

## Vyhodnotenie pripomienok dotknutých orgánov a zainteresovanej verejnosti k zámeru EIA (01/2016)

Zámer EIA s názvom: „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“, bol predložený príslušnému orgánu, povoľujúcim orgánom, dotknutým orgánom a dotknutej obci/sídlu/mestskej časti. Ich pripomienky boli zapracované do tejto správy o hodnotení.

Konštatujeme, že pripomienky zainteresovanej verejnosti sú najmä technického charakteru, mnohokrát nad rámec stupňa v súčasnosti spracovaného projektu, opodstatnené pripomienky sú zapracované do technického riešenia stavby, resp. môžu byť riešené a prehodnotené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby. Pripomienky štátnych orgánov k realizácii navrhovanej činnosti sú kladné a prevažne technicky realizovateľné.

Vyhodnotenie pripomienok k Zámeru EIA (04/2016) vyplývajúcich zo stanovísk účastníkov procesu posudzovania je prehľadne uvádzané v nasledujúcej tabuľke.

Tab.: Vyhodnotenie pripomienok k Zámeru EIA: „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie v Bratislave, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“, 04/2016

Por. č. / organizácia - inštitúcia	Pripomienky	Stanovisko predkladateľa
1./ Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia železničnej dopravy a dráh (č.: 11129/2016/C350-SŽDD/15103, zo dňa 04.03.2016)	<p>K predloženému zámeru dáva nasledovné stanovisko:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- v bode 3.6.1. <i>Ochranné pásma nadzemných a podzemných vedení stavieb</i> je uvedený neplatný zákon 164/1996 Z.z., má byť uvedený zákon 513/2009 Z.z. o dráhach. Pri stavbe a prevádzkovaní dráhy bude potrebné dodržiavať ustanovenia §4 a §6 zákona o dráhach. Upozorňuje na opatrenia s umiestnením zelene.</li><li>- v bode 8.1.1 <i>Električková trať</i> 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 strojným podbíjaním v cykloch cca 5-6 rokov.</li><li>- v bode 8.1.1. <i>Električková trať</i> je uvedené „na vyhradených priestorov 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 280318 a STN 736425. Priestorové usporiadanie výsadby použitej zelene by malo rešpektovať požiadavky jej normálneho</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- berie sa na vedomie, zákon č. 513/2009 Z.z. je doplnený do textu správy o hodnotení. Stavba bude dodržiavať ustanovenia citovaného zákona. Vysadenie novej zelene bude realizované v zmysle ustanovení §4 a §6 zákona o dráhach a STN 28 0318 a STN 73 6425 tak, aby zeleň neobmedzovala prevádzku a údržbu el. trate.</li><li>- pripomienka sa berie na vedomie</li><li>- vysadenie novej zelene bude realizované v zmysle ustanovení §4 a §6 zákona o dráhach a STN 28 0318 a STN 73 6425 tak, aby neobmedzovala prevádzku a údržbu el. trate.</li></ul>

<p>1./ Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia železničnej dopravy a dráh (č.: 11129/2016/C350-SŽDD/15103, zo dňa 04.03.2016)</p>	<p>dlhodobého vývoja. Zeleň svojimi časťami nesmie poškodzovať stavebné objekty, ktoré sú súčasťou dráhy a nesmie zhoršovať rozľadové pomery na miestach, kde by bola ohrozená bezpečnosť dopravy na dráhe.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- je potrebné posúdiť zriadenie prístupových miest ku trati pre traťové stroje a vozidlá záchranného systému.</li><li>- kombinácia zatravneneho koľajového zvršku a blízka poloha stromov, v období spádu lístia, spôsobí zhoršenie adhézných vlastností pri styku koľajníc a kolies koľajových vozidiel. Tento stav vytvorí bezpečnostné riziká pri prevádzke dopravy na dráhe.</li><li>- v bode 8.1.3. <i>Stanice/zastávky</i> je uvedená výška nástupnej hrany nad spojnicou temien koľajnicových pásov 0,3 m, čo je v rozpore s ustanovením §49 Vyhl. MDPT SR 350/2010 Z.z. o stavebnom a technickom poriadku dráh a čl. 6.2 STN 736425 a čl. 4.1 STN 280318.</li><li>- v bode 8.4 <i>Varianty zámeru</i>, Variant 1, podľa bodu 1, je zámer na zmenu existujúcej zastávky Bosákova na združenú. Nástupišťa sú vybudované na základe udelenej výnimky a sú nepoužiteľné pre cestné vozidlá. V prípade realizácie zámeru sa výnimka stane neplatnou a bude potrebné prebudovať nástupišťa podľa predpisov vyhovujúcich i pre vozidlá cestnej dopravy (výška a konštrukcia nástupovej hrany).</li><li>- 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.</li><li>- 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 pripravovaného projektu NS MHD oproti pôvodne plánovanému projektu v rámci TEN-T.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- prístup traťových strojov a vozidiel záchranného systému na el. trať bude riešený z existujúcej dopravnej infraštruktúry. V miestach, kde nebude možný prístup traťových strojov, resp. vozidiel záchranného systému k el. trati bude využívaný paralelne vybudovaný cyklochodník, ktorého konštrukčno-stavebné riešenie bude nadimenzované na takýto druh dopravy/vozidiel.</li><li>- vysadenie novej zelene bude realizované v zmysle ustanovení §4 a §6 zákona o dráhach a STN 28 0318 a STN 73 6425 tak, aby neobmedzovala prevádzku a údržbu el. trate.</li><li>- výška nástupnej hrany bude na úrovni 0,25 m, čo bude riešené výnimkou z citovanej vyhlášky MDVRR</li><li>- požiadavka nie je predmetom navrhovanej činnosti.</li><li>- berie sa na vedomie. Konštrukcia nástupíšť a prístupových miest bude zodpovedať stavebno-technickým požiadavkám podľa platných právnych predpisov a technických noriem.</li><li>- návrh/počet nových zastávok je navrhovaný vzhľadom na štruktúru urbaniz. územia (prirodzené pešie ťahy v území), umiestnenie zastávok existujúcich liniek MHD (BUS) a dostupnosti k zastávkam MHD cestujúcou verejnosťou, využiteľnosťou liniek MHD a pod. Predložený návrh umiestnenia zastávok TRAM v správe</li></ul>
--	--	--

		o hodnotení je výsledkom viacerých odborných diskusií. Poloha zastávok má oveľa zložitejšie a širšie súvislosti, preto nepredpokladáme zmenu projektom zadefinovanú polohu zastávok. Navrhovaná investícia <u>nie je</u> projektom TEN-T.
2./ RÚVZ BA, (č. HŽP/05351/2016, zo dňa 24.02.2016)	<u>Netrvá</u> na posudzovaní zámeru podľa zákona č. 24/2006 Z.z.  RÚVZ žiada <u>v územnom konaní</u> o doplnenie hlukovej štúdie o návrh protihlukových opatrení na ochranu obytného prostredia v konkrétnych bodoch, kde dochádza k prekročovaniu prípustných hladín hluku v zmysle vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z.	- berie sa na vedomie.
3./ Ministerstvo obrany SR, (č. ASM – 77 – 535/2016, zo dňa 26. 2. 2016)	<u>Nemá pripomienky</u> , nakoľko v riešenom území nemá zvláštne územné požiadavky.	
4./ Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (č.OU-BA-OSZP3- 2016/025455/GIB/V, zo dňa 22.02.2016)	<u>Stanovisko k zámeru z hľadiska ochrany ovzdušia</u>  Posudzované zdroje, vzhľadom na použitú technológiu, rozsah a kapacitu činnosti <u>nebudú mať výrazný vplyv na imisnú situáciu.</u>  Z hľadiska ochrany ovzdušia <u>nie je potrebné</u> predložený zámer navrhovanej činnosti posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov.	- berie sa na vedomie
5./ Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek ŽP (č. OU-BA-OSZP3- 2016/26069/SOJ/V, zo dňa 23.2.2016)	<u>Stanovisko k zámeru z hľadiska ochrany vôd</u> <u>K zámeru má nasledovné pripomienky:</u> - je zakázané vysádzať porasty do ochranného pásma toku Chorvátskeho ramena - z hľadiska funkčnosti toku je nežiaduce vysádzať v toku vodné rastliny - piliere premostení je potrebné založiť mimo koryta toku	- pripomienky sa berú na vedomie a budú rešpektované.
6./ Okresný úrad Bratislava, Odbor opravných prostriedkov, referát pôdohospodárstva, (č. OU-BA-OOP4-2016/029217, zo dňa 02.03.2016)	<u>Nepožaduje</u> posudzovať podľa zákona.	
7./ Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, (č. OU-BA-OCDPK2- 2016/024956/JTA, zo dňa 2.3.2016)	Vzhľadom na skutočnosť, že zámer nie je v priamom dotyku s cestou I/2 Dolnozemska ul., <u>nemá</u> k predloženému zámeru požiadavky a nepožaduje jeho ďalšie posudzovanie podľa zákona.	
8./ Dopravný úrad Divízia civilného letectva, (č.: 6935/2016/ROP-002/4509, zo dňa 1.3.2016)	Z hľadiska záujmov civilného letectva <u>nemá</u> k predmetnej stavbe žiadne požiadavky.	

<p>9./ Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Odbor dopravy, (č. 02174/2016-009, zo dňa 03.03.2016)</p>	<p>BSK <u>súhlasí</u> s predloženým zámerom s pripomienkami:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- odporúča variant 2</li><li>- za realizovateľnosť projektu v súlade s platnými stavebno - technickými požiadavkami na stavby električkových dráh v plnom rozsahu zodpovedá projektant</li><li>- 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.</li><li>- všetky stavebné objekty a prevádzkové súbory, ktoré sú súčasťou električkovej dráhy podľa prílohy č.21 Vyhl. 350/2010 Z.z. o stavebnom a technickom poriadku dráh bude povoľovať BSK, ako vecne a miestne príslušný špeciálny stavebný úrad pre mestské dráhy.</li><li>- 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) zák. 513/2009 Z.z. o dráhach. Ochranné pásmo vzniká dňom právoplatnosti stavebného povolenia.</li><li>- navrhované názvy električkových zastávok odporúča prehodnotiť a voliť podľa dopravných uzlov a názvov existujúcich autobusových zastávok MHD v riešenom území, aby boli pre cestujúcu verejnosť zrozumiteľnejšie a uľahčili ich orientáciu v území, a to:<ul style="list-style-type: none"><li>• Chorvátske rameno / na Námestie hraničiarov</li><li>• Zrkadlový háj / na Romanova</li><li>• Stred / na Technopol</li><li>• Veľký Draždiak / na Topoľčianska</li><li>• Lietavská / na Betliarska.</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- berie sa na vedomie</li><li>- výška nástupnej hrany bude na úrovni 0,25 m, čo bude riešené výnimkou z Vyhl. MDPT SR 350/2010 Z.z. o stavebnom a technickom poriadku dráh</li><li>- berie sa na vedomie</li><li>- pripomienka sa berie na vedomie. Ochranné pásmo električky bude zriadené a dodržiavané v zmysle platnej legislatívy – v zmysle §5 ods. 3 písm. b) zák. 513/2009 Z.z. o dráhach.</li><li>- predložený návrh umiestnenia a názvu zastávok TRAM hodnotení je výsledkom viacerých odborných diskusií. Požiadavka bude ešte prehodnotená v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby.</li></ul>
<p>10./ MČ Bratislava-Petržalka, (č. 4228/2016/13-OŽP/SK, zo dňa 03.03.2016)</p>	<p>Po posúdení predloženého zámeru MČ Petržalka súhlasí s variantom 1 s nasledujúcimi koncepčnými pripomienkami:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Navrhovaný nový úsek komunikácie Jantárová cesta vrátane križovatky Rusovská-Jantárová žiada prisunúť bližšie k električkovej trati a komunikáciu narovnať.</li><li>2. Cyklochodník pozdĺž električkovej trate žiada situovať v celom úseku (od Bosákovej ulice až za Panónsku cestu do územia Južného mesta, zóny AB) z východnej strany električkovej trate a čo najviac ho primknúť k trase električky.</li><li>3. Električkovú trať v úseku od Romanovej ulice po zastávku Lietavská žiada posunúť</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>- križovatkový uzol preriešený v rámci modifikovaného variantu 2m, pozri grafické prílohy správy o hodnotení (mapa 2b, resp. 3b).</li><li>- cyklochodník je navrhnutý v rámci riešeného územia projektu. Predkladaná investičná činnosť neuvažuje s jeho predĺžením až do územia plánovaného Južného mesta. Cyklochodník je primknutý k trase električky v zmysle technických noriem a predpisov.</li><li>- električková trať je navrhnutá v tej istej polohe ako bola v pôvodnom</li></ul>

<p>10./ MČ Bratislava-Petržalka, (č. 4228/2016/13-OŽP/SK, zo dňa 03.03.2016)</p>	<p>východným smerom o niekoľko metrov, z dôvodu vytvorenia dostatočnej územnej rezervy pre umiestnenie budúcej miestnej komunikácie Jantárová cesta.</p> <p>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.</p> <p>5. Všetky plánované zásahy do biokoridoru Chorvátskeho ramena v súvislosti s prípravnými prácami plánovanej stavby odporúča konzultovať s odbornou organizáciou MŽP SR – RCOP Bratislava, ŠOP SR.</p> <p>6. Vegetačný kryt električkového zvršku v medzizastávkových úsekoch odporúča riešiť výsadbou nízkych sukulentov, napr. rozchodník (<i>Sedum sp.</i>)</p> <p>7. Podrobnejšie pripomienky týkajúce sa náhradnej výsadby drevín budú určené podľa zákona ochrany prírody a krajiny v samostatnom konaní pri podaní žiadosti o vydanie súhlasu na výrub drevín.</p>	<p>projekte, kde sa uvažovalo s novou Jantárovou cestou.</p> <p>- vo variante 1 je možné krížovanie preriešiť tak, aby trasa električky bola krížovaná len raz. Vyžaduje si to ale podrobné preriešenie vo vzťahu k záberom pozemkov, resp. obslužnosti križovatky Jantárová - Lietavská. Ako dopravné - technicky výhodnejšie riešenie pre túto križovanku sa javí technické riešenie vo <u>Variante 2m</u>.</p> <p>- pripomienka sa berie na vedomie</p> <p>- projekt počíta s výsadbou nízkych sukulentov v polohe koľajového zvršku v medzizastávkových úsekoch. Podrobnejšie budú vegetačné úpravy riešené v rámci Projektu sadových úprav v stupni DSP.</p> <p>- podrobný plán výsadby, návrh a počet jednotlivých druhov drevín/krovitých skupín určia vyššie stupne projektového riešenia stavby (bližšie špecifikované v rámci Projektu sadových úprav v stupni DSP), po prerokovaní s kompetentnými zložkami miestnej samosprávy a štátnej správy.</p>
<p>11./ Hlavné mesto SR Bratislava, (č. MAGS OSRMT 39394/16- 39208, OSRMT 177/16, EIA č. 6, zo dňa 8.3.2016)</p>	<p>K zámeru výstavby novej električkovej trate Bosákova – Janíkov dvor predkladá nasledovné pripomienky:</p> <p><b>1.) z hľadiska územného a dopravného plánovania (Posúdenie vo vzťahu k ÚPN):</b></p> <p>- električková trať je navrhnutá v súlade s ÚPN.</p> <p>- k zámeru odporúča priložiť v texte spomínané súhlasné stanovisko správcu toku SVP, š.p., OZ Bratislava č. 11234-210/2012-Su, zo dňa 23.7.2012, resp. vyjadrenie č. 12291-210/2012-Su, zo dňa 14.8.2012.</p> <p>- uvádzaná legislatíva (str. 51-55) bola aktualizovaná, od 1.1. 2016 je účinný z. 79/2015 Z.z., Vyhl. 365/2015 Z.z.</p> <p><b>2.) z hľadiska dopravného plánovania</b></p> <p>Dopravné riešenie vychádza z Územného plánu hl. m. SR Bratislavy 2007 v znení neskorších zmien a doplnkov. Komplexná stavba sa nachádza v koridore, v súlade s celomestskou koncepciou riešenia dopravy</p>	<p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- pripomienka sa berie na vedomie.</p> <p>- v texte zámeru bola uvedená legislatíva aktualizovaná</p> <p>- berie sa na vedomie.</p>

<p>11./ Hlavné mesto SR Bratislava, (č. MAGS OSRMT 39394/16- 39208, OSRMT 177/16, EIA č. 6, zo dňa 8.3.2016)</p>	<p>v ÚPN. Z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia základnú koncepciu výstavby el. trate <u>akceptuje</u>. Prípadné pripomienky ku konkrétnemu technickému riešeniu stavby si uplatní následne v čiastkovom stanovisku pre záväzné stanovisko hl. m. SR Bratislavy k investičnej činnosti (pre potreby umiestňovania uvedenej stavby)</p> <p><b>3.) z hľadiska systémov technickej infraštruktúry:</b> bez pripomienok</p> <p><b>4. z hľadiska vplyvov na ŽP, zdravie obyvateľstva vrátane kumulatívnych vplyvov:</b> <b>EIA/SEA:</b> 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.</p> <p><b>4a) Zeleň, ochrana a tvorba krajiny, ÚSES:</b> - pozitívne hodnotí uvažovanú výsadbu stromovej a krovinovej vegetácie v okolí električkovej trate (bude spresnená v ďalších stupňoch projektovej činnosti). Riešenie koľajového zvršku v medzizastávkových úsekoch s realizáciou vegetačného krytu považuje za vhodné riešenie. Ďalej konštatuje, že predmetná stavba pretína v dvoch miestach RBk Chorvátske rameno, ktorý tvorí súčasť RÚSES BA. Na zmiernenie negatívnych vplyvov 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.</p> <p><b>4b) Ovzdušie</b> - podporuje riešenie NS MHD, konkrétne dobudovanie 2. úseku el. trate, nakoľko považuje tento druh dopravy za ekologicky optimálny (bez tvorby plynných emisií) - vykurovanie haly pre údržbu vozidiel elektrickým vykurovaním hodnotí kladne.</p> <p><b>4c) Vody</b> - podporuje odvádzanie neznečistených dažďových vôd do vsakovacích zariadení (do terénu), príp. drenážneho systému.</p> <p><b>4d) Pôdy</b></p>	<p>- berie sa na vedomie</p> <p>- pripomienky 4a), 4b), 4c) a 4d) sa berú na vedomie</p>
--	---	--

	<p>- záber pozemkov v predmetnom koridore je už dlhodobo odsúhlasený prísl. orgánom ochrany poľnohospodárskej pôdy (v rámci ÚPN mesta).</p> <p><u>Celkové zhodnotenie zámeru:</u> <i>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.</i></p> <p><i>Podľa odborného posúdenia MAGS SR Bratislava realizácia predmetnej stavby „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor – Šafárikovo námestie, 2. časť Bosákova ulica – Janíkov dvor“ <u>nepredstavuje žiadne zásadné nepriaznivé vplyvy na životné prostredie a zdravie obyvateľstva v kontaktnom území uvedeného úseku NS MHD v Bratislave.</u></i></p> <p><i>Preferuje realizáciu variantu č.2.</i></p>	
<p>STANOVISKÁ ZAJINTERESOVANEJ VEREJNOSTI:</p> <p>12./ Petržalka City a.s., (list zo dňa 14.3.2016)</p>	<p>K predloženému zámeru predkladá nasledovné námietky/požiadavky:</p> <p>1. Požaduje stanovenie optimálnej nivelety pripravovaného koridoru NS MHD. Návrh trasy, jej nivelety nezohľadňuje niektoré vstupy z urban. – arch. Návrhu Petržalka City. V rámci problematiky určenia nivelety požaduje preriešenie križovatky Rusovská-Jantárova, kt. pravdepodobne výšku el. trate v území Petržalka City determinuje. Navrhované riešenie predmetnej križovatky predpokladá prekládku súvisiacej časti Chorvátskeho ramena (a nepredpokladá napojenie územia Petržalka City pre obslužnú komunikáciu). Vzhľadom na pravdepodobne vysoké ekonomické nároky prekládky vodnej plochy ramena, nové vytvorenie brehov a pod., považuje za zmysluplnejšie riešiť križovatku zásahom len do cestných komunikácií a el. trate ako zároveň aj do Chorvátskeho ramena. Pri riešení križovatky je potom možné určiť novú niveletu pre územie Petržalka City. V prípade potreby zásahu - t.j. mierneho zvýšenia výšky el. trate v 1. etape, v zmysle príslušnej normy, by toto riešenie bolo ekonomicky efektívnejšie ako potreba prekládky Chorvátskeho ramena v navrhovanom riešení.</p>	<p>- niveleta trate sa v zóne Petržalka City nachádza na úrovni cca 135 – 136 m n. m. a rešpektuje reálnu napojiteľnosť na už vybudovaný 1. úsek električkovej trate cez Starý most, súčasne rešpektuje podmienky správcu vodného toku Chorvátske rameno, súčasnú možnosť prestavby nevyhovujúcej križovatky Rusovská – Jantárová a vybudovanie električkových zastávok v tomto úseku trate. Z uvedených podmienok je kľúčová napojiteľnosť na koniec trate 1. úseku v priamom susedstve s Rusovskou cestou a Chorvát. ramenom. Električková trať využíva existujúce výkopy v danom území.</p> <p>Navrhovaná činnosť rešpektuje urbanizmus pripravovanej zóny Petržalka City a návrh umiestnenia/trasovania je v súlade s územným plánom hl. mesta SR Bratislavy. <u>Adekvátne vybudovanie a riešenie dopravnej obsluhy územia Petržalka City je plne v réžii investora Petržalka City.</u></p> <p>Konštatujeme, že projekt električkovej trate nijako <u>nebráni</u> vytvoriť investorovi Petržalka City primerané dopravné napojenie svojho územia na cestnú sieť</p>

<p>12./ Petržalka City a.s., (list zo dňa 14.3.2016)</p>	<p>2. Požaduje zosúladiť vzťahy a dokumentáciu organizácie stavby Projektu NS MHD so zámerom Petržalka City (a odstrániť depóniu zeme z predmetného územia).</p> <p>3. Požaduje primerané ohraničenie stavebného koridoru NS MHD a súčinnosť pre umožnenie súbežného budovania Projektu NS MHD a projektu „Petržalka City“. V kontexte ďalšieho postupu prípravy inv. zámeru Petržalka City očakáva primerané ohraničenie stavebného koridoru súvisiaceho s výstavbou NS MHD tak, aby umožnil súbežné budovanie výstavby budúceho centra Petržalka City v jeho západnej časti. Záber koridoru musí byť ohraničený stavebnou čiarou objektov B1 až B14. O dočasnom zábere prenajatého územia po „západnú obslužnú komunikáciu“ je pripravený rokovať. Uvedené by malo byť súčasťou postupu výstavby a POV.</p> <p>4. Požaduje prísne selektívne posudzovanie území, predovšetkým z hľadiska projektovania a súhlasu s budovaním súbežným cestných komunikácií s NS MHD, resp. riešenia dopravnej obsluhy území podľa platnej legislatívy.</p>	<p>Petržalky.</p> <p>Križovatka Rusovská – Jantárová je naprojektovaná a technicky realizovateľná bez nutnosti prekládky dotknutej časti Chorvát. ramena (<u>modifikovaný variant V2m</u>), pozri aj grafické prílohy správy o hodnotení.</p> <p>- vzhľadom na redukovaný obsah predmetnej stavby – jej stavebno - technické riešenie a vyvolané investície súvisiace s prevádzkou navrhovanej električkovej trate oproti predchádzajúcej verzii realizácie električkovej trate (pôvodne navrhovanej aj s 4-pruhovou paralelne riešenou komunikáciou Jantárová cesta, DÚR 2012) konštatujeme, že v rámci predmetnej stavby vzniknú menšie nároky na zemné práce a na zriaďovanie dočasných depónií zeminy mimo trvalého záberu stavby ako v pôvodnom projekte realizácie koľajovej dráhy. Počas výstavby navrhovanej činnosti bude snaha koordinovať predmetnú stavbu s okolitými investíciami / aktivitami v urbanizovanom území.</p> <p>- stavebná čiara objektov B1 až B14 musí byť v súlade s územným plánom mesta, ktorý okrem línie električkovej trate obsahuje aj jazdné pásy Jantárovej cesty po oboch stranách električkovej trate (smerovo rozdelená 4 pruhová komunikácia so samostatným električkovým pásom). Predložený zámer vybudovania / umiestnenia električkovej trate je v súlade s územným plánom hl. mesta SR Bratislavy, t.j. je v súlade so stavebnou čiarou objektov B1 až B14 projektu Petržalka City. Obvod stavby a hranica staveniska električkovej trate počas výstavby vedie v úseku Rusovská cesta – Romanova vo vzdialenosti 25 až 30 m od osi krajnej koľaje električkovej trate, obojstranne.</p> <p>- projekt výstavby električkovej trate nepočíta s vybudovaním súbežných komunikácií. Stavba bude riešená v koordinácii s pripravovanou zónou Petržalka City a v súlade so zákonom č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.</p>
--	--	---



	<p>V prípade územia určeného pre zámer „Petržalka City“ požaduje adekvátne riešenie dopravnej obsluhy územia v zmysle platnej urbanistickej štúdie „Petržalka City“ v dostatočnej kapacite. Inv. zámer Petržalka City je súčasťou okrem iných územno-plánovacích procesov, aj predmetného posudzovania EIA NS MHD, 2. etapa. V projektovom návrhu chýba výhľadové dopravné riešenie napojenia tohto územia, v rámci križovatky Rusovská-Jantárová a dopr. napojenia na Romanovu ul.</p>	<p>- pozri bod 1) vyššie.</p>
<p>13./ Občianska iniciatíva Lepšia doprava, (list zo dňa 4.3.2016)</p>	<p>K predloženému zámeru má nasledovné pripomienky a požiadavky:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. požaduje upraviť navrhované nové zastávky autobusov Farského tak, aby umožňovali výjazd a výjazd autobusov aj do oboch možných smerov</li> <li>2. výjazd autobusov cez električkovú trať odporúča posunúť tak, aby vznikla štvoramenná križovatka výjazd + Jantárová cesta + Vavilovova ul.</li> <li>3. požaduje doplniť peší priechod cez električkovú trať a cez Jantárovú cestu na južnej strane zastávky Farského</li> <li>4. navrhuje za zastávku 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.</li> <li>5. požaduje upraviť Rusovskú cestu a križovatku Rusovská + Jantárová oproti navrhovanému stavu nasledovne:             <ol style="list-style-type: none"> <li>5.1.: nemeniť polohu Chorvátskeho ramena</li> <li>5.2.: presunúť zastávku električky Chorvátske rameno na severnú stranu križovatky - zastávku Jungmannova zrušiť</li> <li>5.3.: Rusovskú cestu viesť tak, aby nebola nútená zmena polohy Chorvátskeho ramena a aby bolo možné presunutie električkovej zastávky podľa predchádzajúcich pripomienok</li> <li>5.4.: 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</li> </ol> </li> </ol>	<p>- pripomienka zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m)</p> <p>- nie je predmetom navrhovanej činnosti. Na realizáciu takejto križovatky podľa príslušných požiadaviek KDI a na základe platných noriem bude potrebný vysoký finančný náklad, ktorý v projekte pre druhú etapu výstavby električkovej trate nie je uvažovaný.</p> <p>- pripomienka je technicky riešiteľná, jej opodstatnenie bude riešené v ďalších stupňoch projektového riešenia stavby</p> <p>- ide o zásah do 1. etapy projektu, čo je z hľadiska udržateľnosti 1. etapy <u>neprijateľné</u>.</p> <p>- pripomienka 5.1 – 5.4 bola zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m) a bude sa spresňovať v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby.</p>

<p>13./ Občianska iniciatíva Lepšia doprava, (list zo dňa 4.3.2016)</p>	<p>5.5.: zastávku autobusov v smere od Nám. hraničiarov umiestniť pred križovatkou s električkovou traťou</p> <p>5.6.: v miestach peších a cyklistických priechodov cez Rusovskú cestu doplniť stredové ostrovčeky šírky umožňujúce zastavenie cyklistu</p> <p>5.7.: na Rusovskej ceste doplniť priechod pre chodcov na východnej strane električkovej trate</p> <p>6. požaduje doplniť peší prístup na južnú stranu zastávky Gessayova od terasového obytného domu na Gessayovej ul.</p> <p>7. prístup do Petržalka City požaduje zabezpečiť iným riešením ako prístupom cez sídliskové komunikácie od Gessayovej ul.</p> <p>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)</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>11. Zastávku linky 98 Stred v smere k Technopolu požaduje umiestniť pred križovatkou s Kutlíkovou ul. (v oboch variantoch). Linky 98 a 99 nemajú spoločnú trasu, preto nie je potrebné ich spoločné zastavovanie na tejto zastávke.</p> <p>12. vo variante 2 požaduje doplniť úrovňové pešie priechody cez Pajštúnsku ul. rovnako ako vo variante 1.</p>	<p>- zastávku je technicky možné umiestniť aj pred križovatkou aj za križovatkou. Jej polohu určí v ďalších stupňoch PD navrhovanej činnosti dopravný podnik vo vzťahu k jej využiteľnosti z hľadiska grafikonu autobusových liniek.</p> <p>- stredové ostrovčeky v miestach cyklistických a peších priechodov v danom mieste je v závislosti na šírkovom usporiadaní komunikácie k priestorovým možnostiam možné navrhnúť. Pripomienka bude prediskutovaná v ďalších stupňoch projektového riešenia stavby.</p> <p>- pripomienka zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m).</p> <p>- Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, kde táto požiadavka môže byť premietnutá. Predkladaný projekt rieši základné napojenie peších trás na zastávky električky (TRAM).</p> <p>- iný prístup si musí vyriešiť navrhovateľ/investor Petržalka City.</p> <p>- pešie a cyklistické ťahy budú prepojené na súčasných chodníkoch pre peších/cyklistov. Realizácia prechodu cez trať nie je bezpečná ani pre chodcov ani pre cyklistov.</p> <p>- prístupy na zastávku Stred vo Variante 2m sa dajú riešiť viacerými spôsobmi s rôznou finančnou náročnosťou. Podrobné riešenie bude navrhnuté v projektovej dokumentácii pre územné rozhodnutie (DÚR) po diskusii so zúčastnenými odborníkmi.</p> <p>- pripomienka bude prediskutovaná v ďalších stupňoch projektového riešenia stavby (vyjadrenie DPMB)</p> <p>- pripomienka je technicky riešiteľná, bude prediskutovaná v ďalších stupňoch projektového riešenia stavby (podľa požiadaviek KDI)</p>
---	---	---

<p>13./ Občianska iniciatíva Lepšia doprava, (list zo dňa 4.3.2016)</p>	<p>13. úsek Kutlíkovej ul. medzi Romanovou a Jantárovou požaduje prebudovať do plného profilu s vyhradením pravého jazdného pruhu pre autobusy MHD.</p> <p>14. zastávku autobusov Veľký Draždiak požaduje umiestniť do smerovo oddelených jazdných pruhov (zrušiť zastávkové niky a smerovo oddeliť navrhnuté jazdné pruhy) - s odôvodnením, že na predmetnej zastávke budú zastavovať len autobusové linky 92 a 192 s minimálnym počtom spojov. Ani v súčasnosti na Jantárovej ceste nie sú vybudované zastávkové niky, pričom nedochádza k dopravným problémom. Navrhnuté riešenie usporí investičné náklady.</p> <p>15. vo variante 2 odporúča zväčšiť polomery oblúkov vjazdov do „3/4-kruhových krížovatiek“ - s odôvodnením zvýšenia komfortu pre cestujúcich autobusovou dopravou (zmiernenie pôsobenia priečných síl pri prejazde oblúkmi)</p> <p>16. s riešením úseku Medisimo – Betliarska navrhnutým vo variante 1 nesúhlasí, požaduje trať vybudovať podľa variantu 2</p> <p>17. lávky na Panónskej ceste pri autobusových zastávkach požaduje budovať len v dĺžke nástupišťa autobusov</p> <p>18. navrhuje posunúť autobusovú zastávku Janíkov dvor smer centrum cca 30 m na východ, zastávku v opačnom smere umiestniť oproti nej a obe zastávky napojiť namiesto špirálovej rampy priamou - s odôvodnením, že navrhnuté riešenie so špirálovou rampou patrí medzi nepopulárne, čo dokazuje napr. existujúca zastávka Hroboňova, kde množstvo cestujúcich namiesto využívania špirálovej rampy prechádza krížom cez cestnú komunikáciu</p> <p>19. v prípade neakceptovania pripomienky č.18 požaduje zabezpečiť prestup medzi električkami a autobusmi v Janíkovom dvore aj schodiskom s najkratšou možnou cestou a výťahom na každej strane</p> <p>20. požaduje zabezpečiť možnosť otáčania autobusov náhradnej dopravy v Janíkovom dvore (prístup od Vyšehradskej ul.), nakoľko v prípade výluky električiek by nebola možnosť prestupu medzi náhradnou dopravou a linkami 91 a 191.</p> <p>21. traťovú rýchlosť medzi obrátkom Janíkov dvor a krížovatkou Rusovská cesta požaduje navrhnuť na 60 km/h. Nie je dôležité, že súčasné prevádzkové predpisy DPB povoľujú max. rýchlosť 50 km/h – tieto predpisy je možné zmeniť. Vyššia cestovná rýchlosť zvýši atraktivnosť el. dopravy, zvýši</p>	<p>- požiadavka je premietnutá v technickom riešení variantu 2m.</p> <p>- z hľadiska plynulosti a bezpečnosti premávky sú zastávkové niky vhodnejším riešením. Pripomienka bude prediskutovaná v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie navrhovanej stavby.</p> <p>- modifikovaný variant 2m rieši túto časť stavby v inom riešení dopravy, po konzultáciách s dotknutými orgánmi a s ohľadom na pripomienky širokej verejnosti.</p> <p>- berie sa na vedomie, variant 2m obsahuje lepšie a optimálnejšie dopravné riešenie úseku Medisimo – Betliarska.</p> <p>- pripomienka je technicky riešiteľná, bude prediskutovaná v ďalších stupňoch projektového riešenia stavby</p> <p>- pripomienka 18.) 19.) je technicky riešiteľná, bude prediskutovaná v ďalších stupňoch projektového riešenia stavby. Variant 2m špirálovité rampy v polohe zastávky Janíkov dvor <u>neobsahuje</u>.</p> <p>- súčasné prevádzkové predpisy DPB povoľujú na električkovej trati max. rýchlosť 50 km/h. Pripomienka bude riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby (DPMB, KDI).</p>
---	--	---

<p>13./ Občianska iniciatíva Lepšia doprava, (list zo dňa 4.3.2016)</p>	<p>jej využitie a zníži používanie individuálnej dopravy.</p> <p>22. požaduje doplniť nasledujúce priechody pre peších cez električkovú trať (nad rámec priechodov uvedených v samostatných pripomienkach):</p> <p>22.1.: šikmo medzi Osuského 3/A a vodohospodárskym objektom na Chorvátskom ramene južne od Romanovej ul</p> <p>22.2.: šikmo medzi Rovniankovou 15 a supermarketom Kaufland.</p> <p>22.3.: priečne medzi Holíčskou 23 a súčasnou autobusovou zastávkou Topoľčianska na Jantárovej ceste smerom k Pajštúnskej ulici.</p> <p>22.4.: priečne medzi Strečnianskou ul. a pontónovým mostom na Chorvátskom ramene južne od Topoľčianskej 33.</p> <p>22.5.: priečne medzi Beňadickou 21 a nákupným centrom Lidl.</p> <p>22.6.: vedenie navrhnutých priechodov v úseku Betliarska – Jasovská upraviť podľa reálnych peších ťahov (sú zrejmé zo satelitných snímok)</p> <p>23. v zámere sa deklaruje, že na vyhradených priestoroch pozdĺž električkovej trate sa počíta s výsadbou stromovej s kríkovej zelene. Požaduje, aby bola trať lemovaná stromami v maximálnom možnom rozsahu s prihliadnutím na normy (vzdialenosť od trate, vzdialenosť od trolejov a pod.).</p> <p>24. navrhuje pozdĺž cyklochodníka vybudovať aj chodník pre peších, oddelený od cyklochodníka zeleným pásom</p>	<p>- pripomienka 22) je riešiteľná, bude prehodnotená podľa DPMB a KDI v ďalších stupňoch projektového riešenia stavby.</p> <p>- vysadenie novej zelene bude realizované v zmysle ustanovení §4 a §6 zákona o dráhach a STN 28 0318 a STN 73 6425 tak, aby vegetácia neobmedzovala prevádzku a údržbu el. trate. Podrobnejšie riešenie sadovníckych úprav bude upresnené v ďalšom stupni projektového riešenia stavby, v rámci projektu sadových úprav.</p> <p>- požiadavka je nad rámec projektu, avšak môže byť premietnutá v rámci pripravovanej urbanistickej štúdie zóny, ktorú obstaráva Mesto Bratislava.</p>
<p>14./ OZ Cyklokoalícia, (list zo dňa 10.3.2016)</p>	<p>Pripomienky k predloženému zámeru:</p> <p>1. preferuje Variant 2</p> <p>2. Žiada riešiť všetku cyklistickú infraštruktúru podľa TP 7/2014 (technický predpis definuje ako riešiť kríženia s chodcami, s pozemnými komunikáciami a ďalšie dôležité parametre týkajúce sa cyklistickej infraštruktúry s prihliadnutím na bezpečnosť, plynulosť i komfort cyklistickej a inej dopravy).</p> <p>3. Posunúť polohu vjazdu do novej autobusovej zastávky Bosákova východným smerom.</p> <p>4. Posunúť výjazd z novej autobusovej zastávky Bosákova južnejšie, tak aby ústil do existujúcej križovatky zo sídliska.</p>	<p>- berie sa na vedomie</p> <p>- cyklistická infraštruktúra bude navrhovaná podľa citovaného predpisu. Výnimky z neho však môžu byť vyvolané lokálnymi obmedzeniami.</p> <p>- pripomienka technicky riešiteľná, zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m).</p> <p>- pripomienka zapracovaná v rámci technického riešenia stavby. Úsek komunikácie Jantárovej cesty s napojením na Rusovskú cestu je upravený vzhľadom na rozhládové pomery v križovatke (variant 2m).</p>

<p>14./ OZ Cyklokoalícia, (list zo dňa 10.3.2016)</p>	<p>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.</p> <p>6. Doplniť priechod pre chodcov a cyklistov v polohe pri súčasnej zastávke Vlastenecké námestie, neriadený s dostatočne širokým stredovým ostrovčekom.</p> <p>7. Nemeniť polohu Chorvátskeho ramena, cestný most cez rameno navrhnuť v alternatívnej polohe. Dôjde tiež k zmareniu investície, mostíka cez Chorvátske rameno, z 1.etapy.</p> <p>8. Nebudovať nové cestné prepojenie Gessayovej na územie Petržalka City.</p> <p>9. Vybudovať most pre peších a cyklistov od Hálovej a Belinského ulice na zastávku Gessayova cez územie Petržalka City.</p> <p>10. Doplniť súbežný chodník pre chodcov východne od cyklotrasy, oddelený pásom zelene šírky min. 1 m, medzi zast. Chorvátske rameno a novým električkovým mostom pri Kostole sv. rodiny.</p> <p>11. Vybudovať dvojrakovú stromovú alej pozdĺž električkovej a cyklistickej trasy a chodníka, medzi električkou a cyklotrasou a chodníkom.</p> <p>Doplniť stromovú alej aj popri cyklotrase pozdĺž prvej etapy (v úseku medzi Bosákovou a Rusovskou cestou).</p> <p>12. Doplniť cestičku pre cyklistov súbežne s chodníkom, ako aj s Jiráskovou a Romanovou ul.</p> <p>13. Doplniť priechod pre chodcov cez trať na severnom predpolí nového mosta pri Kostole sv. rodiny.</p> <p>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 ul.</p> <p>15. Doplniť úrovňový priechod pre chodcov cez Pajštúnsku v križovatke s Jantárovou cestou bez nutnosti prechádzania cez zastávku električiek.</p>	<p>- pripomienka technicky riešiteľná, zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m).</p> <p>- Oddelenie dopravného inžinierstva Magistrátu hl. m. SR Bratislavy rieši túto požiadavku samostatne, v rámci projektu Petržalka City.</p> <p>- v rámci stavby vo variante 2m – (modifikovaný) nedôjde k preložke Chorvátskeho ramena</p> <p>- prepojenie z Gessayovej bude v rámci predmetnej stavby realizované len pre peších a záchranné vozidlá. Cestné prepojenie navrhovaná činnosť nerieši, je to v režii investora Petržalka City.</p> <p>- vybudovanie mosta pre peších a cyklistov je technicky riešiteľné, avšak nie je predmetom navrhovanej činnosti.</p> <p>- Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu zóny, ktorá bude riešiť túto požiadavku. Predkladaný projekt rieši základné napojenie peších trás na zastávky električky.</p> <p>- vysadenie novej zelene bude realizované v zmysle ustanovení §4 a §6 zákona o dráhach a STN 28 0318 a STN 73 6425 tak, aby neobmedzovala prevádzku a údržbu el. trate.</p> <p>- výsadbu aleje v prvej etape musí odsúhlasiť investor vo vzťahu k financovaniu, resp. k prvej etape ako ukončenej stavbe financovanej z prostriedkov EÚ.</p> <p>- Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu, ktorá rieši túto požiadavku.</p> <p>- pripomienky 13) a 14). Pešie a cyklistické ťahy nebudú prepojené cez trať z dôvodu bezpečnosti prechodu peších/cyklistov.</p> <p>- berie sa na vedomie. Tam kde bude potrebné podľa vyjadrení Krajského dopravného inšpektorátu budú prechody navrhnuté. Požiadavka bude riešená v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby.</p>
---	--	--

14./ OZ Cyklokoalícia, (list zo dňa 10.3.2016)	<p>16. Doplniť cca 100 m dlhé predĺženie cyklotrasy O5 až po jej vybudovanú časť na severnej strane Kutlíkovej, vrátane prekonania tejto križovatky cyklopriechodmi.</p> <p>17. Na križovatke so Šintavskou doplniť priechod pre chodcov vedľa cyklopriechodu. Peší priechod napojiť na existujúci chodník súbežný s električkovou traťou (smerom na sever).</p> <p>18. Autobusové zastávky Veľký Draždiak neumiestňovať do niky.</p> <p>19. Doplniť odbočku z hlavnej cyklotrasy R18 k Draždiaku (súčasť hlavnej cyklotrasy O6).</p> <p>20. Napojiť cyklotrasu R18 na Lietavskú ulicu.</p> <p>21. Priechod pre chodcov cez Jantárovú cestu v križovatke s Betliarskou umiestniť v polohe pri cyklopriechode.</p> <p>22. Doplniť priečnu cyklotrasu medzi Vígľašskou a Jasovskou ul.</p> <p>23. Doplniť dvojicu schodísk na rýchlejší prestup medzi autobusovou a električkovou zastávkou Janíkov dvor.</p> <p>24. Predĺžiť cyklistickú trasu R18 až po Janíkov dvor.</p> <p>25. Doplniť priečnu cestičku pre cyklistov v polohe severne od budúcej vozovne električiek.</p> <p>26. Pri zastávkach električiek umiestniť bezpečné stojany na parkovanie bicyklov v počte 20 ks a plochy na umiestnenie staníc „bike sharingu“. Zabezpečiť ochranu týchto priestorov kamerovým dohľadom so sledovaním mestskou políciou.</p> <p>27. Nové chodníky a cyklotrasy oddeliť od súbežnej vozovky trávnatým pásom.</p> <p>28. Hlavnú cyklotrasu R18 pri električkovej trati a súbežný chodník oddeliť trávnatým pásom v celej dĺžke.</p> <p>Žiada byť účastníkom konaní.</p>	<p>- nie je predmetom predloženého projektu, avšak môže byť prediskutovaná v rámci pripravovanej urbanistickej štúdie zóny.</p> <p>- berie sa na vedomie. Tam kde bude potrebné podľa vyjadrení Krajského dopravného inšpektorátu budú prechody navrhnuté, resp. doplnené. Požiadavka bude riešená v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby.</p> <p>- z hľadiska plynulosti a bezpečnosti premávky sú zástavkové niky podľa názorov odborníkov vhodnejším riešením.</p> <p>- pripomienky 19), 20). Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu, ktorá bude riešiť tieto požiadavky. Požiadavka je nad rámec predloženého projektu stavby električkovej trate.</p> <p>- požiadavka technicky riešiteľná. Priechod pre chodcov je možné posunúť bližšie k cyklopriechodu, avšak na úkor plošného záberu (bude 2x širší). K umiestneniu priechodu sa v o vyšších stupňoch projektovej dokumentácie stavby vyjadri KDI (Krajský dopravný inšpektorát Bratislava).</p> <p>- rieši pripravovaná urbanistická štúdia, nie predmetný projekt výstavby 2. etapy výstavby el. trate.</p> <p>- pripomienka zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m).</p> <p>- pripomienky 24) a 25) rieši pripravovaná urbanistická štúdia, nie predmetný projekt.</p> <p>- požiadavka nad rámec projektu, bude riešená v rámci pripravovanej urbanistickej štúdie hl. mesta Bratislavy</p> <p>- navrhovaná činnosť počítá s výsadbou zelene popri el. trati, pri rešpektovaní príslušných STN a zákona o dráhach.</p> <p>- rieši pripravovaná urbanistická štúdia, nie predmetný projekt.</p> <p>- berie sa na vedomie</p>
---	--	---

<p>15./ PhDr. Erik Pajtinka, PhD., (list zo dňa 25.2.2016)</p>	<p><u>K zámeru má nasledovné pripomienky:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. v záujme uľahčenia nástupu a výstupu cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu všetky nové nástupištia zastávok električiek projektovať s výškou nástupnej hrany min. vo výške 250 mm nad temenom koľajnice priľahlej k nástupišťu.</li><li>2. na všetkých nových zastávkach električiek projektovať prístrešky pre cestujúcich tak, aby mali dostatočnú kapacitu s ohľadom na frekvenciu cestujúcich využívajúcich príslušnú zastávku, aby ich účinne chránili pred dažďom a vetrom</li><li>3. v záujme uľahčenia nástupu a výstupu cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu všetky nové nástupištia zastávok autobusov, ktoré majú byť vybudované alebo zrekonštruované v rámci realizácie zámeru (najmä na Farského, Lietavskej, atď.) projektovať s tzv. kasselským (bezbariérovým) obrubníkom s výškou nástupnej hrany 240 mm.</li><li>4. v záujme zabezpečenia nediskriminačného prístupu k MHD občanom s obmedzenou schopnosťou orientácie na všetkých zastávkach električiek a autobusov projektovať automatické elektronické informačné tabule zobrazujúce čísla liniek, cieľové zastávky a časy odchodov.</li><li>5. v záujme minimalizovania vibrácií a hlučnosti električiek na električkovej trati nepoužívať také technológie zvarovania, ktoré vedú k rýchlemu opotrebeniu zvarov, ktorých dôsledkom je zvýšená hlučnosť a vibrácie pri prejazde električkového kolesa zvarom.</li><li>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 vozidiel telesom trate.</li><li>7. priechody cez električkovú trať projektovať tak, aby medzi koľajnicou a okolitým povrchom plochy priechodu bola čo najužšia a najplytšia medzera (typ STRAIL) / aby bol zabezpečený bezproblémový a komfortný pohyb po priechode aj s inv. vozíkom, detským kočiarom či batožinou na kolieskach.</li><li>8. na chodníkoch pri cestných komunikáciách dotknutých stavbou projektovať aj pevné zábrany proti vjazdu automobilov na chodníky tak, aby bola účinne a trvale zabezpečená priechodnosť</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>- pripomienka bola zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m).</li><li>- pripomienka zapracovaná v rámci technického riešenia stavby</li><li>- použitie „kasselského“ obrubníka / obrubníkov môže byť navrhnuté, čo vyplynie z požiadaviek DPMB v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby.</li><li>- pripomienka zapracovaná v rámci technického riešenia stavby a bude bližšie spresnená a špecifikovaná v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby.</li><li>- pripomienka bola zapracovaná v rámci technického riešenia stavby. Koľaj bude bezstyková, teda zváraná a vybrúsená. Z hľadiska jej tepelnej rozťažnosti bude musieť byť v prípade uloženia koľaje v pevnej jazdnej dráhe umiestnené dilatačné zariadenie.</li><li>- zvršok električkovej trate bude riešený v 3 typoch: vegetačný (nenáročný na závlahu – <i>Sedum sp.</i>), betónový, otvorený zvršok.</li><li>- berie sa na vedomie. STRAIL je jedna z možností pre prechod cez koľaj. Typ prechodu určí správca komunikácie po dohode s investorom.</li><li>- berie sa na vedomie. V špecifických miestach/polohách trate budú podľa projekčného riešenia stavby umiestnené regulačné stĺpiky. Ku konečnému</li></ul>
--	--	--

	<p>chodníkov a bezproblémový prístup cestujúcich k zastávkam MHD.</p> <p>9. pri ďalšom projektovaní zámeru dôsledne rešpektovať a aplikovať všetky technické požiadavky obsiahnuté v Koncepcii rozvoja MHD v Bratislave na roky 2013-2025 v znení Doplnku č.1, (05/2014). Najmä rešpektovať a aplikovať „Všeobecné požiadavky na technické riešenie tratí a vybavenie zastávok MHD“.</p>	<p>umiestneniu a vyhotoveniu tohto prvku sa môže vyjadriť KDI.</p> <p>- navrhovaná činnosť bude dodržiavať platné technické štandardy a zohľadňovať platné STN, zákony a vyhlášky platnej legislatívy.</p>
<p>16./ prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD., (list zo dňa 14.3.2016)</p>	<p>K predloženému zámeru má nasledovné poznámky a pripomienky:</p> <p><i>návrh trasy v línii metra:</i> Riziko tohto dôsledného vedenia v trase metra spočíva v potenciálnej možnosti vybudovania 4-prúdovky v budúcnosti.</p> <p><i>zastávka Chorvátske rameno:</i> 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.</p> <p><i>zastávka Zrkadlový háj:</i> 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. Navrhuje zastávku Zrkadlový háj pri Kauflande umiestniť oveľa bližšie k nákupnému centru, a to na hranu jestvujúceho zárezu, ktorý bol budovaný pre potreby metra. Toto riešenie by umožnilo, aby os koľajiska bola rovnobežná so stavebnými čiarami okolitej zástavby. Zárez pre metro by mohol zostať atraktívnym priestorom pre park. Dnes je v zahraničí bežné, že električka vojde takmer do vestibulu obchodných centier.</p> <p>Projekt invariantne odťahuje zastávku od nákupného centra a zasypáva zárez. To znamená vynaložiť značné finančné prostriedky. Navyiac zasypávanie vyvolá stavebné činnosti, ktoré budú počas výstavby obťažovať obyvateľov hlukom a prašnosťou.</p>	<p>- navrhovaná činnosť oproti pôvodnému návrhu trasovania (DÚR, 2012) <u>nepočíta</u> s realizáciou súbežnej 4-pruhovej komunikácie Jantárová cesta.</p> <p>- preložka Chorvátskeho ramena v rámci technického riešenia stavby (modifikovaný variant V2m) <u>nie je potrebná</u>. Riešenie križovatky Jantárová cesta /Rusovská cesta je navrhované <u>bez potreby</u> prekládky ramena.</p> <p>- predkladané riešenie trasovania električkovej trate vo dvoch variantoch zohľadňuje nielen architektonické hľadisko, ale aj dlhodobé prevádzkové hľadisko, finančné hľadisko a súlad s územným plánom mesta, vyžadovaný kompetentnými zložkami mesta pri následnom schvaľovaní činnosti v územnom a stavebnom konaní. Budúca električková trať má byť čo najvýkonnejší dopravný systém, v rámci svojich normových možností, preto jej trasa musí byť čo najpriamejšia a nevytvárať zbytočné/trvalé rýchlostné obmedzenia v dôsledku členitého trasovania, to neodstrániteľné prekážky vyslovene nevyžadujú.</p> <p>- medzi výkopom a Kauflandom sú identifikované nové inžinierske siete (vodovod, VN, NN, atď.), čo znemožňuje výstavbu trate v tejto polohe.</p>



<p>16./ prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD., (list zo dňa 14.3.2016)</p>	<p><i>križovatka Pajštúnska a zastávka Stred:</i> považuje za vhodné realizovať variantu s mimoúrovňovým riešením, a teda využitím zárezu.</p> <p><i>zastávka Lietavská a Lúky:</i> Z urbanistického hľadiska absentuje variant územným plánom stabilizovanej zast. Lúky, ktorá má prirodzené pešie prístupové ťahy na rozdiel od zast. Lietavská, ktorá je odkázaná v zásade len na prestupy z autobusov. Trasy autobusov je možné meniť a rovnako môže úlohu prestupovej zastávky prebrať zast. Draždiak. Úpravou rozstupu zastávok Stred – Draždiak – Lietavská je možné zaradiť aj zast. Lúky. Posunom zastávok Draždiak o cca 60 m bližšie k zast. Stred, posunom zast. Lietavská tesne k polorondelu Lietavská vznikne cca 350 m rozstup aj pre zast. Lúky v mieste predĺženia osi ulice Krásnohorská. V takejto variante nie je potrebná zastávka Janíkov dvor pod mostom Panónska, ale jej posun bližšie ku konečnej vo väzbe na priečnu os vznikajúceho sídliska Petržalka - Juh.</p> <p><i>križovatka Lietavská:</i> Odporúča zväziť výjazd z polorondla Lietavská priamo na mostík cez rameno, čo núti automobily v smere od Šintavskej zachádzať až na polorondel Betliarska.</p> <p><i>v lokalite Petržalka City:</i> Nie je jasný vzťah polohy trate k uličným čiarom inv.zámeru. Podľa dostupných info tu mala byť trať vedená variantne aj v tzv. exentrickom uličnom profile. Aj keď cieľom výstavby podľa tohto projektu sa nebudú realizovať cestné komunikácie, v lokalite Petržalka City je potrebné ich z koordinačných dôvodov zakresliť a založiť napájacie body. Tu by bolo potrebné preukázať výškové a polohové riešenie trate aj v priečnom uličnom profile vrátane zákresu objektov inv.zámeru Petržalka City. „Nový prístup do zóny“ len z Osuského cez Gessayovu ul. považuje za urbanisticky nepostačujúci a z hľadiska ŽP obytného vnútrobloku neprijateľný. Otázna je aj jeho technická realizovateľnosť, keďže sa dotýka konštrukcií podzemných garáží.</p>	<p>- zastávka Stred je vo variante 2m riešená mimoúrovňovo.</p> <p>- polohy zastávok je otázkou, s ktorou sa diskutuje už niekoľko rokov. Predložený návrh v dokumentácii správy o hodnotení je výsledkom viacerých odborných diskusií. Poloha zastávok má oveľa zložitejšie a širšie súvislosti, preto nepredpokladáme riešenie zmeny navrhovanej polohy zastávok Veľký Draždiak, Lietavská a Janíkov dvor. Konštatujeme, že zastávky je úplne nevhodné umiestňovať v oblúku električkovej trate – hlavne z bezpečnostných dôvodov.</p> <p>- modifikovaný variant 2m predkladá dopravne optimálnejšie preriešenie križ. uzla Lietavská – Jantárova (styková križovatka so svetelnou signalizáciou).</p> <p>- niveleta trate sa v zóne Petržalka City nachádza v nadmorskej výške cca 135 – 136 m n.m. a dôsledne rešpektuje reálnu napojiteľnosť na už vybudovaný a prevádzkovaný 1. úsek trate cez Starý most, súčasne rešpektuje podmienky správcu vodného toku Chorvátske rameno, súčasnú možnosť prestavby nevyhovujúcej križovatky Rusovská – Jantárová a vybudovanie električkových zastávok v tomto úseku trate. Z uvedených podmienok je kľúčová napojiteľnosť na koniec trate 1. úseku v priamom susedstve s Rusovskou cestou a Chorvát. ramenom. Električková trať využíva existujúce výkopy v danom území.</p> <p>Navrhovaná činnosť rešpektuje urbanizmus pripravovanej zóny Petržalka City a návrh umiestnenia/trasovania je v súlade s územným plánom hl. mesta SR</p>
---	--	---

<p>16./ prof. Ing. arch. Bohumil Kováč, PhD., (list zo dňa 14.3.2016)</p>	<p><i>most cez Chorvátske rameno:</i> Na verejnej prezentácii bol ako inšpiratívny príklad križenia električky a vedenia cyklotrasy a peších po hrádzi ramena uvedený most Jiráskova-Romanova. Tento most je založený na princípe, keď cyklotrasa kvôli podchodovej výške klesá takmer na úroveň hladiny ramena. Takéto riešenie z projektu navrhovaného mosta zatiaľ nie je zrejmé, ide o to, aby sa trať električky nedvíhala na násyp.</p> <p><i>architektúra zastávok a trate:</i> 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 a cestných komunikácií, z hľadiska šetrenia plôch je potrebné teleso koľajiska súbežných komunikácií jestvujúcich alebo navrhovaných čo najtesnejšie primknúť k sebe.</p> <p><i>vozdilá:</i> Úsek sa neprojektuje výlučne pre obojsmerné vozidlá. To by umožnilo nielen spoločné stredové ostrovčeky (úspora miesta), ale aj obrat obojsmerných vozidiel</p>	<p>Bratislavy. Adekvátne vybudovanie a riešenie dopravnej obsluhy územia Petržalka City je plne v réžii investora Petržalka City. Konštatujeme, že projekt električkovej trate nebráni vytvoriť investorovi Petržalka City primerané dopravné napojenie svojho územia na cestnú sieť Petržalky. Poznamenávame, že v predloženej dokumentácii EIA sa nachádza predĺženie Gessayovej ulice (prične prepojenie východnej a západnej strany trate v km 2,800), ktoré neslúži primárne pre obsluhu Petržalka City, ale zabezpečuje nový, náhradný prístup k prevádzkam na parcele č.1111/48 v prípade, že stavba električkovej trate sa zrealizuje a projekt Petržalka City nie. Toto navrhované prepojenie pre peších je v súlade aj s projektom Petržalka City.</p> <p>- pripomienka zapracovaná v rámci technického riešenia stavby. Riešenie mostných električkových objektov v trase stavby je navrhnuté tak, aby sa neúmerne nezvyšovala niveleta trate električky a zároveň bol umožnený prechod pre cyklistov a peších.</p> <p>- stavba bude riešená stavebno-technicky v zmysle zákona č. 513/2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov. V špecifických úsekoch trate, tam kde to bude technicky možné, budú teleso el. trate, cyklochodníky a súvisiaca dopravná infraštruktúra navrhnuté tak, aby nadmerne nezaberali príhlahé pozemky.</p> <p>- systém prepravy, resp. použitie konkrétnych typov vozidiel je v kompetencii DPMB. Počas prevádzky sa počíta s využitím 2 typov trakčných vozidiel: Škoda 29T ForCity Plus a Škoda 30T ForCity Plus. V koncovom úseku trate je navrhované obratisko s príslušným zázemím.</p>
---	---	--

	<p>pomocou výhybiek najmä tam, kde sa dá predpokladať zmena frekvencie napr. pri zast. Petržalka City. To by umožnilo značne operatívne reagovať na potreby zmeny prepravy v jednotlivých úsekoch.</p> <p><i>rozchod:</i> Električka bude realizovaná v rozchode 1000 mm, doteraz vybudovaná trasa Štúrova-Bosákova má duálny rozchod. Navrhuje realizovať duálny rozchod aj v 2. úseku el. trate po Janíkov dvor. To by umožnilo aj revitalizáciu myšlienky <i>tram-train</i> viedenskej električky až na Štúrovu.</p> <p><i>cyklotrasy:</i> Pozdĺž celej trasy električky sú navrhnuté cyklotrasy. Ďalšia cyklotrasa vedie v území povedľa Chorvátskeho ramena. Je otázne, či je reálne takýto súbeh potrebný a či bude cyklistická trasa v súbehu s električkou v podstate jej konkurenciou. Bude táto cyklotrasa súčasťou financovania z prostriedkov EÚ?</p>	<p>- predmetná stavba nebude riešená so širším rozchodom ako 1000 mm.</p> <p>- cyklotrasa popri navrhovanej trase električky je súčasťou stavby a mala by slúžiť ako dopravná komunikácia pre cyklistov (rýchlejší presun Petržalkou), na rozdiel od chodníka popri Chorvátskom ramene, ktorý slúži aj pre peších.</p>
<p>17./ Ing. Ivan Kačo, (list zo dňa 1.3.2016)</p>	<p>K zámeru má nasledovné pripomienky:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stavebno-technické riešenie stavby by malo navrhovať také konštrukcie, ktoré nebudú mať negatívne vplyvy na ŽP.</li> <li>2. Je nevyhnutné zaoberať sa vplyvom prevádzky navrhovanej stavby aj na územie, ktoré bude intenzívne zaťažované tak linkami MHD, ako aj IAD.</li> <li>3. V zámere chýbajú údaje z dopravnoinžinierskej dokumentácie / údaje o predikcii intenzít hromadnej a individuálnej dopravy po realizácii stavby aj pre výhľadové obdobie cca 20 rokov po uvedení stavby do prevádzky.</li> <li>4. Uvádza, že v kap. 3.1 súčasný stav obyvateľov podľa údajov Štatistického úradu</li> </ol>	<p>- konštrukčné riešenie stavby bude riešené v zmysle platných noriem a predpisov týkajúcich sa charakteru a funkčnosti predmetnej stavby.</p> <p>- vplyvy navrhovanej činnosti boli hodnotené na ploche hodnoteného územia, ktorého hranica bola stanovená na základe súčasného a budúceho využitia územia, situovania prvkov ochrany prírody a ÚSES, situovania obytných celkov, dosahu možných vplyvov činností navrhovanej činnosti súvisiacich z prevádzkou el. trate.</p> <p>- navrhovaná činnosť naplňa súbor opatrení, odporúčaní a priorit definovaných v rámci Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy (2015):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ekologizácia dopravy – prechod na elektrickú trakciu</li> <li>• pokračovanie výstavby 2. etapy výstavby nosného systému v Petržalke (električková trať), vrátane vozovne a údržby,</li> <li>• redukcia autobusovej prepravy,</li> <li>• rozvoj cyklo dopravy, atď.</li> </ul> <p>pozri aj bod 5.) nižšie.</p> <p>- v kap. 3.1. dokumentácie zámeru EIA je uvádzané trvalo bývajúce</p>

<p>17./ Ing. Ivan Kačo, (list zo dňa 1.3.2016)</p>	<p>SR je v hodnote 105 468. Ide však len o trvalo bývajúcich obyvateľov. Okrem toho dopravný systém budú využívať aj prechodne bývajúci, a tak ich počet môže výrazne ovplyvňovať nároky na prepravu, keďže mesto Bratislava dominuje svojim vysokým potenciálom pracovných príležitostí. V uvedenom počte obyvateľov nie sú započítané zdroje a ciele, ktoré bude generovať pripravovaná a reálna výstavba južného mesta.</p> <p>5. Konštatuje, že dokumentácia zámeru EIA 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. V konečnom dôsledku dopravný systém tejto stavby má širší dopad aj na iné prepravné systémy (intenzita autobusovej MHD a trasovanie týchto liniek, intenzita a smerovanie IAD z dôvodu nevybudovania komunikácie „B“ vedenej v centrálnej osi sídliska aj s prihliadnutím na dourbanizáciu priestoru okolo električkovej trate) majúce dosah na celé urbanizované územie mestskej časti.</p> <p>6. V zámere EIA sa na str. 70 uvádza, že systém dokáže prepraviť pri intervale 4 min/1 spoj až 5175 os/hod., z čoho vyplýva, že obsadenosť 1 spoju je cca 345 osôb, t.j. výpočet prepravnej kapacity navrhovanej el. trate je pri obsadenosti 8 stojacich osôb/m<sup>2</sup>. Konštatuje, že podľa Bielych kníh vydaných EÚ sú uvedené parametre komfortu vo vozidlách MHD, ktoré by mali zabezpečiť presun obyvateľov miest z IAD do MHD. Tieto parametre pripravuje prevziať aj mesto Bratislava (ako investor stavby Nosného systému) a v pripravovanom dokumente „Návrh Štandardnej dopravnej obsluhy na území hl. mesta SR Bratislava“ zo dňa</p>	<p>obyvateľstvo, podľa spomínaných zdrojov. Rozdiel medzi trvalo bývajúcim obyvateľstvom a registrovaným prechodne bývajúcim obyvateľstvom v okrese Bratislava V. predstavuje do +1%. Konštatujeme, že navrhovaná investícia sa pripravuje za účelom zvýšenia kvality, bezpečnosti a komfortu prepravy nielen pre trvalo bývajúcich, ale obyvateľov s prechodným pobytom/ širších vrstiev obyvateľstva.</p> <p>- navrhovaná činnosť pri jej sprevádzkovaní má dosah na iné prepravné systémy (autobusové linky MHD, trasy BUS liniek), avšak v súčasnom štádiu posudzovania činnosti / projektovej dokumentácie stavby nie je možné presne špecifikovať konkrétne BUS linky MHD – ich počet/redukciu liniek, konkrétne trasy a intervaly liniek v čase špičiek a v sedle, atď. v čase uvedenia navrhovanej investície do prevádzky (r. 2020). Tieto dopravné údaje sa budú ešte spresňovať v závislosti od stupňa urbanizácie územia dotknutej mestskej časti v čase spustenia el. trate do prevádzky, grafikonov jednotlivých liniek MHD, atď., využívania MHD, praktických skúseností a pod.</p> <p>Vybudovanie uceleného nosného systému MHD v Petržalke na báze koľajovej tangenciálnej dopravy spolu s pridruženými napájacími autobusovými linkami má tendenciu postupne znižovať podiel prepravnej práce IAD:VHD, čo je okrem iného jednou z priorit Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy.</p> <p>- údaje o prepravnej kapacite osôb uvádza prevádzkovateľ trakčných vozidiel. V zámere bol údaj o kapacite prepravy pri obsadenosti 8 stojacich osôb/m<sup>2</sup>. Priemerná prepravná kapacita daných typov električiek predstavuje cca 4 425 až 4 515 prepravených cestujúcich za hodinu, jednosmerne.</p>
--	--	--

<p>17./ Ing. Ivan Kačo, (list zo dňa 1.3.2016)</p>	<p>15.6.2015 uvádza: „Pre zabezpečenie súčasnej potreby prepravnej kapacity špičkového obdobia pracovného dňa sa v súčasnej dobe vychádza z normálnej obsaditeľnosti vozidiel MHD, ktorá je počítaná z počtu sediacich cestujúcich a stojacich cestujúcich 5 osôb/m<sup>2</sup>.“ Vzhľadom na uvedené je potrebné považovať uvádzaný údaj o prepravnej kapacite za chybný.</p> <p>7. V riešení chýba návrh cyklochodníkov a vybudovanie parkovísk pre bicykle, ktoré by zabezpečili prepojenie jednotlivých obytných blokov s najbližšími zastávkami el. trate. Pokladá návrh cyklochodníka tak ako je v dokumentácii uvádzaný za účelový s cieľom získať podporu niektorých občianskych iniciatív.</p> <p>8. 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 obzvlášť významné.</p> <p>Konštatuje, že rozdelením pôvodnej koncepcie napojenia MČ Petržalka električkovou traťou na sieť el. tratí ostatnej časti mesta na 2 samostatné stavby (1. časť „rekonštrukcia Starého mosta“ a 2. časť „el.trať Bosákova-Janíkov dvor“) sa stratila povinnosť posudzovať „Nosný systém“ v jeho celom dopravnom rozsahu, t.j. od Janíkovho dvora po Šafárikovo námestie (od koľajového napojenia) z pohľadu ako navrhovaný nosný systém prispeje k tvorbe a ochrane ŽP nielen na vlastnom území, kde sa stavba bude realizovať, ale minimálne v rozsahu územia dotknutého prevádzkou na komunikačnej kostre nachádzajúcej sa tak v MČ Petržalka, ako aj v centrálnej mestskej časti.</p>	<p>- parkoviská pre bicykle neboli v projekte navrhnuté, nakoľko nie sú nutnou súčasťou električkovej trate. Pripomienka bude prehodnotená v ďalšom stupni prípravy stavby.</p> <p>Zastávky budú prístupné pre peších cez navrhované pešie ťahy/chodníky.</p> <p>- pri prevádzke navrhovanej činnosti nebudú vznikať plynné exhaláty, ide o prevádzku stavby s elektrickou trakciou. Vybudovanie uceleného nosného systému MHD v Petržalke na báze koľajovej tangenciálnej dopravy spolu s pridruženými napájacími autobusovými linkami má tendenciu postupne znižovať podiel prepravnej práce IAD:VHD, čo je okrem iného jednou z priorít Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy.</p> <p>- subjektívny pohľad. Navrhovaná činnosť sa posudzuje podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p>
	<p>K predloženému zámeru má nasledovné požiadavky:</p> <p>1. Zrušenie zastávky Chorvátske rameno v zmysle súčasného zámeru a vytvorenie podmienok pre jej prípadné zlúčenie so zast. Jungmannova v medziľahlej polohe umožňujúcej zlepšený prestup (skrátene vzdialenosti a prípadne aj elimináciu potreby prechodu cez cestu pri prestupe v smere do mesta) priečne vedených liniek MHD.</p>	<p>- pripomienka bola zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (modifikovaný variant 2m).</p>

<p>18./ p. Peter Los, (list zo dňa 15.3.2016)</p>	<p>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.</p> <p>3. Celkovú redukcii priestorových a šírkových nárokov navrhovanej infraštruktúry a cieľom zlepšenia možnosti využitia územia, nedelenia zelených plôch, a tým celkového zlepšenia mikroklimy znížením sálania tepla a zvýšením výparu zo živej zelene.</p> <p>4. Preprojektovanie nevhodných a nebezpečných „polokružných“ križovatiek Lietavská a Betliarska (v prípade schválenia var.2) a ich zmenu na štandardné priesečné križovatky, vrátane redukcie priestorových nárokov týchto križovatiek (napr. parkovisko Medissimo).</p> <p>5. Zmenu dizajnu „združenej“ zastávky Lietavská so zastavovaním autobusov (aspoň vybraných liniek) na hrane električkovej zastávky.</p>	<p>- z hľadiska investičných nákladov je úrovňový variant 1 výhodnejší, no z hľadiska plynulosti premávky po Kutlíkovej, resp. Pajštúnskej ul. ako spojniciach dvoch radiál (Dolnozemska, Panónska cesta) z výhľadom do budúcnosti <u>je lepší a dopravne optimálnejší variant 2m.</u></p> <p>- stavba je naprojektovaná a bude realizovaná tak, aby sa v špecifických úsekoch trate zbytočne nezaberali priľahlé pozemky, ale boli funkčne využité v zmysle územného plánu dotknutého sídla.</p> <p>- variant 2m predkladá dopravne optimálnejšie preriešenie križ. uzla Lietavská – Jantárova (styková križovatka so svetelnou signalizáciou).</p>
<p>18./ p. Peter Los, (list zo dňa 15.3.2016)</p>	<p>6. Prehodnotenie rozmiestnenia zastávok na trase električkovej trate s dôrazom na zlepšenie pešej dostupnosti; predovšetkým posun zast. 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 cieľov ciest električkovou dopravou.</p> <p>7. Preverenie možnosti redukcie dĺžok zastávok (s výnimkou združených) na dĺžku jedného vozidla (cca 35-40 m) s cieľom zlepšenia priečných prestupov v uzloch.</p>	<p>- projekčné riešenie stavby neakceptuje, aby mala mať združená zastávka prestup na jednej hrane. Vzhľadom na predpokladané počty vozidiel v špičkách by došlo k zahlteniu zastávky. Bolo preukázané, že aj dopravne je prístup cestnej komunikácie do spoločnej zastávky veľmi komplikovaný.</p> <p>- polohy zastávok je otázkou, s ktorou sa diskutuje už niekoľko rokov. Predložený návrh v dokumentácii zámeru je výsledkom viacerých odborných diskusií. Poloha zastávok má oveľa zložitejšie a širšie súvislosti, preto trváme na projekte zadefinovanej polohy zastávok Veľký Draždiak, Lietavská a Janíkov dvor. Ešte poznamenávame, že zastávky je úplne nevhodné umiestňovať v oblúku električkovej trate – hlavne z bezpečnostných dôvodov.</p> <p>- projekčné riešenie stavby a jej zázemia nepočíta s redukcii dĺžok zastávok, zvlášť na tejto radiále naprieč Petržalkou. Zastávky nie sú projektované na dve súpravy len kvôli súčasnému príchodu dvoch samostatných vozidiel, ale zohľadňujú aj prípadné použitie tzv. súpravových vlakov (2 x 30 m vozidlá spriahnuté spolu) v prípadoch, keď kapacitne v špičke už jedno vozidlo nebude postačovať. Je potrebné pripravovať</p>

		stavbu aj s dlhším výhľadom do budúcnosti.
19./ Mgr. Ivan Košťál, (list zo dňa 14.3.2016)	<p>K zámeru má nasledovné pripomienky:</p> <p>1.) v úseku „Šintavská“ – Lietavská“ je 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 potrebné ho nahradiť novým a zahrnúť tak do projektu.</p> <p>2.) v úseku „Kutlíkova“ – „Šintavská“ popri Jantárovej ceste je úplne vynechaný v celej dĺžke chodník pre peších, ktorý sa tu ani v súčasnosti nenachádza. V projekte je navrhovaná iba nová cyklocesta na západnej strane električkovej trate, ak však nebude vybudovaný nový chodník v spomínanom úseku, chodci budú využívať cyklocestu, a tým sa výrazne skomplikuje využívanie cyklochodníka pre cyklistov.</p>	<p>- pripomienka zapracovaná v rámci technického riešenia stavby (variant 2m). Chodník v danom/uvedenom úseku je doprojektovaný.</p> <p>- rieši pripravovaná urbanistická štúdia, nie predmetný projekt.</p>
20./ OZ Nádej pre Sad Janka Kráfa, (list zo dňa 12.3.2016)	<p>K predloženému zámeru má nasledovné pripomienky:</p> <p>1. Žiada byť účastníkom ďalších konaní.</p> <p>2. Žiada električku realizovať čo najviac v úrovni povrchu a s prirodzeným živým trávnatým alebo zeleným skalničkovým povrchom trasy, pozdĺž celej trasy električky.</p>	<p>- berie sa na vedomie</p> <p>- stavba bude realizovaná a trasovaná čo najviac v úrovni terénu. V rámci stavby dôjde k výsadbe zelene s rešpektovaním ustanovení §4 a §6 zákona o dráhach a príslušných STN tak, aby nová vegetácia neobmedzovala prevádzku a údržbu el. trate. Vegetačný kryt električkového zvršku v medzizastávkových úsekoch električkovej trate bude pozostávať z výsadby sukulentov, napr. rozchodník (<i>Sedum sp.</i>). Ide o vždyzelený pôdokryvný druh, ktorý je nenáročný na údržbu a zavlažovanie.</p>
<p>OZ Petržalské ihriská, (list zo dňa 13.3.2016)</p> <p>Za zeleň Petržalky, občianske združenie (list zo dňa 14.3.2016)</p> <p>OZ BROZ (list zo dňa 12.3.2016)</p> <p>Ing. Šimončíčová K., (list zo dňa 14.2.2016)</p>	<p>3. Cyklotrasu pozdĺž celej trasy električky oddelenú zeleným pásom z oboch strán a realizovanú so zeleným „asfaltovým“ povrchom.</p> <p>4. Chodník pre peších umiestnený pozdĺž celej cyklotrasy. Chodník žiada oddelený od cyklotrasy zeleným pásom trávy.</p> <p>5. Za veľmi dôležité považuje dvojrakový pás platanovej aleje pozdĺž celej trasy ako</p>	<p>- navrhovaná činnosť počíta s výsadbou zelene popri el. trati, cyklotrasy/chodníkov. Výsadba zelene/trávnatého pásu bude závislá od možnosti záberu pozemkov, resp. šírkového usporiadania v každej lokalite/danom území špecificky v medziach možnosti finančného krytia, pozri aj bod 2. vyššie.</p> <p>- pripomienka nad rámec projektu, bude riešená v rámci pripravovanej urbanistickej štúdie.</p> <p>- vysadenie novej zelene bude realizované v zmysle ustanovení §4</p>

<p>20./ OZ Nádej pre Sad Janka Kráľa, (list zo dňa 12.3.2016)</p> <p>OZ Petržalské ihriská, (list zo dňa 13.3.2016)</p> <p>Za zeleň Petržalky, občianske združenie (list zo dňa 14.3.2016)</p> <p>OZ BROZ (list zo dňa 12.3.2016)</p> <p>Ing. Šimončíčová K., (list zo dňa 14.2.2016)</p>	<p>protihluková a vizuálna ochrana. Aleje zabránia tzv. kaňonovému efektu šírenia hluku v sídlisku.</p> <p>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.</p> <p>7. Za kľúčové pre zmyslupnosť električky a jej vyťaženosť žiada vybudovať cyklomost a peší prístup od Halovej cez Chorvátske rameno ako priečny prístup k zastávke električky Gessayova „Petržalka City“.</p> <p>8. Cyklostojany a cykloparkoviská na zastávkach električky.</p> <p>9. Kamery na každú zastávku napojené priamo na políciu.</p> <p>10. Pri realizácii 2 etapy je potrebné počítať s plánovanou participáciou a ÚP Zóny, ktorý plánuje Útvár hlavnej architektky a najmä s ochranou rekreačných plôch a vybudovaním mestského parku. Preto náhradnú výsadbu žiadajú riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite.</p> <p>11. Majú požiadavky na investora, ktoré a týkajú aj prvej etapy – bude žiadať dobudovať aleje stromov <u>aj v prvej etape električky</u> (pozďĺž koľaji 1, 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, atď.).</p> <p>12. Pripája sa k pripomienkam Cyklokoalície a občianskej iniciatívy Lepšia doprava a odporúča ich zapracovať najmä v prospech bezbariérových prístupov, kvalitnejšej cyklodopravy, zastávok MHD a peších chodníkov.</p> <p>13. Pripája sa k pripomienkam občianskej iniciatívy Lepšia doprava.</p> <p>14. Žiada zachovať a vhodne zakomponovať objekt protitankovej betónovej steny na Strečnianskej ulici.</p>	<p>a §6 zákona č. 513/2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov a STN 28 0318 a STN 73 6425 tak, aby neobmedzovala prevádzku a údržbu el. trate.</p> <p>- električková trať je projekčne <u>navrhovaná bez nových súbežných cestných komunikácií.</u></p> <p>- vybudovanie mosta pre peších a cyklistov je technicky riešiteľné, avšak nie je predmetom navrhovanej činnosti.</p> <p>- navrhovaná činnosť nepočíta s vybudovaním cykloparkovísk, nie sú predmetom funkčného ani technického riešenia navrhovanej investície. S umiestnením cyklostojanov/kamier je možné uvažovať, bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby.</p> <p>- berie sa na vedomie.</p> <p>- <u>nedotýka</u> sa predmetnej stavby. Výsadbu aleje stromov v prvej etape musí odsúhlasiť investor vo vzťahu k financovaniu, resp. k prvej etape ako ukončenej stavbe financovanej z prostriedkov EÚ.</p> <p>- pozri bod. 14./ pripomienky Cyklokoalície</p> <p>- pozri bod 13./ pripomienky Občianskej iniciatívy Lepšia doprava</p> <p>- objekt protitankovej steny bude po dohode s Okrášľovacím spolkom a investorom posunutý mimo trasu stavby a jej ochranné pásmo tak, aby sa umožnilo fungovanie trate a zároveň sa zachovala autenticita prvku.</p>
---	--	---



<p>21./ Petržalský okrásľovací spolok, Bratislava, (list zo dňa 10.3.2016)</p>	<p>Nesúhlasí, aby výstavba trate prechádzala cez pamätihodnosť celomestského významu, t.j. protitankovú stenu, evidenčný list pamätihodností č. BA-VI.-C.27, a to v plánovanej zast. Veľký Draždiak. Riešením, okrem posunutia línie trate, by mohlo byť aj <u>posunutie/prenesenie</u> PTK steny na jednu či druhú stranu o primeraný počet metrov.</p>	<p>- objekt protitankovej steny bude po dohode s Okrásľovacím spolkom a investorom posunutý tak, aby sa umožnilo fungovanie trate a zároveň sa zachovala autenticita prvku.</p>
<p>22./ Združenie domových samospráv, (list zo dňa 20.2.2016)</p> <p>22./ Združenie domových samospráv, (list zo dňa 20.2.2016)</p>	<p>1. Upozorňuje, že pre stavbu petržalskej električky (zámer „Nosný systém MHD, prevádzkový úsek Janíkov dvor-Šafárikovo námestie v Bratislave“) bolo spracované záverečné stanovisko č. 38/06-7.3/ml zo dňa 7.6.2006. Je nutné zdôrazniť, že toto pôvodné záverečné stanovisko posudzovalo len vplyvy samotného telesa el. trate, nie príslušného územia a vyvolaných investícií (príslušné komunikácie), preto je nutné ho opätovne posúdiť podľa zákona EIA.</p> <p>2. Žiada doplniť dopravno-kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 736102, 736101, Technické podmienky TP 10/2010, Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky).</p> <p>3. Z hľadiska posudzovania vplyvov hluku jednoznačne požaduje realizáciu modernizácie el. trate spolu s protihlukovými úpravami.</p> <p>4. Žiada, aby prechody pre chodcov boli riešené systémom „bezpečný prechod“, teda osadením bielych výstražných LED svetiel do vozovky, nasvietením prechodu zhora asymetrickým svetelným zdrojom a osadením zväčšenej zvislej dopravnej značky IP6 doplnenej o blikajúce výstražné oranžové svetlá.</p> <p>5. Žiada, aby aj križovania el. trate cestami boli riešené systémom „bezpečné priestie“, kedy odbáčací pruh križujúci el. trať bude vo vozovke osadený oranžovými výstražnými LED svetlami a pri ceste bude značka „iné nebezpečenstvo“ doplnená o blikajúce výstražné svetlá.</p> <p>6. Žiada riešiť trať položením koľají s duálnym rozchodom umožňujúcim v budúcnosti prevádzku vlakov Tram-Train.</p> <p>7. Požaduje aplikovať systém preferencie električiek, v max. možnej miere uplatniť aj</p>	<p>- navrhovaná činnosť pozostáva z činností, ktoré spadajú do zisťovacieho konania, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.</p> <p>- účelom navrhovanej činnosti nie je zvyšovať dopravu na križovatkových uzloch. V rámci Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy (schválený, 2016) boli posúdené križovatky Jantárova / Rusovská cesta, Jantárova / Pajštúnska ul. (In: Posúdenie križovatiek – príloha 1.4.5.2-5. ÚGD). Navrhovaná činnosť je navrhovaná v zmysle odporúčaní a priorít Územného generelu dopravy hl. mesta SR Bratislavy. Stavba je projektovaná v zmysle STN 736102, 736101 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách, atď.</p> <p>- pre potreby navrhovanej činnosti bola spracovaná Vibroakustická štúdia, viď. prílohy správy o hodnotení</p> <p>- pripomienka bude riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby (DÚR, DSP).</p> <p>- pripomienka bude riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie stavby (DSP)</p> <p>- stavba nebude riešená s širším rozchodom ako 1000 mm.</p> <p>- predmetná stavba počítá so systémom preferencie električkovej</p>

<p>22./ Združenie domových samospráv, (list zo dňa 20.2.2016)</p>	<p>líniiovú koordináciu v nadväznosti na príslušné CSS.</p> <p>8. v súvislosti s opatreniami za znižovanie hluku navrhuje aplikáciu zeleným trávnatým kobercom.</p> <p>9. V súvislosti s opatreniami zvyšujúce bezpečnosť cestnej premávky navrhuje riešiť oplotenie trate živým plotom, ktorý bude plniť funkciu bariér pre prebiehajúcich chodcov, estetickú a mikroklimatickú funkciu. Tam, kde nie je možné uvedené opatrenie realizovať v električkovom páse, žiada ho realizovať v zeleni priliehajúcej k vozovke.</p> <p>10. Z hľadiska prípadného výrubového konania žiada spracovanie podrobného dendrologického posudku hodnotiaceho stav a spoločenskú hodnotu drevín na dotknutom území. V prípade udelenia súhlasu na výrub žiada náhradnú výsadbu realizovať v lokalitách výrubu a nie určením finančnej náhrady.</p> <p>11. Na riešenie a finálnu úpravu električkového zvršku požaduje použitie vegetačných dielcov, ktoré zabezpečia min. 80 %-ný podiel priesakovej plochy preukázateľne zadržania minimálne 8 l vody / m<sup>2</sup> po dobu prvých 15 min. dažďa a znížia tepelné napätie v danom území.</p> <p>12. Navrhuje zváženie realizácie odstavných parkovacích plôch pri kľúčových zastávkach a vyriešiť ich v nadväznosti na Parkovaciu politiku mesta Bratislava.</p> <p>13. Žiada vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody.</p> <p>14. Žiada dodržiavať ustanovenia z. č. 364/2004 Z.z. o vodách (Vodný zákon).</p> <p>15. Žiada dbať o ochranu podzemných a povrchových vôd a zabrániť nežiadúcemu úniku škodlivých látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.</p> <p>16. Žiada definovať najbližšiu existujúcu obytnú, eventuálne inú zástavbu</p>	<p>dopravy.</p> <p>- pozri bod 11.) nižšie.</p> <p>- výsadba zelene bude riešená v súlade s ustanoveniami zákona o dráhach a príslušných STN.</p> <p>- dendrologický prieskum je spracovaný a je súčasťou príloh správy o hodnotení. Spôsob náhradnej výsadby, resp. jej lokalizácia je v kompetencii MČ Petržalka.</p> <p>- konkrétny typ železničného zvršku bude navrhnutý na základe dohody zúčastnených strán projektu vo vzťahu k jeho prevádzke a údržbe. Električkový zvršok je koncepčne uvažovaný v dvoch základných konštrukčných typoch (viď. kap. 8.2.3. Električkový koľajový zvršok v správe o hodnotení).</p> <p>- požiadavka neopodstatnená. Odstavné parkovacie plochy <u>nie sú</u> predmetom posudzovanej činnosti.</p> <p>- požiadavka bude splnená v stupni stavebného konania, bude premietnutá rámci Projektu sadových úprav a rešpektovaná počas výstavby líniovej stavby.</p> <p>- požiadavka bude splnená, rešpektovaná a uplatňovaná počas výstavby a prevádzky stavby. Opatrenia na ochranu podzemných a povrchových vôd budú zapracované do Projektu organizácie výstavby (POV) v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby.</p> <p>- stavebník bude dodržiavať platné technické, technologické, organizačné a bezpečnostné predpisy súvisiace s navrhovaným druhom činnosti. Pripomienka bude premietnutá v stupni DSP v rámci Projektu organizácie výstavby (POV) predmetnej stavby.</p> <p>- stavba sa umiestňuje sa do vyčleneného koridoru pre</p>
---	--	---

<p>22./ Združenie domových samospráv, (list zo dňa 20.2.2016)</p>	<p>s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti vo väzbe na hlukové a rozptylové vplyvy, dendrologický a svetlotechnický posudok.</p> <p>17. V okolí zámeru navrhujeme realizáciu lokálneho parčíku ako samostatného stavebného objektu, ktorý však po realizácii bude prístupný širokej verejnosti. Požaduje aby v prípade kladného odporúčacieho stanoviska bol realizovaný park ako verejný mestský park a vhodne začlenený do okolitého územia a voľne prístupný zo všetkých smerov. Náhradnú výsadbu žiada riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite. Nesúhlasí s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty.</p> <p>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 (socha, plastika, reliéf, fontána a pod.). Týmto sa dosiahne budovanie sociálneho, kultúrneho a ekonomického kapitálu nielen pre danú lokalitu a mesto, ale najmä zhodnotenie investície ekonomicky aj marketingovo.</p> <p>19. Výber stvárnenia a aj konkrétneho autora diela bude predmetom obstarávania resp. súťaže, ktorá má spĺňať minimálne nasledovné charakteristiky: - otvorená súťaž, o ktorej sa dozvie relevantný okruh potenciálnych autorov; - zverejnená na webstránke projektu; - vo výberovej komisii bude zástupca investora, architekt spracúvajúci projektovú dokumentáciu, zástupca mestskej aj miestnej samosprávy, zástupca zainteresovanej verejnosti a predstaviteľ akademickej umeleckej obce; - investor bude rešpektovať výsledok tejto súťaže; - dielo rešpektuje charakter a obsah stavby, priestoru, v ktorom sa umiestni, ako</p>	<p>posudzovaný druh činnosti. V súbehu s traťou vznikne nový zelený pás vegetácie. Dendrologický prieskum a Vibroakustická štúdia sú spracované a sú súčasťou príloh správy o hodnotení. Navrhovaná stavba bude prevádzkovaná na elektrický pohon/elektrickú trakciu, pri prevádzke ktorej nebudú vznikať plynné exhaláty. Vzhľadom na charakter stavby a niveletu trasy nedôjde počas jej prevádzky k negatívnemu osvetleniu ani preslneniu okolitých bytových jednotiek.</p> <p>- v rámci navrhovanej činnosti sa počíta s výsadbou vzrastlej zelene / parkovo – upravenej zelene, v súlade s ustanoveniami zákona o dráhach a príslušných STN. Parkovo – upravená zeleň môže byť vysadená napr. v mieste osadenia prekladaného objektu protitankovej steny a pod. Bližšia špecifikácia, miesta výsadby a druhové zloženie drevín bude spresnené v rámci Projektu sadových úprav v stupni DSP.</p> <p>- berie sa na vedomie. V prípade, ak by príslušný samosprávny orgán mal záujem o umiestnení umeleckého diela, príp. prvku obdobného charakteru, stavebník/investor v rámci svojich možností umožní umiestnenie spomínaného prvku v území (napr. pri objekte protitankovej steny, môže sa osadiť pamätná tabuľa so sochou a pod.). V rámci Projektu sadových úprav v ďalšom stupni povoľovania stavby – v stupni DSP, bude takéto miesto na pozemku mesta bližšie určené a spresnené.</p> <p>- vid' bod 18) vyššie.</p>
---	--	--

<p>22./ Združenie domových samospráv, (list zo dňa 20.2.2016)</p>	<p>aj charakter danej lokality.</p> <p>20. Žiada zachovať a vhodne zakomponovať objekt protitankovej betónovej steny na Strečnianskej ulici, ktorý Združenie domových samospráv spolu s Petržalským okrásľovacím spolkom sprístupnilo širokej verejnosti.</p> <p>21. Vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požaduje spracovať aktuálny geologický a hydrogeologický prieskum. Dané územie je komplikované, zámer sa nachádza v tesnom susedstve a v niektorých bodoch kríži vodo hospodárske dielo Chorvátskeho ramena.</p> <p>22. Žiada overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu max. intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území. Pri posudzovaní hodnotení súladu s územným plánom je dôležité zohľadňovať nielen stanovené regulatívy týkajúce sa technických riešení, ale aj ďalšie atribúty sociálnej a občianskej vybavenosti a charakteru územia a navrhovaného zámeru.</p> <p>23. Územný plán počíta v tomto území so stavbou NS MHD, ktorý el. trať nie je a nič na tom nezmení ani to, že názov stavby obsahuje slovné spojenie „nosný systém MHD“. Na nosné dopravné systémy MHD sa kladú isté špecifické nároky, ktoré navrhovaný zámer nespĺňa, a je preto potrebné konštatovať nesúlad zámeru s územným plánom, a to napriek tomu, že súčasné vedenie mesta Bratislava a MČ Bratislava-Petržalka tento zámer podporujú. Terminus technicus využívaný v slovenskej legislatíve je <u>osobitná dráha</u> a trať NS MHD je v územnom pláne definovaná ako osobitná dráha.</p> <p>24. V súčasnosti je predmetné územie <i>de facto</i> chránené platnými územnými rozhodnutiami pre stavbu metra (ešte z r. 1988). Žiada, aby mesto Bratislava bolo zaviazané obstaráť územné plány zón v tomto území a do času ich obstarania vyhlásiť na tieto pozemky stavebnú uzáveru. Upozorňuje, že mesto začalo obstarávať urbanisticko-architektonickú štúdiu, ktorá však nebola dotiahnutá do konca, a tak pre toto územie v súčasnosti neexistuje</p>	<p>- objekt protitankovej steny bude po dohode s Okrásľovacím spolkom a investorom posunutý tak, aby sa umožnilo fungovanie trate a zároveň sa zachovala autenticita prvku.</p> <p>- podrobný IG prieskum a hydrogeologický prieskum bude realizovaný v ďalšom stupni projektovej prípravy stavby. <u>Samotné teleso navrhovanej činnosti bude vedené nad úrovňou hladiny podzemnej vody.</u> Pri premosteniach vodnej stavby budú mostné objekty nadimenzované na prevedenie požadovaného prietoku, v zmysle požiadaviek správcu toku. Stavba bude dodržiavať ustanovenia zákona č. 364/2004 Z.z. o vodách v znení neskorších predpisov)</p> <p>- Navrhovaná električková trať v predmetnom úseku je navrhnutá (umiestnená) <u>v súlade</u> s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislava, 2007 v znení zmien a doplnkov, čo potvrdzuje stanovisko Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy k zámeru EIA (č. MAGS OSRMT 39394/16-39208 OSRMT 177/16, EIA č.16, zo dňa 8.3.2016).</p> <p>- subjektívny názor predkladateľa, vid'. bod 22.)</p> <p>- subjektívny názor predkladateľa. Mesto Bratislava pripravuje urbanistickú štúdiu, vid'. aj bod 22.).</p>
---	--	---

<p>22./ Združenie domových samospráv, (list zo dňa 20.2.2016)</p>	<p>podrobnejšia územno-plánovacia regulácia a dokumentácia. Na obstaraní územných plánov zón a vyhlásení stavebnej uzávery pripomienkujúci (t.j. Združenie domových samospráv) dôsledne trvá.</p> <p>25. Nesúhlasí s umiestnením cyklistickej cesty, nakoľko táto cesta a jej vplyv nebol posúdený v záverečnom stanovisku č.38/06-7.3/ml zo dňa 7.6.2006. Hoci sa skutočne nejedná o štvorprúdovku a vplyv cyklocesty je rádovo nižší, nie všetky riziká sú s tým automaticky odstránené. Upozorňuje, že podľa dokumentov zverejnených OZ Cyklokoalícia, či MČ Petržalka predpokladá, že táto cyklocesta bude akousi zbernou cyklocestou Petržalky, je predpoklad, že to bude znamenať ohrozenie bezpečnosti peších a zároveň bariérový efekt.</p> <p>26. Žiada, aby bola priebežná kombinovaná cesta pre chodcov a cyklistov v celom profile riešená osvetlením.</p> <p>27. Žiada, aby bola priebežná kombinovaná cesta pre chodcov a cyklistov prepojená chodníkmi s príslušnými územiami a zaužívanými pešími trasami.</p> <p>28. 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.</p> <p>29. 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 predloženom zámere prekračuje limitnú hodnotu podľa prílohy 8 zákona 24/2006 Z.z. pre povinné posudzovanie vplyvov podľa tohto zákona formou správy o hodnotení a záverečného stanoviska.</p> <p>30. 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.</p> <p>31. Žiada spracovať manuál krízového riadenia pre prípad krízových situácií a havárií.</p> <p>32. Je otázne, či príslušným orgánom v zisťovacom konaní je Okresný úrad Bratislava alebo ním malo byť v zmysle zákona Ministerstvo ŽP SR. Žiada túto otázku jednoznačne preukázať.</p>	<p>- subjektívny názor predkladateľa. Občianske združenie Cyklokoalícia hodnotí realizáciu cyklochodníkov <u>pozitívne</u> a konštatuje, že realizácia cyklochodníkov podporí rozvoj cyklistickej dopravy v Bratislave a prispeje k zdravšej populácii obyvateľstva. V území nedôjde k vzniku cykloďaľnice.</p> <p>- pripomienkou sa bude navrhovateľ zaoberať v ďalších stupňoch projektového riešenia stavby.</p> <p>- pripomienka zapracovaná v rámci technického riešenia predmetnej stavby (variant 2m).</p> <p>- neakceptuje sa, pozri bod 22.) vyššie.</p> <p>- predmetom tejto dokumentácie (správa o hodnotení) je posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na ŽP podľa zákona č.24/2006 Z.z., prílohy č.8, bod 13), položka 9.</p> <p>- vysadenie novej zelene bude realizované v zmysle ustanovení §4 a §6 zákona č. 513/2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov a STN 28 0318 a STN 73 6425 tak, aby neobmedzovala prevádzku a údržbu el. trate.</p> <p>- pripomienka bude riešená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie stavby (stanovisko OÚ BA, odbor krízového riadenia).</p> <p>- navrhovaná činnosť spadá do zisťovacieho konania, podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Príslušným orgánom v zisťovacom konaní je</p>
---	---	---

	<p>33. Žiada v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie uvažovať len s variantom 2 a jeho derivátmi.</p> <p>34. v zmysle platnej legislatívy je účastníkom ďalších povoľovacích konaní.</p>	<p>Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie.</p> <p>- Správa o hodnotení je vypracovaná podľa rozsahu hodnotenia vydaného Okresným úradom Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie (č. OU-BA-OSZP3-2016/022473/SIA/V-EIA-rh, zo dňa 26.05.2016). Navrhovaná činnosť je riešená vo 2 variantoch: variant 1 a variant 2m, ktorý dopĺňa technické riešenie variantu 2 (zámer EIA, 01/2016) a vznikol na základe došlých stanovísk dotknutých orgánov a pripomienok verejnosti k zámeru.</p> <p>- berie sa na vedomie</p>
<p>23./ Martin Kugla, (list zo dňa 15.3.2016)</p>	<p>K predloženému zámeru vznáša nasledovné pripomienky:</p> <p>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 ÚP.</p> <p>2. Vo variante 2 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.</p> <p>3. Navrhované dopravné riešenie v južnej časti (Lietavská - Betliarská) vo variante 2 predpokladá rozšírený kruhový objazd, pričom intenzita dopravy na ramenách navrhovaného objazdu križujúceho trať znemožní zámer zhotoviteľa zabezpečiť plnú preferenciu električiek na križovatkách. Navrhuje riešiť cestné komunikácie v tejto časti spôsobom menej náročným na intenzitu priečnej automobilovej dopravy.</p> <p>4. Žiaden variant nerieši prístup a napojenie zóny Petržalka City napriek tomu, že je</p>	<p>- navrhovaná električková trať v predmetnom úseku je navrhnutá (umiestnená) <u>v súlade</u> s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislava, 2007 v znení zmien a doplnkov, čo potvrdzuje stanovisko Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy k zámeru EIA (č. MAGS OSRMT 39394/16-39208 OSRMT 177/16, EIA č.16, zo dňa 8.3.2016).</p> <p>- mimoúrovňové riešenie križovatiek Rusovskej cesty a Romanovej ulice je najvýhodnejšie riešenie z hľadiska dopravy, no finančne najnáročnejšie. Navrhovaná líniová stavba sa prispôsobuje nivelete terénu so zohľadnením urbanizmu projekčne pripravovanej zóny Petržalka City. Z hydrogeologického hľadiska je optimálnejšie povrchové riešenie trasy električky v tejto polohe z dôvodu max. výšky hladiny podzemnej vody. Mimoúrovňové riešenie križovatiek by vyvolalo aj negatívny technický zásah do koryta Chorvátskeho ramena.</p> <p>- modifikovaný variant 2m predkladá dopravné optimálnejšie preriešenie križ. uzla Lietavská – Jantárova (styková križovatka so svetelnou signalizáciou, novými pripájacími a odbočovacími pruhmi, atď.).</p> <p>- navrhovaná činnosť rešpektuje urbanizmus pripravovanej zóny</p>

	<p>v platnom Územnom pláne. Navrhuje, aby zhotoviteľ počítal vo svojom návrhu s takýmto 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.</p> <p>5. Žiada, aby zhotoviteľ v projekte počítal 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.</p>	<p>Petržalka City a návrh umiestnenia/trasovania je v súlade s územným plánom hl. mesta SR Bratislavy. Adekvátne vybudovanie a riešenie dopravnej obsluhy územia Petržalka City je plne v réžii investora Petržalka City. Konštatujeme, že projekt električkovej trate nijako nebráni vytvoriť investorovi Petržalka City primerané dopravné napojenie svojho územia na cestnú sieť Petržalky. Poznamenávame, že v predloženej dokumentácii EIA sa nachádza predĺženie Gessayovej ulice (pričné prepojenie východnej a západnej strany trate v km 2,800), ktoré neslúži primárne pre obsluhu Petržalka City, ale zabezpečuje nový, náhradný prístup k prevádzkam na parcele 1111/48 v prípade, že stavba električkovej trate sa zrealizuje a projekt Petržalka City nie. Je samozrejmé, že toto prepojenie je v súlade aj s projektom Petržalka City.</p> <p>- výhľadovo sa uvažuje s predĺžením el. trate ďalej na juh, no ani predĺženie, resp. napojenie tejto trate na sieť ŽSR <u>nie je súčasťou tohto projektu, resp. výstavby a prevádzky 2. etapy nosného systému MHD v Petržalke.</u></p>
<p>24./ p. Ernest Huska, (list zo dňa 14.3.2016)</p>	<p>Oceňuje, že popri električkovej trati nie je pôvodná plánovaná 4-prúdová cesta, ale chodník pre cyklistov.</p> <p>K zámeru má nasledovné pripomienky:</p> <p>1. navrhuje vybudovanie parkovísk pre bicykle (systém <i>bike and ride</i>), bezpečné uloženie bicyklov (veže, kliecky) najmä v polohe konečnej zastávky Janíkov dvor.</p> <p>2. navrhuje vybudovania záchytného parkoviska pri konečnej električky Janíkov dvor pre automobilistov, tzv. systém <i>park and ride</i>, ktorý by takto vznikol kombináciou dojazdu ku konečnej automobilom a cestovania ďalej električkou.</p>	<p>- parkoviská pre bicykle neboli v projekte navrhnuté, nakoľko nie sú nutnou súčasťou električkovej trate. Pripomienka bude prehodnotená v ďalšom stupni prípravy stavby.</p> <p>- navrhovaný nosný systém dopravy v Petržalke nie je riešený v súlade s politikou Park and Ride. Nosný systém má nahradiť individuálnu automobilovú dopravu, resp. znížiť podiel del'bu prepravnej práce medzi IAD:VHD. Z tohto dôvodu nie sú v projekte riešené parkoviská pre osobné vozidlá.</p>