

010.403/2016



**OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA**  
**ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE**  
**Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia**  
Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3

Číslo: OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA  
Bratislava, 11. 05. 2016

Toto rozhodnutie nadobudlo  
právoplatnosť dňa: 13. 06. 2016  
v Bratislave dňa: 28. 06. 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 a 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 (ďalej len „zákon a posudzovaní“) **vydáva** podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a podľa § 29 zákona o posudzovaní na základe zámeru „**Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor**“, ktorý predložil navrhovateľ **Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava**, toto rozhodnutie:

Navrhovaná činnosť „**Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor**“, ktorej účelom je výstavba novej električkovej trate Bosákova – Janíkov dvor, ktorá bude funkčne a technicky nadväzovať na v súčasnosti ukončenú 1. etapu výstavby električkovej trate (Šafárikovo námestie – Bosákova), umiestnená v Bratislavskom samosprávnom kraji, v okrese Bratislava V, v Mestskej časti Bratislava – Petržalka, v k. ú. Petržalka,

**sa bude posudzovať**

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

**ODÔVODNENIE**

Navrhovateľ, Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava, doručil dňa 08. 02. 2016 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 o posudzovaní zámer navrhovanej činnosti „**Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor**“ (ďalej len



„zámer“). Zámer obsahuje podľa § 22 ods. 3 písm. f) zákona o posudzovaní okrem nulového variantu stavu aj dva realizačné varianty navrhovanej činnosti, ktorých rozdielnosť spočíva v technickom riešení špecifických úsekov stavby a v investíciách do dopravnej infraštruktúry.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia 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 podania účastníka konania príslušnému orgánu, t.j. dňom doručenia zámeru navrhovateľom, Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava, o čom upovedomil účastníka konania, ako aj rezortný orgán, povoľujúce orgány, dotknuté orgány a dotknutú obec, ktorým zároveň podľa § 23 ods. 1 zákona o posudzovaní zaslal predložený zámer v prílohe. Príslušný orgán zverejnil bezodkladne na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/nosny-system-mhd-prevadzky-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-b-3> zámer a oznámenie o predložení zámeru, ktoré obsahovalo základné údaje o navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 1 zákona o posudzovaní a informoval bezodkladne verejnosť na svojom webovom sídle <http://www.minv.sk/?uradna-tabula-14&sprava=nosny-system-mhd-prevadzky-usek-janikov-dvor-safarikovo-namestie-v-bratislave-2-cast-bosakova-ulica-janikov-dvor>. Dotknutá obec – Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava podľa § 23 ods. 3 zákona o posudzovaní informovala o zámere verejnosť spôsobom v mieste obvyklým, t.j. na vývesnej tabuli magistrátu v dňoch od 22. 02. 2016 do 14. 03. 2016 na [www.bratislava.sk](http://www.bratislava.sk), v tlači a bol k nahliadnutiu v informačnom centre magistrátu Služby občanom – Front Office.

Navrhovaná činnosť svojimi parametrami podľa prílohy č. 8 zákona o posudzovaní, kapitoly 13 Doprava a telekomunikácie, položky č. 5 Rušňové a vozňové depá (od 6 stojísk) a položky č. 9 Elektrické dráhy, závesné dráhy alebo podobné dráhy osobitného druhu a trolejbusové dráhy (bez limitu) podlieha zisťovaciemu konaniu o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa § 18 ods. 2 písm. b) zákona o posudzovaní, ktoré príslušný orgán vykonal podľa § 29 zákona o posudzovaní.

Predmetom navrhovanej činnosti je výstavba novej električkovej trate Bosákova – Janíkov dvor, ktorá bude funkčne a technicky nadväzovať na v súčasnosti ukončenú 1. etapu výstavby električkovej trate (Šafárikovo námestie – Bosákova). Navrhovaný projekt zohľadňuje možnosti financovania stavby z fondov EÚ a pozostáva z realizácie iba električkovej dvojkoľajovej elektrifikovanej trate a areálu ľahkej údržby vozidiel v lokalite Janíkov dvor. Trasa električkovej trate sa bude začínať v km 2,420 (Námestie hraničiarov) za novou zastávkou Jungmannova (koniec 1. úseku trate) a bude končiť v km 6,200 (lokalita Janíkov dvor). Rozchod električkovej trate bude mať hodnotu 1 000 mm, celková šírka telesa stavby bude predstavovať 19,0 m a zohľadňuje premiestnenie zastávok, sprievodnej zelene, trasy cyklochodníka, doplnkovej infraštruktúry a všetkých, pre prevádzku trate potrebných inžinierskych sietí. Vlastná električková trať bude mať šírku 7,0 m pri osovej vzdialenosti traťových koľají 3,1 m.

V rámci stavby sa počíta so zriadením 7 zastávok električiek: Chorvátske rameno, Gessayova, Zrkadlový háj, Stred, Veľký Draždiak, Lietavská, Janíkov dvor.

Realizácia navrhovanej stavby si vyžiada vybudovanie mostných objektov, ktoré sa budú nachádzať v nasledujúcich polohách / lokalitách:

- Električkový most na začiatku navrhovanej trasy v km 2,5 v dopravnom uzle existujúcej križovatky Rusovská – Jantárová nad korytom Chorvátskeho ramena.
- Cestný most / úprava na začiatku výstavby 2. etapy električkovej trate v uzle existujúcej križovatky Rusovská – Jantárová.
- Električkový most v km 3,733 nad Chorvátskym ramenom.
- Cestný most v uzle križovatky Jantárová – Pajštúnska (pri Technopole), vo variante 2.
- Na konci trasy električky v km 5,85 v lokalite Janíkov dvor – dobudovanie lávok pre peších.

Na konci električkovej trate v km 6,2 v lokalite Janíkov dvor sa počíta s vybudovaním dvojkoľajového obrátiska. V susedstve obrátiska sa počíta s umiestnením malej vozovne pre 12 električkových súprav (objekt haly s rozmermi 105x47 m s príslušným zázemím a objekt sociálnej budovy DPB s rozmermi 11 x 13 m). V hale budú umiestnené 4 koľaje, každá s užitočnou dĺžkou 100 m.

#### Variant 1:

- Električková zastávka STRED sa bude nachádzať v km. 4,02 tesne za úrovňovým krížením so súčasnou Pajštúnskou ulicou, v úrovni terénu. Pajštúnska ulica bude vo vyhradenom profile od Tupolevovej ul. trasovanej ku Kostolu sv. rodiny po Chorvátske rameno doplnená do plného profilu (4 pruhová komunikácia so stredovým, deliacim ostrovčekom). Vedľa električkovej zastávky bude riešená styková križovatka tvaru T s existujúcou Jantárovou cestou. BUS zastávky budú mať inú polohu oproti súčasnosti a budú umiestnené v blízkosti navrhovanej zastávky TRAM. Križovatka bude vybavená svetelnou signalizáciou.
- V km. 4,600 trasa električky bude krížiť existujúcu Jantárovú cestu. Keďže kríženie trate s Jantárovou cestou je nevyhovujúce, je navrhnutá úprava Jantárovej cesty s cieľom zlepšiť bezpečnosť kríženia líniovej stavby s cestnou komunikáciou. Kríženie bude chránené svetelnou dopravnou signalizáciou. V tejto polohe km 4,950 je navrhnuté aj nové odbočenie k areálu MEDISSIMO, resp. k areálu Veľký Draždiak.
- Križovatka Lietavská – Jantárová je ponechaná v súčasnej dispozícii/dopravnom riešení.
- V km 5,250 je navrhnutá električková zastávka LIETAVSKÁ, ktorá bude predstavovať dôležitý prestupný uzol medzi BUS a TRAM. Pre prestup BUS – TRAM v zastávke Lietavská budú ponechané existujúce BUS zastávky, ktorých poloha bude počas prevádzky navrhovanej činnosti vyhovujúca. Pre prístup k zastávke LIETAVSKÁ budú vybudované chodníky.
- Križovatka Betliarska – Jantárová bude ponechaná v súčasnej dispozícii a dopravnom riešení. Križovatka bude doplnená o nové chodníky, taktiež dôjde k inštalovaniu svetelnej dopravnej signalizácie pre bezpečné kríženie Betliarskej ul. s navrhovanou električkovou traťou.

#### Variant 2:

- zastávka STRED sa bude nachádzať v susedstve navrhovaného mimoúrovňového kríženia stavby s existujúcou Pajštúnskou ulicou, v záreze. Nivelita električkovej trate bude klesať od navrhovaného električkového mosta ponad Chorvátske rameno v km 3,733 po Pajštúnsku ulicu. V krížení Pajštúnskej ul. s električkovou traťou je navrhnutý cestný most. Pajštúnska ulica bude od Tupolevovej ul. trasovanej ku Kostolu sv. rodiny po Chorvátske rameno doplnená do plného profilu (4 pruhová komunikácia so stredovým, deliacim ostrovčekom). Zastávka STRED v záreze bude doplnená o výstupné schodiská a výťahy pre bezbariérový prístup cestujúcich. Vedľa električkovej zastávky bude preriešená súčasná styková križovatka tvaru T s Jantárovou cestou (v súčasnosti bez svetelnej signalizácie). Oproti súčasnosti sa počíta v križovatke s inštaláciou dopravnej svetelnej signalizácie. BUS zastávky budú presunuté do novej polohy v blízkosti zastávky



TRAM. Mimoúrovňové kríženie električkovej trate a Pajštúnskej ul. si vyžiada zdvih nivelity o cca 1,6 oproti existujúcemu stavu.

- Ďalšie body riešia električkovú zastávku Lietavská ako združenú (BUS/TRAM). Pre tento účel je úplne preriešený úsek Jantárovej cesty od km električkovej trate 4,8 po km 5,5 (realizácia novej dopravenej infraštruktúry s 3/4 –kruhovým križovatkami). Združená zastávka vyžaduje realizáciu nových cestných komunikácií, ktoré budú vyhradené pre autobusy do električkovej zastávky – návrh nových odbočení BUS pruhov z Jantárovej a Betliarskej ulice.

Parcely dotknuté realizáciou navrhovanej činnosti:

70/5; 71; 72; 73; 89/12-13; 90; 91; 92/1;
935/12, /14, 936;
1038/5-7; 1067/8;
1111/1, /46, /49, /57, /58, /69, /70, /71, /72; 1112; 1113; 1115; 1122; 1123; 1124;
1329/1-5; 1332; 1333; 1335;
1405; 1407; 1408; 1409; 1419/1; 1440/4; 1441/7, /9, /21, /42, /55, /56, /58, /59, /61; 1443/1; 1444/8, /10-19, /22-24; 1445/3; 1446; 1447; 1448; 1449; 1450; 1451; 1452; 1454; 1460; 1462; 1464; 1465; 1466; 1467; 1468; 1469; 1470; 1472; 1474; 1478; 1479; 1480; 1481; 1482; 1483; 1484; 1486; 1487; 1488; 1489; 1491; 1492; 1493; 1494; 1495; 1496; 1497; 1498; 1499;
1500; 1501; 1506/1-3; 1507; 1508; 1509; 1510; 1511; 1512; 1513; 1514; 1515; 1516; 1517; 1518; 1520; 1521; 1523; 1524; 1512; 1544; 1552; 1553; 1555; 1557; 1558; 1559/10, /11, /13; 1560; 1561; 1562; 1564/1; 1565; 1566/1-3, /6; 1567/3, /9, /10, /19-21, /41; 1574; 1575; 1576; 1577; 1578/1-3; 1579/3-5; 1580; 1599;
1606/8; 1607; 1608; 1621; 1624;
1717; 1737; 1738/1; 1776;
1848; 1851/1; 1852; 1860/1, /4, /16, /22, /59-62; 1861/2, /5, /6; 1862/2; 1864/1-2; 1864/1-2; 1865/1-3; 1866/2, /19, /23, /26, /28, /36, /37, /42, /65; 1867/1, /3; 1878/3-4; 1872/2; 1873/2; 1878/4; 1882/1, /4; 1883; 1884;
2094;
2112; 2142; 2150/1, /4-5;
2247; 2251; 2248/1; 2268/2;
2409/5-6; 2445/3-4; 2446/10-13; 2447; 2448; 2449; 2450; 2451; 2452; 2454; 2455/7-9; 2456/1-2; 2457/1; 242473/1;
2828/1, /5-6;
3031/2; 3037/1; 3038/1, /3, /5; 3039; 3049; 3043/3; 3044/1-2, /5; 3045/3-5, /7-8, /11; 3046/3; 3049/20, /25, /31-32; 3051/3-5, /9, /11-13, /20, 40-41, /44-47, /50, /52-53; 3052/1-2, /5-7; 3053/1-2, /4-5;
3131/3-7; 3136/5-11; 3169/1;
3603/10; 3604;
4355/11-12;
4417; 4423/3, /15; 4425/1; 4428/10-17, /38-42; 4450; 4456; 4458; 4690/17-18, /89-90, /121;
4691/1, /36; 4693/1, /18;
5105/76, /159, /226-227, /229-230, /409; 5106/9, /13-15; 5107/36-38; 5108/1, /27-30
5206/13, /16, /25-26; 5207/5; 5209/5, /7; 5210/4-5; 5211/4-5; 5214/6; 5215/14; 5221/1-2, /23, /34, /39, /47; 5222/42, /74-75; 5223/1; 5224/10, /12-14; 5227;
5364/70; 5371/3-5; 5372/2-4, /35-36, /38-42; 5373/3-4, /7; 5374/6-9; 5375/24; 5375/3, /25; 5376/1, /6-10, /12-18; 5380/1-3; 5386/11; 5387/1, /19-22, /31; 5388/2; 5389/2; 5390; 5393/23, k. ú. Petržalka.



V súlade s § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní doručili príslušnému orgánu svoje písomné stanoviská tieto subjekty (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

1. **Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave, list č. HŽP/05351/2016, zo dňa 24. 02. 2016, doručený dňa 29. 02. 2016** z hľadiska ochrany verejného zdravia netrvá na posudzovaní zámeru podľa zákona o posudzovaní. Obidva varianty sú akceptovateľné. Upozorňuje, že v územnom konaní bude požadovať preukázať ochranu obytného územia v bodoch s prekročením prípustných hladín hluku pre noc podľa predloženej hlukovej štúdie. Odôvodnenie: Akustická štúdia (Ing. Šimo) obsahuje výpočet budúcej hlukovej situácie z premávky električky na fasáde najbližšej obytnej zástavby v 7 bodoch pre deň, večer a noc. Prípustné hodnoty pre noc (z hľadiska vplyvu na zdravie dominujúce) budú prekročené v 3 bodoch v rozsahu 1,2 – 8,8 dB a v bode V7 (Jungmannova ul.) až o 12,2 dB. Z posúdenia súčasného stavu v bode V1 (Šintavská ul.) vyplynulo, že súčasné hodnoty v nočnej dobe 56,4 dB budú po výstavbe električky znížené na 52,5 dB.

V územnom konaní bude potrebné hlukovú štúdiu doplniť o návrh protihlukových opatrení na ochranu obytného prostredia v konkrétnych bodoch, kde dochádza k prekračovaniu prípustných hladín hluku podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z.

Činnosť bude ďalej posúdená podľa zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacích predpisov.

Požiadavka dotknutého orgánu bude podrobne rozpracovaná v správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie (ďalej len „správa o hodnotení“).

2. **Ministerstvo obrany SR, Agentúra správy majetku Bratislava, list č. ASM-77-535/2016, zo dňa 26. 02. 2016, doručený dňa 29. 02. 2016** z hľadiska záujmov obrany štátu vojenská správa nemá pripomienky, lebo v riešenom území nemá zvláštne územné požiadavky.
3. **Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia,**

**3.1. list č. OU-BA-OSZP3-2016/025455/GIB/V, zo dňa 22. 02. 2016, doručený dňa 29. 02. 2016** z hľadiska ochrany ovzdušia konštatuje, že hlavnými líniovými zdrojmi znečisťovania ovzdušia počas výstavby navrhovanej činnosti budú komunikácie priľahlej cestnej siete, z ktorých bude možný prístup na stavenisko. Ďalej medzi zdroje znečistenia bude patriť aj stavenisková doprava /staveniskové mechanizmy/. Pôjde o dočasné, krátkodobé, s lokálnym pôsobením s rôznou intenzitou pôsobenia. Zdrojom znečistenia ovzdušia počas výstavby môže byť zvýšená prašnosť. Tento jav bude dočasný a vhodnými stavebnými postupmi je ho možné potlačiť až eliminovať (napr. čistenie stavebných mechanizmov pri výjazde zo staveniska, kropenie staveniska počas výkopových prác v období sucha, kropenie a čistenie chodníkov, komunikácií, kapotovanie zariadení na manipuláciu so sypkými látkami a pod.). Vzhľadom na funkčný charakter stavby a jej prevádzku možno konštatovať, že pri prevádzke električkovej trate, nebudú vznikať plynné exhaláty. Ide o vozidlá elektrickej trakcie, pri prevádzke ktorých nehrozí únik ropných palív ani nedôjde k zriaďovaniu čerpacích staníc na ich prevádzkové doplňovanie. Pre vykurovanie haly pre ľahkú údržbu vozidiel sa uvažuje s elektrickým vykurovaním, tzn. hala nebude predstavovať bodový zdroj znečisťovania ovzdušia. Súčasťou haly bude sociálne zázemie pre cca 20 pracovníkov (šatňa, WC, denná miestnosť) a súvisiace skladové priestory. Posudzované zdroje, vzhľadom na použitú technológiu, rozsah a kapacitu činnosti nebudú mať výrazný vplyv na imisnú situáciu. Z hľadiska ochrany ovzdušia nie je potrebné predložený zámer navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

- 3.2. **list č. OU-BA-OSZP3-2016/26069/SOJ/V, zo dňa 23. 02. 2016, doručený dňa 01. 03. 2016** z hľadiska ochrany vôd konštatuje, že dokumentácia rieši vybudovanie 2. úseku

električkovej trate ukončenej na Bosákovej ulici. Stavba pozostáva z vybudovania dvojkoľajnej elektrifikovanej električkovej trate, areálu malej vozovne v Janíkovom dvore, dopravných plôch pre peších a cyklistov. V rámci stavby sa vybudujú mostné objekty, z toho jeden cestný most a dva električkové mosty križujúce Chorvátske rameno. Pri budovaní mostov za zastávku Jungmannova sa časť koryta vodnej stavby Chorvátske rameno spolu s existujúcou haťou preloží a koryto ostane otvorené. Pri budovaní mosta cez Chorvátske rameno pri Technopole sa odstráni „presyp pre rýchlodráhu“ a koryto sa upraví do otvoreného profilu. Zásobovanie areálu vozovne pitnou vodou bude zabezpečené z existujúcej vodovodnej siete. Ako zdroj úžitkovej vody sa vybuduje v areáli vozovne studňa. Splaškové odpadové vody z objektov trakčnej napájacej stanice, prístrešku v obratisku a z haly pre nočné garážovanie vozidiel sa budú odvádzať do existujúcej verejnej kanalizácie. Dažďové vody zo striech objektov bude odvádzať areálová dažďová kanalizácia. Dažďové vody z koľajového zvršku sa budú odvádzať vsakom do terénu alebo do drenážneho systému. Kontaminované odpadové vody z čistenia vozidiel bude odvádzať areálová kanalizácia s odlučovacom ropných látok do verejnej kanalizácie. V zámere sa uvádza odporúčanie vysadiť do Chorvátskeho ramena vodné rastliny a na jeho brehoch porast. K predloženému zámeru má tieto pripomienky:

- 3.2.1. Chorvátske rameno nie je mŕtve rameno Dunaja. Chorvátske rameno bolo vybudované približne v miestach zvyškov pôvodných ramien ako vodná stavba, ktorá je súčasťou protipovodňovej ochrany Petržalky. Pozostáva z toku (resp. vodného kanála), troch hatí a dvoch čerpacích staníc. Pozdĺž toku nie sú vybudované žiadne hrádze. Súčasťou vodnej stavby sú obslužné komunikácie (chodník) pre výkon prevádzky a údržby objektov stavby jej správcom.
- 3.2.2. Stavba „Vodohospodárske dielo Chorvátske rameno“ bola vodoprávne povolená odborom poľnohospodárstva, lesného a vodného hospodárstva Národného výboru hlavného mesta SR Bratislava rozhodnutiami č. Vod. 1254/405-1971 zo dňa 21. 03. 1972 a č. Vod. 1254/405-1971 zo dňa 21. 03. 1972. Vlastníkom a správcom vodohospodárskeho diela je SVP, š.p., OZ Bratislava. Nová čerpacia stanica bola povolená rozhodnutím OŽP OÚ Bratislava V č. FO-ŠVS 3640/02-Sa zo dňa 21. 05. 2003. Jej vlastníkom je MČ Bratislava - Petržalka, správcom SVP, š.p., OZ Bratislava.
- 3.2.3. Vodná stavba „Vodohospodárske dielo Chorvátske rameno“ má schválené manipulačno-prevádzkové poriadky, v zmysle ktorých sa o.i. tok musí pravidelne udržiavať a nesmie byť zarastený a zabahnený. Pobrežné pozemky (t.j. ochranné pásmo toku) sú 5 m od brehovej čiary toku, čo je približne vonkajší okraj obslužného chodníka. V rámci tohto územia je zakázané vysádzať porasty. Z hľadiska funkčnosti objektov vodnej stavby je nežiaduce, aby boli v toku vodné rastliny. Akýkoľvek zásah do stavby „Vodohospodárske dielo Chorvátske rameno“ je zmena existujúcej stavby a je na ňo potrebné vodoprávne povolenie.
- 3.2.4. Na základe uvedeného žiada vypustiť zo zámeru odseky s návrhmi na vysádzanie drevín a vodných rastlín uvedené na strane 65 a na strane 67.
- 3.2.5. Piliere premostení je potrebné založiť mimo koryta toku.
- 3.2.6. V prípade, že sa zámer upraví podľa týchto požiadaviek, z hľadiska štátnej vodnej správy zámer nepožaduje posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

*Požiadavky povoľujúceho orgánu budú bližšie vyhodnotené v správe o hodnotení, rozsah vyhodnotenia požiadaviek bude bližšie určený v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.*

4. **Okresný úrad Bratislava, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, list č. OU-BA-OOP4-2016/029217, zo dňa 02. 03. 2016, doručený dňa 03. 03. 2016** v stanovisku uvádza, že ten, kto navrhne nepoľnohospodárske použitie poľnohospodárskej pôdy na stavebný zámer, je povinný zabezpečiť uplatnenie zásad ochrany poľnohospodárskej pôdy, špeciálne najkvalitnejšej



pôdy a viníc. Pri riešení navrhovaných lokalít, je potrebné riadiť sa ustanoveniami § 12 a § 17 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zák. č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o pôde“). V súlade s týmito ustanoveniami je možné poľnohospodársku pôdu použiť na stavebné a iné nepoľnohospodárske účely len v nevyhnutných prípadoch a v odôvodnenom rozsahu, kde je rozhodujúcim limitom pri rozvoji územia kvalita poľnohospodárskej pôdy. Podľa ust. § 14 ods. 1 zákona o pôde návrhy nepoľnohospodárskeho použitia poľnohospodárskej pôdy, ktoré menia, alebo dopĺňajú schválenú územnoplánovaciú dokumentáciu, podliehajú posúdeniu z hľadiska ochrany poľnohospodárskej pôdy a vydaniu súhlasu podľa § 13 zákona o pôde. Návrhy posudzuje orgán ochrany poľnohospodárskej pôdy so zreteľom na doteraz nepoužité plochy v rámci platnej územnoplánovacej dokumentácie. Na základe uvedených skutočností zámer nepožaduje posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

5. **Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list č. OU-BA-OCDPK2-2016/024956/JTA, zo dňa 02. 03. 2016, doručený dňa 03. 03. 2016** vzhľadom na skutočnosť, že zámer nie je v priamom dotyku s cestou I/2 Dolnozemska ul., nemá k predloženému zámeru požiadavky a nepožaduje jeho ďalšie posudzovanie podľa zákona o posudzovaní.
6. **Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, odbor dopravy, list č. 02174/2016-009, zo dňa 03. 03. 2016, doručený dňa 09. 03. 2016**, ako špeciálny stavebný úrad pre stavby električkových a trolejbusových dráh a stavby na dráhe podľa § 105 ods. 1 písm. c) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (zákon o dráhach), v zastúpení riaditeľom odboru Úradu BSK, podľa čl. X bodov 7. a 8. Organizačného poriadku Úradu BSK v znení Dodatku č. 1, v spojení s § 16 ods. 3 zákona č. 302/2001 Z. z. o samospráve vyšších územných celkov (zákon o samosprávnych krajoch) v znení neskorších predpisov, po posúdení predloženého zámeru dáva nasledovné stanovisko – BSK súhlasí s predloženým zámerom s nasledovnými pripomienkami:
  - 6.1. Odporúča riešiť variant 2.
  - 6.2. Za realizovateľnosť projektu v súlade s platnými stavebno-technickými požiadavkami na stavby električkových dráh v plnom rozsahu zodpovedá projektant.
  - 6.3. Navrhovanú výšku nástupnej hrany 0,30 m nad spojnicou úrovne temena koľajníc na zastávkach považuje za nevhodnú, je potrebné ju v spolupráci s MDVRR SR prispôbiť vstupu do nízkopodlažných električiek.
  - 6.4. Všetky stavebné objekty a prevádzkové súbory, ktoré nie sú súčasťou električkovej dráhy podľa prílohy č. 21 Vyhlášky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku a dráh v platnom znení, bude povoľovať Bratislavský samosprávny kraj, ako vecne a miestne príslušný špeciálny stavebný úrad pre mestské dráhy.
  - 6.5. Nakoľko električková dráha nebude viesť po miestnej komunikácii, navrhuje zriadiť ochranné pásmo električkovej dráhy 15 m od osi krajnej koľaje v zmysle § 5 ods. 3 písm. b) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v platnom znení. Ochranné pásmo vzniká dňom právoplatnosti stavebného povolenia.
  - 6.6. Navrhované názvy električkových zastávok odporúča prehodnotiť a voliť podľa dopravných uzlov a názvov autobusových zastávok MHD v riešenom území, aby boli pre cestujúcu verejnosť zrozumiteľnejšie a uľahčili ich orientáciu v území napr.: Chorvátske rameno na Námestie hraničiarov; Zrkadlový háj na Romanova; Stred na Technopol; Veľký draždiak na Topoľčianska; Lietavská na Betliarska.

*Pripomienkami uvedenými v stanovisku povoľujúceho orgánu sa bude navrhovateľ podrobne zaoberať v správe o hodnotení.*

7. **Dopravný úrad, divízia civilného letectva, list č. 6935/2016/ROP-002/4509, zo dňa 01. 03. 2016, doručený dňa 10. 03. 2016** nemá z hľadiska záujmov letectva k predmetnej stavbe žiadne požiadavky.
8. **Mestská časť Bratislava – Petržalka, list č. 4228/2016/13-OŽP/SK, zo dňa 03. 03. 2016, doručený dňa 11. 03. 2016** konštatuje, že trasa stavby je umiestnená v území, na ktoré sa vzťahuje 1. stupeň územnej ochrany v rozsahu ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon OPK“) a nezasahuje do chránených území alebo do ich ochranných pásiem. Súbežne s plánovanou trasou navrhovanej stavby prechádza predmetným územím Chorvátske rameno, ktoré ako vodohospodárske dielo je súčasťou protipovodňovej ochrany Petržalky. Chorvátske rameno predstavuje podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability (RÚSES) pre Bratislavu významný regionálny biokoridor, kde bol zaznamenaný lokálny výskyt chránených druhov rastlín. V hodnotenom území trasy plánovanej stavby prevládajú trávne porasty a prevažne náletové druhy drevín a nižšou sadovníckou hodnotou, chránené ani inak vzácne druhy drevín sa v tomto území nevyskytujú. Podľa § 47 zákona OPK na výrub dotknutých drevín je potrebný súhlas príslušného orgánu ochrany prírody – mestskej časti Bratislava – Petržalka. Pozdĺž električkovej trate sa uvažuje s novou druhovou výsadbou drevín (stromoradia, solitéry). Presnejšie podmienky náhradnej výsadby budú určené podľa zákona OPK vo výrubovom konaní. Pre električkový zvršok sa uvažuje v medzizastávkových úsekoch s výsadbou nízkych sukulentov, napr. rozchodník (*Sedum sp.*), ktorý je vždyzelený, nenáročný na údržbu a zavlažovanie. V prípade trávnikového pokryvu by sa zvýšili nároky na závlahu a pravidelnú údržbu trávnatých plôch. Týmto riešením, budú splnené odporúčania Stratégie adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy. Na základe hodnotenia vplyvov činnosti na životné prostredie v hodnotenom území možno konštatovať, že navrhované varianty sú environmentálne prijateľné za predpokladu realizácie navrhovaných opatrení počas výstavby a prevádzky a ich podrobnejšieho vypracovania v ďalších stupňoch dokumentácie. Po posúdení predloženého zámeru súhlasí s variantom 1 predloženého zámeru s týmito koncepčnými podmienkami:
- 8.1. Navrhovaný nový úsek komunikácie Jantárová cesta vrátane križovatky Rusovská – Jantárová žiada prisunúť bližšie k električkovej trati a komunikáciu narovnať.
  - 8.2. Cyklochodník pozdĺž električkovej trate žiada situovať v celom úseku (od Bosákovej ulice až po Panónsku cestu do územia Južného mesta, zóny AB) a z východnej strany električkovej trate a čo najviac ho primknúť k trase električky.
  - 8.3. Električkovú trať v úseku od Romanovej ulice po zastávku Lietavská žiada posunúť východným smerom o niekoľko metrov, z dôvodu vytvorenia dostatočnej územnej rezervy pre umiestnenie budúcej miestnej komunikácie Jantárová cesta.
  - 8.4. Kríženie električkovej trate s existujúcou Jantárovou cestou v blízkosti križovatky Lietavská – Jantárová žiada riešiť tak, aby nové odbočenie k areálu MEDISSIMO už nekrížilo trasu električky.
  - 8.5. Všetky plánované zásahy do biokoridoru Chorvátskeho ramena v súvislosti s prípravnými prácami plánovanej stavby odporúča konzultovať s odbornou organizáciou MŽP SR – Regionálnym centrom ochrany prírody Bratislava, ŠOP SR.
  - 8.6. Vegetačný kryt električkového zvršku v medzizastávkových úsekoch odporúča riešiť výsadbou nízkych sukulentov, napr. rozchodník (*Sedum sp.*).
  - 8.7. Podrobnejšie podmienky týkajúce sa náhradnej výsadby drevín budú určené podľa zákona OPK v samostatnom konaní pri podaní žiadostí o vydanie súhlasu na výrub drevín.
  - 8.8. Podrobnejšie posúdenie predmetnej stavby bude v stupni dokumentácie pre územné rozhodnutie stavby.





*Pripomienky a podmienky uvedené v stanovisku povoľujúceho orgánu budú podrobne vyhodnotené v správe o hodnotení, rozsah ich vyhodnotenia bude určený v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.*

**9. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, sekcia železničnej dopravy a dráh, list č. 11129/2016/C350-SŽDD/15103, zo dňa 04. 03. 2016, doručený dňa 11. 03. 2016** zaslal nasledovné stanovisko:

- 9.1. V bode 3.6.1. „Ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení stavieb“ je uvedený neplatný zákon NR SR č. 164/1996 Z. z., má byť uvedený zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o dráhach“). Podľa predloženého zámeru bude teleso električkovej dráhy umiestnené mimo cestnej komunikácie, čím vznikne povinnosť zriadenia obvodu dráhy a ochranného pásma dráhy podľa § 3 a podľa § 5 zákona o dráhach. Pri stavbe a prevádzkovaní dráhy bude potrebné dodržiavať ustanovenia § 4 a § 6 zákona o dráhach. Zvlášť upozorňuje na opatrenia súvisiace s umiestnením zelene.
- 9.2. V bode 8.1.1 „Električková trať“ vo veci krytu električkovej trate upozorňuje, že pri použití vegetačného krytu na koľaj umiestnenú v štrkovom lôžku nesmú preniknúť frakcie hlinitého materiálu do štrkového lôžka, čím by boli znehodnotené jeho vlastnosti. Vegetačný kryt musí byť umiestnený tak, aby umožnil pravidelnú údržbu koľaje, vrátane úpravy geometrickej polohy koľaje podbíjaním v cykloch cca 5-6 rokov.
- 9.3. V bode 8.1.1 „Električková trať“ je uvedené „na vyhradených priestoroch pozdĺž trate sa počíta s výsadbou stromovej a kríkovej zelene“. Umiestnenie zelene musí byť realizované tak, aby boli dodržané všetky ustanovenia § 4 a § 6 zákona o dráhach, STN 28 0318 a STN 73 6425. Priestorové usporiadanie výsadby použitej zelene by malo rešpektovať požiadavky jej normálneho dlhodobého vývoja. Zeleň svojimi časťami nesmie poškodzovať stavebné objekty, ktoré sú súčasťou dráhy, a nesmie zhoršovať rozhládové pomery na miestach, kde by bola ohrozená bezpečnosť dopravy na dráhe. Je potrebné posúdiť zriadenie prístupových miest ku trati pre traťové stroje a vozidlá záchranného systému.
- 9.4. Kombinácia zatravnenej koľajovej zvršky a blízka poloha stromov, v období spádu lístia, spôsobí zhoršenie adhézných vlastností pri styku koľajnice a kolies koľajových vozidiel. Tento stav vytvorí bezpečnostné riziká pri prevádzke dopravy na dráhe.
- 9.5. V bode 8.1.3 „Stanice/zastávky“, je uvedená výška nástupnej hrany nad spojnicou temien koľajových pásov 0,3 m, čo je v rozpore s ustanovením § 49 vyhlášky MDPT SR č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh a čl. 6.2 STN 73 6425 a čl. 4.1 STN 28 0318.
- 9.6. V bode 8.4 „Varianty zámeru“ Variant 1, podľa bodu 1 je zámer na zmenu existujúcej zastávky Bosákova na združenú. Nástupištia sú vybudované na základe udelenej výnimky a sú nepoužiteľné pre cestné vozidlá. V prípade realizácie zámeru sa výnimka stane neplatnou a bude potrebné prebudovať nástupištia podľa predpisov vyhovujúcich i pre vozidlá cestnej dopravy (výška a konštrukcia nástupnej hrany).
- 9.7. Konštrukcia koľajovej trate (spodku i zvršku) a použitie komponentov na jej stavbu musí zabezpečiť jej trvalú udržateľnosť v súlade s projektovanými parametrami, pri minimálnych nákladoch. Konštrukcia nástupíšť a prístupových miest musí zodpovedať stavebno-technickým požiadavkám podľa platných právnych predpisov a technických noriem.
- 9.8. Navrhovaný počet zastávok (vyšší) a traťová rýchlosť (nižšia) sú odlišné od pôvodného zámeru vybudovania segregovanej koľajovej trate v rámci projektu TEN-T a reálne sa dá očakávať nárast cestovného času potrebného na jazdu vlakov v rámci pripraveného projektu NS MHD oproti pôvodne plánovanému projektu v rámci TEN-T.

*Na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní – požiadavky*



povoľujúceho a zároveň rezortného orgánu budú vyhodnotené už v správe o hodnotení, čo bude určené v rozsahu hodnotenia.

**10. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, list č. MAGS OSRMT 39394/16-39208 OSRMT 177/16, EIA č. 6, zo dňa 08. 03. 2016, doručený dňa 14. 03. 2016** konštatuje, že do zámeru bolo možné nahliadnuť v dňoch od 22. 02. 2016 do 14. 03. 2016 na prízemí budovy Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy, Primaciálne nám. 1, v priestoroch Služieb občanom/Front Office a zaslalo toto stanovisko:

**10.1. Z hľadiska územného plánovania** – posúdenie vo vzťahu k ÚPN hl. m. SR Bratislavy, rok 2007 v znení zmien a doplnkov 01, 02, 03 a 05 (ďalej len ÚPN BA):

**A** – konštatuje:

- Predložený je návrh NS MHD 2. etapa Bosáková - Janíkov dvor, variant 2 (spracovateľ Reming consult a.s. – pre účel hodnotenia vplyvu stavby na životné prostredie).
- Predmetom riešenia stavby je električková trať a jej infraštruktúra (včítane obratiska), cestné komunikácie a spevnené plochy (najmä v súvislosti s riešením križovania električkovej trate s miestnymi komunikáciami) a cyklochodník (v súbehu s el. traťou).

**B** – stanovisko:

- Trasovanie električky je v zásade zhodné s riešením podľa ÚPN BA.
- Obratisko navrhovaného riešenia je umiestnené vo funkcii č. 201 - občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, kde je umiestňovanie zariadení a vedení technickej a dopravnej vybavenosti pre obsluhu územia prípustné. (V rámci ÚPN BA bolo umiestnenie obratiska a depa uvažované na susedných plochách, vo funkcii č. 701 - plochy zariadení mestskej hromadnej dopravy a autobusovej hromadnej dopravy).
- K zámeru odporúča priložiť spomínané súhlasné stanovisko správcu toku SVP, š.p., OZ Bratislava č. 11234-210/2012-Su, zo dňa 23. 07. 2012, resp. vyjadrenie č. 12291-210/2012-Su, zo dňa 14. 08. 2012.
- Upozorňuje, že uvádzaná legislatíva (str. 51-55) bola aktualizovaná, od 01. 01. 2016 je účinný zákon NR SR č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a o zmene a doplnení niektorých zákonov aj vyhláška MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov.

**10.2. Z hľadiska dopravného plánovania:**

**A** – konštatuje:

- Predmetom posudzovanej činnosti je umiestnenie električkovej trate s príslušnou infraštruktúrou (včítane obratiska), cestných komunikácií a spevnených plôch (najmä v súvislosti s riešením križovania električkovej trate s miestnymi komunikáciami) a súbežného cyklochodníka.
- Výstavba bude funkčne aj technicky nadväzovať na v súčasnosti ukončenú 1. etapu výstavby električkovej trate v úseku Šafárikovo nám. – Bosáková ulica.
- Dopravné riešenie vychádza z ÚPN BA:
  - električková trať je navrhnutá (umiestnená) v súlade s ÚPN BA,
    - úprava trasovania miestnych komunikácií Nám. hraničiarov (ako pokračovanie Rusovskej ul.) a Pajštúnska ul. (v smere Kutlíkova ul.) zodpovedá riešeniu v zmysle ÚPN BA,
    - navrhnutý cyklochodník z hľadiska významu v zmysle ÚPN BA predstavuje vedľajšiu, resp. doplnkovú trasu, t.j. nie je súčasťou siete hlavných cyklotrás; polohu iných ako hlavných cyklotrás ÚPN BA nerieši,
    - komplexná stavba sa nachádza v koridore, v súlade s celomestskou koncepciou riešenia dopravy v ÚPN BA.

**B** – stanovisko:

- Z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia základnú koncepciu výstavby električkovej trate akceptuje.

- Prípadné pripomienky ku konkrétnemu technickému riešeniu stavby si uplatní následne v čiastkovom stanovisku pre záväzné stanovisko hl. mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti (pre potreby umiestňovania uvedenej stavby).

10.3. Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry – bez pripomienok

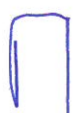
10.4. Z hľadiska vplyvov na životné prostredie, zdravie obyvateľstva, vrátane kumulatívnych vplyvov:

EIA/SEA

- Konštatuje, že „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie“ bol v uplynulom období riadne posúdený v zmysle ustanovení zákona č. 127/1994 Z. z., resp. zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Záverečné stanovisko pod č. 38/06-7.3/ml zo dňa 06. 07. 2006 vydané MŽP SR je opatrené výrokom, že realizácia navrhovanej činnosti „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie“ sa odporúča za podmienok dodržania opatrení uvedených v bode V/3 tohto záverečného stanoviska.
- V rámci strategického environmentálneho posudzovania (SEA) bol v r. 2013 posúdený aj strategický dokument „Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov 01, 02 – Zmeny a doplnky 03-A, návrh júl 2013“, ktorého obstarávateľom je Hlavné mesto SR Bratislava. Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Karloveská 2, 842 33 Bratislava 4, ako prísl. orgán podľa § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie vydal k tejto zmene strategického dokumentu (SD) Rozhodnutie č. OU-BA-OSZP3/2013/6886/ANJ EIA zo dňa 29. 10. 2013 s výrokom, že navrhovaná zmena SD sa nebude posudzovať podľa tohto zákona. Tento výrok považuje za relevantný v tom smere, že uvedené ZaD 03-A územného plánu mesta v sebe obsahujú aj zmeny v NS MHD v úseku Jantárová cesta – Štúrova ulica. Z porovnania pôvodného riešenia v DSP so zmenami navrhovanými v etape výstavby a spracované v dokumentácii zmeny stavby pred dokončením (DZsPD) je v záveroch predloženého oznámenia o zmene navrhovanej činnosti uvedené, že:
  - tieto zmeny možno charakterizovať ako zmeny technického riešenia,
  - identifikované vplyvy zmeny navrhovanej činnosti na obyvateľstvo, prírodné prostredie, územné podmienky a urbánny komplex možno hodnotiť ako únosné,
  - pri rešpektovaní zmiernujúcich opatrení zvýšenie negatívneho vplyvu na ŽP oproti riešeniu v DSP nebolo zaznamenané ani v jednej oblasti, a celkovo tak možno zmeny navrhovanej činnosti pre NS MHD považovať za environmentálne a socio-ekonomicky výhodnejšie,
  - pri komplexnom riešení a zapracovaní opatrení na minimalizáciu a elimináciu negatívnych vplyvov na ŽP v stupni DZsPD, modifikácia technického riešenia NS MHD predstavuje vyvážené riešenie medzi identifikovanými vplyvmi na prírodné a sociálno-ekonomické prostredie a technicko-ekonomickou realizovateľnosťou stavby.

Zeľaň, ochrana a tvorba krajiny, ÚSES

- Riešené územie patrí do 1. stupňa ochrany v zmysle ustanovení zákona OPK. V trase NS MHD v danom úseku sa nevyskytujú žiadne chránené stromy.
- Riešenie koľajového zvršku v medzizastávkových úsekoch s realizáciou vegetačného krytu považuje za vhodné riešenie.
- Realizácia zámeru si vyžiada výrub zelene. V pôvodnom zámere sa uvažovalo s výrubom 883 ks stromov a 715 m<sup>2</sup> krovín – zmenou zámeru (bez 4-pruhovej cesty) sa predpokladá zníženie počtu drevín určených na výrub.
- Pozitívne hodnotí uvažovanú výsadbu stromovej a krovinovej vegetácie v okolí električkovej trate (bude spresnená v ďalších stupňoch projektovej činnosti).



- Predmetná stavba pretína v dvoch miestach regionálny biokoridor RBk č. XXIII Chorvátske rameno, ktorý tvorí súčasť RÚSES mesta Bratislava. Na zmiernenie negatívnych vplyvov sa navrhuje umiestniť piliere mostných konštrukcií, čo najďalej od brehu ramena, čím by nedochádzalo k nadmernej likvidácii brehových porastov.
- Vzhľadom na navrhované opatrenia - revitalizácia ramena, zahustenie dosadbou, obnova brehovej vegetácie a výsadba novej zelene, ako aj prečistenie toku – nemá pripomienky.

#### Ovzdušie

- Zdrojom znečisťovania ovzdušia počas výstavby bude prašnosť (dočasný jav). Vhodnými stavebnými postupmi a organizáciou výstavby je možné tento negatívny jav potlačiť až eliminovať. Šírenie tepla ani zápachu sa z navrhovanej činnosti nepredpokladá.
- Podporuje riešenie NS MHD, konkrétne dobudovanie 2. úseku električkovej trate, nakoľko považuje tento druh dopravy za ekologicky optimálny (bez tvorby plynných emisií).
- Vykurovanie haly pre údržbu vozidiel elektrickým vykurovaním hodnotí kladne.

#### Vody

- Podľa Nariadenia vlády SR č. 617/2004 Z. z. sa nenachádzajú v riešenom území a jeho bližšom okolí útvary povrchových vôd ustanovené za citlivé oblasti.
- Navrhovaný zámer nebude meniť technické riešenie úpravy kanála – Chorvátske rameno. Vlastné teleso bude vedené 2,0 až 10,0 m nad hladinou podzemnej vody.
- Podporuje odvádzanie neznečistených dažďových vôd do vsakovacích zariadení (do terénu), prípadne drenážneho systému.

#### Pôdy

- Zámer predpokladá zásah do poľnohospodárskej pôdy v rozsahu cca 0,4 ha v lokalite obrátiska Janíkov dvor; záber LP sa nepredpokladá.
- Záber pozemkov v predmetnom koridore je už dlhodobo odsúhlasený prísl. orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy (v rámci ÚPN BA).

#### Celkové environmentálne zhodnotenie zámeru:

- Predložený návrh stavby rešpektuje požiadavky občanov, vyjadrujúcich sa k pôvodnému projektu stavby (riešenie podľa pôvodnej DÚR, 2012), ktorý počítal nielen s výstavbou trate, ale aj súbežnej 4-pruhovej Jantárovej cesty. Predložený zámer so súbežnou 4-pruhovou Jantárovou cestou nepočíta.
- Podľa odborného posúdenia dotknutej obce realizácia „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo nám., 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“ nepredstavuje žiadne zásadné nepriaznivé vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva v kontaktnom území uvedeného úseku NS MHD v Bratislave.
- Realizácia navrhovanej činnosti prispieje k zníženiu IAD v danom území, zvýšeniu prepravných kapacít MHD, zníženiu dopravných intenzít na cestnej sieti, zníženiu nehodovosti, hlukového a emisného zaťaženia územia.
- Vplyvy navrhovaného zámeru nepresahujú štátnu hranicu SR.
- V zásade možno uviesť, že varianty č. 1 a 2 aj pri uvádzaných rozdieloch v bodoch 8, 10 až 13 hodnotí z hľadiska vplyvov na životné prostredie ako porovnateľné, a za predpokladu splnenia uvedených zmierňujúcich opatrení oba ako environmentálne vhodné a akceptovateľné. Variant 2 zabezpečí v území väčšiu priepustnosť dopravy.

#### **11. Dotknutá verejnosť** (kvôli rozsiahlosti sú stanoviská uvádzané v skrátenom znení):

**11.1. PhDr. Erik Pajtinka, PhD., list doručený osobne dňa 26. 02. 2016** má tieto pripomienky:

**11.1.1.** V záujme uľahčenia nástupu a výstupu cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu (najmä invalidných a starších občanov) všetky nové nástupištia zastávok električiek

- projektovať s výškou nástupnej hrany minimálne vo výške 250 mm nad temenom koľajnice priľahlej k nástupišťa.
- 11.1.2.** Na všetkých nových zastávkach električiek projektovať prístrešky pre cestujúcich tak, aby mali dostatočnú kapacitu s ohľadom na frekvenciu cestujúcich, využívajúcich príslušnú zastávku a tak, aby účinne chránili cestujúcich pred dažďom a vetrom (v tejto súvislosti hlavne dbať o dostatočnú šírku projektovaných prístreškov).
- 11.1.3.** V záujme uľahčenia nástupu a výstupu cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu (najmä invalidných a starších občanov) všetky nové nástupištia zastávok autobusov, ktoré majú byť vybudované alebo zrekonštruované v rámci realizácie zámeru (najmä na Farského, Lietavskej/Lúčanke a Panónskej) projektovať s tzv. kasselským (bezbariérovým) obrubníkom s výškou nástupnej hrany 240 mm.
- 11.1.4.** V záujme zabezpečenia nediskriminačného prístupu k MHD občanom s obmedzenou schopnosťou orientácie na všetkých zastávkach električiek a na všetkých zastávkach autobusov projektovať automatické elektronické informačné tabule, zobrazujúce čísla liniek, cieľové zastávky a časy odchodov električkových, resp. autobusových spojov z danej zastávky.
- 11.1.5.** V záujme minimalizovania vibrácií a hlučnosti električiek na električkovej trati projektovať a realizovať takú technológiu zvarovania a brúsenia koľajníc, ktorou sa dosiahnu dokonale hladké spoje koľajníc, umožňujúce nehlučný prejazd električkových kolies cez spoje koľajníc (v tejto súvislosti nepoužívať také technológie zvarovania koľajníc, ktoré vedú k relatívne rýchlemu opotrebovaniu zvarov, ktorých dôsledkom je potom zvýšená hlučnosť a vibrácie pri prejazde električkového kolesa zvarom – vid' napr. električková trať na Radlinského ul.).
- 11.1.6.** Na úsekoch električkovej trate s uzatvoreným zvrškom a v miestach prejazdov projektovať a realizovať okolo koľajníc trvale pružnú zálievku, ktorá zabráni rýchlej degradácii okolitého asfaltového, či betónového povrchu poveternostnými vplyvmi (najmä mrznúcou vodou), čím sa eliminuje zvýšená hlučnosť pri prejazde telesom električkovej trate.
- 11.1.7.** Priechody cez električkovú trať projektovať tak, aby medzi koľajnicou a okolitým povrchom plochy priechodu bola čo najužšia a najplytšia medzera (napr. technológia STRAIL), aby bol zabezpečený bezproblémový a komfortný pohyb po priechode aj s invalidným vozíkom, detským kočiarom, či batožinou na kolieskach. Pri použití asfaltového alebo dláždeného povrchu priechodu projektovať a realizovať zálievky okolo koľajníc tak, aby bola vyplnená medzera medzi koľajnicou a okolitým povrchom priechodu.
- 11.1.8.** Na chodníku pri cestných komunikáciách dotknutých stavbou, projektovať aj pevné zábrany proti vjazdu automobilov na chodníky (tzv. regulačné stĺpiky).
- 11.1.9.** Pri ďalšom projektovaní zámeru dôsledne rešpektovať a aplikovať všetky technické požiadavky obsiahnuté v Konceptii rozvoja mestskej hromadnej dopravy v Bratislave na roky 2013 – 2025 v znení Doplnku č. 1 z mája 2014, ktorá bola ako strategický dokument schválená Mestským zastupiteľstvom Hlavného mesta SR Bratislava. Najmä rešpektovať a aplikovať „Všeobecné požiadavky na technické riešenie tratí a vybavenie zastávok MHD“, ktoré sú obsiahnuté v časti 6 vyššie uvedeného dokumentu.
- 11.2.** **Ing. Ivan Kačo, list doručený osobne dňa 02. 03. 2016** v stanovisku uvádza, že dopravná stavba má tri neopomenuteľné aspekty, ktoré je v procese EIA nutné posudzovať. Prvým je stavebno-technické riešenie stavby, ktoré by malo navrhovať také konštrukcie, ktoré nebudú mať negatívne vplyvy na ŽP. Druhým je aspekt vlastnej realizácie stavby, t.j. krátkodobý dopad na ŽP počas stavebných a montážnych prác. Tretím a u dopravnej stavby možno

- najdôležitejší, je aspekt prevádzkový, a ktorý je dlhodobý, t.j. dopad na ŽP po uvedení stavby do prevádzky,
- 11.2.1. Súčasne je pri posudzovaní tejto konkrétnej stavby nevyhnutné prihliadnúť aj na skutočnosť, že po uvedení stavby do prevádzky, sa táto stavba stáva súčasťou liniek mestskej hromadnej dopravy, ktorých prevádzka významne ovplyvňuje ŽP v celej mestskej aglomerácii - je nevyhnutné zaoberať sa vplyvom prevádzky navrhovanej stavby aj na územie, ktoré bude intenzívne zaťažované tak linkami autobusovej hromadnej dopravy, ako aj IAD.
  - 11.2.2. Za závažnú chybu dokumentácie pokladá, že v kapitole II Základné údaje o navrhovanej činnosti nie sú uvedené základné údaje z dopravno-inžinierskej dokumentácie, údaje o predikcii intenzít hromadnej a individuálnej dopravy po realizácii stavby a pre výhľadové obdobie, kapitola III Základné informácie o súčasnom stave ŽP odsek 3.5.2 Mestská hromadná doprava je z tohto hľadiska neúplná a uvádza len globálne údaje o súčasnom systéme MHD, kapitola IV Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti na ŽP v ods. 1.4.2 Nároky na dopravu počas prevádzky navrhovanej činnosti, údaje o dopade na systém MHD, ku ktorému dôjde (viď schému str. 47) neuvádza.
  - 11.2.3. Textová časť dokumentácie v kapitole ods. 3.1 súčasný počet obyvateľov podľa údajov Štatistického úradu SR v hodnote 105 468. Jedná sa ale len o trvalo bývajúcich obyvateľov. Okrem toho dopravný systém budú využívať aj prechodne bývajúci, a tak ich počet môže výrazne ovplyvňovať nároky na prepravu.
  - 11.2.4. Nakoľko každý nový dopravný systém by sa mal navrhovať minimálne na výhľadové obdobie 20 rokov, mala by aj dokumentácia EIA pracovať s výhľadovými údajmi.
  - 11.2.5. Má zato, že predložená dokumentácia zámeru EIA sa sústredila (možno účelovo) len na dopad vlastného stavebno-technického riešenia stavby električkovej trate na tvorbu a ochranu ŽP v bezprostrednom okolí navrhovanej stavby. Zámer EIA neprihliada na dopravný účel stavby a nepriznáva, že v konečnom dôsledku prepravný systém tejto stavby má širší dopad aj na iné prepravné systémy.
  - 11.2.6. Z hľadiska budúcej prevádzky električkovej trate upozorňuje, že Európska únia vydala tzv. Biele knihy, ktoré sa zaoberajú aj koncepciou hromadnej verejnej dopravy, v ktorých uvádza údaje, ktorými sa majú dosiahnuť také parametre komfortu vo vozidlách MHD, ktoré by mali zabezpečiť presun obyvateľov miest z individuálnej do hromadnej dopravy.
  - 11.2.7. Okrem iných technických parametrov prepravných systémov v MHD ako sú cestovná rýchlosť, interval, vzdialenosť k zastávke, pravidelnosť a spoľahlivosť prevádzky, bezpečnosť prevádzky, je pravdepodobne parameter „obsaditeľnosti“ najvýznamnejším, ktorý prispieva k zmene chovania obyvateľov Bratislavy, t.j. k uprednostňovaniu hromadnej dopravy pred individuálnou. Ako citovaný dokument uvádza, štandardy obsaditeľnosti v Bratislave by mali platiť už od roku 2016, t.j. aj v prípade, že tento nie je k dnešnému dňu schválený, pre stavbu, ktorá má byť uvedená v roku 2020 do prevádzky by mali platiť.
  - 11.2.8. Na str. 71 textová časť uvádza „Záverom konštatujeme, že realizácia navrhovanej činnosti prispeje k zníženiu IAD v danom území, zvýšeniu prepravných kapacít mestskej hromadnej dopravy, k zníženiu dopravných intenzít na cestnej sieti, zníženiu nehodovosti, hlukového a emisného zaťaženia“. Uvedené konštatovanie je odvážne a nie je ho možné overiť, nakoľko spracovaný zámer okrem všeobecných konštatovaní neuvádza žiadne relevantné údaje, ktoré by takého odvážne konštatovania potvrdili.
  - 11.2.9. Ako pozitívum stavby sa na tejto strane tiež uvádza „rozširovanie dĺžky cyklotrás“. V riešení však chýba návrh cyklochodníkov a vybudovanie parkovísk pre bicykle, ktoré

by zabezpečili prepojenie jednotlivých obytných blokov s najbližšími zastávkami el. trate, potrebné doplniť akým podielom sa bude cyklo doprava podieľať na znížení intenzity individuálnej automobilovej dopravy.

**11.2.10.** Na str. 83 sa uvádza, že stavba „prispieje k ukončeniu nezákonného ukladania odpadu v predmetnom území, najmä v lokalite Janíkov dvor“. Tak toto konštatovanie pokladá už naozaj za nepodarenú „barličku“ ako zdôvodniť pozitívny vplyv stavby na tvorbu a ochranu ŽP. Pre likvidáciu čiernej skládky a zamedzenie jej ďalšej existencie realizovať dopravnú stavbu v hodnote cca 70 miliónov € je nezdôvodniteľné.

**11.2.11.** Na str. 85 textová časť uvádza „Nová električková trať bude kapacitne vyhovujúca požiadavkám dopravného prúdu...“ Použitá formulácia „požiadavka dopravného prúdu“ je nejednoznačná a nie je z nej jasné, či sa jedná o celkovú intenzitu (súčet) koľajovej, ostatnej verejnej hromadnej dopravy, individuálnej automobilovej dopravy v severojužnom smere, alebo sa jedná len o koľajovú dopravu.

**11.2.12.** Vzhľadom na uvedené dôvody nevyhnutnosti posudzovania vplyvu stavby na ŽP v širšom rozsahu ako je len vlastná trasa el. trate a z dôvodu chybného výpočtu intenzity el. dopravy, sú údaje uvádzané z hľadiska napr. hluku chybné. Vzhľadom na dopad stavby aj na automobilovú dopravu (autobusy MHD a IAD) v dokumentácii nie sú vôbec uvádzané hodnoty emisií z prevádzky benzínových a naftových motorov, ktoré sú z hľadiska ŽP zvlášť významné.

**11.2.13.** Záver:

- Navrhovaný nosný systém prispieje k tvorbe a ochrane ŽP.

- Dokumentácia zámeru EIA je spracovaná nedostatočne (možno účelovo?) nakoľko sa sústreďuje len na posúdenie z hľadiska jej umiestnenia v území limitovanom trasou el. trate a z pohľadu navrhovaných stavebno-technických prvkov vlastnej el. trate.

- Dokumentácia pracuje so skreslenými východiskami o intenzite električkovej dopravy a intenzite ostatných (neekologických) dopráv, u ktorých vstupný údaj ovplyvňuje navrhovaná stavba el. trate. Rozsah posudzovania zužuje len na bezprostredné okolie stavby, napriek tomu sa jedná o dopravnú stavbu, ktorá dynamicky a ďaleko širšom priestore a tiež v čase ovplyvňuje prakticky celý urbanizovaný priestor MČ Petržalka a zakladá limity aj pre pripravovanú urbanizáciu.

- V dokumentácii uvádzaný nesprávny výpočet prepravnej kapacity električkovej trate, má následne výrazný dopad na intenzity ostatných nekoľajových a neekologických dopráv, a tak nedôjde zrejme k očakávanému zníženiu negatívnych vplyvov z dopravy na ŽP. Základné údaje vstupujúce do posudzovania vplyvov stavby na ŽP potom neoprávnene skresľuje výstupy podporujúce realizáciu stavby Nosného systému založeného na systéme povrchovo vedenej električkovej trate.

- Nakoľko predložený zámer EA nepreukazuje, či a v akom rozsahu navrhovaná dopravná stavba ovplyvní (kladne alebo záporne) tvorbu a ochranu ŽP v celej MČ Bratislava, a to nielen v bezprostrednom okolí stavby (dôvody sú vpredu uvedené), ale s čiastočným dopadom aj na ľavobrežnú časť mesta pokladá predloženú dokumentáciu za nedostatočne spracovanú a požaduje jej dopracovanie a nové posúdenie.

- Vzhľadom na hore uvedené požaduje zisťovacie konanie zastaviť, zámer EIA zásadne prepracovať, a v prípade, že nie, tak vypracovať Správu o hodnotení, ktorá bude pracovať s relevantnými údajmi tak, ako je uvedené a požadované v tomto texte.

**11.3. Občianska iniciatíva Lepšia doprava, list doručený dňa 07. 03. 2016** má tieto pripomienky:

**11.3.1.** Požaduje upraviť navrhované nové zastávky autobusov Farského tak, aby umožňovali vjazd a výjazd autobusov z oboch a do oboch možných smerov.

- 11.3.2. Výjazd autobusov cez električkovú trať odporúča posunúť tak, aby vznikla štvoramenná križovatka výjazd + Jantárová ulica + Vavilovova ul.
- 11.3.3. Požaduje doplniť peší priechod cez električkovú trať a cez Jantárovú cestu na južnej strane zastávky Farského.
- 11.3.4. Navrhuje za zastávkou Farského v smere do Janíkovho dvora vybudovať koľajový triangel, zaústený zjazdovými výhybkami do traťových koľají (t.j. do kusej koľaje by vozidlá z traťových koľají cúvali). Koľajové spojky pri súčasnej zastávke Jungmannova navrhuje zrušiť.
- 11.3.5. Požaduje upraviť Rusovskú cestu a križovatku Rusovská + Jantárová oproti navrhovanému stavu nasledovne:
- Nemeniť polohu Chorvátskeho ramena.
  - Presunúť zastávku električiek Chorvátske rameno na severnú stranu križovatky. Zastávku Jungmannova zrušiť.
  - Rusovskú cestu viesť tak, aby nebola nutná zmena polohy Chorvátskeho ramena a aby bolo možné presunutie električkovej zastávky podľa predchádzajúcich pripomienok.
  - Rusovskú cestu pred križovatkou s Jantárovou cestou v smere na Nám. hraničiarov rozšíriť o 1 jazdný pruh tak, aby existoval samostatný ľavý odbočovací pruh, samostatný priamy pruh a prvý pruh vyhradený pre autobusy MHD. Jazdné pruhy odporúča budovať s minimálnymi možnými šírkami.
  - Zastávku autobusov v smere od Nám. hraničiarov umiestniť pred križovatku s električkovou traťou.
  - V miestach peších a cyklistických priechodov cez Rusovskú cestu doplniť stredové ostrovčeky šírky umožňujúce zastavenie cyklistu.
  - Na Rusovskej ceste doplniť priechod pre chodcov na východnej strane električkovej trate.
- 11.3.6. Požaduje doplniť peší prístup na južnú stranu Gessayova od terasového obytného domu na Gessayovej ul.
- 11.3.7. Prístup do Petržalka city požaduje zabezpečiť iným riešením ako prístupom cez sídliskové komunikácie od Gessayovej ul.
- 11.3.8. Požaduje upraviť napojenie peších a cyklistických ťahov na električkovom moste cez Chorvátske rameno pri Technopole. Vybudovať pešie priechody cez trať na oboch stranách mosta (2x), cyklistický priechod cez trať na strane kostola, prístup k peším priechodom zabezpečiť aj schodmi (4x).
- 11.3.9. Vo variante 2 požaduje zabezpečiť prístup na zastávku električiek Stred v smere k Starému mostu schodiskom smerujúcim na sever (ako je navrhnuté) a rampou smerujúcou na juh a súčasne zrušiť navrhnutý výťah.
- 11.3.10. Vo variante 2 požaduje zabezpečiť prístup na zastávku električiek Stred v smere do Janíkovho dvora aj pre chodcov zo západnej strany, zo strany od kostola formou rampy.
- 11.3.11. Zastávku linky 98 Stred v smere k Technopolu požaduje umiestniť pred križovatkou s Jantárovou cestou a zastávku linky 99 Stred v smere k Technopolu požaduje umiestniť pred križovatkou s Kutlíkovou ul. (v oboch variantoch).
- 11.3.12. Vo variante 2 požaduje doplniť úrovňové pešie priechody cez Pajštúnsku ul. rovnako ako vo variante 1.
- 11.3.13. Úsek Kutlíkovej ulice medzi Romanovou a Jantárovou požaduje prebudovať do plného profilu s vyhradením prvého jazdného pruhu pre autobusy MHD.
- 11.3.14. Zastávku autobusov Veľký Draždiak požaduje umiestniť do smerovo oddelených jazdných pruhov (zrušiť zastávkové niky a smerovo oddeliť navrhnuté jazdné pruhy).
- 11.3.15. Vo variante 2 odporúča zväčšiť polomery oblúkov vjazdov do „3/4-kruhových križovatiek“.



- 11.3.16.** S riešením úseku Medissimo – Betliarska navrhnutými vo variante nesúhlasí, požaduje trať vybudovať podľa variantu 2.
- 11.3.17.** Lávky na Panónskej ceste pri autobusových zastávkach požaduje budovať len v dĺžke nástupišťa autobusov.
- 11.3.18.** Navrhuje posunúť autobusovú zastávku Janíkov dvor smer centrum cca 30 m na východ, zastávku v opačnom smere umiestniť oproti nej a obe zastávky namiesto špirálovej rampy priamou.
- 11.3.19.** V prípade neakceptovania pripomienky č. 18 (**11.3.18**) požaduje zabezpečiť prestup medzi električkami a autobusmi v Janíkovom dvore aj schodiskami s najkratšou možnou cestou a výťahom na každej strane Panónskej.
- 11.3.20.** Požaduje zabezpečiť otáčanie autobusov náhradnej dopravy v Janíkovom dvore (prístup od Vyšehradskej ul.).
- 11.3.21.** Traťovú rýchlosť medzi obrátkom Janíkov dvor a križovatkou Rusovská cesta požaduje navrhnuť na 60 km/h.
- 11.3.22.** Požaduje doplniť nasledujúce priechody pre peších cez električkovú trať (nad rámec priechodov uvedených v samostatných pripomienkach):
- šikmo medzi Osuského 3/A a vodohospodárskym objektom na Chorvátskom ramene južne od Romanovej ul.
  - šikmo medzi Rovniankovou 15 a supermarketom Kaufland
  - priečne medzi Holíčskou 23 a súčasnou autobusovou zastávkou Topoľčianska na Jantárovej ceste smerom k Pajštúnskej ul.
  - priečne medzi Strečnianskou ul. a pontónovým mostom na Chorvátske rameno južne od Topoľčianskej 33
  - priečne medzi Beňadickou 21 a nákupným centrom Lidl
  - vedenie navrhnutých priechodov v úseku Betliarska – Jasovská upraviť podľa reálnych peších ťahov (ktoré sú zrejmé zo satelitných snímok)
- 11.3.23.** V zámere sa deklaruje, že sa na vyhradených priestoroch pozdĺž električkovej trate počíta s výsadbou stromovej a kríkovej zelene. Požaduje, aby bola trať lemovaná stromami v maximálnom možnom rozsahu s prihliadnutím na normy (vzdialenosť od trate, vzdialenosť od trolejov a pod.).
- 11.3.24.** Navrhuje pozdĺž cyklochodníka vybudovať chodník pre peších, oddelený od cyklochodníka zeleným pásom.
- 11.4. Petržalka City, a.s., list doručený dňa 10. 03. 2016, doplnený o spodrobnejšie pripomienok dňa 15. 03. 2016** má tieto pripomienky:
- 11.4.1.** Požaduje stanovenie optimálnej nivelity pripravovaného koridoru NS MHD.
- 11.4.2.** Požaduje zosúladiť vzťahy a dokumentáciu organizácie stavby Projektu NS MHD so zámerom Petržalka City (a odstrániť depóniu zeme predmetného územia).
- 11.4.3.** Požaduje primerané ohraničenie stavebného koridoru NS MHD a súčinnosť pre umožnenie súbežného budovania Projektu NS MHD a projektu „Petržalka City“.
- 11.4.4.** Požaduje prísne selektívne posudzovanie území, predovšetkým z hľadiska projektovania a súhlasu s budovaním súbežných cestných komunikácií s NS MHD, resp. riešenia dopravnej obsluhy území podľa platnej legislatívy.
- 11.5. Občianske združenie Cyklokoalícia, zastúpené Michalom Malým, list doručený dňa 10. 03. 2016** (súčasťou bola aj grafická príloha, ktorá bude navrhovateľovi poskytnutá) má tieto pripomienky:
- 11.5.1.** Preferuje variant 2.
- 11.5.2.** Žiada riešiť všetku cyklistickú infraštruktúru podľa TP 7/2014.
- 11.5.3.** Posunúť polohu vjazdu do novej autobusovej zastávky Bosákova východným smerom.



- 11.5.4.** Posunúť výjazd z novej autobusovej zastávky Bosákova južnejšie, tak, aby ústil do existujúcej križovatky zo sídliska.
- 11.5.5.** Preložku Jantárovej cesty viesť v priamejšej trase, mierne východnejšie od navrhovanej tak, aby nevedla cez pôvodné zasypané parkovisko, ktorého plochu je žiaduce využiť na výstavbu parkovacieho domu.
- 11.5.6.** Doplniť priechod pre chodcov a cyklistov v polohe pri súčasnej zastávke Vlastenecké námestie, neriadený s dostatočne širokým stredovým ostrovčekom.
- 11.5.7.** Nemeniť polohu Chorvátskeho rameno, cestný most cez rameno navrhnuť v alternatívnej polohe.
- 11.5.8.** Nebudovať nové cestné prepojenie Gessayovej na územie Petržalka city.
- 11.5.9.** Vybudovať most pre peších a cyklistov od Hálovej a Belinského ulice na zastávku Gessayovu cez územie Petržalka City.
- 11.5.10.** Doplniť súbežný chodník pre chodcov východne od cyklistov, oddelený pásom zelene šírky min. 1 meter, medzi zastávkou Chorvátske rameno a novým električkovým mostom ku Kostolu sv. rodiny.
- 11.5.11.** Vybudovať dvojradovú stromovú alej pozdĺž električkovej a cyklistickej trasy a chodníka, medzi (1) električkou a cyklotrasou a (2) cyklotrasou a chodníkom. Doplniť stromovú alej aj popri cyklotrase pozdĺž prvej etapy (v úseku medzi Bosákovou a Rusovskou cestou).
- 11.5.12.** Doplniť cestičku pre cyklistov súbežne s chodníkom súbežne s Jiráskovou a Romanovou (v riešenom území).
- 11.5.13.** Doplniť priechod pre chodcov cez trať na severnom predpolí nového mosta pri Kostole sv. rodiny.
- 11.5.14.** Doplniť priechod pre cyklistov cez trať na južnom predpolí nového mosta pri Kostole sv. rodiny a nadväznú cestičku pre cyklistov smerom na Markovu a Tupolevovu v riešenom území.
- 11.5.15.** Doplniť úrovňový priechod pre chodcov cez Pajštúnsku v križovatke s Jantárovou.
- 11.5.16.** Doplniť cca 100 m dlhé predĺženie cyklotrasy 05 až po jej vybudovanú časť na severnej strane Kutlíkovej, vrátane prekonania tejto križovatky cyklopriechodmi.
- 11.5.17.** Na križovatke so Šintavskou doplniť priechod pre chodcov vedľa cyklopriechodu. Peší priechod napojiť na existujúci chodník súbežný s električkovou traťou (smerom na sever).
- 11.5.18.** Autobusové zastávky Veľký Draždiak neumiestňovať do niky.
- 11.5.19.** Doplniť odbočku z hlavnej cyklotrasy R18 k Draždiaku, súbežne s existujúcou pešou trasou podľa priloženého náčrtu na obr. 1.
- 11.5.20.** Napojiť cyklotrasu R18 na Lietavskú ulicu podľa priloženého náčrtu na obr. 2.
- 11.5.21.** Priechod pre chodcov cez Jantárovú cestu v križovatke s Betliarskou umiestniť v polohe pri cyklopriechode.
- 11.5.22.** Doplniť priečnu cyklotrasu medzi Vígľašskou a Jasovskou.
- 11.5.23.** Doplniť dvojicu schodísk na rýchlejší prestup medzi autobusovou a električkovou zastávkou Janíkov dvor.
- 11.5.24.** Predĺžiť cyklistickú trasu R18 až po Janíkov dvor.
- 11.5.25.** Doplniť priečnu cestičku v polohe severne od budúcej vozovne električiek.
- 11.5.26.** Pri zastávkach električiek umiestniť bezpečné stojany na parkovanie bicyklov v počte 20 ks a plochy na umiestnenie staníc „bike sharing“. Zabezpečiť ochranu týchto priestorov kamerovým dohľadom so sledovaním mestskou políciou.
- 11.5.27.** Novo budované chodníky a cyklotrasy oddeliť od súbežnej vozovky trávnatým pásom.
- 11.5.28.** Hlavnú cyklotrasu R18 pri električkovej trati a súbežný chodník oddeliť trávnatým pásom v celej dĺžke.



- 11.6. Mgr. Ivan Košťál, list doručený dňa 14. 03. 2016 (podaný na poštovú prepravu dňa 11. 03. 2016** sa ako obyvateľ lokality Petržalka – Lúky týmto obrátil vo veci pripomienkovania. Samotný projekt sa mu pozdáva v druhej variante – hlavne kvôli riešeniu zastávky Lietavská (Lúčanka). Má však zopár výhrad k navrhovanému projektu, ktoré sú zásadné, hlavne čo sa týka chýbajúcich chodníkov pre peších:
- 11.6.1.** V úseku Šintavská – Lietavská je úplne z nepochopiteľného dôvodu vynechaný krátky úsek chodníka na východnej strane Jantárovej cesty od zastávky Veľký Draždiak južne smerom k zastávke Lietavská. V tomto úseku sa nachádza provizórny úzky chodník z betónu, ktorý je v dezolátnom stave, preto je ho treba nahradiť novým a zarátať tak do projektu. Tak isto aj chýbajúci úsek chodníka v tom istom úseku zo západnej strany je potrebné doplniť.
  - 11.6.2.** V úseku Kutlíkova – Šintavská popri Jantárovej ceste je úplne vynechaný v celej dĺžke chodník pre peších, ktorý sa tu ani dnes nenachádza. Táto cestná komunikácia bola stavaná ako provizórum a keď sa ponechá v tomto stave, tak sa stane z provizória trvalý stav. V projekte je navrhovaná iba nová cyklotrasa na západnej strane električkovej trate, ak však nebude vybudovaný nový chodník v spomínanom úseku, chodci budú využívať cyklocestu, a tým sa výrazne skomplikuje využívanie cyklocesty pre cyklistov.
  - 11.6.3.** Keď sa na projekt pozrie komplexne, tak druhá varianta, mu aj bez pôvodne plánovanej súbežnej komunikácie pripadá najviac vyhovujúca, ale absencia chodníkov – najmä po celej dĺžke popri električkovej trati je ohromná. Keď sa dala dať do projektu po celej dĺžke nová cyklocesta, tak je potrebné tak isto po celej dĺžke viesť aj chodníky pre peších, v opačnom prípade sa bude cyklocesta využívať ako chodník pre peších.
- 11.7. Prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD., list doručený osobne dňa 14. 03. 2016** (spolu s 2 grafickými prílohami) má nasledovné poznámky a pripomienky, ktoré vyplývajú zo znalosti problematiky ako účastníka urbanistickej súťaže Petržalka – centrálna rozvojová os v r. 2014. Pri hodnotení návrhu vychádza z presvedčenia, že električka v zásade v zelenom telese bude príjemným spoločenským dopravným prostriedkom. Z pohľadu autorov víťazov urbanistickej súťaže si však dovoľí v záujme ešte lepšieho riešenia niekoľko poznámok. Zmyslom posudzovania je prostredníctvom variant vybrať najlepšie ekologické, ekonomické, estetické a urbanistické riešenie. Projekt prináša dve varianty, ktoré sa však líšia len vo dvoch miestach. Ostatné je riešené v zásade invariantne. Variantne za účelom možnosti porovnávania bolo potrebné riešiť viaceré miesta.
- 11.7.1.** Návrh trasy v línii metra. Riziko tohto dôsledného vedenia v trase metra spočíva v potenciálnej možnosti vybudovania štvorprúdovky v budúcnosti. V detaile takéto vedenie vzhľadom na iné návrhové rýchlosti metra a električky nie je nevyhnuté a nebolo by ani v nesúlade s ÚPN mesta. Metro navyiac z hľadiska urbanistického umožňovalo vertikálne ukladanie funkcií aj nad trasou, električka vyžaduje horizontálne usporiadanie. Preto sa v zahraničí električky približujú v miestach zastávok k dôležitým vybavenostným bodom územia, čo vyvoláva, že v priestore elegantne manévruje a v priesečníkoch pri automatickej prednosti v jazde na ostatné druhy dopravy pôsobí ako retardér.
  - 11.7.2.** Zastávka Chorvátske rameno. Návrh invariantne predpokladá ekonomicky náročnú prekládku ramena a zastávku umiestňuje na moste nad ramenom. Absentuje variant s umiestnením zastávky v nadväznosti na nedávno dokončenú zastávku Bosákova, teda v smere od mesta ešte pred križovatkou. To by umožnilo aplikovať dopravné riešenie križovatky Jantárová – Rusovecká v súlade s návrhom Generelu dopravy bez potreby prekládky ramena.
  - 11.7.3.** Zastávka Zrkadlový háj. Trať pri Kauflande je navrhnutá invariantne zasypaním zárezu pôvodne vybudovaného pre metro. Os koľajiska tu nie je rovnobežná so stavebnými



- čiarami okolitej zástavby, čo nepôsobí v priestore dobre. V zmysle výsledkov urb. súťaže (návrhy na 1. a 2. mieste) zastávku Zrkadlový háj pri Kauflande je možné umiestniť variantne oveľa bližšie k nákupnému centru a to na hranu jestvujúceho zárezu, ktorý bol vybudovaný pre potreby metra.
- 11.7.4.** Križovatka Pajštúnska a zastávka Stred. Vzhľadom na elimináciu ekonomicky nákladných zásypov zárezu a s ohľadom na skutočnosť, že Pajštúnska má potenciál na priečnu os Petržalky s ohľadom na jej západný rozvoj, považuje za vhodné realizovať variantu s mimoúrovňovým riešením, a teda využitím zárezu.
- 11.7.5.** Zastávka Lietavská a Lúky. Z urbanistického hľadiska absentuje variant územným plánom stabilizovanej zastávky Lúky, ktorá je odkázaná v zásade len na prestupy z autobusov. Trasy autobusov je možné meniť a rovnako môže úlohu prestupovej zastávky prebrať zastávka Dráždiak.
- 11.7.6.** Križovatka Lietavská. Vo variante 1 riešenie vyvoláva dva prejazdy cez koľaje tesne za sebou. Variant 2 križovatky pomocou dvoch polorondelov, ktorú v štádiu prípravy projektu poskytol formou škie, považuje za lepšie riešenie, ale s uplatnením polohy zastávky bližšie ku križovatke Lietavská (obr.). Odporúča zväziť výjazd z polorondla Lietavská priamo na mostík cez rameno, čo núti automobily v smere od Šintavskej zachádzať až na polorondel Betliarka.
- 11.7.7.** V lokalite Petržalka City nie je jasný vzťah polohy trate k uličným čiarom investičného zámeru. Podľa dostupných informácií tu mala byť trať vedená variantne aj v tzv. excentrickom uličnom profile.
- 11.7.8.** Most cez Chorvátske rameno. Na verejnej prezentácii bol ako inšpiratívny príklad kríženia električky a vedenia cyklotrasy a peších po hrádzi ramena uvedený most Jiráskova – Romanova. Tento most je založený na princípe, keď cyklotrasa kvôli podchodnej výške klesá takmer na úroveň hladiny ramena. Takéto riešenie z projektu navrhovaného mosta zatiaľ nie je zjavné, ide o to, aby sa trať električky nedvíhala na násyp.
- 11.7.9.** Architektúra zastávok a trate. Súťaž priniesla námet na individuálne architektonické riešenie každej zastávky, čo by prinieslo atraktivitu a lepšiu orientáciu. Pozitívne hodnotí skutočnosť, že podstatnú dĺžku trate bude tvoriť vegetačný zvršok a trať bude sprevádzaná výsadbou aleje. Rozpačito ale pôsobia ťažko využiteľné odstupy trate na cestných komunikáciách, z hľadiska šetrenia plôch je potrebné teleso koľajiska a súbežných komunikácií jestvujúcich alebo navrhovaných čo najtesnejšie primknúť k sebe.
- 11.7.10.** Vozidlá. Na škodu veci sa na tento úsek neprojektuje výlučne pre obojsmerné vozidlá. To by umožnilo nielen spoločné stredové ostrovčeky (úspora miesta), ale aj obrat obojsmerných vozidiel pomocou výhybiek najmä tam, kde sa dá predpokladať zmena frekvencie napr. pri zastávke Petržalka City. To by umožnilo značne operatívne reagovať na potreby zmeny kapacity prepravy v jednotlivých úsekoch.
- 11.7.11.** Rozchod. Električka bude riešená v rozchode 1 000 mm, doteraz vybudovaná trasa Štúrová – Bosákova má duálny rozchod. Ak nemajú byť doteraz vynaložené prostriedky zbytočné, je potrebné realizovať technické opatrenia (ako je to aj inde v meste), aby aj tu mohol byť v budúcnosti realizovaný duálny rozchod. To by umožnilo aj revitalizáciu myšlienky tram-train viedenskej električky až na Štúrovu. Pražce na duálny rozchod sú aj lacnejšie (pozn.: nedimenzovala sa statika mosta na tram.train?).
- 11.7.12.** Cyklotrasy. Pozdĺž celej trasy električky sú navrhnuté cyklotrasy. Ďalšia cyklotrasa vedie v území Chorvátskeho ramena. Je otázne, či je reálne takýto súbeh potrebný a či nebude cyklistická trasa v súbehu s električkou v podstate jej konkurenciou. Bude táto cyklotrasa súčasťou financovania z prostriedkov EÚ?



- 11.7.13.** Podklady. V textovej správe absentuje v kap. 8 História projektu dôležitá skutočnosť, že v roku 2013 vyhlásilo Mesto Bratislava urbanistickú súťaž Centrálna rozvojová os Petržalka, ktorá sa mala stať podkladom pre spracovanie urbanistickej štúdie, ktorá by koordinovala urbanistické požiadavky s riešením trasy električky. Výsledky tejto súťaže sú známe a k dispozícii, nedošlo zatiaľ k spracovaniu urbanistickej štúdie.
- 11.8. Peter Eos, list doručený dňa 15. 03. 2016** napriek tomu, že plne podporuje realizáciu daného projektu a po zohľadnení iných informácií, ktoré k projektu má, musí konštatovať, že predložený zámer v žiadnej z predkladaných alternatív nezohľadňuje v náležitej forme všetky princípy projektovania a funkčné požiadavky takto významných líniových stavieb. Pri spracovaní projektovej dokumentácie zjavne došlo k zapracovaniu možných riešení niektorých špecifických požiadaviek (traťová a prevádzková rýchlosť električiek, „estetičnosť“ okružných križovatiek a pod.), ktoré však v nedostatočnej miere a často až negatívne postihujú iné aspekty (najmä pešiu dostupnosť a záber zelených plôch), ktoré by mal takýto projekt rešpektovať. V niektorých miestach možno vidieť až úpornú snahu o rešpektovanie niektorých normových ustanovení či predpokladov ÚPN (dĺžka zastávky pre dve električkové vozidlá, rezerva pre ďalšie jazdné pruhy a pod.), pre ktoré by bolo vhodné iné riešenie (aj za cenu výnimiek). Na druhej strane sa v iných prípadoch zavádzajú neštandardné riešenia („polokružné“ križovatky, layout „združenej“ zastávky a pod.). K ďalšiemu spracovaniu projektovej dokumentácie má nasledovné požiadavky:
- 11.8.1.** Zrušenie zastávky Chorvátske rameno v zmysle súčasného zámeru a vytvorenie podmienok pre jej prípadné zlúčenie so zastávkou Jungmannova v medziľahlej polohe, umožňujúcej zlepšený prestup (skrátene vzdialenosti a prípadne elimináciu potreby prechodu cez cestu pri prestupe v smere do mesta) priečne vedených liniek MHD.
- 11.8.2.** Preukázanie efektívnosti zvýšených investičných nákladov mimoúrovňového riešenia križovania s Pajštúnskou ulicou v porovnaní s časovými úsporami v doprave a prípadné prehodnotenie riešenia s ohľadom na potrebu zabezpečenia komfortnejšieho prestupu v tomto uzle.
- 11.8.3.** Celkovú redukciu priestorových a šírkových nárokov navrhovanej infraštruktúry s cieľom zlepšenia možnosti využitia v území, nedelenia zelených plôch, a tým celkového zlepšenia mikroklimy znížením sálania tepla s zvýšením výparu zo živej zelene.
- 11.8.4.** Preprojektovanie nevhodných a nebezpečných „polokružných“ križovatiek Lietavská a Betliarska (v prípade schválenia variantu 2) a ich zmenu na štandardné priesečné križovatky, vrátane redukcie priestorových nárokov týchto križovatiek (napr. parkovisko Medissimo).
- 11.8.5.** Zmenu dizajnu „združenej“ zastávky Lietavská so zastavovaním autobusov (aspoň vybraných liniek) na hrane električkovej zastávky.
- 11.8.6.** Prehodnotenie rozmiestnenia zastávok na trase električkovej trate s dôrazom na zlepšenie pešej dostupnosti; predovšetkým posun zastávky Lietavská do polohy križovatky a znovuzavedenie zastávky Petržalka-juh v mieste križovania s Betliarskou ulicou, resp. preukázanie, že eliminácia a združenie týchto zastávok nemá negatívne dopady na pešiu dostupnosť zastávok a celkovú dostupnosť cieľov ciest električkovou dopravou.
- 11.8.7.** Preverenie možnosti redukcie dĺžok zastávok (s výnimkou združených) na dĺžku jedného vozidla (cca 35 – 40 m) s cieľom zlepšenia priečných prestupov v uzloch.
- 11.9. Občianske združenie Nádej pre Sad Janka Kráľa, list doručený dňa 12. 03. 2016** zaslal stanovisko, v ktorom si dovoľuje si upozorniť, že štatutár ich OZ je súčasne zástupca petície „Chceme pri Chorvátskom ramene mestský park a cyklotrasy – nie štvorprúdovú cestu“, ktorú podporilo 16 000 signatárov a spolu s ďalšími organizáciami predkladá požiadavky



vyplývajúce z tejto petície (viac na [www.petrzalka.otvorene.sk](http://www.petrzalka.otvorene.sk)) - vo svojich požiadavkách sa opierajú aj o Uznesenie poslancov hlavného mesta č. 1251/2013, ktorí podporili signatárov petície v ich požiadavke kvalitných verejných priestorov (citát Uznesenia č. 1251/2013) „bez budovania štvorprúdovej cesty okolo nej a s výrazným zeleným pásom – mestským parkom a cyklotrasami pozdĺž Chorvátskeho ramena“. Pripomienky:

- 11.9.1.** Žiada byť účastníkom ďalších konaní.
- 11.9.2.** Električku realizovať čo najviac v úrovni povrchu s prirodzeným živým trávnatým alebo zeleným skalničkovým povrchom trasy, pozdĺž celej trasy električky. Zelená trať má tlmiacu, ochladzovaciu aj estetickú funkciu v parkovom a rekreačnom prostredí.
- 11.9.3.** Cyklotrasu pozdĺž celej trasy električky oddelenú zeleným pásom z oboch strán a realizovanú so zeleným „asfaltovým“ povrchom.
- 11.9.4.** Chodník pre peších umiestnený pozdĺž celej cyklotrasy. Chodník žiada oddelený od cyklotrasy zeleným pásom trávy.
- 11.9.5.** Za veľmi dôležité považuje dvojradový pás platanovej aleje pozdĺž celej trasy ako protihluková a vizuálna ochrana. Aleje zabránia tzv. kaňonovému efektu šírenia hluku v sídlisku.
- 11.9.6.** V území nechce žiadne nové automobilové trasy v území s rekreáciou, čo spoločne navrhuje aj s Cyklokoalíciou a ostatnými OZ z Petržalky a Bratislavy.
- 11.9.7.** Za kľúčové pre zmysluplnosť električky a jej vyťaženosť žiada vybudovať cyklomost a peší prístup od Halovej cez Chorvátske rameno ako priečny prístup k zastávke električky Gessayova „Petržalka City“.
- 11.9.8.** Cyklostojany a cykloparkoviská na zastávkach električky.
- 11.9.9.** Kamery na každú zastávku napojené priamo na políciu.
- 11.9.10.** Pri realizácii 2. etapy počítať s participáciou a ÚP zóny, ktorý plánuje Útvar hlavnej architektky a najmä s ochranou rekreačných plôch a vybudovaním mestského parku. Preto náhradnú výsadbu žiada riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite.
- 11.9.11.** Jeho požiadavky na investora sa budú týkať aj prvej etapy – bude žiadať dobudovať aleje stromov aj v prvej etape električky pozdĺž koľají 1. etapy a to medzi traťou a 14 podlažnými panelákmi na Jantárovej a riešenie všetkých križovatiek a mimoúrovňových stavieb s ohľadom na čo najpriateľnejší bezbariérový prístup pre starých ľudí a matky s kočíkmi a to aj napriek navrhnutým výťahom, a zabezpečiť tak plynulosť aj pri zvýšenom záujme alebo poruche výťahu.
- 11.9.12.** Pripája sa k pripomienkam Cyklokoalície a odporúča ich zapracovať najmä v prospech bezbariérových prístupov, kvalitnejšej cyklodopravy, zastávok MHD a peších chodníkov (*body 11.5.1., 11.5.3 – 11.5.8, 11.5.10 – 11.5.11, 11.5.13. – 11.5.21, 11.5.23. 11.5.27. – 11.5.28. tohto rozhodnutia*).
- 11.9.13.** Pripája sa k pripomienkam Lepšej dopravy a odporúča ich zapracovať najmä v prospech bezbariérových prístupov, kvalitnejšej cyklodopravy, zastávok MHD a peších chodníkov (*11.3.1. – 11.3.24.*)
- 11.9.14.** Žiada zachovať a vhodne zakomponovať objekt protitankovej betónovej steny na Strečnianskej ulici.
- 11.10.** *Ing. Katarína Šimončíčová, list doručený dňa 15. 03. 2016*, zaslala rovnaké pripomienky ako v bode 11.9. tohto rozhodnutia.
- 11.11.** *Petržalský okrásľovaci spolok, list doručený dňa 15. 03. 2016* v stanovisku (súčasťou sú aj grafické prílohy a fotoprílohy) uvádza, že pripravený projekt a jeho verejná prezentácia dňa 08. 03. 2016 odhalila riziko, že výstavba trate tak, ako je nakreslená, zničí pamätihodnosti celomestského významu, t.j. protitankovú stenu (PTK) - evidenčný list pamätihodností mesta č. BA-VI.-C.27 a to v plánovanej zastávke Veľký Draždiak. Projekt

nakreslil trať električky priamo cez túto pamätihodnosť. Súradnice steny sú GPS 48°5'20.088"N, 17°6'27".108"E. PTK stena je jednou z posledných stojacich pamiatok na záverečné obdobie 2. svetovej vojny a nemecký projekt obrany Festung Pressburg. V samotnom meste sa ešte nachádza niekoľko zachovalých stien, dve sú v MČ Nové Mesto v ulici Zátíšie alebo v poli pre bunkre B-S-8. Táto stena však je jediná uprostred obytného sídliska a od začiatku po jej odkrytí je pri nej trojjazyčná vysvetľujúca tabuľka. Petržalský okrásľujúci spolok nesúhlasí s možným zničením steny, pokiaľ bude trať vedená tak, ako je prezentované. Riešením, okrem posunutia línie trate, by mohlo byť posunutie t.j. prenesenie PTK steny do boku na jednu či druhú stranu o primeraný počet metrov. Týmto by sa neporušila autenticita miesta a stena by mohla byť integrovaná do či vedľa zastávky ako pripomienka histórie Petržalky, ktorá sa nezačala výstavbou sídliska, ale ďaleko skôr. Pripomína, že stopy po strelách a črepiny dokonca v ocelevej strielni ukazujú, že vo vtedajšej Petržalke začiatkom apríla 1945 sa odohrávali skutočné ostré boje, o ktorých sme nemali doteraz informácií a menia pohľad na vojnovú históriu Petržalky.

**11.12. Martin Kugla, list doručený dňa 15. 03. 2016** má tieto pripomienky:

**11.12.1.** Podľa platného územného plánu je trať druhej etapy vedená ako špeciálne dráhy. V navrhovanom zámere je však trať električky. Ide o rozpor s platným UP.

**11.12.2.** Vo variante 1 je riešené mimoúrovňové križovanie len Kutlíkovej ul. nie však mimoúrovňové križovanie Rusovskej cesty a Romanovej ulice, ktoré vykazujú podobne vysoké intenzity dopravy, ktoré by mohli narušiť zámer zhotoviteľa zabezpečiť plnej preferencii električiek na križovatkách. Navrhuje doplniť do projektu mimoúrovňové križovanie aj týchto komunikácií.

**11.12.3.** Navrhované dopravné riešenie v južnej časti (Lietavská – Betliarska) vo variante 2 predpokladá rozšírený kruhový objazd. Má za to, že intenzita dopravy na ramenách navrhovaného objazdu križujúce trať, rovnako znemožní zámer zhotoviteľa zabezpečiť časti spôsobom menej náročným na intenzitu priečnej automobilovej dopravy.

**11.12.4.** Žiaden variant nerieši prístup a napojenie zóny Petržalka city, napriek tomu, že je v platnom Územnom pláne. Navrhuje, aby zhotoviteľ počítal vo svojom návrhu s takým napojením od Rusovskej cesty a to napriek tomu, že nie je priamo súčasťou projektu NS MHD – avšak bude súčasťou budúceho dopravného riešenia, ktoré zhotoviteľ pripravuje.

**11.12.5.** Žiada, aby zhotoviteľ v projekte rátal s pokračovaním trate električky ďalej na juh Petržalky pod existujúcu žel. trať (perspektívna výstavba v Južnom meste) a tiež, aby v projekte zahrnul nadväznosť na prestupný bod v križovaní trate električky a železničnej trate, kde sa perspektívne (SP uzol BA) plánuje vybudovanie Terminálu integrovanej osobnej dopravy.

**11.13. OZ BROZ, list doručený dňa 15. 03. 2016** zaslalo rovnaké pripomienky ako uvedené v bode 11.9. tohto rozhodnutia.

**11.14. Združenie domových samospráv, list doručený dňa 16. 03. 2016** má tieto pripomienky:

**11.14.1.** Upozorňuje, že pre stavbu petržalskej električky bolo spracované záverečné stanovisko č. 38/06-7.3/ml zo dňa 07. 06. 2016. Je nutné zdôrazniť, že toto pôvodné záverečné stanovisko posudzovalo len vplyvy samotného telesa električkovej trate, nie príľahlého územia a vyvolaných investícií (príľahlé komunikácie). Preto toto záverečné stanovisko nie je postačujúce ako posúdenie vplyvov na životné prostredie ani pre súčasnú aktualizáciu projektu a je nutné ho opätovne posúdiť podľa zákona EIA.

**11.14.2.** Žiada doplniť dopravnú-kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami.

**11.14.3.** Požaduje realizáciu modernizácie električkovej trate spolu s protihlukovými úpravami.

**11.14.4.** Žiada, aby prechody pre chodcov boli riešené systémom „Bezpečný priechod“.

- 11.14.5. Žiada, aby aj križovania električkovej trate cestami bolo riešené systémom „Bezpečné priecestie“.
- 11.14.6. 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.
- 11.14.7. Požaduje aplikovať systém, preferencie električiek na tejto radiále, pričom v maximálnej možnej miere uplatniť aj líniovú koordináciu v nadväznosti na príslušné CSS.
- 11.14.8. Navrhuje aplikáciu zeleným trávnatým kobercom.
- 11.14.9. Navrhuje riešiť oplotenie trate živým plotom.
- 11.14.10. Z hľadiska prípadného výrubového konania žiada spracovanie podrobného dendrologického prieskumu.
- 11.14.11. Na riešenie a finálnu úpravu električkového zvršku požaduje použitie vegetačných dielcov, ktoré zabezpečia minimálne 80 % podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody/m<sup>2</sup> po dobu prvých 15 minút dažďa a znížia tepelné napätie v danom území.
- 11.14.12. Navrhuje zváženie realizácie odstavných parkovacích plôch pri kľúčových zastávkach a vyriešiť ich v nadväznosti na Parkovacia politiku mesta Bratislava.
- 11.14.13. Vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody.
- 11.14.14. Dodržať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z z. o vodách (vodný zákon).
- 11.14.15. Dbat' o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiaducemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
- 11.14.16. Definovať najbližšiu existujúcu obytnú, event, inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti.
- 11.14.17. V okolí zámeru navrhuje realizáciu lokálneho parčíku ako samostatného stavebného objektu.
- 11.14.18. Žiada, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenia verejných priestorov v podobe fasády, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby.
- 11.14.19. Žiada, aby výber stvárnenia a aj konkrétneho autora diela bol predmetom obstarávania, resp. súťaže.
- 11.14.20. Žiada zachovať a vhodne zakomponovať objekt protitankovej betónovej steny na Strečnianskej ulici.
- 11.14.21. Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území.
- 11.14.22. Overiť návrh činnosti s územným plánom.
- 11.14.23. Územný plán počíta v tomto území so stavbou nosného systému MHD, ktorým električková trať nie je, nič na tom nezmení ani to, že názov stavby obsahuje slovné spojenie „nosný systém MHD“.
- 11.14.24. V súčasnosti je predmetné územie de facto platnými územnými rozhodnutiami pre stavbu metra (ešte z roku 1988). Povoľením stavby petržalskej električky stratia tieto územné rozhodnutia platnosť, a tak územie medzi Chorvátskym ramenom a prilahlými bytovými domami nebude žiadnym spôsobom de facto či de iure chránené a umožní nielen priamo svojimi technickými parametrami ale aj nepriamo.
- 11.14.25. Zásadne nesúhlasí s umiestnením cyklistickej cesty, nakoľko táto cesta a jej vplyv nebol posúdený v záverečnom stanovisku č. 38/06-7.3 zo dňa 07. 06. 2006. Hoci sa skutočne nejedná o štvorprúdovku a vplyv cyklocesty je rádovo nižší, nie všetky riziká sú tým automaticky odstránené... Upozorňuje, že podľa dokumentov zverejnených OZ





Cyklokoalícia či MČ Petržalka predpokladá, že táto cyklotrasa bude akousi zbernou cyklotrasou Petržalky.

- 11.14.26.** Žiada, aby bola priebežná kombinovaná cesta pre chodcov a cyklistov v celom profile osvetlená verejným osvetlením; aby bola prepojená chodníkmi s príslušnými územiami a zaužívanými pešími trasami.
- 11.14.27.** Žiada zachovať územnú rezervu pre osobitnú dráhu, ktorá v budúcnosti bude skutočným nosným systémom MHD (metro, rýchlodráha) a v tomto zmysle zaviazat' mesto Bratislava obstarat' zmenu územného plánu.
- 11.14.28.** Podľa cestného zákona je cestou aj cyklistická cesta, nielen cesta určená pre motorové vozidlá. Vzhľadom na uvedené je nutné konštatovať, že celková dĺžka ciest v predloženej zámere prekračuje limitnú hodnotu podľa prílohy 8 zákona č. 24/2006 Z. z. pre povinné posudzovanie vplyvov podľa tohto zákona formou správy o hodnotení a záverečného stanoviska. Upozorňuje na dôležitú skutočnosť, že pôvodné záverečné stanovisko č. 38/06-7.3/ml zo dňa 07. 06. 2006 posúdilo len samotnú trať električky bez príslušných ciest, a preto je nutné rozhodnúť v tomto zisťovacom konaní o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.
- 11.14.29.** Žiada, aby trať električky a kombinovaného cyklistického chodníka s peším chodníkom boli z oboch svojich strán lemované dvojitémi platanovými alejami doplnenými vhodnými kríkmi a parkovou úpravou.
- 11.14.30.** Žiada spracovať manuál krízového riadenia pre prípad krízových situácií a havárií.
- 11.14.31.** Žiada jednoznačne preukázať kto je príslušným orgánom.
- 11.14.32.** Žiada v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie uvažovať len s variantom č. 2 a jeho derivátmi.
- 11.14.33.** Žiada, aby ako známy účastník konania bolo v zmysle § 24 a § 25 Správneho poriadku o začatí ďalších povolovacích konaní písomne upozornené, aby si v nich mohlo uplatňovať svoje práva.
- 11.14.34.** Požaduje, aby pripomienky z tohto stanoviska boli zohľadnené a v zmysle § 29 ods. 3 zákona o posudzovaní sa rozhodlo o posudzovaní.
- 11.15. Ernest Huska, list doručený dňa 16. 03. 2016,** zaslal toto stanovisko: Pripravovaný projekt a jeho verejná prezentácia dňa 08. 03. 2016 ukázala, že projekt – aspoň podľa neho nie je dostatočne integrovaný do systému statickej a dynamickej dopravy Petržalky.
- 11.15.1.** Ocenil, že popri električkovej trati nie je pôvodne plánovaná štvorprúdová cesta, ale chodník pre cyklistov. Navrhuje vymeniť obyčajné stojany za bezpečnejšie spôsoby uloženia bicyklov (veže, klietky). Pokiaľ by sa tak podarilo, tak bude v Petržalke unikátny spôsob: bike and ride. S využívaním cyklistickej dopravy súvisia aj znížené emisie automobilov, ktoré už nebudú musieť jazdiť ďalej, menšie zaťaženie hlukom a ostatnými negatívami automobilovej dopravy.
- 11.15.2.** Navrhuje vybudovať parkovisko pri konečnej električky v kapacite, aby umožnilo využívať systém park and ride obyvateľom Jaroviec, Rusoviec a Čunova.
- Dotknutá verejnosť si v rámci zisťovacieho konania uplatnila rozsiahle požiadavky a pripomienky. Na ich objasnenie si príslušný orgán vyžiadal od navrhovateľa doplňujúce informácie, a na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia. Požiadavky a pripomienky budú predmetom podrobnejšieho posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, ktorého rozsah bude určený v spolupráci s rezortným a povolovacím orgánom.*

Dňa 29. 03. 2016 príslušný orgán prerušil zisťovacie konanie a zaslal navrhovateľovi výzvu na doplňujúce informácie v zmysle § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní na objasnenie pripomienok a požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk MČ Bratislava – Petržalka a dotknutej



verejnosti (OZ Nádej pre Sad Janka Kráľa, Združenie domových samospráv, Petržalka City a.s., Mgr. Ivan Košťál, Martin Kugla, PhDr. Erik Pajtinka, PhD, Ing. Ivan Kačo, Prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD, Ernest Huska, Peter Ľos) listom OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-vyz zo dňa 29. 03. 2016 spolu s kópiami predmetných stanovísk. Rozhodnutím č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-pr. zo dňa 29. 03. 2016 príslušný orgán zisťovacie konanie uskutočňované podľa § 29 zákona o posudzovaní v súlade s § 29 ods. 1 a § 47 správneho poriadku prerušil.

Po doručení doplňujúcich informácií navrhovateľom dňa 04. 05. 2016 v konaní pokračoval. Navrhovateľ v rámci doplňujúcich informácií navrhol, aby pripomienky a požiadavky vyplývajúce zo stanovísk MČ Bratislava – Petržalka a dotknutej verejnosti k zámeru boli spracované v rámci správy o hodnotení.

*Oslovené orgány – Krajský pamiatkový úrad; Krajské riaditeľstvo policajného zboru SR, krajský dopravný inšpektorát Bratislava; Hasičský a záchranný útvar Hlavného mesta SR Bratislavy; Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach v zákonnej lehote písomné stanovisko nedoručili, preto sa považujú za súhlasné.*

*Verejnosť - Občianske združenie Za zeleň Petržalky doručilo svoje písomné stanovisko po lehote, preto na neho príslušný orgán nemohol prihliadať.*

*Vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie:*

Vplyv na horninové a pôdne pomery:

Nepredpokladajú sa významné vplyvy na horninové prostredie, nakoľko stavba nepočíta s realizáciou hlbokých výkopov, tunelových objektov ani so zakladaním stavby pod úrovňou podzemnej vody. Vhodnými stavebnými, konštrukčnými a prevádzkovými opatreniami bude potrebné minimalizovať možnosť kontaminácie horninového prostredia. V rámci stavby sa navrhuje využívať existujúce ložiská štrkopieskov a stavebného kameňa lokalizovaných mimo chránených území nerastných surovín a neotvárať nové ložiská. Električková trať bude umiestnená v urbanizovanom území bez uplatnenia produkčnej funkcie pôdy. Plocha o rozlohe 0,4 ha zasahuje do poľnohospodárskej pôdy, kde bude potrebné riadiť sa ustanoveniami § 12 a § 17 zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zák. č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Vplyv na klimatické pomery a ovzdušie:

Počas výstavby navrhovanej činnosti sa predpokladá zvýšená prašnosť, spôsobená stavebnými mechanizmami, nakladaním a prevozom zeminy, odstraňovaním komunikácií a spevnených plôch, prevádzkou stavebných dvorov a pod. Prašnosť musí byť minimalizovaná vhodnými stavebnými postupmi a opatreniami, ktoré budú upresnené v správe o hodnotení. Navrhovaná stavba bude prevádzkovaná na elektrický pohon/elektrickú trakciu, pri prevádzke ktorej nebudú vznikať plynné exhaláty, predpokladá sa zníženie počtu individuálnej automobilovej dopravy a autobusovej dopravy na benzínový/naftový pohon, čím sa predpokladá zlepšenie ovzdušia a miestnej klímy.

Vplyv na vodné pomery:

Stavba má križovať vodnú stavbu Chorvátske rameno v dvoch polohách prostredníctvom navrhovaných estakád – piliere premostení musia byť založené mimo koryta toku. Aby sa predišlo negatívnemu vplyvu na vodnú stavbu, v ochrannom pásme toku je zakázané vysádzať porasty, z hľadiska funkčnosti objektov vodnej stavby je nežiaduce, aby boli v toku vodné rastliny – vegetačné úpravy uvedené v zámere bude potrebné v správe o hodnotení prehodnotiť a uviesť vhodné opatrenia. Pozitívny vplyv na vodnú stavbu prinesie prečistenie sprietočnenia



ramena. V posudzovanom území neboli zaznamenaná vodohospodárske pramene, zdroj geotermálnych vôd ani pásmo hygienickej ochrany vôd. Na zabezpečenie ochrany podzemných vôd bude potrebné prijať vhodné opatrenia.

#### Vplyv na rastlinstvo a živočíšstvo a ich biotopy, chránené územia a krajinu:

Navrhovaná činnosť je umiestnená v území s prvým stupňom ochrany podľa zákona OPK, nezasahuje do žiadnych veľkoplošných ani maloplošných chránení území ani do lokalít Natura 2000 a ramsarských lokalít. Navrhovaná činnosť pretne v dvoch miestach Biokoridor regionálneho významu č. XXIII. Chorvátske rameno. Realizácia navrhovanej stavby si vyžiada výrub drevín a krovitých skupín, zväčša náletových druhov. Umiestnením líniovej stavby a jej prevádzkou sa zmení využívanie riešeného územia, ako aj krajinný obraz – pre zníženie tohto vplyvu bude navrhovaná činnosť do územia začlenená sadovými úpravami.

#### Vplyv na obyvateľstvo, hodnotenie zdravotných rizík:

Zo záverečných doporučení uvedených vo vykonanej vibroakustickej štúdii vyplýva, že pri návrhu technického riešenia použitia progresívnych prvkov a nových technológií prinesie preukázateľné zlepšenie emisných hodnôt hluku a vibrácií z prejazdov električiek a následného šírenia vzduchom a konštrukciou do chránených objektov v záujmovom území riešeného projektu. Aj napriek zlepšeniam v niektorých bodoch, prípustné hodnoty pre noc budú prekročené v troch bodoch merania, preto bude potrebné doplniť návrh protihlukových opatrení. Vzhľadom na charakter stavby a nivelitu nedôjde počas jej prevádzky k negatívnemu osvetleniu alebo preslneniu okolitých bytových jednotiek, nepredpokladajú sa žiadne zdroje tepla, zápachu alebo žiarenia. Pri prevádzke mestskej hromadnej dopravy, ktorá bude bezpečná, spoľahlivá, presná a pravidelná, sa predpokladá pozitívny vplyv na obyvateľstvo.

#### Vplyv na dopravu:

Vybudovaním dvojkoľajovej elektrifikovanej električkovej trate s inštalovanou svetelnou signalizáciou, ktorá zabezpečí plnú preferenciu električiek a autobusov mestskej hromadnej dopravy, a na ktorej bude doprava bezpečná, spoľahlivá, presná a pravidelná, sa očakáva pozitívny vplyv na dopravu, životné prostredie aj obyvateľstvo. Využívaním električkovej dopravy sa predpokladá zníženie využívania individuálnej automobilovej dopravy, a teda menšie zaťaženie cestných komunikácií. Nakoľko z doručených stanovísk vyplývajú mnohé obavy k technickému zabezpečeniu fungovania električkovej dopravy a boli vyslovené rozsiahle požiadavky a návrhy, vplyv na dopravu bude podrobnejšie vyhodnotený v správe o hodnotení, kde budú zvážené všetky pripomienky.

#### Porovnanie súladu s územnoplánovacou dokumentáciou:

Na základe stanoviska orgánu územného plánovania možno konštatovať, že trasovania električkovej trate je v zásade zhodné s ÚPN BA.

Príslušný orgán v rámci zisťovacieho konania posúdil navrhovanú činnosť z hľadiska jej povahy a rozsahu, miesta vykonávania, významu jej očakávaných vplyvov na životné prostredie vrátane zdravia obyvateľov 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 uvedeného zákona, ktoré sú transpozíciou prílohy č. III Smernice 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie. Príslušný orgán taktiež vychádzal z doručených stanovísk podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní. Navrhovanú činnosť požadovali posudzovať podľa zákona o posudzovaní niektorí účastníci konania, oslovené orgány štátnej správy a samosprávy nevyjadrili v stanoviskách túto požiadavku. Na základe doručených stanovísk, doplnujúcich informácií, kde neboli objasnené pripomienky a požiadavky vyplývajúce zo stanovísk, ktoré boli nevyhnutné na rozhodnutie o tom, či sa navrhovaná činnosť má posudzovať podľa zákona

o posudzovaní a na základe rozsahu navrhovanej činnosti, príslušný orgán rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní. Pripomienky a požiadavky budú vyhodnotené v správe o hodnotení navrhovanej činnosti na životné prostredie, ktorej rozsah bude určený v spolupráci s rezortným a povoľujúcim orgánom.

Konkrétne požiadavky a pripomienky uvedené v doručených stanoviskách budú podrobnejšie prerokované a určené v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti a časovom harmonograme a budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 a nasl. ustanovení zákona o posudzovaní.

Rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti a podľa potreby aj jeho časový harmonogram určí príslušný orgán v spolupráci s rezortným orgánom a povoľujúcim orgánom, a ak ide o navrhovanú činnosť, ktorá môže mať vplyv samostatne alebo v kombinácii s inou činnosťou na územie sústavy chránených území, aj po dohode so štátnym orgánom ochrany prírody a krajiny.

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

Vo vzťahu k verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov za deň doručenia rozhodnutia sa považuje pätnásť 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 Z. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov.



Ing. Filip Macháček  
vedúci odboru

il: Ing. Patrick Lutter  
vedúci oddelenia



hrany  
ľa § 5  
nene a  
0/2013  
v znení  
plyvov  
edpisov  
rávnom  
vaní na  
árikovo  
hovateľ  
814 99

dvor –  
čelom je  
echnicky  
námetie  
slava V,

a doplnení

mestie č. 1,  
Bratislava,  
ých zložiek  
posudzovaní  
ov dvor –  
(ďalej len

Rozhodnutie Okresného úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenia ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA zo dňa 11. 05. 2016 sa doručuje:

*A/ Účastníci konania*

1. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava
2. PhDr. Erik Pajtinka, PhD., Račianska 89, 831 02 Bratislava 3
3. Ing. Ivan Kačo, Pražská 25, 811 04 Bratislava
4. Ing. Martin Fundárek, Občianska iniciatíva Lepšia doprava, Školská 26, 900 84 Báhoň
5. Petržalka City, a.s., Hviezdoslavovo nám. 15, 811 02 Bratislava
6. Cyklokoalícia, Michal Malý, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava
7. Mgr. Michal Košťál, Turnianska 7, 851 07 Bratislava
8. Prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD, Bzovicka 32, 851 07 Bratislava
9. OZ Petržalské ihriská, Ing. Iveta Ovečková, Jasovská 43, 851 07 Bratislava
10. OZ BROZ, RNDr. Tomáš Kušík, PhD., Na Rieviére 7A, 841 04 Bratislava
11. Peter Ľos, Muškátová 22, 821 01 Bratislava
12. OZ Nádej pre Sad Janka Kráľa, Ing. arch, Mgr, art. Elena Pätoprstá, Švabinského 17, 851 01 Bratislava
13. Ing. Katarína Šimončičová, Dulovo nám. 4, 821 08 Bratislava
14. Petržalský okrásľovaci spolok. MUDr. Iveta Plšeková, Šustekova 2, 851 04 Bratislava
15. Martin Kugla, Mlynarovičova 16, 851 03 Bratislava
16. Združenie domových samospráv, Rovniankova 14, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava
17. Ernest Huska, Hrobákova 14, 851 02 Bratislava

*B/Na vedomie:*

18. Hlavné mesto SR Bratislava, Oddelenie stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava
19. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, odbor dopravy, oddelenie cestnej dopravy a dráh Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava
20. Mestská časť Bratislava – Petržalka, Kutlíkova 17, 852 12 Bratislava
21. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
22. Ministerstvo obrany SR, sekcia majetku a infraštruktúry, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
23. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, sekcia železničnej dopravy a dráh, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
24. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
25. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
26. Okresný úrad Bratislava, odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
27. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
28. Krajské riaditeľstvo policajného zboru SR, krajský dopravný inšpektorát Bratislava, Špitálska 14, 812 28 Bratislava
29. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto, Ružinovská 8, P.O.BOX 26, 820 09 Bratislava 47
30. Hasičský a záchranný útvar Hlavného mesta SR Bratislavy, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
31. Dopravný úrad, divízia civilného letectva, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava
32. Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava