa dosiahne zlepšenie technického stavu trate, zrekonštruujú sa električkové zastávky, zvýši sa prepravná rýchlosť, zabezpečí sa preferencia električkovej dopravy svetelnou signalizáciou, zníži sa hluk a vibrácie, zvýši sa bezpečnosť, kultúra, komfort a plynulosť cestovania, znížia sa negatívne dopady koľajovej dopravy na obyvateľstvo a na životné prostredie. Počas realizácie rekonštrukčných prác, ako aj počas následnej prevádzky modernizovanej trate bude výrazne ovplyvnená súčasná organizácia dopravy na dotknutých mestských komunikáciách. Na základe uvedeného žiada predmetný zámer prekonzultovať a o záväzné stanovisko požiadať správcov dotknutých komunikácií a ich požiadavky rešpektovať v plnom rozsahu. Zároveň žiada predmetný zámer prekonzultovať a o záväzné stanovisko požiadať Slovenskú správu ciest a jej požiadavky rešpektovať v plnom rozsahu. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „MDVRR SR“) súhlasí s ukončením procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, v zmysle zákona o posudzovaní, po uskutočnení zisťovacieho konania, za podmienky rešpektovania vyššie uvedených požiadaviek MDVRR SR.

Príslušný orgán požiadavky uvedené v stanovisku rezortného orgánu plne rešpektoval a zapracoval ich do podmienok tohto rozhodnutia.

13. **Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-BA-OSZP3-2015/080733/80350/HRB, doručený dňa 02. 10. 2015** - Predmetné pozemky sa nachádzajú v území s prvým stupňom ochrany podľa § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny (ďalej len „zákon OPK“), kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona. Výstavba objektu a jeho prevádzka nepredstavuje podľa zákona OPK v danom území činnosť zakázanú. Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) riešeným územím priamo neprechádza žiaden biokoridor, ani sa tu nenachádza žiadne biocentrum. V súvislosti s realizáciou stavby budú dotknuté dreviny, na výrub ktorých sa vyžaduje predchádzajúci súhlas príslušného orgánu ochrany prírody (Hl. m. SR Bratislava, príp. Mestská časť Bratislava – Nové Mesto). Na uvedenom pozemku sa nenachádzajú biotopy národného alebo európskeho významu, biotopy chránených druhov rastlín alebo živočíchov, ani chránené stromy. Pripomienky pre ďalší proces posudzovania alebo schvaľovania:

- Navrhovateľ vytvorí dostatočný priestor a podmienky pre umiestnenie náhradnej výsadby za nevyhnutný výrub drevín.

Za predpokladu dodržania uvedených pripomienok Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, dotknutý orgán ochrany prírody okresu nepožaduje navrhovanú činnosť posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

Príslušný orgán stanovisko dotknutého orgánu ochrany prírody okresu zohľadnil a pripomienky v ňom uvedené zahrnul do podmienok, ktoré je potrebné dodržať v ďalších stupňoch povoľovacieho procesu.



14. Dopravný úrad, list č. 16307/2015/ROP-002-P/32966, doručený dňa 09. 10 2015 (podaný na poštovú prepravu dňa 07. 10. 2015) - vo svojom stanovisku uvádza: Dopravný úrad ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ust. § 28 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov oznamuje, že riešené územie sa nachádza v ochranných pásmach Letiska M. R. Štefánika Bratislava, z ktorých vyplývajú pre riešené územie nasledovná podmienky:

14.1 Najvyšší bod stavebných objektov, vrátane všetkých zariadení umiestnených na ich strechách a vrcholoch (komíny, bleskozvod, anténové systémy a pod.), ostatných zariadení umiestnených v riešenom území (stožiare verejného osvetlenia, dopravného značenia, mosty, trakčné vedenia, reklamné zariadenia a pod.) a najvyšší bod stavebných mechanizmov použitých pri výstavbe nesmie presiahnuť obmedzujúce nadmorské výšky určené ochrannými pásmami Letiska M. R. Štefánika Bratislava určenými Rozhodnutím Štátnej leteckej inšpekcie zn. 1-66/91 zo dňa 03.07.1981, ochrannými pásmami Letiska M. R. Štefánika Bratislava určenými Dopravným úradom č. 3755/2014/ROP-022-OP/36087 zo dňa 10. 12. 2014 a ochrannými pásmami leteckého pozemného zariadenia „Radar pre koncovú riadenú oblasť Letiska M. R. Štefánika (TAR LZIB – sektor A)“ určenými Rozhodnutím Leteckého úradu Slovenskej republiky č. 1908/313-638-OP/2007 zo dňa 27. 04. 2009, a to takto:

- a) v úseku km 0,0 až 2,4 nadmorskou výškou – 172,00 – 213,00 m n.m.Bpv, v sklone 1:25 v smere od letiska (ochranné pásmo kužeľovej prekážkovej plochy Letiska M. R. Štefánika Bratislava a ochranné pásmo kužeľovej plochy leteckého pozemného zariadenia „Radar pre koncovú riadenú oblasť Letiska M. R. Štefánika/TAR LZIB – (sektor A“)).
- b) v úseku km 2,4 až 4,8 nadmorskou výškou – 172,00 m n.m.Bpv (ochranné pásmo vnútornej vodorovnej prekážkovej roviny letiska a ochranné pásmo vodorovnej roviny leteckého pozemného zariadenia „Radar pre koncovú riadenú oblasť Letiska M. R. Štefánika/TAR LZIB – (sektor A“)).
- c) V úseku km 4,8 až 5,6 vrátane obrátiska pri Zlatých pieskoch nadmorskou výškou - 160,00 – 163,80 m n.m.Bpv, v sklone 1:70 v smere od letiska (ochranné pásmo šikmej prekážkovej roviny vzletových a pristávacích priestorov Letiska M. R. Štefánika Bratislava a vzletových a približovacích priestorov leteckého pozemného zariadenia „Radar pre koncovú riadenú oblasť Letiska M. R. Štefánika/TAR LZIB – (sektor A“)).

14.2 V riešenom území - úsek v km 4,6 – 5,6 km vrátane obrátiska pri Zlatých pieskoch - je vylúčené používať silné svetelné zdroje a zariadenia na generovanie alebo zosilňovanie elektromagnetického žiarenia, vytvárať reflexné plochy a umiestňovať nebezpečné a klamlivé svetlá, ktoré by mohli viesť k mylnej informácii pre posádky lietadiel, prípadne oslepiť posádky lietadiel (ochranné pásmo proti nebezpečným a klamlivým svetlám). Ďalej je vylúčené vykonávať činnosti, ktoré by viedli k zvýšenému výskytu vtáctva (vonkajšie ornitologické ochranné pásmo) a prípadné vedenie elektrického prúdu VN a VVN riešiť formou vzdušného vedenia (ochranné pásmo s obmedzením stavieb vzdušných vedení VN a VVN).

Zároveň upozorňuje, že toto stanovisko je vydané len z hľadiska záujmov civilného letectva. V prílohe stanoviska Dopravného úradu bola doložená situácia ochranných pásiem Letiska M.R. Štefánika so zákresom „El. trate Vajnorská radiála“ M 1:18000, ktorej kópia bola poskytnutá oprávnenému zástupcovi navrhovateľa.

Príslušný orgán stanovisko Dopravného úradu akceptoval a rešpektovanie pripomienok uvedených v bodoch 14.1 a 14.2 zahrnul do podmienok tohto rozhodnutia.

15. Dotknutá verejnosť podľa § 24 zákona o posudzovaní :

15.1 Združenie domových samospráv, zastúpené Marcelom Slávikom, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava, vyjadrenie doručené dňa 16. 09. 2015. vo svojom vyjadrení uviedlo, že stanovy Združenia domových samospráv v elektronickej podobe sú k dispozícii na prehliadanie alebo na stiahnutie tu: <http://fxcltd.net/d90bYRNZb>, výpis z registra občianskych



združení MV SR: <http://goo.gl/OXGH6U> a výpis z registra právnických osôb ŠÚ SR <http://goo.gl/MepUxg> k predstavenému dokumentu má nasledovné pripomienky:

15.1.1 Žiada doplniť dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami 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). V dôsledku zmeny konfigurácií nástupíšť, nového riešenia obrátiska ako aj osadenia nových cestných svetelných signalizácií na exponovaných križovatkách môže dôjsť k zmenám signálnych plánov, ktoré ovplyvnia priestupnosť križovatiek na celej radiále.

15.1.2 Z hľadiska posudzovania vplyvov hluku jednoznačne požaduje realizáciu modernizácie električkovej trate spolu s protihlukovými úpravami.

15.1.3 Žiada, aby prechody pre chodcov boli riešené systémom „Bezpečnostný prechod“, teda osadením bielych výstražných LED svetiel do vozovky, nasvietením prechodu zhora asymetrickým svetelným zdrojom a osadením zväčšenej zvislej dopravnej značky IP6 doplnenej o blikajúce výstražné oranžové svetlá¹. ¹Príklady: <http://goo.gl/W5N4cx>, <http://goo.gl/2YiMHU>, <http://goo.gl/SoRoJ5>

15.1.4 Žiada, aby aj križovania električkovej trate cestami bolo riešené systémom „Bezpečnostné priecestie“, kedy odbáčací pruh križujúci električkovú trať bude vo vozovke osadený oranžovými výstražnými LED svetidlami a pri ceste bude značka „iné nebezpečenstvo“ doplnená o blikajúce výstražné svetlá. Ide o podrobné riešenie ako systém „Bezpečný prechod“.

15.1.5 Žiada riešiť trať položením koľají s duálnym rozchodom umožňujúcim v budúcnosti prevádzku vlakov Tram-Train, alebo prejsť na normálny železničný rozchod aj pri obyčajných mestských električkách.

15.1.6 Požaduje aplikovať systém preferencie električiek na tejto radiále, pričom v maximálnej možnej miere uplatniť aj líniovú koordináciu v nadväznosti na CSS na križovatkách Trnavské mýto, Jarošova-Bajkalská, Riazanská, Tomášikova, Odborárska, Bojnická a Stará Vajnorská.

15.1.7 V súvislosti s opatreniami za znižovanie hluku navrhuje aplikáciu zeleným trávnatým kobercom v celej dĺžke radiály.

15.1.8 Navrhuje predĺženie električkovej trate až „za železnicu“ do lokality Galvaniho s perspektívou pokračovania až smerom Vajnory.

15.1.9 Žiada riešiť trať položením koľají s duálnym rozchodom umožňujúcim v budúcnosti prevádzku vlakov Tram-Train alebo prejsť na normálny železničný rozchod aj pri obyčajných mestských električkách.

15.1.10 Z hľadiska prípadného výrubového konania žiada spracovanie podrobného dendrologického posudku hodnotiaceho stav a spoločenskú hodnotu drevín na dotknutom území. V prípade udelenia súhlasu na výrub žiada náhradnú výsadbu realizovať v lokalitách výrubu a nie určením finančnej náhrady.

15.1.11 Navrhuje zváženie realizácie odstavných parkovacích plôch pri kľúčových zastávkach a vyriešiť ich v nadväznosti na Parkovacia politiku mesta Bratislava.

15.1.12 V súvislosti s opatreniami zvyšujúcimi bezpečnosť cestnej premávky navrhuje riešiť oplotenie trate živým plotom, ktorý bude plniť funkciu bariér pre prebiehajúcich chodcov, funkciu estetickú a funkciu mikroklimatickú. Tam kde nie je možné uvedené opatrenie realizovať v električkovom páse, žiada ho realizovať v zeleni priliehajúcej k vozovke.

15.1.13 Obrátiská navrhuje upraviť samostatným stavebným objektom ako lokálny miniparčík so vzrastlou zeleňou, kvetmi a lavičkami.

15.1.14 Pri meraní navrhuje vybudovať oddychové priestory so sociálnym zariadením pre vodičov MHD.

15.1.15. Vzhľadom na splnenie podmienok uvedených v § 24 ods. 2 zákona o posudzovaní je Združenie domových samospráv účastníkom ďalších povolovacích konaní (územné konanie územné plánovanie, stavebné konanie, vodohospodárske konanie) a preto žiada, aby ako známy účastník konania bol v zmysle § 24 a § 25 správneho poriadku o začatí týchto konaní písomne upozornený, aby si v nich mohol uplatňovať svoje práva.

Vzhľadom na uvedené v zmysle § 29 ods. 4 písm. d zákona o posudzovaní požaduje, aby pripomienky z tohto stanoviska boli zohľadnené a v zmysle § 29 ods. 7 zákona o posudzovaní sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru „Električková trať Vajnorská radiála“ 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.

15.2 Ing. Stanislav Skýva, cyklokoordinátor Mestská časť Bratislava – Nové Mesto miestny úrad Bratislava Nové Mesto, oddelenie kancelárie pre participáciu verejnosti, list č. 3/2015, doručený dňa 21. 09. 2015 (podaný na poštovú prepravu dňa 17. 09. 2015) - doručil príslušnému orgánu pripomienky v ktorých konštatoval, že riešeným územím je v zmysle Zásad rozvoja cyklistickej a pešej dopravy schváleným ako uznesenie mestského zastupiteľstva Bratislavy č. 1743/2014 zo dňa 25. 09. 2014 vedená cyklistická radiála R14 Vajnorská. Ďalej územím vedie mestský cyklistický okruh O5. Územie križujú mestské okruhy O4, O6, O7, O8. Z toho dôvodu podáva nasledovné pripomienky:

Cyklotrasy:

Žiada realizovať jednosmerné cyklotrasy po oboch stranách Vajnorskej ulice v min. šírke 1,5 m, v križovatke vedené ako samostatný cyklopruh/cykloprieťah, ako plný podfarbený pruh (reflexný zelený podklad, biela reflexná farba značenie). V miestach križovania Vajnorskej radiály s mestskými okruhmi (konkrétne dotknuté križovatky Vajnorskej ulice s ulicami Jarošova, Bajkalská, Tomášikova, Odborárska, Magnetova, Bojnická) žiada vybudovať priečne vedenie cyklotrás na riešenie komunikáciu ako samostatný cyklopruh/cykloprieťah v minimálnej šírke 1,5 m pre jeden smer, ako plný podfarbený pruh (reflexný zelený podklad, biela reflexná farba značenie). Ďalej žiada vybudovanie priechodov pre cyklistov v týchto miestach: Škultétyho Odbojár, Kutuzovova, Svätovojtešská, Stará Vajnorská a to buď ako samostatné alebo primknuté k priechodom pre chodcov. V mieste začiatku rekonštrukcie električkovej trate Vajnorská na Trnavskom mýte žiada vybudovať cykloprieťah cez Vajnorskú tak, aby bolo zabezpečené priame napojenie Trnavskej cesty s Istropolisom s napojením na cyklopruhy Vajnorská. Tiež žiada realizovať jednosmerné cyklotrasy po oboch stranách Tomášikovej ulice v min. šírke 1,5 m, v križovatke vedené ako samostatný cyklopruh/cykloprieťah, ako plný podfarbený pruh (reflexný zelený podklad, biela reflexná farba značenie).

Parkovanie bicyklov:

Žiada vybudovať moderné pouličné cyklistické státie pre cestujúcich na obidvoch dotknutých obrátkach (Zlaté Piesky, ŽST Nové Mesto), každé státie min. 10 cyklostojanov (20 bicyklov), typ stojan obrátené U.

Príslušný orgán na základe elektronickej pošty zo dňa 02. 10. 2015 a následne listu Mestskej časti Bratislava – Nové Mesto, č. 6912/2204/2016/ZP/TRIV zo dňa 25. 02. 2016 považuje toto stanovisko za stanovisko dotknutej verejnosti, ale nie za oficiálne stanovisko mestskej časti Bratislava – Nové Mesto. Ing. Skýva ho zaslal ako súkromná osoba.

15.3 Matej Balog, doručil listom na príslušný orgán dňa 30. 09. 2015 (podal na poštovú prepravu dňa 28. 09. 2015), postúpeným aj dňa 05. 10. 2015 prostredníctvom listu z Mestskej časti Bratislava – Nové Mesto č. ŽPaÚP-1622/2015/T a doplnil po výzve príslušného orgánu dňa 10. 11. 2015 (elektronicky) a 20. 11. 2015 (podané na poštovú prepravu dňa 17. 11. 2015) – ako člen verejnosti písomné stanovisko k zámeru „Električková trať Vajnorská radiála“, ktorý bol dňa 11. 09. 2015 zverejnený na Enviroportáli:

15.3.1 Kľúčové pripomienky



15.3.1.1 V časti IV.12. POSÚDENIE SÍLADU NAVRHOVANEJ ČINNOSTI S ÚZEMNOPLÁNOVACOU DOKUMENTÁCIOU A ĎALŠÍMI RELEVANTNÝMI STRATEGICKÝMI DOKUMENTMI nie je vôbec spomenutý strategický dokument „Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy“, ktorý bol schválený ako uznesenie mestského zastupiteľstva Bratislavy č. 1743/2014 zo dňa 25. 09. 2014. Navrhuje doplniť posúdenie súladu navrhovanej činnosti so strategickým dokumentom „Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy“. V prípade zistenia nesúladu s uvedeným strategickým dokumentom navrhuje navrhovanú činnosť upraviť (najmä chýbajúca cyklistická infraštruktúra, viď pripomienky nižšie).

15.3.1.2 Časť III.5 Infraštruktúra sa vôbec nevenuje cyklistickej infraštruktúre. Navrhuje doplniť popis existujúcej a plánovanej cyklistickej infraštruktúry v území zasiahnutom navrhovanou činnosťou a jeho bezprostrednom okolí.

15.3.1.3 Strategický dokument rozvoja mesta „Zásady rozvoja cyklistickej a pešej dopravy“ uvádza ako jednu z hlavných cyklistických komunikácií mesta Vajnorskú radiálu R14 s trasou Hurbanovo nám. – Obchodná – Radlinského – Floriánske nám – Blumentálska – Krížna – Trnavské mýto – Vajnorská – Cesta na Senec – Pri starom letisku – Roľnícka – smer Čierna voda. Navrhovaná činnosť priamo zasahuje do trasy navrhovanej cyklistickej Vajnorskej radiály R14 v celom úseku Trnavské mýto – Cesta na Senec, no text zámeru ani mapové prílohy cyklistickú dopravu vôbec nespomínajú a neriešia. Samotný text zámeru pritom na strane 30 uvádza, že jedným z najdôležitejších opatrení v rezorte dopravy podľa Hodnotiacej správy a návrhu opatrení pre implementáciu klimaticko-energetického balíčka v podmienkach Slovenskej republiky je aj „výstavba mestských cyklotrás a sprievodnej infraštruktúry v krajských mestách“. Navrhuje do zámeru doplniť riešenie cyklistickej dopravy, predovšetkým výstavbu hlavnejestskej cyklistickej radiály R14 v území dotknutom navrhovanou činnosťou. Priestor na realizáciu samostatných pruhov pre cyklistov je možné získať:

- zrušením alebo skrátením zbytočne dlhých odbočovacích pruhov na Vajnorskej ulici (napr. pravý odbočovací pruh do Ulice odbojárrov, ľavý odbočovací pruh do Ulice odbojárrov, ľavý odbočovací pruh do Kutuzovovej ul.);
- redukciami dvoch priebežných jazdných pruhov na Vajnorskej ulici do jedného na vhodných miestach, tzv. „cestná diéta“ (napr. medzi Českou a Škultétyho ul. v smere do centra mesta, medzi Ulicou odbojárrov a Sadovou ulicou v smere z centra mesta, medzi električkovou zastávkou Nová doba a Kutuzovovou ulicou v smere do centra mesta);
- pri zachovaní dvoch priebežných jazdných pruhov znížením šírky ľavého jazdného pruhu (možnosť vyhradenia pre osobné vozidlá), ktorý potom taktiež nebude zväzdať k nevhodne rýchlej jazde v mestskom prostredí;
- zrušením existujúcich i navrhovaných, legálnych i nelegálnych parkovacích miest pozdĺž Vajnorskej ulici, ktoré predstavujú neefektívne využitie verejného priestoru (na vozovke medzi Družstevnou ul. a ulicou Pri starej prachárni, parkovanie na chodníkoch v celej dĺžke Vajnorskej ulice);
- len v prípade dostatočnej šírky chodníka, ktorý je v súčasnosti využívaný aj na parkovanie áut, je možné tento chodník čiastočne zúžiť, parkovanie na ňom zakázať a ušetrený priestor využiť na realizáciu samostatného cyklopruhu.

V niektorých úsekoch môže byť potrebné podľa priestorových možností na jednotlivých stranách ulice mierne posunúť os električkovej trate. Ak niektoré časti riešeného územia napriek uvedenému neumožňujú vedenie samostatných cyklopruhov z priestorových dôvodov, navrhuje v týchto stiesnených miestach realizáciu cyklopiktokoridorov pre rýchlejších cyklistov a v závislosti od intenzity pešej dopravy zmiešaný pohyb chodcov s pomalšími cyklistami na chodníku.

15.3.1.4 Žiadna autobusová zastávka nie je zlúčená s paralelnou električkovou zastávkou. Integrovaná zastávka električiek a autobusov má pritom viacero výrazných predností, napr.:



- a. Jednoduchšia prestupná väzba medzi električkami a autobusmi premávajúcimi v rovnakom smere (prestup „na hrane“) i v opačnom smere (skrátene prestupnej vzdialenosti).
- b. Pri zavedení náhradnej autobusovej dopravy v prípade výpadku električiek môže táto náhradná doprava zastaviť na rovnakej zastávke ako nahradzovaná električková doprava. Dosiahne sa tak oveľa jednoduchšia orientácia cestujúcich pri výlukách a nižšie náklady na operatívne informovanie cestujúcich.
- c. Menší záber cenného verejného priestoru dopravnou infraštruktúrou. V zámere sa autobusové zastávky navrhujú v dopravných zálivoch, často na úkor chodníkov alebo zelene (existujúcej alebo potenciálnej).
- d. Nižšie prevádzkové náklady na údržbu jednej zastávky namiesto dvoch.

e. V prípade vedenia paralelnej autobusovej linky cestujúci čakajúci na integrovanej zastávke môže použiť dopravný prostriedok, ktorý príde ako prvý, bez nutnosti prebehovania z električkovej zastávky na autobusovú alebo opačne

V niektorých prípadoch je možné, že dopravná situácia neumožňuje zlúčenie autobusovej zastávky s paralelnou električkovou zastávkou. Vo viacerých prípadoch to však podľa jeho mienky možné je, a na základe vyššie uvedených výhod takéto zlúčenie považuje za žiaduce:

- Zastávka Odbojárov: paralelná autobusová zastávka v súčasnosti slúži len na linke nočnej dopravy N53. Napriek tomu navrhuje električkovú zastávku Odbojárov obojsmerne riešiť tak, aby v nej v prípade výluky mohli zastavovať autobusy náhradnej dopravy X2 (vid' výhoda b. vyššie). Následne by takéto zastávka mohla byť využívaná aj linkou nočnej dopravy N53 (vid' výhody c., d. vyššie) a bolo by možné zvážiť aj zastavovanie dennej autobusovej linky 53 v smere k Novej dobe (vid'. výhody a.; vyžaduje riešiteľné umožnenie autobusu opustiť zastávku okamžite po ukončení staničenia, aby neprišlo k zdržaniu električkovej dopravy).
- Zastávka Nová doba: taktiež považuje za vhodné zastávku realizovať obojsmerne tak, aby umožňovala zastavenie autobusov náhradnej dopravy X2 a nočnej autobusovej linky N53. Keďže obe linky premávajú mimo prevádzky električiek, nehrozí žiadne zdržanie električkovej dopravy v dôsledku integrácie zastávok. Autobusová linka 53 môže naďalej zastavovať na Bajkalskej ulici.
- Zastávka Polus City Center: obojsmerné zastavovanie náhradnej dopravy X2 a nočnej dopravy N53 bez zdržania električkovej dopravy. Navyše, v smere k Riazanskej ulici by v električkovej zastávke mali zastavovať aj autobusy denných liniek 51 a 98. Dosiahne sa tak výrazné zjednodušenie frekventovaného prestupu petržalskou linkou 98 a električkami (výhoda a. vyššie), zníženie záberu existujúcej zelene navrhovanou autobusovou zastávkou (výhoda c. vyššie) ako aj všetky ostatné výhody uvedené vyššie. Vjazd autobusov liniek 51 a 98 do koľajového priestoru môže byť v prípade nutnosti už v križovatke s Bajkalskou a Jarošovou ulicou, následne môže byť na električkovej trati vyznačený vyhradený BUS pruh (na úkor zatrávnenia v tomto úseku). Bezkolízny výjazd autobusov z integrovanej zastávky do priľahlej cestnej komunikácie je taktiež možný a nepríde tak k zdržaniu električkovej dopravy.
- Zastávka Zátišie: obojsmerné zastavovanie náhradnej dopravy X2 a nočnej dopravy N53 bez zdržania električkovej dopravy. Výjazd autobusov z integrovanej zastávky smerom k Zlatým pieskom môže byť v prípade potreby riešený až za križovatkou s Tomášikovou ulicou; v smere k Polus City Center je výjazd autobusov bezproblémový.
- Zastávka Odborárska: minimálne v smere z centra mesta navrhuje autobusovú zastávku (pre linky X4, N53, 58, 196) zlúčiť s električkovou. Vjazd autobusov do zastávky môže byť riadený, z vyhradeného BUS pruhu. Výjazd autobusov zo zastávky do vznikajúceho ľavého jazdného pásu cestnej komunikácie je bezproblémový.



- Zastávka Magnetová: navrhuje zväziť zlúčenie autobusovej zastávky (X4, N53, 196) s električkovou v smere z centra mesta. Vjazd autobusov do zastávky môže byť riešený napríklad z ľavého odbočovacieho pruhu.
- Zastávka PPA Controll: navrhuje umožniť obojsmerné zastavovanie náhradnej autobusovej dopravy X4 a nočnej linky N53 v električkovej zastávke. Mimo prevádzky električiek nemôže prísť k ich zdržaniu ani v prípade kolízneho riešenia výjazdu autobusov z integrovanej zastávky.

15.3.1.5 Na viacerých miestach dotknutého územia dochádza v dôsledku navrhovanej činnosti k zúženiu existujúceho chodníka alebo záberu existujúcej zelene. Vo viacerých prípadoch sa pritom podľa jeho mienky jedná o neopodstatnený negatívny zásah do verejného priestoru, napr.:

- Záberu zelene pred hlavným vchodom do obchodného centra Polus City Center kvôli vybudovaniu autobusovej zastávky v novej polohe sa možno vyhnúť integráciou autobusovej zastávky do príľahlej zastávky električiek, čo prináša aj ďalšie výhody (viď pripomienku **15.3.1.4** vyššie).
- Záber chodníka pri električkovej zastávke Zátiešie a areáli jazera Kuchajda v dôsledku predĺženia nástupnej hrany električkovej zastávky možno zmenšiť výraznejším zúžením ľavého jazdného pruhu Vajnorskej ulice v smere z centra popri tejto električkovej zastávke. Tento jazdný pruh by mohol byť zúžený napr. na 2,5 m šírky (namiesto 3,0 m) a vyhradený pre osobné vozidlá.
- Zábery chodníka autobusovými zastávkami Odborárska a Magnetová v smere z centra mesta a autobusovými zastávkami PPA Conroll v oboch smeroch je možné eliminovať integráciou týchto autobusových zastávok do príľahlých zastávok električky, viď pripomienku **15.3.1.4** vyššie.
- Na Vajnorskej ulici v smere z centra mesta sa ponecháva zbytočne dlhý samostatný pravý odbočovací pruh do Ulice odbojárrov. Na jeho mieste by v celej alebo čiastočnej dĺžke mohol byť rozšírený chodník a vybudovaný samostatný cyklopruh. V prípade posunutia osi trate smerom na východ by samostatný cyklopruh mohol byť vybudovaný aj v smere do centra.

15.3.2 Technické pripomienky

15.3.2.1 Ako kompenzáciu za ponechanie električkovej zastávky Nová doba v smere z centra mesta v odsunutej polohe od križovatky s Bajkalskou ulicou, autobusovú zastávku Nová doba na Bajkalskej ulici pre linky 53, 75, 98 v smere k Trnavskej ceste navrhuje prisunúť bližšie ku križovatke s Vajnorskou ulicou pre zjednodušenie prestupnej väzby s električkami. Jazdný pruh v ktorom sa táto autobusová zastávka nachádza, by následne mal pokračovať ako vyhradený BUS pruh (s výnimkou umožnenia pravého odbočenia ulice Viktora Tegelhoffa).

15.3.2.2 Pri priechodoch pre chodcov navrhuje realizovať tzv. „slonie uši“, t.j. rozšíriť plochy chodníkov tak, aby

- bola minimalizovaná vzdialenosť, ktorú musia peší prekonať po vozovke;
- bolo stavebne zabránené parkovaniu vozidiel v blízkosti priechodov pre chodcov, kde zhoršujú rozhľadové podmienky a ohrozujú tak bezpečnosť chodcov.

Toto opatrenie sa týka predovšetkým priechodov cez ulice pripájajúce a odpájajúce sa od Vajnorskej ulice, teda napr. priechody cez Družstevnú ulicu, Pri starej prachárni, Robotnícku ulicu, Českú ulicu, Budyšínsku ulicu, Tehelnú ulicu, Sadovú ulicu, Svätovojtešskú ulicu, Matičnú ulicu a Pluhovú ulicu.

15.3.2.3 V mapových podkladoch na mnohých miestach nie sú zakreslené priechody pre peších cez električkovú trať tam, kde očividne sú zamýšľané (podľa príľahlých priechodov pre chodcov na paralelnej cestnej komunikácii). Taktiež chýba zakreslenie peších priechodov cez niektoré bočné uličky, kde tieto priechody sú nevyhnutné a pravdepodobne tiež zamýšľané (napr. Škultétyho, Robotnícka, Česká, Budyšínská, Odbojárrov, Tehelná, Sadová, Za kasárňou, Svätovojtešská, Matičná, Srezenevského, Pluhová, atď.)



Navrhuje zriadiť aj nové pešie priechody tam, kde v súčasnosti chýbajú, napr.

- cez severovýchodné rameno križovatky Vajnorská-Bajkalská-Jarošova;
- cez severovýchodné rameno križovatky Vajnorská-Kutuzovova-Príkopova.

15.3.2.4 Na električkových zastávkach sa nenavrhujú cyklostojany, ktoré sú podľa Návrhu koncepcie rozvoja MHD v Bratislave vhodným doplnením vybavenia električkových zastávok. Navrhuje zvážiť umiestnenie cyklostojanov aspoň na vytypované modernizované električkové zastávky.

15.3.2.5 na strane 8 zverejneného zámeru sa uvádza: “Trasa Vajnorskej radiály je znázornená na nasledujúcej mapke: V úseku od Trnavského mýta po Starú Vajnorskú:“ Nasledujúca mapka zobrazuje len úsek od Trnavského mýta po Odborársku ulicu. Ďalšia mapka na nasledujúcej strane zobrazuje zvyšný úsek od Odborárskej ulice po konečnú zastávku pri Zlatých pieskoch.

15.4. Cyklokoalícia, občianske združenie, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava doručilo prostredníctvom splnomocnenca RNDr. Michala Malého, PhD. dňa 30. 09. 2015 (zaslal elektronicky 29. 09. 2015) pripomienky k zámeru „Električková trať Vajnorská radiála“, ktoré boli predložené všeobecne i po jednotlivých situáciách a priložil doklad v zmysle § 24 ods. 5. písm. a) zákona o posudzovaní a zároveň žiada byť účastníkom ďalších konaní:

Všeobecné pripomienky

- Aplikovať princíp tzv. kompletných ulíc, teda riešiť len technickú rekonštrukciu električkovej trate a motorovú dopravu, ale ako naozajstnú modernizáciu celého uličného priestoru, ktorého je električková trať centrálnym prvkom. Teda zahrnúť do riešenia aj dobudovanie cyklotrás, optimalizáciu peších trás či reorganizáciu parkovania. Vyňatie spomenutých prvkov znamená vytvorenie obmedzení, ktoré môžu napr. až znemožniť vybudovanie cyklistickej trasy v budúcnosti.
- Ako vyvolané úpravy nerozširovať len cestu pre motorové vozidlá, ale v maximálnej možnej miere v dotknutom úseku vybudovať aj cyklistickú trasu R14 Vajnorská radiála a využiť synergický efekt na vznik čo najlepšieho riešenia a úsporu kumulatívnych nákladov.
- Zohľadniť aj križujúce cyklotrasy (O4, O5, O6, O7, O8), najmä umiestnením vhodného križovania električkovej trate.
- Stĺpy trolejového vedenia a verejného osvetlenia umiestňovať mimo peších a cyklistických trás. Ideálne do parkovacieho pruhu, v predeloch medzi jednotlivými parkovacími miestami, alebo medzi stromoradiem.
- Vo všeobecnosti uplatňovať horizontálne usporiadanie dopravy podľa rýchlosti, najrýchlejšia doprava v strede, najpomalšia na okraji: v strede električková trať a následne jazdné pruhy pre autá, cyklotrasa, chodník.
- Ak je v upravovanom priestore želané parkovanie, je potrebné vybudovať parkovacie miesta (napr. formou parkovacieho pruhu), nie automaticky predpokladať parkovanie na chodníkoch. Na miestach, kde je parkovanie neželané (vysoká intenzita chodcov, cyklotrasa) je potrebné zamedziť parkovaniu cieľným dizajnom priestoru, ideálne umiestnením pásu zelene medzi priestor pre nemotorovú a motorovú dopravu, v prípade, že to nie je možné, tak vhodnými parkovacími zábranami.
- Dopravne nevyužívané priestory (ostrovčeky, dopravné tiene a pod.) je potrebné v max. možnej miere využiť ako plochy zelene a nie ako ďalšie spevnené plochy.
- Pri električkových zastávkach odporúča ich súbežné umiestnenie, presné zdôvodnenie pripája v príslušnej kapitole na konci dokumentu.
- Pri výmene verejného osvetlenia použiť LED technológiu a ušetrené peniaze použiť na rozvoj cyklo infraštruktúry.

Trnavské mýto – Bajkalská

(príloha –c-2_vajnorska_radiala_sit2-pdf.pdf)

- Doplniť cyklistickú trasu, riešiť ju ako dva jednosmerné cyklistické pruhy po stranách



vozovky, cyklopruhy umiestniť za parkovacími miestami. Cyklistické pruhy vytvoriť aj v priestore zastávok.

- Pravý odbočovací pruh z Vajnorskej na ul. Odbojárov
 - alt.1 zrušiť bez náhrady, na jeho mieste viesť pruh pre cyklistov. Pravé odbočenie motorových vozidiel riešiť z priebežného jazdného pruhu (po daní prednosti cyklistom v priebežnom vyhradenom pruhu pre cyklistov)
 - alt. 2: skrátiť na max. 20 m a viesť v ňom koridor pre cyklistov (V8c), ktorý prepojí pruh pre cyklistov v úseku medzi začiatkom električkového nástupišťa a pruhom pre cyklistov pokračujúcom za ul. Odbojárov (jednou z dvoch možností, ako bolo priložené na dvoch obrázkoch v rámci tohto stanoviska, ktorý bol poskytnutý príslušným orgánom zástupcovi navrhovateľa v rámci prílohy k výzve na doplňujúce informácie listom č. OU-BA-OSZP3-2015/78293/ANJ/III-EIA-dj).
- Pri vyústení ulice Odbojárov povoliť priamu jazdu cyklistov z (aktuálne) pravého odbočovacieho pruhu.
- Prisunúť zastávku Nová doba smer Zlaté Piesky ku križovatke.
- Na križovatkách Vajnorskej s Príkopovou a s Bajkalskou doplniť priechod pre chodcov aj cez štvrté rameno križovatky.
- Na križovatke s Bajkalskou doplniť priechody pre cyklistov (primknuté k peším) cez všetky ramená.
- Na Vajnorskej zúžiť prejazdný profil na jeden pre autá na jeden jazdný pruh v každom smere s výnimkou odbočovania do bočných ulíc a radiacich pruhov pred svetelne riadenými križovatkami. Redukovať šírku jazdných pruhov na minimum (2,75 m), obzvlášť v priestore križovatiek a priechodov pre chodcov. V ušetrenom priestore vytvoriť pruh pre cyklistov a parkovací pruh.
- Kraj chodníka, na ktorom sú vysadené stromy, zatrávniť, prípadne použiť na umiestnenie mestského mobiliáru (lavičky, cyklostojany).
- Redukovať šírku vozovky na vstupe do bočných ulíc len na šírku jazdných pruhov aby sa skrátila dĺžka priechodov pre chodcov na minimum (eliminovať priechod cez parkovací pruh). V jednosmerných uliciach uvažovať aj s priestorom na protismerný pohyb cyklistov. Chodník stavebne rozšíriť vysunutím nároží, vybudovať tzv. slonie uši. Rozšírený chodník v bočnej ulici medzi posledným parkovacím miestom a priechodom je možné využiť na umiestnenie cyklostojanov či ako plochu zelene, čo dizajnovy znemožní nelegálne parkovanie pred priechodom.
- V tomto úseku podporuje zatrávnenie trate.

Bajkalská – Polus

(priloha-c-3_vajnorska_radiala_sit3-pdf)

- Navrhuje doplniť cyklistickú trasu, v smere do centra ju riešiť ako jednosmerný cyklistický pruh na pravom okraji vozovky. V smere z centra od Bajkalskej po križovatku pri Miestnom úrade Bratislava -Nové Mesto ako obojsmernú cestičku pre cyklistov na existujúcom chodníku (de facto obnoviť pôvodnú cestičku pre cyklistov, ktorá bola zrušená). Od križovatky po Tomášikovu ako jednosmernú cestičku pre cyklistov na chodníku.
- Preskúmať možnosť zastavovania autobusov na zastávke Polus City Center v smere z centra na zastávke električiek, vstup na električkovú trať by mal byť pred križovatkou s Junáckou. Zároveň dôjde k ušetreniu verejného priestoru pred Polusom (netreba budovať niku) a možnosti lepšieho vedenia cyklotrasy týmto priestorom.
- Namiesto plochy značenia V13 južne od križovatky s Riazanskou v smere do centra vyznačiť cyklopruhu a rozšíriť nárožie.
- Vybudovať chodník od zastávky električiek Polus (smer centrum) smerom ku križovatke s Riazanská hneď vedľa električkovej trate s napojením na priechod pre chodcov medzi Riazanskou a vstupom do garáže Polus City Center (na úkor šrafovaného priestoru na



opačnej strane cesty).

- V stiesnených úsekoch (v smere z centra najmä pri Novej dobe a pri Kuchajde) preložiť stĺpy trolejového vedenia buď medzi chodcov a cyklistov alebo až na vonkajší okraj chodníka (ku plotu).

Vo všetkých križovatkách žiada cyklistov viesť zvýrazneným podfarbeným pruhom, resp. cyklopriechodom.

Zátišie

(priloha-c-3_vajnorska_radiala_sit4-pdf)

- V priestore záberu chodníka pozdĺž zastávky električiek pri plote areálu Kuchajda posunúť plot areálu a na chodníku zriadiť cyklistickú trasu napojenú na cyklotrasu pred Polusom - obojsmernú, chodník pre chodcov posunúť ďalej od vozovky. Cyklotrasu umiestniť bližšie k vozovke, chodcov bližšie k plotu. Cyklotrasu oddeliť od vozovky trávnatým pásom, v ktorom budú umiestnené stĺpy TV a VO (prípadne aj stromoradie) a zároveň bude tvoriť prirodzenú zábranu vjazdu pre autá na cyklotrasu a chodník.
- Na opačnej strane Vajnorskej (v smere do centra) vyznačiť cyklopruh.
- Priechod pre chodcov cez Tomášikovu na križovatke s Vajnorskou rozšíriť o priechod pre cyklistov.
- Rozšírenie Tomášikovej o jeden jazdný pruh v smere k Trnavskej ceste navrhnuté v grafickej časti je už v skutočnosti realizované.
- Na Tomášikovej v dotknutej časti vybudovať cyklopruhy na chodníkoch, stĺpy VO a TV preložiť k plotu. Umiestniť zábrany voči parkovaniu na chodníkoch.
- Priechod pre chodcov pri vjazde pred železničnú stanicu Nové Mesto rozšíriť o priechod pre cyklistov.

Odborárska

(priloha-c-5_vajnorska_radiala_sit5-pdf.pdf)

- Od Tomášikovej po Odborársku doplniť obojsmernú cestičku pre cyklistov na chodníku na juhovýchodnej strane Vajnorskej. Pri zastávke Odborárska previesť cyklistov na opačnú severozápadnú stranu a ďalej viesť obojsmernú cyklocestičku po tejto strane (obnova a zlepšenie pôvodnej trasy).
- Od Odborárskej po Tomášikovu viesť jednosmernú cestičku pre cyklistov alebo cyklopruh v smere do centra, s napojením na trasu od Odborárskej. Dobudovať priechod pre cyklistov cez rameno Odborárskej ulice.
- Vybudovať priechod pre chodcov aj z opačnej strany zastávky Odborárska.

Magnetová

(priloha-c-6_vajnorska_radiala_sit6-pdf.pdf)

- Doplniť obojsmernú cestičku pre cyklistov na severozápadnej strane (obnova a zlepšenie pôvodnej trasy).
- Na križovatke s Magnetovou zrušiť trojuholníkové ostrovčeky umožňujúce neriadené pravé odbočenia. Tieto ostrovčeky znemožňujú vedenie cyklotrasy: ich plocha je nedostatočná na súbežné umiestnenie cestičky pre cyklistov aj chodníka, navyiac sa cyklisti idúci po hlavnej trase križujú s rýchlo odbočujúcimi vozidlami, ktoré im prichádzajú od chrbta. Križovátku požaduje riešiť spoločným priamym a pravým odbočovacím pruhom (bez ostrovčekov) a tým sa zlepši bezpečnosť a plynulosť pohybu chodcov a cyklistov, ktorý prejdú na jeden krát.

Jurajov dvor

(priloha-c-7_vajnorska_radiala_sit7-pdf.pdf)

- Doplniť obojsmernú cestičku pre cyklistov na severozápadnej strane.
- Na križovatke s Bojnickou podľa možnosti rozšíriť severozápadný ostrovček a doplniť cyklopriechod cez všetky ramená križovatky.
- Umiestnenie autobusovej zastávky PPA Controll do niky je vzhľadom na počet spojov tu zastavujúcich zbytočné (z liniek MHD len nočná doprava a prípadná náhradná za



električky).

- Električkové zastávky PPA Controll navrhuje situovať vedľa seba (nie čelami k sebe ako v návrhu) v polohe, ako je dnes zastávka v smere do centra. Rozšírenie ostrovčeka smerom do mesta je tu možné realizovať bez záberu chodníka, na úkor nevyužívaného tretieho pruhu.

Zlaté piesky

(priloha-c-8_vajnorska_radiala_sit8-pdf.pdf)

- Doplniť obojsmernú cestičku pre cyklistov na severozápadnej strane medzi PPA Controll a Studenou.
- Od križovatky so Studenou vybudovať novú cestičku pre chodcov a cyklistov so zmiešaným pohybom po severnej strane trate, následne ju previesť na južnú stranu trate (v mieste, kde končí voľný priestor na severnej strane) a napojiť na existujúci chodník.
- Na križovatke so Studenou doplniť cyklopriechod cez električkovú trať smerom k Tescu Zlaté piesky a pripravovanej cyklotrase R35 v stredovom páse Rožňavskej.

Jednosmerky

- Všetky jednosmerky musia umožňovať vjazd cyklistov v protismere riešený samostatným cyklopruhom o šírke 1,5 m alebo piktokoridorom v zúžených podmienkach.

Parkovanie bicyklov

V blízkosti zastávok MHD žiada vybudovať moderné pouličné cyklistické státie (pre kombinovanú dopravu bicykel – MHD, každé státie min. 5 cyklostanov (10 bicyklov), typ stojanu obrátené U. Vhodná lokalita je v parkovacom pruhu (na ploche jedného parkovacieho miesta), najlepšie na poslednom mieste pred priechodom vedúcim na zastávku MHD.

Technické podmienky

Pri prvkoch, ktoré sa budú týkať cyklistickej dopravy žiada rešpektovať predpis TP 7/2014 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry. V prípade cestnej infraštruktúry žiada implementáciu opatrení na upokojenie dopravy v intraviláne podľa TP 15/2015 Zásady navrhovania prvkov upokojovania dopravy.

Peší pohyb

Pre dostatočnú kvalitu pešieho pohybu (okrem iného pri ceste na zastávku MHD) požaduje pre chodcov chodníky v šírke aspoň 2 metre v okrajových častiach mesta a ideálne 3 až 4 m vo frekventovaných miestach (od Trnavského po Tomášikovu). Priechody pre chodcov cez bočné ulice navrhuje realizovať ako zvýšené.

Porovnanie vzájomnej polohy električkových zastávok

Z jednotlivých možností (chrbtom k sebe, čelom k sebe, súbežne) odporúča súbežné umiestnenie zastávok, keďže má najviac výhod a najmenej nevýhod. Naopak, najnevhodnejšie je umiestnenie „chrbtom k sebe“.

- chrbtom k sebe (PKO <https://goo.gl/maps/83i8r>)
 - Cez priechod medzi zastávkami prechádzajú električky ešte plnou rýchlosťou, brzdia až za ním. Rýchlo prichádzajúce električky sú na strednom priechode kryté električkou stojacou na zastávke.
 - Opačný koniec zastávky býva prístupný len z jednej strany ulice, pri prístupe na oba konce je potrebné zriadiť tri priechody cez trať aj cestu. Pri vonkajších priechodoch je viditeľnosť rýchlo prichádzajúcej električky dobrá (nie je krytá stojacou električkou).
 - Pri jedinom priechode cez celú šírku vozovky v polohe medzi zastávkami a súčasnému doplneniu cyklopriechodu nutne dochádza ku kolízii medzi pešími a cyklistickými trasami.
- čelom k sebe (Lafranconi <https://goo.gl/maps/2YQ5b>)
 - Cez priechod medzi zastávkami prechádzajú električky pomaly, keďže tesne pred ním zastavujú.



- Opačný koniec zastávky býva prístupný len z jednej strany ulice, pri prístupe na oba konce je potrebné zriadiť tri priechody cez trať aj cestu. Pri vonkajších priechodoch je viditeľnosť rýchlo prichádzajúcej električky zlá (je krytá stojacou električkou).
- Pri jedinom priechode cez celú šírku vozovky v polohe medzi zastávkami a súčasnému doplneniu cyklopriechodu nutne dochádza ku kolízii medzi pešími a cyklistickými trasami.
- súbežne (Astronomická <https://goo.gl/maps/e5cZ9>)
 - Pred oboma priechodmi v čele zastávky električky v jednom smere stoja, v druhom (rýchlom) sú dobre viditeľné (nie sú kryté stojacou električkou).
 - Na prístup na oba konce zastávok z oboch strán ulice stačia dva priechody cez trať a cestu.
 - Bez kolízie cyklopriechodu s trasou chodcov.

K navrhovanému vedeniu cyklistov v dopravnom priestore poskytnie Cyklokoalícia na požiadanie ďalšie odporúčania.

15.5. Občianska iniciatíva Lepšia doprava v zastúpení Ing. Martinom Fundárekom (3 podpísaných občanov spolu s uvedením dátumov narodenia – Ing. Martin Fundárek, Ing. Peter Hronček, Ing. Martin Matala a 7 nepodpísanými občanmi), Školská 26, 900 84 Báhoň doručila dňa 12. 10. 2015 pripomienky k zámeru „Električková trať Vajnorská radiála“ v záujme skvalitnenia ekologických druhov dopravy (verejnej hromadnej dopravy, pešej a cyklistickej) a minimalizácie negatívnych dopadov na životné prostredie .

15.5.1 Navrhuje presunúť obratisko ŽST Nové mesto pred železničnú stanicu podľa priloženého nákresu. (pozri grafickú prílohu tohto rozhodnutia)

Zdôvodnenie:

- súčasné obratisko električiek je ďaleko od staničnej budovy a prístupu na nástupištia vlakom a to najmä nástupište električiek; ňou navrhované obratisko umožní nástup a výstup cestujúcich električkovej dopravy v tesnej blízkosti staničnej budovy, čo by významne usporilo čas cestujúcim,
- súčasné obratisko neumožňuje rýchly prestup medzi autobusmi MHD a električkami; nimi navrhované riešenie by umožnilo situovať zastávky autobusov aj električiek v tesnej blízkosti, čo by významne usporilo čas cestujúcim,
- súčasný tvar obratiska je nevhodný so zbytočnými koľajovými oblúkmi, pričom nadbytočné koľajové oblúky spôsobujú zvýšenú hlučnosť, prípadne zbytočné náklady na ich mazanie, čo v oboch prípadoch znamená zvýšené zaťaženie životného prostredia (zvýšeným hlukom a /alebo ropnými produktmi),
- nástupište v súčasnom obratisku je v ľavom oblúku, čo u dvoj- a viacčlánkových vozidiel a súprav vozidiel znemožňuje vodičovi kontrolovať voľnosť a uzavretie dverí pohľadom, pričom podľa súčasnej judikatúry spoliehanie na ovládacie a indikačné prvky nie je postačujúce; poloha nástupišt'a je preto nebezpečná z pohľadu ochrany zdravia cestujúcich,
- pripravovaný územný generel dopravy počíta s predĺžením električkovej trate po Tomášikovej ul., pričom existujúca poloha obratiska nie je s týmto predĺžením kompatibilná a s najväčšou pravdepodobnosťou by bolo nutné opäť zasahovať do už zrekonštruovanej trate, čo by vyvolalo počas prestavby opätovnú zvýšenú záťaž na životné prostredie,
- prestavba predstaničného priestoru umožní zlepšiť podmienky aj na otáčanie autobusov, ktoré sú v súčasnosti nevyhovujúce (najmä pre linku 196).

15.5.2 Na Vajnorskej ulici požaduje zabezpečiť prestup medzi električkami a autobusmi MHD bez prekonávania cesty (napr. formou združených zastávok). Konkrétne ide o zastávky



- a. Polus City Center medzi autobusmi nosnej linky 98 a električkami smer Zlaté Piesky (v smere z centra),
- b. Zátiešie: prestup medzi električkami a autobusmi smer Tomášikova a smer Riazanská (obojsmerne); riešenie tejto zastávky ako združenie považuje za podstatnú pripomienku,
- c. Odborárska: prestup medzi električkami a autobusmi smer Nobelova a ŽST Vinohrady (obojsmerne),
- d. Magnetová: prestup medzi električkami a autobusmi smer Mierová kolónia (obojsmerne),
- e. Jurajov dvor: prestup medzi električkami a autobusmi smer Stavivá a Žabí majer (obojsmerne).

Zdôvodnenie: v MHD v Bratislave funguje prestupný systém, pričom električková doprava je v oblasti Vajnorskej ul. nosnou a autobusová doplnkovou (nadväznou); v súčasnosti je prestupovanie medzi električkami a autobusmi možné iba prechádzaním cez frekventovanú Vajnorskú ulicu, čo je pre cestujúcich neatraktívne a často aj nebezpečné; jej návrh umožní pohodlnejšie prestupovanie a tým vytvorí potenciál na vyššie MHD a teda na zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie.

15.5.3 Navrhuje zriadiť priechod pre chodcov cez Vajnorskú ulicu pri vyústení ulice Za kasárňou, alternatívne doplniť priechod pre chodcov na úrovni začiatku nástupišťa a zastávky Polus City center v smere z centra i na západnú stranu Vajnorskej ulice.

Zdôvodnenie: je potrebné riešiť peší prístup od OD Slimák a priláhlého sídliska k MsÚ Nové Mesto a k plavárni, pretože v súčasnosti sú najbližšie priechody až severne od Svätovojtešskej ulice a na južnej strane križovatky Vajnorská – Bajkalská (s nutnosťou prechádzať cez 4 riadené priechody), čo vedie k tomu, že chodci riskantne prechádzajú cez frekventovanú vozovku i električkovú trať.

15.5.4 Navrhuje nástupište Zlaté piesky vybudovať v štandardnej dĺžke 65 m. Zdôvodnenie: v rámci pripravovaného územného generelu dopravy sa uvažuje o predĺžení električkovej trate k ŽST Vajnory, čím sa terajšie nástupište stane medziľahlou zastávkou.

15.5.5 Požaduje vo všetkých riadených križovatkách zabezpečiť plnú preferenciu MHD po celý deň. Zdôvodnenie: ani jedna z križovatiek, pre ktoré sa v projekte navrhuje riadenie v špičke v súčasnom režime (Vajnorská – Bajkalská – Jarošova, Vajnorská – Junácka, Vajnorská – Riazanská, Vajnorská – Kuchajda, Vajnorská – Tomášikova, Tomášikova – Lakeside park a Tomášikova – ŽST Nové Mesto) nie je natoľko zložitou križovatkou, aby nebolo možné riadiť ju dynamicky s preferenciou električkovej dopravy bez výrazne negatívnych dopadov na ostatných účastníkov cestnej premávky. Riadenie týchto križovatiek v súčasnom režime by de facto znamenalo, že v úseku Trnavské mýto – Magnetová vrátane odbočky na ŽST Nové Mesto by na žiadnej zo súčasných riadených križovatiek nebola v špičke preferencia MHD, čo by znamenalo konzervovanie súčasného stavu bez akéhokolvek zlepšenia MHD.

Príslušný orgán: OÚ BA sa zaoberal všetkými pripomienkami a návrhmi dotknutej verejnosti a vyzval navrhovateľa o doplňujúce informácie, jeho stanovisko je uvedené v časti Doplňujúce informácie podľa § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní tohto rozhodnutia. S podmienkami, s ktorými navrhovateľ súhlasil v doplňujúcich informáciách podľa 29 ods. 10 zákona o posudzovaní budú podrobnejšie riešené v dokumentácii pre územné/stavebné rozhodnutie. Ostatné opodstatnené pripomienky dotknutej verejnosti uplatnené v rámci predmetného zisťovacieho konania majúce oporu v zákone, bude potrebné zohľadniť v dokumentácii k územnému konaniu o umiestnení stavby a pri povoľovaní činnosti podľa osobitných predpisov, v ktorom má dotknutá verejnosť postavenie účastníka konania. Vzhľadom na komplexné výsledky zisťovacieho konania, ktoré nepoukázali na predpokladané prekročenie medzných hodnôt alebo limitov ustanovených osobitnými predpismi v oblasti životného prostredia v dôsledku realizácie alebo prevádzky navrhovanej činnosti, príslušný



orgán nedospel k záveru, že posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie z dôvodov uvedených dotknutou verejnosťou je opodstatnené, preto nemohol vyhovieť návrhom dotknutej verejnosti, aby sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru podľa zákona o posudzovaní, prostredníctvom správy o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska, ktoré navrhovaný zámer komplexne posúdi a prípadne navrhne kompenzačné opatrenia ako aj iným návrhom dotknutej verejnosti. Dotknutá verejnosť uvedená v § 24 zákona o posudzovaní disponuje právami definovanými v súlade s § 24 ods.2 tohto zákona. Účelom zákona o posudzovaní je získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, nevytvára však vecný ani časový priestor pre posúdenie navrhovaného umiestnenia stavby v rozsahu kompetencií stavebného úradu.

Dňa 23. 10. 2015 príslušný orgán zaslal spoločnosti DOPRAVOPROJEKT, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava ako oprávnenému zástupcovi navrhovateľa výzvu na doplnujúce informácie v zmysle § 29. ods. 10 zákona o posudzovaní na objasnenie pripomienok a požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk dotknutej verejnosti (viď body 15.1, 15.2, 15.3, 15.4, 15.5) listom číslo OU-BA-OSZP3-2015/078293/ANJ/III-EIA-di (ďalej len „výzva“) spolu s kópiami stanovísk predmetnej dotknutej verejnosti. Rozhodnutím číslo OU-BA-OSZP3-2015/078293/ANJ/III-EIA-rpr zo dňa 23. 10. 2015, príslušný orgán zisťovacie konanie uskutočňované podľa § 29 zákona o posudzovaní o navrhovanej činnosti „Električková trať Vajnorská radiála“ v súlade s § 29 a § 47 správneho poriadku, prerušil. Navrhovateľ prostredníctvom splnomocnenca DOPRAVOPROJEKT, a.s., Kominárska 2,4, 832 03 Bratislava 3 (ďalej len „splnomocnenec“) doručil listom č. 8548/15-2210/8633-00 na príslušný orgán dňa 12. 11. 2015 doplnujúce informácie k zámeru „Električková trať Vajnorská radiála“ v zmysle zákona o posudzovaní. Následne si zástupca Magistrátu hlavného mesta SR Bratislava (Bc. Bútora) vyžiadala konzultáciu s príslušným orgánom (Ing. Malíkovou a Ing. Lutterom), ktorá sa uskutočnila dňa 20. 11. 2015 o 09.00 hod v zasadacej miestnosti Okresného úradu Bratislava, Odborárske nám. č. 3 Bratislava ohľadne doplnenia predmetných doplnujúcich informácií na príslušnom orgáne z dôvodu vyhodnotenia pripomienky zo zisťovacieho konania, ktorú uplatnila občianska iniciatíva Lepšia doprava v bode č. 15.5.1 a požiadala listom č. MAGS ODI/56995/15-377262 ODI/433/15-BP splnomocnenca zmeniť vyhodnotenie tejto pripomienky zo zisťovacieho konania. Splnomocnenec zmenil predmetné vyhodnotenie, doplnil ho listom č.400/16-2310/833-00 a doručil na príslušný orgán dňa 28. 01. 2016. Po úplnom doplnení podania splnomocnencom dňa 28. 01. 2016 príslušný orgán v konaní pokračoval. *Doplnené informácie uvádzame v skrátenom znení:*

- Doplnujúce informácie v súlade s § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní (list č. 8548/15-2210/8633-00) vrátane doplnenia (listom č. 400/16-2310/8633-00) :

Doplnujúce informácie k stanovisku Združenia domových samospráv, Marcel Slávik (bod 15.1):

K bodu 15.1.1 Neakceptuje sa. Nemáme vedomosti o tom, že v súčasnosti by existoval platný technický predpis, technická norma alebo iný legislatívny dokument, ktorý by požadoval pre realizáciu modernizácie existujúcej el. trate vypracovať dopravno-kapacitné posúdenie. Navrhovaná stavba neprináša nové zvýšené dopravné zaťaženie komunikačnej kostry, predpokladá sa pozitívny prínos stavby v tom, že dôjde k prerozdeleniu medzi individuálnou a mestskou hromadnou (koľajovou) dopravou, čo je základným cieľom aj z hľadiska posudzovania vplyvu stavby na životné prostredie. Dispozícia jazdných pruhov v jednotlivých križovatkách ako aj celková kapacita križovatiek ostáva v princípe zachovaná. Vplyvom preferencie električiek dôjde akurát k prerozdeleniu dĺžky jednotlivých fáz, pričom preferencia električiek môže mať pozitívny vplyv na priepustnosť súbežne a nekolízne



idúcich smerov. Zaradovanie signálu voľno pre električku iba na výzvu môže v niektorých úsekoch zvýšiť kapacitu priečných smerov.

K bodu **15.1.2** Pre zmiernenie účinkov hluku a vibrácií sa navrhujú všetky v súčasnosti dostupné a certifikované protihlukové a antivibračné prvky ako sú antivibračné rohože, pružné upevnenie koľajníc, gumové a plastové podložky medzi koľajnicu, podkladnicu a nosnú dosku alebo podval, obloženie koľajníc protihlukovými prvkami a v úsekoch s obytnou zástavbou aj zatrávnený povrch trate.

K bodu **15.1.3** Predmetná požiadavka nemá žiadny význam pri posudzovaní vplyvu stavby na životné prostredie (ŽP). Jedná sa o detail technického riešenia, ktorý bude predmetom návrhu a posúdenia účelnosti v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Dokumentácia dopravného značenia bude súčasťou Dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP).

K bodu **15.1.4** Predmetná požiadavka nemá žiadny význam pri posudzovaní vplyvu stavby na ŽP. Jedná sa o detail technického riešenia, ktorý bude predmetom návrhu a posúdenia účelnosti v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Dokumentácia dopravného značenia bude súčasťou Dokumentácie pre stavebné povolenie (DSP). Každé priecestie či križovanie el. trate pre IAD je riešené ako riadené CDS, čo dostatočne rieši bezpečnosť (električkovej dopravy).

K bodu **15.1.5** Neakceptuje sa. Predmetná požiadavka nemá žiadny význam pri posudzovaní vplyvu stavby na ŽP. Mesto Bratislava už opustilo koncepciu prestavby el. tratí na duálny rozchod.

K bodu **15.1.6** Projektované riešenie navrhuje systém preferencie električkovej dopravy (viď str. 19 a 20 Zámeru).

K bodu **15.1.7** Navrhované električkové teleso bude mať zatrávnený povrch v úsekoch s obytnou zástavbou, t.j. od začiatku rekonštrukcie po zastávku Zátišie. V celom úseku trate budú použité všetky v súčasnosti dostupné a certifikované protihlukové a antivibračné prvky ako sú antivibračné rohože, pružné upevnenie koľajníc, gumové a plastové podložky medzi koľajnicu, podkladnicu a nosnú dosku alebo podval, obloženie koľajníc protihlukovými prvkami. Rozsah a druh krytu električkovej trate bude upresnený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

K bodu **15.1.8** Neakceptuje sa, požiadavka je mimo objednávateľom určeného rozsahu stavby. Súčasný platný územný plán mesta a ani iné záväzné dokumenty neuvažujú s predĺžením trate na Galvaniho. Predĺženie trate za Zlaté piesky je uvažované v platnom územnom pláne a uvažuje sa s ním aj v Územnom genereli dopravy. Posudzovaný Zámer je plne v súlade s uvedenými záväznými dokumentami.

K bodu **15.1.9** Pripomienka rovnaká ako K bodu **15.1.5**.

K bodu **15.1.10** V prípadoch nevyhnutného výrubu drevín bude projektant postupovať štandardným spôsobom v súlade s platnými zákonnými ustanoveniami.

K bodu **15.1.11** Neakceptuje sa, požiadavka je mimo objednávateľom určeného rozsahu a účelu stavby.

K bodu **15.1.12** Požiadavka bude preverená v úseku trate medzi zastávkami Shopping Palace a Zlaté piesky. V predchádzajúcom úseku, kde je električková trať vedená v strede vozovky, sa požiadavka neakceptuje - vzhľadom na nedostatočnú šírku el. telesa to nie je možné. Ďalej z dôvodu zachovania možnosti prejazdu el. telesa motorovými vozidlami HaZZ vo výnimočných prípadoch, nutnosti zachovať možnosti údržby električkového spodku, zvršku a z dôvodu umiestnenia silnoprúdových a slaboprúdových vedení v správe Dopravného podniku. Zamietá sa požiadavka výsadby živého plota pozdĺž vonkajšej hrany Vajnorskej ulice, nakoľko tam budú umiestnené osvetľovacie stožiare a káble pre osvetlenie a takáto požiadavka nesúvisí s modernizáciou el. trate a nemôže byť predmetom stavby.

K bodu **15.1.13** Neakceptuje sa. Predmetné obratisko je dopravno-prevádzkový priestor



určený pre obraty električkových vozidiel a z hľadiska zaistenia bezpečnosti a ochrany zdravia je akýkoľvek pohyb iných osôb ako pracovníkov prevádzkovateľa trate neprípustný. K bodu **15.1.14** Sociálne zariadenia pre vodičov MHD budú súčasťou objektu novej meniarne v prípade jej realizácie.

K bodu **15.1.15** Berie sa na vedomie.

Doplňujúce informácie k stanovisku Občianska iniciatíva Lepšia doprava, Ing. Martin Fundárek (bod 15.5):

K bodu **15.5.1** Neakceptuje sa. Počas rozpracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie, ktorá je podkladom pre opis technického riešenia stavby do dokumentácie pre posudzovanie jej vplyvov na životné prostredie, sa uskutočnili viaceré pracovné rokovania za účasti objednávateľa dokumentácie. Možnosť vedenia trate popred ŽST Nové Mesto, ako dnes premávajú autobusy (linky č. 50), bola preverovaná a bola predbežne zamietnutá z dôvodu vysokých nákladov (nutný zásah do inžinierskych sietí). V obratisku bude zmenený smer premávky električiek pomocou koľajovej križovatky pred obratiskom tak, že pravá strana električky bude priláhlá dovnútra obratiska a vodičovi bude umožnené kontrolovať voľnosť pri zatváraní dverí. *(neskôr najmä na základe požiadavky zástupcu navrhovateľa listom č. MAGS ODI/56995/15-377262 ODI/433/15-BP splnomocnenec doplnil príslušnému orgánu doplňujúce informácie listom č. 400/16-2310/8633-00 – v ktorom uviedol predmetnú pripomienku 15.5.1)* a jej zmenené vyhodnotenie:

Pre stupeň DÚR bude preverené riešenie obratiska popred poštu a železničnú stanicu.

K bodu **15.5.2** Počas rozpracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie, ktorá je podkladom pre opis technického riešenia stavby do dokumentácie pre posudzovanie jej vplyvov na životné prostredie sa uskutočnili viaceré pracovné rokovania za účasti objednávateľa dokumentácie, zástupcov odboru dopravného inžinierstva Magistrátu hl. mesta SR Bratislava, zástupcov Dopravného podniku Bratislava, zástupcov Krajského dopravného inšpektorátu a zástupcov dotknutých mestských častí. Na rokovaníach sa zjednotili názory na smerové vedenie električkovej trate, na polohy a usporiadanie električkových zastávok a súčasne aj na stavebno-dopravné riešenie križovatiek el. trate s priečne vedenými komunikáciami. Boli posudzované možnosti zriadenia združených zastávok pri zohľadnení priestorových možností, limitovania pozemkami, potrebnou osovou vzdialenosťou koľají v zmysle STN, prevádzkových pomerov, riadenia dopravy, vyradovania autobusov a bezpečnosti premávky. S ohľadom na potrebné výnimky z STN bude do stupňa DÚR preverená možnosť združenej zastávky Zátíšie v smere do mesta a Odborárska.

K bodu **15.5.3** Prípadné zriadenie priechodu nemá vplyv na životné prostredie. Zriadenie priechodu je nevhodné z hľadiska bezpečnosti chodcov – nedostatočná šírka pre vybudovanie vyčkávacieho ostrovčeka na električkovom telese. Bude preverená možnosť zúženia jazdných pruhov, chodníkov, aby bolo možné zriadiť priechod s ostrovčekom ako vyčkávacím priestorom buď vo vyústení ul. Za kasárňou alebo v 4. ramene križovatky Vajnorská/Bajkalská/Jarošova. Po preverení vhodnejšieho riešenia bude zapracovaný priechod do stupňa DÚR.

K bodu **15.5.4** Neakceptuje sa. Predĺženie nástupišt'a na 65 m je limitované nedostatočnou dĺžkou priamej koľaje medzi smerovými oblúkmi a zároveň zbiehajúcou sa komunikáciou v smere do centra. V tejto konfigurácii koľají s obratiskom je dlhé nástupisko neúčelné. V prípade uvažovaného predĺženia trate sa predĺži nástupište až po zmene geometrickej polohy koľaje (zrušenie smerového oblúka pri výjazde z obratiska) a bude v paralelnej polohy voči protiláhlému nástupišt'u.

K bodu **15.5.5** Projektované riešenie navrhuje systém preferencie električkovej dopravy (viď str. 19 a 20 Zámeru).

Doplňujúce informácie k stanoviskám Občianske združenie Cyklokoalícia, RNDr. Michal Malý, PhD. (bod 15.4); Matej Balog (bod 15.3)

Po preštudovaní listov konštatujeme, že predmetné stanoviská sú značne rozsiahle a predstavujú osobný názor spracovateľa/spracovateľov na celkové riešenie dopravy vr. riešenia komunikačnej kostry v Bratislave, čo s predmetom stavby nesúvisí. Zaoberajú sa požiadavkami na riešenia nesúvisiace s predmetom stavby, ako sú napr. riešenie cyklistických trás, chodníkov, ktoré nie sú dotknuté úpravami vyvolanými rekonštrukciou trate, požadujú riešiť obmedzenie parkovania osobných motorových vozidiel na chodníkoch, vyslovujú osobné názory na existujúcu kapacitu komunikácií a kapacitu križovatiek nachádzajúcich sa v dotyku so stavbou a pod. Podotýkame, že viaceré požadované riešenia sú v rozpore s platnými technickými normami a nie je ich možné akceptovať bez udelenia súhlasov na riešenia odchylné od noriem (napr. požadovaná šírka jazdného pruhu 2,5 m).

Zásadne konštatujeme, že minimum pripomienok sa týka vplyvu realizácie navrhovanej stavby „modernizácie električkovej trate“ a jej budúcej prevádzky na jednotlivé zložky životného prostredia (hluk, vibrácie, zeleň, ...).

Músime v súvislosti na vznesené požiadavky upozorniť, že účel navrhovanej stavby je **modernizácia električkovej trate** a nie riešenie súčasne a dlhodobo nevyhovujúcej dopravnej situácie v meste Bratislava. Navrhovaná stavba má byť financovaná zo zdrojov EÚ z Operačného programu doprava 2007-2013 a spolufinancovaná z Kohézneho fondu. Náklady, ktoré nesúvisia priamo s modernizáciou električkovej trate môžu byť uhradené len z prostriedkov Hlavného mesta SR Bratislava.

Nakoľko pripomienky a požiadavky sa v zásade opakujú podľa jednotlivých ulíc a križovatiek resp. podľa jednotlivých grafických príloh (situácií), jednotlivé pripomienky sme sústredili do samostatných blokov.

a. Riešiť stavbu komplexne – celú ulicu od fasády k fasáde.

Odpoveď splnomocnenca: Neakceptuje sa. Cieľom stavby je zabudovať do konštrukcie električkovej trate modernizačné prvky, ktoré umožnia odstránenie negatívnych vplyvov prevádzky na životné prostredie, zabezpečia odstránenie súčasného nevyhovujúceho technického stavu električkového spodku, zvršku a napájacieho systému, čím sa umožní odstrániť súčasné obmedzenia úsekových rýchlostí. Modernizáciou cestnej dopravnej signalizácie so zabudovaním prvkov pre preferenciu koľajovej dopravy sa dosiahne vyššia cestovná rýchlosť. A v súvislosti aj s vybudovaním nových električkových nástupísk sa dosiahne vyšší komfort koľajovej dopravy, čo umožní presun cestujúcej verejnosti z individuálnej do hromadnej ekologickej dopravy. Takto požadovaný rozsah stavby by bol považovaný za „neoprávnené vynaložené náklady“, čo by spôsobilo problémy jej financovania z prostriedkov EÚ.

b. Zmeniť dopravné riešenie:

- riešiť zastávky ako integrované,
- zmeniť dopravné riešenie (počet jazdných pruhov vstupujúcich a vystupujúcich z križovatky),
- doplniť alebo zrušiť priechody pre chodcov.

Odpoveď splnomocnenca: Neakceptuje sa. Počas rozpracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie, ktorá je podkladom pre opis technického riešenia stavby do dokumentácie pre posudzovanie jej vplyvov na životné prostredie sa uskutočnili viaceré pracovné rokovania za účasti objednávateľa dokumentácie, zástupcov odboru dopravného inžinierstva Magistrátu hl. mesta SR Bratislava, zástupcov Dopravného podniku Bratislava, zástupcov Krajského dopravného inšpektorátu a zástupcov dotknutých mestských častí. Na rokovaníach sa zjednotili názory na smerové vedenie električkovej trate, na polohy a usporiadanie električkových zastávok a súčasne aj na stavebno-dopravné



riešenie križovatiek el. trate s priečne vedenými komunikáciami. Takto prerokované riešenie je podkladom pre spracovanie Zámeru.

- c. Umiestňovať nástupištia zastávok súbežne pre oba smery (paralelne):

Odpoveď splnomocnenca: V rámci ďalšieho spracovania projektovej dokumentácie bude možnosť riešenia nástupíšť v paralelnej polohe preverená.

- d. Doplniť riešenie o návrh cyklopruhov, cyklistických chodníkov.

Odpoveď splnomocnenca: Čiastkové návrhy umiestnenia cyklopruhov, resp. prípadné vyznačenie pruhu pre cyklistov, umiestnenie cyklostojanov budú len v potrebnom rozsahu dotknutých komunikácií riešené v projekte Dokumentácie pre územné rozhodnutie.

- e. Jazdné pruhy pre automobilovú dopravu navrhovať v šírke 2,75 m.

Odpoveď splnomocnenca: Na základe platnej STN 73 6110 ako aj usmernenia objednávateľa (Hl. mesta SR Bratislava) bola zúžená šírka jazdných pruhov v potrebných úsekoch na 3 m. V stupni DÚR bude s ohľadom na priestorové možnosti preverené zúženie pruhov na výnimku z STN na hodnotu 2,75 m v prípade, že to napomôže k vytvoreniu vyčkávacieho priestoru (ostrovčeka) alebo združenej zastávky pre električky a autobusy.

- f. Križovatkové ostrovčeky a nárožia navrhovať ako plochy zelene.

Odpoveď splnomocnenca: Možnosť umiestnenia zelene do plôch, ktorých sa dotýkajú úpravy v súvislosti s modernizáciou električkovej trate, bude preverená v stupni DÚR. Možnosť osadenia ďalších prvkov bude preverená v ďalších stupňoch PD.

- g. Stĺpy VO umiestňovať mimo peších a cyklistických trás.

Odpoveď splnomocnenca: Umiestnenie stĺpov verejného osvetlenia a stĺpov pre trakčné vedenie resp. kombinovaných stĺpov bude predmetom ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie. Pre umiestnenie stĺpov verejného osvetlenia platí platná technická norma STN 736005 Priestorová úprava vedení technického vybavenia, pri súčasnom splnení podmienok, ktoré zabezpečia požadovaný jas povrchu vozovky (STN EN 13201-2), pri zohľadnení triedy osvetlenia pre príslušný druh komunikácie. Návrh umiestnenia osvetľovacích prvkov sa preukazuje svetelno-technickým výpočtom podľa STN EN 13201-3.

- h. Upraviť chodníky na Vajnorskej, aby na nich nemohli parkovať autá.

Odpoveď splnomocnenca: Dopravné značenie a prípadné drobné technické prvky budú predmetom ďalších stupňov dokumentácie.

Doplňujúce informácie k stanovisku Ing. Stanislav Skýva, Mestská časť Bratislava – Nové Mesto (bod 15.2):

Po preštudovaní listu konštatujeme, že predmetné stanoviská sa v zásade zaoberajú požiadavkami na riešenia nesúvisiace s predmetom stavby, t.j. na riešenie cyklistických trás. Konštatujeme, že pripomienky sa netýkajú vplyvu realizácie navrhovanej stavby „modernizácie električkovej trate“ a jej budúcej prevádzky na jednotlivé zložky životného prostredia (hluk, vibrácie, zeleň, ...). Musíme v súvislosti na vznesené požiadavky upozorniť, že účel navrhovanej stavby je modernizácia električkovej trate a nie návrh a realizácia cyklistických trás. Navrhovaná stavba má byť financovaná zo zdrojov EÚ z Operačného programu doprava 2007-2013 a spolufinancovaná z Kohézneho fondu. Náklady, ktoré nesúvisia priamo s modernizáciou električkovej trate môžu byť uhradené len z prostriedkov Hlavného mesta SR Bratislava. Čiastkové návrhy umiestnenia cyklopruhov, resp. prípadné vyznačenie pruhu pre cyklistov, umiestnenie cyklostojanov budú len v potrebnom rozsahu dotknutých komunikácií riešené v projekte Dokumentácie pre územné rozhodnutie.



Listom č. OU-BA-OSZP3-2016/007385/ANJ/III-EIA-osp zo dňa 04. 02. 2016, príslušný orgán *oboznámil účastníkov konania s podkladmi rozhodnutia* v súlade s § 33 správneho poriadku a zároveň im týmto poskytol možnosť sa pred vydaním rozhodnutia vyjadriť k jeho podkladom i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie v zmysle § 33 ods. 2 správneho poriadku doručením písomného stanoviska na príslušný orgán. Navrhovateľovi prostredníctvom splnomocnenca súčasne príslušný orgán tento list dal na vedomie. Ing. Stanislav Skýva (MČ Bratislava Nové Mesto), nadväzne na fikciu doručenia (15. 02. 2016) v súlade s § 24 ods. 2 správneho poriadku lehota na podanie pripomienok márne uplynula dňom 22. 02. 2016. Matej Balog a Občianska iniciatíva Lepšia doprava v zastúpení Ing. Martinom Fundárekom nedoručili svoje písomné stanoviská k týmto podkladom rozhodnutia.

K doplňujúcim informáciám sa vyjadrili:

A) **A.1 Združenie domových samospráv, stanoviskom zaslaným e-mailom dňa 11. februára 2016 (v termíne) v tomto znení:**

„Vzhľadom na skutočnosť, že navrhovateľ v zastúpení spoločnosťou Dopravoprojekt neakceptoval naše pripomienky ani dostatočne nevysvetlil dôvody pre takýto postoj, trváme na posudzovaní zámeru podľa zákona EIA“.

A.2 Vzhľadom na predchádzajúce vyjadrenie doplnilo Združenie domových samospráv svoje vyjadrenie k doplňujúcej informácii prostredníctvom elektronickej schránky podateľne 23. 02. 2015 a e-mailom dňa 19. 02. 2016 nasledovne:

1. Navrhovateľom je Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, v zastúpení spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT, a.s., Kominárska 2,4 Bratislava 832 03. V niektorých aspektoch však doplňujúce informácie nekorešponujú s povinnosťami navrhovateľa, o ktorých splnomocnenec má v zmysle §§ 31 a násl. Občianskeho zákonníka, najmä v zmysle § 32 ods. 3 vedieť. (Ak je splnomocniteľ dobromyseľný alebo ak vedel alebo musel vedieť o určitej okolnosti, prihliada sa na to aj u splnomocnenca.)

Napr. vo vyjadrení spol. DOPRAVOPROJEKT, a.s., sa k bodu **15.1.1** (stanoviska Združenia domových samospráv uvádza "Nemáme vedomosti o tom, že v súčasnosti by existoval platný technický predpis, technická norma alebo iný legislatívny dokument, ktorý by požadoval pre realizáciu modernizácie existujúcej el. trate vypracovať dopravnokapacitné posúdenie." Nakoľko však navrhovateľ, Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, je viazaný príslušnými normami ako aj rozhodnutím primátora č. 15/2014, ktorým sa vyhlasuje Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov, a o tomto nepochybne vie, má sa v zmysle § 32 ods. 3 OZ za to, že o tejto skutočnosti musí vedieť i spol. DOPRAVOPROJEKT a.s., ktorá Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava zastupuje.

Naviac, potreba posúdenia vyplýva už zo samotnej Metodiky, v ktorej sa na str. 1 uvádza "Na zabezpečenie udržateľného rozvoja mesta preto treba sledovať zaťaženie a priepustnosť dotknutej mestskej cestnej siete ešte v prípravnej fáze každého rozvojového projektu tak, aby jeho definitívna podoba poskytla záruku dopravnej dostupnosti na riešenom širšom území."

2. Nedostatočne sa navrhovateľ vo svojich vyjadreniach vysporiadal i s námietkami voči hluku (body **15.1.2** a **15.1.7** stanoviska Združenia domových samospráv). V Bratislave sa hluk, najmä hluk indukovaný dopravou a špecificky koľajovou dopravou stáva čoraz vážnejší problém. V správe SEA k Územnému generelu dopravy sa uvádza že "v Bratislave nad limitmi hluku z cestnej dopravy žije cca 20% obyvateľov mesta." a tiež, že "Súčasná hluková situácia v Bratislave je neuspokojivá."

3. Viaceré pripomienky navrhovateľ "zamietol" s tým, že nie sú predmetom navrhovaného projektu. Združenie domových samospráv si dovoľuje však obdobne ako v I. upozorniť, že

navrhovateľ je viazaný viacerými koncepčnými a regulatívnymi dokumentami. Správa SEA k ÚGD uvádza požiadavky (ktorým je Hl. mesto Bratislava viazané v Územnom genereli dopravy a teda nepriamo i pre projekt, ktorý ÚGD podlieha): Humanizovať priestor a revitalizovať ulice pri rešpektovaní dostupnosti prepravy osôb a tovaru. (relevantné k bodom 15.1.3, 15.1.4, 15.1.12, 15.1.13, 15.1.14 stanoviska Združenia domových samospráv, bod 15.5.2 stanoviska Lepšej Dopravy, body a, b, e, f, g stanoviska Cyklokoalície)

Správa SEA ďalej považuje za kľúčové nasledovné indikátory:

- Počet kilometrov ciest pre cyklistov a to nielen na cyklotrasách; relevantné k bodom d, g stanoviska Cyklokoalície
- Počet kilometrov širokých a bezbariérových chodníkov, prechodov pre chodcov; a križovatiek; relevantné k bodom a, b, e, f, h stanoviska Cyklokoalície a k bodom 15.5.2, 15.5.3 stanoviska Lepšej Dopravy
- Počet bezbariérových a inteligentne komunikujúcich (pre nevidiacich a nepočujúcich) staníc verejnej dopravy; Počet bezbariérových vozov verejnej dopravy; relevantné body 15.1.3, 15.1.4, 15.1.12, 15.1.13, 15.1.14 stanoviska Združenia domových samospráv, bod 15.5.2, stanoviska Lepšej Dopravy, body a, b, e, f, g stanoviska Cyklokoalície, Správa SEA k ÚGD ako aj nový Územný generel dopravy požadujú "Zvýšiť podiel nemotorovej dopravy (pešo a na bicykli), podiel verejnej dopravy a znížiť podiel motorizovanej individuálnej dopravy na 35 % v roku 2025, 25% v roku 2030 a menej ako 20% v roku 2040."

Ďalším koncepčným dokumentom je Akčný plán udržateľného energetického rozvoja hlavného mesta SR Bratislavy. (schválený dňa 30. januára 2014), z ktorých Združenie domových samospráv upozorňuje najmä na opatrenia 3.3.A-F. Požiadavka, aby sa navrhovateľ podrobnejšie vysporiadal so stanoviskami dotknutej verejnosti, je teda namieste, nakoľko vyplýva z viacerých regulatívnych dokumentov. Obdobne ako v 1. bode Združenie domových samospráv konštatuje, že navrhovateľ (i keď je zastúpený) je stále povinný dodržiavať (nielen) svoje vlastné predpisy, nariadenia, VZN a ostatné regulatívne dokumenty (Záverečné stanoviská procesov EIA/SEA zmysle § 37 zákona o posudzovaní).

4. S pripomienkami Cyklokoalície sa navrhovateľ vyrovnal zľahčujúcim tvrdením, že "predmetné stanoviská sú značne rozsiahle a predstavujú osobný názor spracovateľa/spracovateľov". Dovoľuje si upozorniť, že stanoviská podliehajú režimu posudzovania stanoveného zákonom a teda neprislúcha posudzovať navrhovateľovi ich "rozsiahlosť". Rovnako bezpredmetná je otázka, či sú "osobným názorom", nakoľko účelom zákona o posudzovaní je zozbierať stanoviská orgánov a dotknutej verejnosti, ktoré môžu predstavovať aj ich odborné (osobné) názory. Z tohto pohľadu má navrhovateľ povinnosť po výzve v zmysle § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní sa vyjadriť riadne ku všetkým stanoviskám.
5. Navrhovateľ sa vo viacerých prípadoch vyjadril k bodom v stanoviskách výrokom "Zamieta sa". Považuje za potrebné upozorniť, že navrhovateľovi tu neprislúcha "zamietat" vznesené pripomienky, nakoľko procesne vystupuje v postavení účastníka konania, a všetci účastníci majú v konaní rovnaké procesné práva a povinnosti (porov. § 4 ods. 2 správneho poriadku).

Vzhľadom na uvedené nie je možné akceptovať takéto vysvetlenie navrhovateľa a je nutné ho vnímať ako tendenčné a zavádzajúce. Preto trvá na pôvodnom stanovisku aj na posudzovaní vplyvov na životné prostredie prostredníctvom správy o hodnotení (§31 zákona o posudzovaní) ukončeným záverečným stanoviskom podľa §37 zákona o posudzovaní.

B) Cyklokoalícia, RNDr. Michal Malý, PhD. listom zo dňa 17. 02. 2016, doručený prostredníctvom elektronickej schránky podateľne dňa 23. 02. 2016 - zaslala vyjadrenie k podkladom rozhodnutia a návrh na ich doplnenie v ktorom konštatuje, že doplňujúce informácie navrhovateľa nielen k ich stanovisku, považujú z viacerých dôvodov za



nedostatočné. Navrhuje preto, aby si Okresný úrad Bratislava vyžiadal od navrhovateľa ďalšie doplňujúce informácie v zmysle § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní. Vyjadrenie je obsahovo identické s doplneným vyjadrením Združenia domových samospráv k doplňujúcej informácii uvedenými v bode A) A2. body 1, 2, 3, 4 a 5. Záver: V zmysle § 32 správneho poriadku je správny orgán povinný zistiť presne a úplne skutočný stav veci a za tým účelom si obstarat' potrebné podklady pre rozhodnutie. Na základe uvedeného žiada úrad, aby si v zmysle § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní vyžiadal od navrhovateľa doplňujúce informácie a upozornil ho na povinnosť sa riadne vyjadriť k vzneseným pripomienkam.

Ing. Stanislavovi Skývovi (MČ Bratislava Nové Mesto), nadväzne na fikciu doručenia (15. 02. 2016) v súlade s § 24 ods. 2 správneho poriadku lehota na podanie pripomienok márne uplynula dňom 22. 02. 2016. Ďalší účastníci konania - Matej Balog a Občianska iniciatíva Lepšia doprava v zastúpení Ing. Martinom Fundárekom nedoručili svoje písomné stanoviská k predmetným podkladom rozhodnutia.

Príslušný orgán poskytol navrhovateľovi prostredníctvom splnomocnenca všetky kópie stanovísk doručených od dotknutej verejnosti (účastníkov konania) k podkladom rozhodnutia spolu s prílohami.

Komplexné vyhodnotenie všetkých pripomienok dotknutej verejnosti je zahrnuté za dotknutou verejnosťou, za bodom 15.5.5 (Príslušný orgán) ako aj v závere rozhodnutia.

Oslovené orgány: *Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, sekcia železničnej dopravy a dráh, dráhový stavebný úrad; Bratislavský samosprávny kraj; Krajský pamiatkový úrad Bratislava; Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie (z hľadiska ochrany vôd); Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a VZŽP kraja, oddelenie ochrany prírody a VZŽP kraja; Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia; Okresný úrad Bratislava, katastrálny odbor; Okresný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky; vrátane ďalšej verejnosti v zákonnej lehote písomné stanovisko príslušnému orgánu nedoručili, a preto ich podľa § 29 ods. 9 zákona považuje za súhlasné.*

Údaje o priamych a nepriamych vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľstva:

Vzhľadom na lokalizáciu navrhovanej činnosti sa nepredpokladá žiadny významný negatívny vplyv na zložky prírodného prostredia. Predmetné pozemky navrhovanej činnosti sa nachádzajú v území s prvým stupňom ochrany podľa § 12 zákona OPK, kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona. Výstavba objektu a jeho prevádzka nepredstavuje podľa zákona OPK v danom území činnosť zakázanú. Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) riešeným územím priamo neprechádza žiaden biokoridor, ani sa tu nenachádza žiadne biocentrum. V súvislosti s realizáciou stavby budú dotknuté dreviny, na výrub ktorých sa vyžaduje predchádzajúci súhlas príslušného orgánu ochrany prírody (Hl. m. SR Bratislava, príp. Mestská časť Bratislava – Nové Mesto), ktorý je priamym negatívnym vplyvom na životné prostredie. Na uvedených pozemkoch sa nenachádzajú biotopy národného alebo európskeho významu, biotopy chránených druhov rastlín alebo živočíchov, ani chránené stromy. Vzhľadom na vzdialenosť významných prírodných ekosystémov od lokality zámeru nie je predpoklad priameho negatívneho ovplyvnenia genofondu a biodiverzity širšieho záujmového územia prevádzkou navrhovanej činnosti. Pre navrhovanú činnosť nie je potrebný záber poľnohospodárskej ani lesnej pôdy. Vplyvy na horninové a pôdne pomery

budú spočívať v realizácii výkopových a násypových prác, ktoré nespôsobia významné zmeny na geologické prostredie a reliéf, nakoľko nové výškové vedenie trasy bude približne rovnaké ako to pôvodné. Vplyv na ovzdušie a miestnu klímu možno očakávať najmä počas výstavby (zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší najmä z nákladnej dopravy, ktorou bude zabezpečovaná preprava materiálu, surovín, odpadov, atď. a na samotnom stavenisku). Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby a na lokalitu výstavby. Vhodnou organizáciou práce, pravidelnou údržbou a čistením mechanizmov i príjazdových komunikácií, ako aj vhodným prekrytím prepravovaného materiálu je možné obmedziť negatívne pôsobenie týchto vplyvov (najmä prašnosti) na prijateľnú úroveň. Počas prevádzky zrekonštruovanej električkovej trate nevznikne nový líniový zdroj znečistenia ovzdušia, predpokladá sa, že modernizáciou trate budú vytvorené podmienky pre zníženie emisii najmä tuhých častíc. Pohoda a kvalita obyvateľov bude narušená najmä počas obdobia výstavby danej činnosti (množstvo rozkopávok chodníkov a zelených plôch súvisiacich s výmenou napájacieho systému trate, stavebný ruch a hluk v mieste staveniska, náhradná doprava). Všetky priame negatívne vplyvy budú mať krátkodobý, lokálny a dočasný charakter. Vhodnými opatreniami možno tieto vplyvy minimalizovať. Modernizácia trate však bude mať pozitívny prínos z hľadiska pohody a kvality životného prostredia, zvýši sa rýchlosť dopravy, bezpečnosť cestujúcich, bezpečnosť chodcov a cyklistov, komfort cestovania, kvalita bývania v okolí trate, predpokladá sa tiež zníženie úrovne hluku po rekonštrukcii trate po vykonaní protihlukových opatrení a výmene vozového parku. V záujmovom území nepreteká žiadny povrchový tok, preto sa nepredpokladá žiadny vplyv na povrchovú vodu. Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadneho vodohospodársky chráneného územia ani do pásiem hygienickej ochrany vôd v zmysle zákona NR SR č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon). Ochrana podzemných vôd je zabezpečená odvodnením električkového spodku, preto z hľadiska kvality podzemných vôd sa nepredpokladá ovplyvnenie počas výstavby ani počas prevádzky zrekonštruovanej trate. Navrhovaná činnosť nebude mať žiadny vplyv na kultúrne hodnoty príslušného územia, scenériu krajiny a tiež sa nepredpokladajú vplyvy presahujúce štátne hranice.

Na základe uvedeného, niektorých údajov obsiahnutých v zámere, ako najmä na základe celkových výsledkov zisťovacieho konania je predpoklad, že navrhovaná činnosť **nebude dôvodom podstatného nepriaznivého vplyvu** činnosti na životné prostredie alebo zdravie obyvateľstva. Naopak, v súvislosti s predpokladaným väčším využívaním MHD sa očakáva v dlhodobom horizonte pozitívne ovplyvnenie životného prostredia. Navrhovanú činnosť je tak možné za predpokladu plného rešpektovania všetkých zákonom stanovených požiadaviek odporučiť k realizácii.

Záver:

Príslušný orgán v rámci zisťovacieho konania posúdil navrhovanú činnosť z hľadiska povahy a rozsahu navrhovanej činnosti, miesta jej vykonávania, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov, úrovne spracovania zámeru a vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. Pri posudzovaní primerane použil kritériá pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona o posudzovaní, uvedené v prílohe č. 10 tohto zákona, ktorá je transpozíciou prílohy č. III Smernice 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Navrhovateľ, po výzve príslušného orgánu, doručil doplňujúce informácie na objasnenie pripomienok a požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk dotknutej verejnosti (Združenie domových samospráv, zastúpené predsedom Marcelom Slávikom; občianska iniciatíva Lepšia doprava v zastúpení Ing. Martinom Fundárekom; občianske združenie Cyklokoalícia, zastúpené RNDr. M. Malým, PhD.; Matej Balog a Ing. Stanislav Skýva), ktorými sa príslušný orgán zaoberal. OÚ BA prihliadal a vychádzal najmä zo stanovísk doručených k zámeru navrhovanej činnosti podľa §



23 ods. 4 zákona o posudzovaní (stanoviská dotknutých orgánov, dotknutej obce, rezortného orgánu, povolujuúcich orgánov a dotknutej verejnosti) pričom zistil, že ani jeden z orgánov štátnej správy a samosprávy nepožadoval posudzovanie v zmysle zákona o posudzovaní (niektoré z nich za predpokladu rešpektovania určitých podmienok), čo príslušný orgán zohľadnil a návrhom na neposudzovanie vyhovel. Z dotknutej verejnosti - Združenie domových samospráv, zastúpené predsedom Marcelom Slávikom žiadalo, aby sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru podľa zákona o posudzovaní prostredníctvom správy o hodnotení, verejného prerokovania odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska, preto príslušný orgán vyzval navrhovateľa na predloženie doplňujúcich informácií, ktoré následne zaslal aj dotknutej verejnosti; po oboznámení sa s podkladmi rozhodnutia v súlade s § 33 správneho poriadku Združenie domových samospráv trvalo naďalej na posudzovaní vplyvov zámeru na životné prostredie (pričom mu nebolo možné v tomto vyhovieť vzhľadom na komplexné výsledky zisťovacieho konania) ako aj to, že realizácia navrhovanej činnosti nepredstavuje taký zásah do životného prostredia, ktorý by v značnej miere ohrozoval životné prostredie a zdravie obyvateľov, ani nebol zistený nesúlad s platnými územnoplánovacími podkladmi v záujmovom území. Z hore uvedených dôvodov príslušný orgán nemohol vyhovieť ani návrhom občianskeho združenia Cyklokoalícia, zastúpeného RNDr. M. Malým, PhD. na vyžiadanie ďalších doplňujúcich informácií v zmysle zákona o posudzovaní. Nakoľko väčšina vznesených požiadaviek zainteresovaných subjektov (vrátane dotknutej verejnosti) sa v prevažnej miere vzťahuje na spracovanie ďalších stupňov projektovej dokumentácie stavby a ich riešenie je v pôsobnosti iných orgánov v konaniach podľa osobitných predpisov, príslušný orgán ich zahrnul do odporúčaní pre povolenie činnosti. K variantnosti sa vyjadril Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave, ktorý obidva varianty považuje za akceptovateľné; Mestská časť Bratislava - Nové Mesto, ktorá ponecháva výber variantu na odborníkov v danej téme; Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, ktoré sa hľadiska dopravného inžinierstva stotožňuje s výberom variantu preferovaného v zámere ako optimálny variant 2 a z hľadiska celkového environmentálneho vyhodnotenia z hľadiska vplyvov na životné prostredie a obyvateľstvo konštatuje, že ani pri jednom z navrhovaných variantov sa nepredpokladajú negatívne účinky, ktoré prekračujú povolené limitné hodnoty v zmysle súčasnosti platných legislatívnych predpisov. Z dotknutej verejnosti Občianska iniciatíva Lepšia doprava, v zastúpení Ing. Martinom Fundárekom navrhuje presunúť obratisko ŽST Nové mesto pred železničnú stanicu podľa priloženého nákresu (pozri grafickú prílohu tohto rozhodnutia), k čomu sa splnomocnenec vyjadril, že pre stupeň DÚR bude preverené riešenie obratiska popred poštu a železničnú stanicu. Ostatné oslovené orgány verejnej správy a dotknutá verejnosť sa k variantnosti nevyjadrili. Vzhľadom na hore uvedené skutočnosti príslušný orgán považuje všetky varianty za realizovateľné. Zachovanie súčasného stavu, t.j. nulový variant je najmenej vhodným riešením pre nevyhovujúci technický stav. Možno konštatovať, že realizáciou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá závažný negatívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva. Rizikám uvedeným v zámere je možné predchádzať opatreniami na zamedzenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uvedenými v zámere v kapitole IV. 10. V rámci zisťovacieho konania OÚ BA nezistil žiadne skutočnosti, ktoré môžu byť v rozpore so všeobecne záväznými právnymi predpismi na ochranu životného prostredia alebo ktoré by v závažnej miere ohrozovali životné prostredie a zdravie obyvateľov, ktoré by bolo potrebné posudzovať podľa zákona, a preto OÚ BA rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy posudzovanej činnosti sú väčšie, ako uvádza v zámere je ten, kto činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v zámere a v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov

Upozornenie: Podľa § 29 ods. 16 zákona o posudzovaní dotknutá obec o rozhodnutí vydanom v zisťovacom konaní bezodkladne informuje verejnosť na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce.

Poučenie

Účastníci konania vrátane verejnosti v súlade s § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní majú právo podať odvolanie proti tomuto rozhodnutiu podľa § 53 a 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3.

Vo vzťahu k verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní za deň doručenia rozhodnutia sa považuje pätnásty deň zverejnenia tohto rozhodnutia na webovom sídle (<http://www.minv.sk/?uradna-tabula-14>) a zároveň na úradnej tabuli príslušného orgánu.

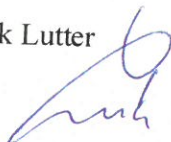
Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné súdom podľa ustanovení piatej časti zákona č. 99/1963 Zb. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov.

Toto rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní oprávňuje navrhovateľa navrhovanej činnosti v súlade s § 29 ods. 12 zákona o posudzovaní podať návrh na začatie povolenia konania k navrhovanej činnosti.



Ing. Filip Macháček
vedúci odboru

Schválil: Ing. Patrick Lutter
vedúci oddelenia



Rozhodnutie OU-BA-OSZP3-2016/007385/ANJ/ BA III-EIA-r sa doručuje:
Účastník konania:

1. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne nám. 1, P.O.BOX 192, 814 99 Bratislava, zastúpený v konaní spoločnosťou DOPRAVOPROJEKT a s., Kominárska 2,4 832 03 Bratislava
2. Združenie domových samospráv, v zastúpení predsedom Marcelom Slávikom, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava
3. Občianska iniciatíva Lepšia doprava, v zastúpení Ing. Martinom Fundárekom, Školská 26, 900 84 Báhoň
4. Občianske združenie Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava, v zastúpení RNDr. Michalom Malým, PhD., Štefánikova 14, 966 22 Lutíla
5. Matej Balog, Bulíkova 21, 851 04 Bratislava
6. Ing. Stanislav Skýva, adresa: Mestská časť Bratislava – Nové Mesto, Junácka 1, 832 91 Bratislava

Na vedomie:

7. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne nám. 1, P.O.BOX 192, 814 99 Bratislava (OSRMaTÚD-Ing. arch. I. Krumpolcová)
8. Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava
9. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
10. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, sekcia železničnej dopravy a dráh, dráhový stavebný úrad, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
11. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Sekcia majetku a infraštruktúry, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
12. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Bratislava, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
13. Krajský dopravný inšpektorát policajného zboru, Špitálska 14, 812 28 Bratislava
14. Hasičský a záchranný útvar Hlavného mesta SR Bratislavy, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
15. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto, Ružinovská 8, P.O.BOX 26, 820 09 Bratislava 47
16. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
17. Dopravný úrad, divízia civilného letectva, Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava
18. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
19. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
20. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
21. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
22. Okresný úrad Bratislava, katastrálny odbor, Ružová dolina 27, 821 09 Bratislava 2
23. Okresný úrad Bratislava, odbor výstavby a bytovej politiky, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
24. MČ Bratislava – Nové Mesto, Junácka 1, 832 91 Bratislava



návrh:

LEPSIA ■ DOPRAVA

Pripomienky k zámeru Električková trať - Vajnorská radiála

