MINISTERSTVO
ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava

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

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
(číslo: 311/2019-1.7./ak)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

WOAL, s.r.o. (ďalej len „navrhovateľ“)

2. Identifikačné číslo

35 910 755

3. Sídlo

Hodžovo námestie 2, 811 06 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Polyfunkčný blok CPR-A (ďalej len „navrhovaná činnosť“)

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je urbanistické dotvorenie rozvojového územia na Dvořákovom nábreží v Bratislave výstavbou a prevádzkou navrhovanej činnosti opísanej v kapitole II.6. záverečného stanoviska. Navrhovanou činnosťou sa vytvoria nové priestory pre bývanie a pre občiansku vybavenosť.

3. Užívateľ

navrhovateľ, obyvatelia, nájomníci a návštevníci navrhovanej činnosti

4. Umiestnenie

Kraj:	Bratislavský
Okres:	Bratislava I
Obec:	Bratislava; mestská časť Bratislava – Staré Mesto
Katastrálne územie:	Staré Mesto
Parcelné čísla:	22372/1, 22372/2, 22372/4, 22372/8 - 22372/10, 22372/20, 22372/44 - 22372/47

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Termín začatia výstavby:	september 2019
Termín skončenia výstavby:	september 2021
Termín začatia prevádzky:	neuvedený (zrejme hneď po ukončení výstavby)
Termín skončenia prevádzky:	nie je definovaný

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Navrhovaná činnosť sa navrhuje na pozemku tvaru obdĺžnika rozmerov cca 182 x 60 m, ktorý sa nachádza na Dvořákovom nábreží medzi cestou na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu a promenádou popri Dunaji. Zo západu naň nadväzuje existujúci Výskumný ústav vodného hospodárstva a z východu navrhované Planetárium (CPR-B).

Samotná budova sa navrhuje na obdĺžnikovej ploche cca 165 x 50 m, pričom od promenády sú v nej „vyhryznuté“ tri lichobežníkové časti (átria) určené na vegetačné úpravy. Budova má teda v pôdoryse tvar hrebeňa so štyrmi lichobežníkovými zubami, ktoré tvoria objekty A 01, A02, A 03 a A 04. Tie sú vsadené do hlavného objektu CPR – A, umiestneného pozdĺž cesty na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu. Átrium medzi objektmi A 03 a A 04 (najvýchodnejšie átrium) je pasážou prepojené s ulicou Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu. Samotný hlavný objekt má podľa grafických príloh 4 nadzemné podlažia, v miestach vsadenia objektov A 01 až A 04, až 8 nadzemných podlaží, podľa textu správy o hodnotení až 9 nadzemných podlaží (limit pre výšku atiky 172,85 m n.m.). Smerom k Dunaju počet podlaží postupne klesá, takže od promenády má budova 6 nadzemných podlaží (limit pre výšku atiky 168,35 m n.m.), pričom strechy 6., 7. a 8. nadzemného podlažia sú riešené ako pochôdzne terasy. Podzemná časť budovy pozostáva z 3 podzemných podlaží a 1 vloženého medzipodlažia (1. PP mezanín) a má tvar obdĺžnika rozmerov cca 180 x 50 m, presahuje teda pôdorysný priemet nadzemnej časti.

Fasáda budovy je kombináciou bezrámových presklených plôch s kamenným obkladom plných stien, doplnená použitím bronzového a dreveného obkladu. Zábradlia balkónov a strešných terás sa navrhujú presklené. Farebné a materiálové riešenie je aplikované na celú budovu a pôsobí ako jednotiaci prvok.

V Územnom pláne hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, rok 2007, v znení neskorších zmien a doplnkov (ďalej len „ÚPN Bratislavy“) je miesto realizácie navrhovanej činnosti určené pre funkciu č. 201 – občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu. Podiel funkcie bývania nesmie prekročiť 30 % z celkových podlažných plôch

nadzemnej časti zástavby funkčnej plochy. Navrhovaná činnosť obsahuje aj obytnú funkciu aj občiansku vybavenosť. Občianska vybavenosť tvoria obchodné priestory na 1. nadzemnom podlaží a komerčné apartmánové ubytovanie s doplnkovou vybavenosťou (službami) na vyšších poschodiach. Jednotlivé varianty sa líšia umiestnením jednotlivých funkcií. V prípade Variantu č. 1 sa v parteri severného priečelia a v parteri objektu A 04 navrhujú obchodné a stravovacie jednotky a v ostatných častiach budovy sa na 1 nadzemnom podlaží navrhujú bytove jednotky, prípadne štúdia alebo apartmány. V prípade Variantu č. 2 a Variantu č. 3 sa na 1. nadzemnom podlaží nenavrhujú bytové jednotky, len komerčné priestory, doplnkové priestory pre nájomníkov a vstupné lobby do apartmánového hotela s kaviarňou. S tým súvisí aj funkcia átrií. V prípade Variantu č. 1 sú átria nadväzujúce na byty riešené sčasti ako súkromné predzáhradky a sčasti ako polosúkromné komunitné záhrady. V prípade Variantu č. 2 a Variantu č. 3 sú átria riešené ako verejné priestranstvá s parkovými úpravami.

V podzemných podlažiach sa navrhuje statická doprava a technické priestory. Vjazd do podzemnej garáže je navrhovaný z obslužného jazdného pruhu navrhovaného na ceste na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu. Kapacita statickej dopravy v prípade Variantu č. 1 je 661 stojísk a v prípade ostatných dvoch variantov 663 stojísk.

Navrhovaná činnosť má byť pripojená na inžinierske siete – elektrická energia, voda, plyn, splašková kanalizácia, dátové siete. Na odvádzanie dažďových vôd sa navrhuje dažďová areálová kanalizácia s vyústením do Dunaja cez existujúci výustný objekt, ktorý sa má rekonštruovať. Súčasťou navrhovanej činnosti je aj kotolňa, strojovňa chladenia a dieselagregát.

Jednotlivé varianty sa líšia aj riešením dopravy. Cyklotrasa na Dvořákovom nábreží je súčasťou Medzinárodnej moravskodunajskej cyklotrasy, ktorá začína pod mostom SNP na ľavom brehu Dunaja a pokračuje nábrežím popri karloveskej zátoke a Devínskej ceste do Devína a pozdĺž rieky Moravy na Záhorie a do Českej republiky. Od mostu Lafranconi smerom na Devín a ďalej do českej republiky sa prekrýva s cyklotrasou Eurovelo 13. Vo vzťahu k Eurovelo 13 je cyklotrasa na Dvořákovom nábreží doplnkovou trasou pre prístup cyklistov do historického centra mesta. Cyklotrasa vo vzťahu k pešej a automobilovej doprave, ako aj vo vzťahu k samotnej navrhovanej činnosti je v jednotlivých variantoch riešená nasledujúcim spôsobom:

Základná schéma na Dvořákovom nábreží je pre všetky tri varianty rovnaká – travertínový múrik – spevnená komunikácie pre chodcov a cyklistov – zelený pás – chodník pre chodcov. Zelený pás má slúžiť aj na prekonanie výškového rozdielu medzi komunikáciou pre chodcov a cyklistov a chodníkom pre chodcov. Rozdiel medzi Variantom č. 2 a ostatnými dvoma variantmi spočíva v tom, že v prípade Variantu č. 1 a Variantu č. 3 sa na komunikácii pre chodcov a cyklistov navrhuje zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov, zatiaľ čo pri Variante č. 2 sa navrhuje oddelenie chodcov od cyklistov vodorovným dopravným značením, v texte správy o hodnotení (str. 21) sa uvádza aj oddelenie zeleným plotom, prípadne inými sadovými úpravami, tak, aby sa nesťažil výhľad chodcom a cyklistom a aby sa vytvorili prechody pre chodcov cez cyklotrasu. Obojsmerná cyklotrasa má mať šírku 3,75 m a má priliehať k zelenému pásu (ďalej od travertínového múrika). V prípade Variantu č. 3 sa navrhuje vloženie jazdného pruhu pre cyklistov do vozovky na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu v oboch smeroch, a to v nasledujúcej schéme v smere od navrhovanej činnosti: Chodník – obslužný pruh (3 m), cyklistický pruh (1 m) – jazdný pruh (3 m) – jazdný pruh (3 m) – obojsmerná električková trať – jazdný pruh (3 m) – jazdný pruh (3 m) – cyklistický pruh (1 m) – chodník. V správe

o hodnotení sa neuvádza na akom úseku celkovo sa toto usporiadanie navrhuje a ako majú byť navrhované cyklistické pruhy napojené na existujúcu sieť cyklotrás. Podľa správy o hodnotení navrhovanej činnosti „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ cyklistický pruh sa navrhuje v úseku od mosta Lafranconi po tunel.

Súčasťou navrhovanej činnosti sú aj sadové úpravy. Sa navrhujú predovšetkým v átriách a v priestore medzi navrhovanou činnosťou a Výskumným ústavom vodného hospodárstva (nad objektom podzemnej garáže) a v zelenom páse medzi komunikáciou pre chodcov a cyklistov a chodníkom pre chodcov (rastlý terén). Nad objektom podzemnej garáže sa na 113,5 m^2 navrhuje hrúbka substrátu 1 – 2 m a na 1 824, 3 m^2 hrúbka substrátu 2 m a viac. V átriách sú sadové úpravy obohatené o vodné prvky. V zelenom páse prerušovanom terasami sa navrhuje stromová aleja. V prípade Variantu č. 2 sa medzi cyklotrasou a priestorom smerom k travertínovému múriku určeným pre chodcov navrhuje aj zelený plot, prípadne iné sadové úpravy.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Správa o hodnotení bola Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky, odboru posudzovania vplyvov na životné prostredie, (ďalej len „MŽP SR“) doručená dňa 24. 09. 2018.

Správa o hodnotení bola vypracovaná na pracovisku spoločnosti IVASO, s.r.o. Pezinok v novembri 2017 až septembri 2018 (hlavný riešiteľ [redacted]). Správa o hodnotení bola vypracovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon“) na základe rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 6774/2017-1.7./ak zo dňa 15. 11. 2017.

Správa o hodnotení obsahuje nulový variant (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) a tri varianty riešenia navrhovanej činnosti. Uvádza sa v nej, že „navrhované varianty sú akceptovateľné za dodržania v predkladanej správe o hodnotení uvedených podmienok“. Z hľadiska celkového riešenia a riešenia pohybu chodcov a cyklistov za optimálny považuje Variant č. 3.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR podľa § 33 ods. 1 zákona zaslalo správu o hodnotení v listinnom vyhotovení:

- Magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy;

a v elektronickej forme prostredníctvom zverejnenia na webovom sídle:

- Mestskej časti Bratislava – Staré Mesto;
- Okresnému úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie;
- Ministerstvu životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcii vôd;
- Ministerstvu dopravy a výstavby Slovenskej republiky;
- Ministerstvu hospodárstva Slovenskej republiky;
- Regionálnemu úradu verejného zdravotníctva Bratislava;
- Okresnému úradu Bratislava, odboru krízového riadenia;
- Dopravnému úradu Slovenskej republiky;

- Krajskému riaditeľstvu Hasičského a záchranného zboru v Bratislave;
- Krajskému pamiatkovému úradu Bratislava;
- Ministerstvu obrany Slovenskej republiky, odboru správy majetku štátu;
- Bratislavskému samosprávnemu kraju.

MŽP SR podľa § 33 ods. 1 zákona zverejnilo kompletnú správu o hodnotení na webovom sídle, na adrese: http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/polyfunkcny-blok-cpr-bratislava .

MŽP SR podľa § 33 ods. 2 zákona zaslalo všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie - časť C bod X správy o hodnotení navrhovanej činnosti v listinnom vyhotovení spolu s informáciou o zverejnení kompletnej správy o hodnotení podľa predchádzajúceho odseku nasledujúcej dotknutej verejnosti:

- Mestská časť Bratislava – Karlova Ves, Námestie sv. Františka 8, 842 62 Bratislava 4;
- Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava;
- Vodohospodárska výstavba, š. p., Karloveská 2, P.O.BOX 45, 842 04 Bratislava;
- Občianske združenie Staromestský okrášľovací spolok, Wilsonova 2, 811 07 Bratislava;
- Občianska iniciatíva za zachovanie životného prostredia v Starom Meste;
- Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka;
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- [redacted];
- Centrum environmentálnej a etickej výchovy Živica, Vysoká 18, 811 06 Bratislava;
- [redacted];
- [redacted];

- [redacted]

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava podľa § 34 ods. 1 zákona zverejnilo správu o hodnotení v dňoch od 18. 10. 2018 do 17. 11. 2018. V týchto dňoch bolo možné do správy o hodnotení nahliadnuť na prízemí budovy Magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, v priestoroch Služieb občanom/Front Office.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Verejné prerokovanie navrhovanej činnosti sa uskutočnilo dňa 08. 11. 2018 v budove Magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Podľa prezenčnej listiny sa na ňom zúčastnilo 30 osôb.

Po úvodných slovách moderátora [redacted] zástupca dotknutej obce [redacted] zrekapituloval doterajší proces posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie z hľadiska dotknutej obce. Navrhovanú činnosť a jej históriu predstavili [redacted] a [redacted] (za navrhovateľa). Správu o hodnotení prezentoval a proces jej posudzovania vysvetlil [redacted] (zástupca spracovateľského kolektívu). V rámci diskusie boli prednesené nasledujúce diskusné príspevky (jednotlivé diskusné príspevku sú doslovne prepísané zo záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti):

- [redacted] (Združenie domových samospráv):
  - Je síce fajn, že ste sa inšpirovali z Londýna, ale bol by som rád, keby mala Bratislava vlastnú architektúru, nechce aby z BA bolo menšie provinčné mestečko, ktoré kopíruje. Chce aby sme mali originálnu architektúru. Inšpirácie zo sveta áno. Dobrý príklad je most SNP z vežou Bystricou, ktorá je v spoločnosti 17 najvyšších veží sveta a je to jedna z architektonických prvkov v BA, ktorá je svetovo významná. Dokonca je

v niečom významnejšia ako Bratislavský hrad, samozrejme nie z historického hľadiska. Vieme z Ameriky, že verejné priestory sú tvorené najmä súkromným sektorom. Čiže toto reflektovať.

- Akým spôsobom sa zapracovali odkazy na bývalé PKO? Ako sa tieto arch. prvky zapracovali do navrhovaného projektu?
- Akým spôsobom ste komunikovali s kolegami? Akým spôsobom sa poňalo to nábrežie lebo to sa bude formovať do budúcnosti. Sú to súkromné vstupy, ktoré ho formujú. A ako zosúladíte prvky verejného a súkromného? Mali by spolu koexistovať.
- Cyklistická doprava by mala byť z promenády úplne vylúčená. Promenáda je určená pre pohyb peších, relaxáciu.. . Z promenády by sa nemala stať cyklistická trasa. Cyklotrasa by sa mala posunúť na štvorprúdovú komunikáciu.
- Eliminácia negatívnych vplyvov a vyzdvihovanie pozitívnych vplyvov na životné prostredie jednotlivých zložiek , najmä vody a zatrávneného kopca. Pozitívne hodnotím využitie prírodných prvkov (dažďových záhrad), ale musí to byť správne dotiahnuté do konca. Odporúča riešiť energeticky aktívne budovy. Inteligentné nakladanie s vodou.

Odpovedal [redacted]:

- Ako developer, ktorý je známy kladením dôrazu na architektúru, by sme boli neradi, keby bol náš projekt považovaný za provinčný, druhotriedny alebo okopírovaný. Mali sme citlivý prístup k architektúre. V príkladoch sme len naznačili, že niečo také existuje. Koncept je prispôsobený, aby verejný priestor tých dvorov nebol uzatvorený, ale otvorený a komunikoval s promenádou a bol využívateľný. Výškový rozdiel - zdvihnutie je na základe požiadavky správcu toku ako protipovodňové opatrenia. Hmotu sme o meter zdvihli vyššie, ale integrácia tam stále je, či už je to prostredníctvom rámp, schodísk, sterasovania vnútorných schodíkov. Architektúra bude na svetovej úrovni a bude vychádzať z prírodných daností. Reflektuje blízkosť vody, výhľady a priehľady. Hmota je prerušená podchodom. Vytvárame ďalšie námestie okrem námestia s planetáriom. Námestie s planetáriom ako aj promenáda by mala z nášho pohľadu mať charakter moderného verejného priestoru s možnosťou prezentácie experimentálneho umenia, tzv. streetart-u. Charakter územia v lokalite je v súčasnosti definovaný funkčným využitím jestvujúcich objektov Výskumného ústavu vodného hospodárstva (VÚVH), kde je zreteľná väzba na rieku Dunaj a tiež areálu FTVŠ. Tieto dva areály dávajú okolitému priestoru charakter prírodného prostredia s množstvom zelene, oddychu a športu. Z pohľadu charakteru samotného objektu CPR-A, smerom od centra /River Park I. II/ sa snažíme tento priestor postupne skľudniť, dávame tam viac priestoru, prírodných prvkov a ďalej sa posúvame do zóny, ktorá bude v súlade s funkciou jestvujúcich budov pravdepodobne naďalej využívaná na športové a relaxačné aktivity od Lafranconi a ďalej.
- Formálne bolo rozhodnuté rozdelenie projektu na dve časti. Dvaja investori, ktorí majú rovnaký ciel, ale rozdielny spôsob fungovania realizácie a organizácie projektov. Všetky časti sa však posudzujú kumulatívne pre celý projekt CPR čo sa týka vplyvov na životné prostredie. Vnímame planetárium ako ten najväčší odkaz, zaviazali sme sa tiež k zakomponovaniu artefaktov bývalých objektov PKO do nového prostredia či už ako súčasti zelených plôch, alebo priamo do exteriéru či interiéru objektov CPR, konkrétne riešenia sú ešte v návrhovej fáze architektov a budú prezentované v jednotlivých povoľovacích stupňoch pre umiestnenie stavby.
- Cyklodoprava - reflektovali sme všetky pripomienky a návrhy k cyklodoprave na promenáde. Tri alternatívy sú skĺbením všetkých pripomienok ale pre nás je 3 variant najlepší s tým, že športová alebo prepravná cyklistika sa presunie na komunikáciu a na

promenáde bude prispôsobená rýchlosť cyklistov rýchlosti chodcov a tento priestor bude mať charakter zmiešaného pohybu chodcov a cyklistov

- Environmentalistika - vývoj musí reflektovať najmodernejšie svetové trendy. Naše riešenie VP reflektuje na klimatické zmeny, umiestňujeme na objekty zelené strechy, do verejných priestorov sme navrhli vodné plochy s množstvom zelene, ktoré predovšetkým v letných mesiacoch budú zlepšovať mikroklímu prostredia. Chceme zadržiavať dažďové vody v území a používať ich na zavlažovanie, alebo ako „čiernu vodu". V jednotlivých stupňoch povoľovania stavby budú tieto opatrenia podrobnejšie technický riešené...
- Odkaz PKO - vnímame ho ako verejnú plochu a tú verejnú plochu chceme verejnosti vrátiť. Zo zmluvy s mestom vyplýva aj využitie artefaktov z bývalého PKO. Riešime aj s kolegami z CPR-C, kde ich čo najvhodnejšie umiestnime.

Odpovedal [redacted]:

- Proces EIA má svoju formálnu a vecnú úroveň. Formálne je proces EIA pre tento projekt riešený samostatne pre CPR-A a osobitne pre bloky CPR - B, C. V tejto fáze majú rovnakého menovateľa spoločnosť WOAL, ale už sa kreujú dva odlišné tímy. Po stránke formálnej zákon hovorí, že „projekty, ktoré majú teritoriálnu súčinnosť je možné posudzovať spoločne". Podrobnejšie to však proces neurčuje. Vecne ale spoločné posudzovanie komplexu CPR s časťami A, B a C prebieha. Je rovnaký spracovateľský kolektív, ktorý spoločne hodnotil predpokladané vplyvy kumulatívne a rovnako boli všetky štúdie spracovávané za celok a potom len formálne upravené pre jednotlivé správy o hodnotení.

- [redacted] (člen cyklokoalície a fyzická osoba):
  - Pripomienky, ktoré už boli spomenuté na predošlých stretnutiach ale sú spoločné.
  - Otázka Čo je CPR? (Odpoveď - je to skratka - Cresco Riverside, Planetárium a Riverpark II)
  - Odporúča používať slovenské názvy, anglické názvy projektov nevníma ako podpora slovenského patriotizmu.
  - Ak je IZ, ktorý ide do procesu EIA predkladajú DUR dokumentáciu, ktorú nie sú ochotní zmeniť. Je ťažké dať do projektu zmeny.
  - Problém je rozsah zástavby, fasáda, voľný priestor od NAGLS alebo od strany Dunaja. Žiada o redukciu hmoty a posun fasády. V CPR-A narastajú fasády do ulice, kde sú konzolovito vysunuté v dvoch stupňoch nad chodníky až prakticky ponad obslužný pruh komunikácie. Je to maximalizácia úžitkovej plochy vzhľadom na plochu pozemku. Je investor ochotný uvažovať o redukcii hmoty?
  - Cyklotrasy - nesúhlasí s variantom 3, lebo sú cyklisti vytlačení na komunikáciu. Toto riešenie ponúka 1 m široké cyklistické pruhy, pričom ten pruh sa nachádza medzi dvoma dopravnými pruhmi. Je to pre neho neakceptovateľné riešenie. Architektúra by mala odstúpiť pre segregovanú cyklotrasu.
  - Koľko zelene je na rastlom teréne na pozemku investora?
  - Jedna vec, ktorá je spracovaná ešte horšie ako v predošlom projekte. Treba predložiť funkčné využitie jednotlivých objektov a k nim prehľadnú tabuľku s uvedením funkcií s náležitými údajmi, počty zamestnancov, návštev, výmer plôch.
  - Pripomienka k variantnému riešeniu, variant 2 navrhuje prevažnú náplň OV celomestského a nadmestského významu. Variant 2 nespĺňa túto podmienku, je upravený len parter na obchody prevádzky služby. Nespĺňa podmienku 2. variantu.

- Čo takto kompenzovať občanom stratu kultúry a to čo PKO malo? Príklad bol sklad č. 7 (pri Dunaji).

Odpovedal [redacted]:

- Rozsah fasád – projekt na žiadnom mieste nie je vysunutý ponad komunikáciu.
- Naplnenie rozsahu hodnotenia - my si myslíme, že podmienka variantu 2 je naplnená. Požiadavkou pre ďalšie variantné riešenia bol 1 až 2 podlažný funkčný parter, čo sme naplnili.
- Funkčné plochy - v stanovisku k IZ, ktorý predchádzal spracovaniu zámeru EIA aj dokumentácie pre ÚR máme kladné vyjadrenie od Magistrátu, v ktorom konštatujú súlad investičného zámeru s platným ÚPN hl. mesta.
- Toto stanovisko je možné si vyžiadať od magistrátu. 11. 05. 2018 nám Magistrát dal záväzné stanovisko k IČ, kde opäť konštatuje súlad s ÚPN.
- Cyklotrasy - nevytláčame cyklistov z promenády, ale cyklista má možnosť si vybrať.
- Definovanie rozdelenia zelene v číslach (na rastlom teréne, nad konštrukciou 1, 2 m...). Definovanie plôch v porovnaní so stavom pôvodného PKO.
- Predkladáme konkrétne strany /91, 93, 96/ zo správy o hodnotení, kde sú rozpísané funkčné plochy po podlažiach v prípade potreby sme ochotní poskytnúť ďalšie dodatočné informácie.

  [redacted] - nemáte tam napísané aká funkcia je na ktorom podlaží. [redacted] – nie je to tak, že by bolo každé podlažie rovnaké, nie je možné jednoducho rozdeliť domy, pretože dispozície sa prelínajú z jedného bloku do druhého a podlažia nie sú rovnaké. Vieme vám však dodať tieto informácie.
- Cyklotrasa - predpokladá sa ďalšia komunikácia na túto tému s organizáciami, odborníkmi a mestom. Keďže má táto komunikácia nejakú kategorizáciu a nejaké parametre v rámci parametrov je možné dospieť k spoločnej dohode, ale je potrebná participácia mesta.

[redacted] sa pýta či je účastný zástupca mesta z odboru dopravy? [redacted] poznamenal, že pani [redacted] nie je účastná.

- [redacted]:
  - Koniec pripomienkovania je 17.11, čo je štátny sviatok a žiada aby pripomienky mohli byť zaslané aj nasledujúci pracovný deň.
  - Aký je príspevok k zahusteniu dopravy na komunikácii NAGLS, keď tam pribudnú všetky tie stavby ? Ako sa to bude riešiť ?

  Odpovedal [redacted]:
  - DKP ku projektu CPR vychádzalo z predpokladu, že „štupeľ“ tam už nebude. Ak by mesto dovolilo štupeľ vyriešiť už by bol vyriešený počas realizácie Zukermandelu. Celý problém spočíva v rozpore s požiadavkami medzi odborom dopravy a odborom územného plánu Magistrátu hl. mesta - oddelenie dopravy rozšírenie urobiť požaduje a potrebuje, ale oddelenie územného plánu nesúhlasí s týmto riešením kvôli záberu verejných zelených plôch, ktoré by boli týmto rozšírením zabraté.

  [redacted] žiada aby sa nestavalo nič, kým sa „štupeľ“ nevyrieši, môžu tam byť parky a cyklotrasa to jej nevadí.

  [redacted] navrhuje metro ako riešenie na zvýšený počet dopravy.

- [redacted] (Cyklokoalícia):
  - Variant 1 nespĺňa šírku komunikácie podľa noriem.

- Variant 2 je v rozpore s STN 736110, cyklotrasa by mala mať min. 3,75 m. Nedostatočný priestor pre chodcov. Z pôvodnej šírky 10 m na 5 m.
- Nefunkčný tretí pruh v smere do centra, odporúčame nebudovať 3. pruh v smere do centra, odbočenie do garáží je možné aj z priebežných pruhov.
- Variant 3 je v rozpore s TP085, cyklistický pruh v jednom smere je navrhnutý iba 1 metrový, čo nevyhovuje. Podľa TP-čka je potrebné v tomto prípade viesť cyklistu v oddelenom pridruženom dopravnom priestore.
- Navrhnuté značky nie sú správne, navrhujeme redizajn uličného profilu vrátane úpravy polohy stĺpov VO, úpravy vedenia ... Žiadame zastaviť konanie.

[redacted] reagoval, že podľa zákona zastavenie konania v tomto štádiu nie je možné.

Odpovedal [redacted]:

- Promenáda – nezužujeme profil promenády, naopak ho obohacujeme výsadbou... Celý profil je naďalej rozdelený na dve časti, ktorý je rozdelený zeleným pásom.

Odpovedal [redacted]:

- Variant 2 je navrhnutá šírka 3,75 m ako minimálna. Je podmienka zachovať šírku promenády v pôvodnom stave 6 m a vtesnať tam cca 4 m segregovanú cyklotrasu?
- Rýchlo-cyklisti by nemali byť umiestnení na promenáde, pretože na promenáde sa pohybujú ľudia a rovnako deti, ktoré sa nevie sústrediť na dve veci. Môže dochádzať ku kolíziám. Rovnako nepokladáme za správny súčasný stav zmiešaných chodcov a cyklistov. Cyklista prichádza ku chodcovi zozadu a ten netuší čo je za ním. Musí sa rešpektovať bezpečnosť slabšieho.
- Pri variante segregovanej cyklotrasy by muselo byť vyznačených 11 prechodov pre chodcov, cca každých 18 m jeden prechod. Treba tam rovnako znížiť rýchlosť.
- Pri variante 3, to čo je tam teraz je ešte len nástrel a bude sa riešiť s presnejšou technickou projekciou v súlade s normou. Na NAGLS je možné v jej kategorizácii B2 znížiť rýchlosť na 40 km/hod.
- Záver - keď chceme zachovať cyklistov na promenáde zachovajme a rýchlocyklistov treba odčleniť. V rámci riešenia NAGLS sa určite stretneme ešte 3 - 4krát. Upozorňujem na rôzne a negujúce sa podmienky MČ.

- [redacted] (Cyklokoalícia):
  - Upozorňuje na prístup všeobecne, prečo sa nenaprojektuje najprv infraštruktúra a potom architektúra aby zostal priestor pre takéto veci?

  Odpovedal [redacted]:
  - Bez ohľadu na šírku komunikácie ten rozpor križovania chodec, cyklista tam bude vždy. Toto nie je otázka niekoľkých metrov ale konfliktu priečneho pohybu chodcov a proti tomu pozdĺžneho pohybu cyklistov pozdĺž rieky.

- [redacted]:
  - Obava o nedostatku miesta a preto sa pýta mesta a investora, či by mesto neuvažovalo o odkúpení pozemkov od investora späť ? A či by bol investor ochotný ?

  Odpovedal [redacted]:
  - Nevidíme dôvod na spätný odpredaj, nakoľko by to neriešilo problém. Problémom podľa nášho názoru nie je otázka nedostatku šírky promenády na umiestnenie oboch separovaných trás /tá zostáva nezmenená, ale principiálna otázka rozdielneho charakteru pohybov chodcov a cyklistov, ku ktorému bude pri takto organizovanom pohybe na promenáde dochádzať vždy. Preto navrhujeme variant č. 3, ktorý tento problém pomôže

riešiť. Samozrejme si to vyžaduje značnú mieru tolerancie ako zo strany cyklistov , tak aj chodcov na promenáde a do istej miery aj trpezlivosť vodičov na komunikácii Nábrežia arm. Gen. L. Svobodu (NAGLS), kde umiestňujeme cyklopruhy pre „rýchlejších" cyklistov.

Odpovedal [redacted]:

- V ÚPN je nakreslená čiara, ale nehovorí sa presne, kde má byť umiestnená. Tento problém musí riešiť mesto, investori sa snažia hľadať riešenie.

- [redacted]:
  - Prečo nemôže byť cyklotrasa bližšie k architektúre s podmienkou zredukovania hmoty architektúry? Navrhuje segregovanú cyklotrasu aj na promenáde so zníženou rýchlosťou a pár prechodmi a aj na NAGLS.

  Odpovedal [redacted]:
  - Nie je tu priestorový problém v CPR-A, ale je to komplexný problém celého nábrežia.

- [redacted]:
  - Budú tam dva oddelené asfaltové pásy a jeden zelený pás? Prichádza tam ku zníženiu šírky pásov?

  Odpovedal [redacted]:
  - Nedochádza ku žiadnemu zúženiu, práve naopak, rozširujú sa verejné priestory, hlavne zelený pás v rámci nášho pozemku, mierne sa upravuje stvárnenie a charakter promenády.

- [redacted] (Združenie domových samospráv):
  - Navrhuje aby sa vytvorili pracovné stretnutia, kde budú pokračovať diskusie. Pozýva všetkých účastníkov na spoločný dialóg a prosí investora o spoluprácu na organizácii pri takýchto stretnutiach.

  Odpovedal [redacted]:
  - Vítame spoločné stretnutia k téme cyklotrás, aj prezentované návrhy sú výsledkom spoločných rokovaní s verejnosťou, odborníkov a Cyklokoalície. Všetko čo ste tu doteraz videli predovšetkým cyklotrás je výsledkom spolupráce, spoločných stretnutí a snahy počúvať názory Cyklokoalície odborníkov z Magistrátu, Starého Mesta a odborníkov, ktorí tieto dokumentácie spracovávajú. Dôkazom sú varianty a štúdia, ktorá vznikla od Šafárikovho námestia až po most Lafranconi. Samozrejme nájsť zhodu nie je jednoduché ale bude dobré, keď tieto rokovania budú pokračovať.

- [redacted]:
  - Má pripomienky ku zastavaniu pozemku s vytvorením samých súkromných priestorov. Vnútorné, tmavé dvory. Za lacný peniaz ste kúpili a neposkytujete žiadne priestory pre ľudí ani pre cyklotrasu.

  Odpovedal [redacted]:
  - Na situácii boli vysvetlené rozmery projektu, šírky, odstupy, proporcie a rozmery zelených verejných priestorov voči promenáde, šírka domov v najužšom a najširšom mieste a výška zástavby.

Na záver [redacted] prejavil záujem o avizované navrhované stretnutie so zúčastnenými z radov verejnosti v nadväznosti na riešenie cyklistických variantov a prisľúbil, že bude rovnako iniciovať toto stretnutie, na ktorom by sa zúčastnili zástupcovia

verejnosti, prítomných občianskych združení, navrhovateľa a odborníkov, ktorí sa zaoberajú cyklistickou aj ostatnou dopravou v meste.

Z verejného prerokovania navrhovanej činnosti bol vyhotovený záznam, ktorý bol spolu s prezenčnou listinou a zvukovou nahrávkou na USB kľúči dňa 16. 11. 2018 doručený na MŽP SR, a je súčasťou archivovanej dokumentácie z procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

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

Na MŽP SR boli doručené nasledujúce stanoviská k predloženej správe o hodnotení:

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto *(list č. HŽP/12808/2018 zo dňa 22. 10. 2018)*

- súhlasí s predloženou správou o hodnotení a všetky varianty považuje za akceptovateľné.

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky *(list č. 23230/2018-4130-56324 zo dňa 24. 10. 2018)*

- neuplatňuje pripomienky.

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky *(list č. 23469/2018-4130-57618 zo dňa 31. 10. 2018)*

- nepožaduje posudzovanie zámeru podľa zákona.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd *(list č. 55186/2018 zo dňa 05. 11. 2018)*

- vzhľadom na to, že body uvedené v jeho stanovisku z augusta 2017 k zámeru boli v správe o hodnotení podrobne rozpracované, so správou o hodnotení súhlasí.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky *(list č. 19722/2018/OSR/83758 zo dňa 07. 11. 2018)*

- konštatuje, že požiadavky uvedené v stanovisku č. 18692/2017/SCDPK/59165 zo dňa 17. 08. 2017 sú zapracované do hodnotenia navrhovanej činnosti. Pripomienky uvedené v tomto stanovisku žiada dodržať v plnom rozsahu aj v ďalších stupňoch prípravy dokumentácie. K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie *(list č. OÚ.BA-OSZP3-2018/103167/BAB/I-EIA zo dňa 07. 11. 2018)*

- má k správe o hodnotení pripomienky len z hľadiska ochrany prírody a krajiny, a to:

1. Činnosť sa navrhuje v území, pre ktoré platí prvý stupeň ochrany podľa § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.
2. Výstavba ani prevádzka stavby nepredstavuje činnosť v danom území zakázanú podľa zákona podľa prechádzajúceho bodu.
3. Dotknuté územie nie je zaradené do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach, nenachádzajú sa tu žiadne chránené územia, biotopy národného ani európskeho významu, chránené stromy a ani nedôjde k zásahu do súvislej európskej sústavy chránených území (Natura 2000).
4. Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) sa priamo v riešenom území nenachádza žiadne biocentrum a ani genofondová plocha, možno ho však považovať za súčasť širšie vyčleneného biokoridoru

provincionálneho významu Dunaj. V intraviláne mesta v dôsledku mnohých antropogénnych a antropických vplyvov je síce uvedený biokoridor prerušený, ale jeho existenciu je žiaduce v navrhovanom riešení komplexu stavieb rešpektovať a navrhnúť prípadné opatrenia na zmiernenie vplyvov činnosti na funkčnosť biokoridoru (napr. pri riešení kontaktných plôch vyšších budov alebo redukcii svetelného smogu, líniovou výsadbou stromov pozdĺž toku rieky a pod.).

5. Realizácia navrhovanej činnosti bude predstavovať zásah do plôch, na ktorých bude nevyhnutný výrub drevín. Pre výrub drevín sa vyžaduje súhlas, o ktorom je kompetentná rozhodnúť Mestská časť Bratislava - Staré Mesto. Pri výrube stromov bude potrebné zohľadniť funkciu drevín ako potenciálneho biotopu chránených druhov živočíchov vrátane možného hniezdenia vtákov. Náhradnú výsadbu odporúča realizovať v rámci sadovníckych úprav komplexu a prednostne formou líniovej vysokej zelene v jeho nábrežnej časti.
6. Dreviny, ktoré budú v blízkosti stavby zachované, je potrebné chrániť v zmysle STN 83 70 10 Ochrana prírody - ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie, bod 4.1 pri stavebných prácach sa drevina chráni celá (koruna, kmeň, koreňová sústava) pred poškodením. Nadväzujúce ošetrovanie a iné opatrenia v závislosti od druhu dreviny sa realizuje hneď po skončení stavebných prác.

- Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny konštatuje, že predložené varianty navrhovanej činnosti sú rovnocenné a nepreferuje žiadny z nich. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti požaduje akceptovať pripomienky z bodov 4 až 6, údaje o drevinách, ich výrube a novej výsadbe doplniť už v dokumentácii pre územné konanie.

Bratislavský samosprávny kraj *(list č. 02249/2018/ZP-11 zo dňa 07. 11. 2018)*

- požaduje rešpektovať nasledujúce záväzné regulatívy pre riešené územie:

5. Zásady a regulatívy starostlivosti o životné prostredie
5.1. V oblasti starostlivosti o životné prostredie:
5.1.1. zohľadňovať pri rozvoji urbanizácie pôsobenie hluku z dopravy (vrátane zámeru zmien hlukového zaťaženia z leteckej dopravy) a v prípade potreby navrhovať" protihlukové opatrenia.
5.2. V oblasti ochrany prírody:
5.2.1. rešpektovať a zohľadňovať veľkoplošné chránené územia prírody (Chránená krajinná oblasť Dunajské luhy) ako aj legislatívne vymedzené a navrhované maloplošné chránené územia prírody ležiace na území Bratislavského samosprávneho kraja,
5.2.2. rešpektovať a zohľadňovať sústavu chránených území členských krajín Európskej únie Natura 2000, ktorým i je chránené vtáčie územie Dunajské luhy (SKCHVU007), ako aj územia európskeho významu (ÚEV) vyhlasované na území Bratislavského kraja podľa aktuálneho stavu, vrátane navrhovaných.
5.3. V oblasti vytvárania a udržiavania ekologickej stability:
5.3.1. rešpektovať a zohľadňovať v území Bratislavského samosprávneho kraja vymedzené prvky územného systému ekologickej stability (ÚSES), predovšetkým biocentrum provinciálneho (PBc) a biocentrum nadregionálneho (NRBc) významu (Bratislavské luhy) a biokoridor provinciálneho (PBk) významu (Dunaj),
5.3.2. rešpektovať a zohľadňovať v území BSK vymedzené prvky územného systému ekologickej stability (ÚSES) regionálnej úrovne. Regionálne biocentrá: Machnáč, Horský park, Slavín, Hradný vrch, Sihoť, a regionálny biokoridor Vydrica s prítokmi.
6.9. Formovať sekundárnu krajinnú štruktúru v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja a opatreniami na zmiernenie a adaptáciu na klimatické zmeny:
6.9.1. prehodnocovane v nových zámeroch opodstatnenosť budovania spevnených plôch v území,

6.9.5. podporovať budovanie krajinnej zelene ako základného ekostabilizačného systému v krajine s významným krajinotvorným efektom.

- Požaduje zapracovať nasledujúce pripomienky:

1. Likvidáciou stromovej a travinno-bylinnej parkovej vegetácie a zastavaním územia sa vytvorí nový negatívny prvok, ktorý bude mať negatívny vplyv pre migrujúce organizmy, ktoré tieto plochy využívajú ako dočasné stanovištia na odpočinok, prípadne tu zachádzajú za potravou. Žiada doplniť vyhodnotenie vplyvu výstavby na migráciu vtákov ako aj riziko stretov vtákov s presklenými plochami budov, pretože v správe o hodnotení úplne absentuje.
2. Žiada o odborné stanovisko orgánu ochrany prírody na riziko stretu vtákov s presklenými plochami budov, ako aj stretu vtákov s presklenými plochami budov pri migráciách, ktoré sú pre vtáky často fatálne. V stanovisku tiež žiada o určenie preventívnych opatrení proti stretu vtákov s presklenými plochami budov.
3. Žiada zapracovať preventívne opatrenia proti nárazu vtákov do presklených častí komplexu budov do kapitoly VI. Rozhodnutie vo veci, časti 3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny.
4. Žiada zapracovať do projektovej dokumentácie preventívne opatrenia v podobe použitých materiálov, konštrukčných prvkov, prípadne UV nálepiek, náteru a pod.
5. Cyklotrasa na nábreží Dunaja je v územnom pláne (ďalej len „ÚPN“) Bratislavy definovaná ako hlavná a je súčasťou Medzinárodnej moravsko-dunajskej cyktotrasy (MMDC). Hlavná cyklotrasa musí byť konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou.
6. Žiada, aby zostala zachovaná cyklotrasa a prístup cyklistov na cyklotrasu na Dvořákovom nábreží.
7. Žiada, aby cyklotrasa na Dvořákovom nábreží bola v súlade s STN 73 6110 a to aspoň 3,75 m obojsmerne.
8. Žiada prepracovať predkladané varianty (variant 1 a 3) v súlade s uvedenými normami.
9. Žiada o hydrogeologické posúdenie zmeny prúdenia podzemných vôd v dôsledku výstavby polyfunkčného bloku CPR-A, a jeho možné vplyvy na registrované environmentálne záťaže na území mesta Bratislavy.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava *(list č. MAGS OSRMT 55159/18-445822, OSRMT 1083/18, EIA č. 37 zo dňa 30. 11. 2018)*

- konštatuje, že k investičnému zámeru „Cresco riverside Bratislavské planetárium River Park – II. Etapa“ vydalo hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava stanovisko pod č. MAGS OUIC 50896/16-329002 z 30. 03. 2017 a k dokumentácii pre územné rozhodnutie „Polyfunkčný blok CPR-A“ kladné záväzné stanovisko pod č. MAGS OUIC 47800/17-3319010, z 11. 05. 2018 – v uvedených stanoviskách je konštatovaný súlad s ÚPN Bratislavy.
- Z hľadiska dopravného inžinierstva k problematike cyklotrasy

- konštatuje, že vo Variantoch č. 1 až 3 sa uvádza: „Cyklotrasa na Dvořákovom nábreží je súčasťou Medzinárodnej moravsko-dunajskej cyklotrasy (ďalej len „MMDC“), ktorá začína na ľavobrežnej strane Dunaja pod Mostom SNP a pokračuje nábrežím popri Karloveskej zátoke a Devínskej ceste do Devína a pozdĺž rieky Moravy na Záhorie a do Českej republiky. Jej trasa sa od mostu Lafranconi smerom na Devín a ďalej do Českej republiky prekrýva s cyklotrasou Eurovelo 13. Na Dvořákovom nábreží je tento úsek MMDC k EV13 doplnkovou trasou s lokálnym významom pre prístup cyklistov do historického centra mesta.“ Pre upresnenie uvádza, že podľa ÚPN Bratislavy je od Mostu Lafranconi až k Starému mostu

cez Dvořákovo nábrežie vedená hlavná cyklistická trasa po nábreží Dunaja (v území promenády).

- konštatuje, že vo Variante č. 2 je v predloženej správe o hodnotení rozdielny opis vedenia cyklotrasy: „V prílohe P11 "Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie (str. 13)", v popise variantov riešenia cyklistickej dopravy sa uvádza, že v úseku CPR bude cyklistická trasa vytvorená ako segregovaná cyklotrasa s vyznačenými cyklistickými pruhmi v oboch smeroch, umiestnená vedľa nábrežného múrika a chodci budú využívať zostávajúcu časť promenády." a „V prílohe P3 "Vyhodnotenie vedenia a kapacity navrhovaných cyklotrás (str. 7)" - Variant 2 je navrhnuté rozdelenie promenády na samostatne vyznačenú cyklotrasu o šírke 3,75 m bližšie k navrhovaným objektom a na priestor pre peších (bez uvedenia šírky) pri nábrežnom múriku. Chýba údaj o šírkovom usporiadaní chodníka."
- konštatuje, že „ODI magistrátu sa vyjadrovalo k "Štúdii vedenia cyklotrasy v úseku most Lafranconi – Starý most" (ďalej len „Štúdia"), ktorú predložila spoločnosť WOAL, s.r.o., čiastkovým stanoviskom (nesúhlasné stanovisko), MAGS/ODI/41070/18-98664, ODI/293/18-ČS, MAGS/OUIC/40782/18 zo dňa 23. 05. 2018. K dnešnému dňu nebolo vydané stanovisko Hl. mesta, t.j. štúdia nie je schválená."
- pripomína, že „na základe "Dohody o urovnaní všetkých vzájomných nárokov, práv a pohľadávok, súvisiacich s investičným projektom „Riverside City Bratislava", (neskôr „River Park II", neskôr „Nové PKO, v súčasnosti polyfunkčný blok CPR"), ktorá bola uzatvorená s Hlavným mestom Slovenskej republiky Bratislavou sú v článku č. V definované podmienky opravy a vybudovania promenády (bod 6., odst. iii. uvádza: „Promenáda bude spočívať minimálne v nasledovných prvkoch: zo spevnenia plôch a chodníkov vytvárajúcich priestor pre pešiu promenádu a cyklotrasu, zo zelene ...atď.") a v článku č. VI je opísaný vlastný investičný projekt."

- Z hľadiska dopravného inžinierstva k plneniu špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia č. 6774/2017-I.7./ak, 55491/2017 zo dňa 15. 11. 2017 (ďalej len „rozsah hodnotenia") uvádza:

- „Predložený výkres „07 Dopravné riešenie" nespĺňa požiadavky podľa bodu 2.2.1, podľa ktorého malo byť doplnené celkové riešenie dopravnej situácie s prehľadnou mapou napojením areálových komunikácií s výjazdmi/vjazdami na existujúce cesty a nasledovné napojenie na cesty vyššej triedy s pomenovaním príslušných komunikácií."
- „Podľa požiadavky bodu 2.2.2. "Správy o hodnotení" bola predložená dokumentácia Dopravno-kapacitného posúdenia, apríl 2018 (DKP)." K tomu ďalej uvádza, že „pôvodne bola na ODI predložená dokumentácia Dopravno-kapacitné posúdenie – Polyfunkčný komplex CPR v auguste 2016 (spracovateľ PUDOS PLUS s.r.o. a DI Consult s.r.o.), doplnenie september 2017, ku ktorému sme vydávali stanovisko MAGS/ODI/53596/2017-393652, ODI/842/17–ČS, MAGS OUIC 47800/2017, zo dňa 13. 12. 2017" a konštatuje, že „predložené DKP je spracované v súlade so zadaním Správa o hodnotení – vstupné východiská pre spracovanie DKP". Dopravno-kapacitné posúdenie berie na vedomie s tým, že jeho pripomienky z pôvodných stanovísk ostávajú v platnosti:
  1. „Na základe odsledovanej súčasnej dopravnej situácie dĺžka vyraďovacieho pruhu pred otočkou PKO v smere z centra mesta je v špičkových hodinách nepostačujúca. Žiadame preveriť potrebnú dĺžku vyraďovacieho pruhu a zahrnúť do navrhnutých opatrení."
  2. „V simulácii sa uvažuje s predĺžením ľavého odbočenia do ul. Rigeleho s riešením integrovanej zastávky Nový most. Vzhľadom na to, že územie v okolí Nového mosta resp. riešenia integrovanej zastávky nie je predmetom DKP, sa k predmetnému nebudeme vyjadrovať."

Zmeny v oblasti riadenia križovatiek svetelnou signalizáciou (navrhnutá optimalizácia riadenia vo vybraných križovatkách) žiada popísať v ďalšom stupni dokumentácie.

- Z hľadiska zelene a tvorby krajiny podporuje riešenia s vyšším podielom verejne prístupnej zelene, t. j. Varianty č. 2 a č. 3.
- Z hľadiska ochrany prírody a krajiny a územného systému ekologickej stability konštatuje, že z hľadiska ochrany vtáctva je nutné výrub zrealizovať v mimohniezdnom období a požaduje rešpektovať ustanovenia zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.
- Z hľadiska ovzdušia má nasledovné pripomienky (doslovný prepis):

- Zdrojmi znečisťovania ovzdušia z navrhovanej činnosti budú: statická doprava, vykurovanie – plynová kotolňa a náhradný zdroj elektrickej energie.
- V dotknutom území a jeho okolí bude pri stavebných prácach dochádzať k znečisteniu ovzdušia najmä zvýšením prašnosti a prechodom stavebných mechanizmov. Požadujeme eliminovať vznik a rozptyl látok znečisťujúcich ovzdušie v zmysle prílohy č. 3, časť II., bod 1 Vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší.
- Statická doprava a dieselagregát sú malými zdrojmi znečisťovania ovzdušia (MZZO). Prevádzkovanie MZZO vyplýva z ustanovení § 16 a § 17 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší. V prípade MZZO je potrebné vyžiadať si podľa § 17 súhlas na povolenie jeho stavby MZZO od Hlavného mesta SR Bratislavy.
- Podľa SOH bude plynová kotolňa (900 kW) novým stredným zdrojom znečisťovania ovzdušia (SZZO). Prevádzkovanie SZZO je definované v § 15 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší. Pri prevádzke uvedeného SZZO sa požaduje rešpektovanie ustanovení cit. paragrafu zákona o ovzduší. Súhlas orgánu ochrany ovzdušia podľa § 17 zákona je potrebný pre vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby a povolení stavby uvedeného SZZO.
- Rozptylová štúdia ([redacted], 05/2018, v Prílohe 5) vyhodnotila, že najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok na výpočtovej ploche pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach budú nižšie ako sú legislatívou stanovené limitné hodnoty, pri dodržaní stanovených návrhov. Navrhované variantné riešenia nebolo potrebné vyhodnotiť. Berieme na vedomie. Pri prevádzke reštaurácie je nutné vyvedenie komína nad strechu objektu.

- Z hľadiska vôd má nasledovné požiadavky (doslovný prepis):

- Na vypúšťanie prečistených vôd z povrchového odtoku do povrchových vôd treba podľa § 21 vodného zákona o povolenie na osobitné užívanie vôd požiadať orgán štátnej vodnej správy.
- V prípade navrhovanej stavby žiadame, aby bolo uplatňované hospodárne nakladanie so zrážkovými vodami v súlade s certifikačným systémom udržateľnej výstavby LEED. Retencovanie zrážkovej vody prostredníctvom akumulačných nádrží a jej využívanie na zavlažovanie sadových úprav je vhodným riešením nakladania so zrážkovými vodami. Bude realizovaná vegetačná strecha, ktorá má termoizolačné vlastnosti, prispieva k zmierneniu mestského tepelného ostrova, podporuje výpar zrážkovej vody. Toto opatrenie prispieva aj k spomaleniu odtoku zrážkovej vody do verejnej kanalizácie a k zlepšeniu kvality ovzdušia.
- O povolenie na osobitné užívanie podzemných vôd je treba žiadať v prípade odberu podzemnej vody a zriadenie vodnej stavby – studne podľa § 21 ods. 1 písm. b) bod. 1 a § 26 ods. 1 a zák. č. 364/2004 Z. z. o vodách.

- Žiadame splniť podmienky vyplývajúce zo stanovísk SVP, a.s., rozhodnutia orgánu štátnej vodnej správy, povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon); Nariadenia Vlády SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd, zákona č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach.
- Žiadame tiež s ohľadom na zmiernenie dopadu sucha a tepelného ostrova využívať vodopriepustné povrchy namiesto asfaltových a betónových.

- Z hľadiska odpadov upozorňuje, že v odstavci „Zraniteľnosť horninového prostredia“ (str. 102) je časť textu nesúvisiaca s predloženou dokumentáciou (kontaminácia ropnými látkami v dôsledku bombardovania rafinérie Apollo...) - žiada opraviť. V súvislosti s odpadmi ďalej upozorňuje: „počas realizácie zámeru budú vznikať odpady; nakladanie s nimi treba riešiť v súlade s ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a vyhlášok MŽP SR č. 365/2015 Z.z., č. 366/2015 Z.z. a č. 371/2015 Z.z.. Nakladanie s odpadmi, najmä s komunálnymi odpadmi je potrebné zosúladiť aj s VZN k nakladaniu s KO a drobnými stavebnými odpadmi na území hl. mesta, resp. mestskej časti.“
- V závere svojho stanoviska uvádza (doslovný prepis):

- Pre danú navrhovanú činnosť považujeme za relevantnú realizáciu opatrení uvedených v časti C.IV Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie (a v časti D/ Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie); za dôležité považujeme aj ostatné požiadavky uvedené v záväznom stanovisku Hlavného mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti, pripomienky uvedené v tomto stanovisku, ale aj v správe o hodnotení a jej prílohách. Za predpokladu ich splnenia je realizácia tejto navrhovanej činnosti environmentálne akceptovateľná.
- Z hľadiska celkového riešenia a z pohľadu riešenia pohybu chodcov a cyklistov je vyhodnotený ako optimálny variant – Variant č. 3.

Mestská časť Bratislava – Karlova Ves *(list č. KV/DOP/2240/2018/16986/MK zo dňa 09. 11. 2018)*

- považuje navrhovanú činnosť v záujmovej lokalite za nevhodnú, najmä s ohľadom na navrhnutú funkčno-prevádzkovú náplň bloku, v ktorej dominujú obytné funkcie na úkor obslužno-vybavenostných funkcií mestského charakteru. Uvádza, že jej realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia a zároveň by bola výrazne negatívne ovplyvnená doprava v záujmovej lokalite i v jej širšom zázemí.

- Konštatuje, že predložená správa o hodnotení nie je spracovaná v zmysle rozsahu hodnotenia. V predloženej správe o hodnotení totiž nie je obsiahnutý a zhodnotený variant riešenia navrhovanej činnosti (Variant č. 2) tak, ako bol vyšpecifikovaný a určený v rozsahu hodnotenia. Variant č. 2. namiesto zmiešaného pohybu mal navrhnúť oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s ÚPN Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov, v ktorom sa mala uplatniť línia aktívneho 1 — 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou funkciou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným ÚPN Bratislavy.

- Konštatuje, že požiadavka na spracovanie Variantu č. 2 nebola splnená aj preto, že vo Variante č. 2 je obsiahnutý identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne 2 - 9. nadzemného podlažia ako vo Variante č. 1. Pripomína, že funkcie krátkodobého ubytovania v apartmánoch nepredstavujú funkcie občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu.

- Konštatuje, že nebola splnená ani požiadavka 2.2.3. rozsahu hodnotenia, kvôli preukázaniu správnosti výpočtu potrieb statickej dopravy (aj pre účely posúdenia súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou) uviesť funkčné využitie jednotlivých objektov a ku každému objektu uviesť prehľadnú tabuľku s uvedením funkcií s náležitými údajmi (počty zamestnancov, návštev, výmery jednotlivých typov plôch...). Špecifikácia funkčného využitia jednotlivých objektov vrátane ďalších bilancií (počty zamestnancov, návštev, výmery jednotlivých typov plôch a ďalšie) v správe o hodnotení obsiahnutá nie je.
- Nesúhlasí s jedným z východiskových predpokladov obsiahnutých v časti 2. Použité podklady, východiská a ich zhodnotenie (str. 4) predloženého Dopravno-kapacitného posúdenia zámeru, že prirodzený nárast cestnej dopravy od roku 2017 na komunikácii na Nábreží arm. generála Ludvíka Svobodu bude predstavovať v roku 2025 3 - 5 % oproti roku 2017 a v roku 2040 12 % oproti roku 2025, t. j. v období, kedy bude realizované pozvoľné znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce. Nesúhlas je založený na skutočnosti, že v správe nie je obsiahnutá jednoznačná a jasná informácia o súčasnom stave cestnej dopravy na komunikácii na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu, resp. o dopravnom zaťažení tejto komunikácie v roku 2017. Nesúhlas je ďalej založený na nelogickosti predpokladu, že v období, keď nie je a nebude regulovaná individuálna doprava v meste (do roku 2025) nárast predstavuje len 3 - 5 %, ale v období, keď individuálna automobilová doprava regulovaná bude (do roku 2040 - pozvoľné znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce) bude nárast predstavovať až 12 %.
- Upozorňuje, že v časti 12. Kapacitné posúdenie križovatiek podľa STN 73 6102 (str. 65) predloženého Dopravno-kapacitného posúdenia zámeru je uvedené, že

- zaťaženie križovatky Karloveská-Molecova v čase 16:00 - 17:00 hod. na vstupe z Botanickej ulice (ľavý smer) bude v roku 2025 - 787 voz/hod. a v roku 2040 - 831 voz/hod., pričom kapacita je len 467 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Botanická-Mlynská dolina (Ilkovičova) v čase 08:00 - 09:00 hod. na vstupe z Ilkovičovej ulice (ľavý smer) bude v roku 2025 - 1 186 voz/hod. a v roku 2040 - 1 080 voz/hod., pričom kapacita je len 947 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Botanická-Mlynská dolina (Ilkovičova) v čase 08.00-09.00 hod. na vstupe z Botanickej ulice (pravý smer) bude v roku 2025 1 693 voz/hod. a v roku 2040 - 1 821 voz/hod., pričom kapacita je len 1 368 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu - Most SNP v čase 16:00 - 17:00 hod. na vstupe z CMO (smer R) bude v roku 2025 - 2 197 voz/hod. a v roku 2040 - 1 976 voz/hod., pričom kapacita je len 1 971 voz/hod.

V žiadnom prípade nesúhlasí s vysvetlením predpokladaných prekročení kapacít križovatiek uvedeným na strane 66 predloženého dopravno-kapacitného posúdenia: „Rozdiely sú väčšinou minimálne, v prípade ľavého odbočenia Karloveská - Molecova výrazne vyššie, hoci v simulácii je táto skutočnosť málo rozpoznateľná. Príčina je zjavne v tom, že simulačné posúdenie na rozdiel od normového zahŕňa ucelenú sieť v rámci ktorej sa križovatky navzájom prepojené úsekmi komunikácie nachádzajú a teda sa vzájomne ovplyvňujú. V danom prípade je zaťaženie vstupu do križovatky Karloveská-Molecova zo smeru Botanická ovplyvnené najprv stop-čiarou križovatky Karloveská cesta na Devín a neskôr i stop-čiarou pred priechodom pre chodcov cez Karloveskú ulicu. Hodnoty zaťaženia vo výpočtových tabuľkách predstavujú čistý dopyt a nie je vždy zaručené, že tento dopyt sa v plnom rozsahu aj ku križovatke dostaví, keďže je ovplyvnený riadiacim algoritmom na predchádzajúcich stop-čiarach riadených križovatiek, alebo priechodov. Tieto prípady boli

podrobnejšie okomentované v analýze simulačného posúdenia, z ktorej vyplýva, že každý z nich je špecifický a má rôznu závažnosť. Všeobecne treba zohľadniť že algoritmus výpočtu podľa STN 73 6102 je v porovnaní so simulačnou metódou príliš jednoduchý, nakoľko neobsahuje veľké množstvo vplyvov zohľadnených v simulačnej metóde. Prekročenie kapacity dokumentované červenými číslami v tabuľkách preto treba chápať ako aritmetický fakt, ktorý nijako nezohľadňuje konkrétne podmienky fungovania konkrétnych vstupov do konkrétnych križovatiek a preto skutočnosť nemusí vždy zodpovedať výsledku jednoduchej aritmetiky, čo je aj náš prípad ľavého odbočenia Karloveská-Molecova."

- Nesúhlasí s jedným zo zistení uvedených v časti 13. Celkové závery dopravno-kapacitného posúdenia (str. 68): „Hlavným nástrojom pre pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na dotknutej komunikačnej sieti je optimalizácia riadenia dopravy CDS v kombinácii s nástrojmi regulácie dopravy a menších investičných počinov." Je presvedčená, že pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na predmetnej komunikačnej sieti, najmä nárokov takých rozsiahlych investičných počinov ako je „Polyfunkčný blok CPR-A, Bratislava", si vyžaduje riešenie ráznych a výrazných zásahov do existujúcej dopravnej infraštruktúry, resp. riešenie nových cestných komunikácií a nových križovatkových uzlov.
- Konštatuje, že v predloženom dopravno-kapacitnom posúdení nesedia ani základné počty — napr. v tabuľke č. 1 na str. 6 nesedia medzisúčty (príklad ranná špička CPR-A 64+32 nie je uvádzaných 97 a pod.).
- Konštatuje, že odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný. Pre blok CPR-A sa ráta s odjazdom iba 137 automobilov (z 663 parkovacích miest), resp. s príjazdom 82 automobilov (na 663 parkovacích miest) — predpokladať odjazd iba 20 % vozidiel z parkovacích miest — obytná funkcia v rannej špičke je nereálny mimo toho je táto špička chybne vedená v čase 8:00-9:00 hod. pritom je všeobecne brané za špičkovú hodinu obdobie od 7:00-8:00 hod., resp. 7:30-8:30 hod. tak, ako to je aj v posúdení iných zámerov vidieť z tabuľky č. 2 na str. 7. Má za to, že vyššie uvedené hodnoty aj časové obdobie boli posúdené chybne a účelovo. Nevidí žiaden dôvod, že ak zámery uvedené v tabuľke č. 2 na str. 7 majú v špičkovej hodine uvažované príjazdy plus odjazdy na priemernej úrovni 41,26 % počtu parkovacích miest (8 794 áut za špičková hodinu pri počte parkovacích miest 21 312), aby v prípade bloku CPR-A boli tieto znížené na 34,59 % počtu parkovacích miest (219 z 633).
- Konštatuje, že predložené dopravno-kapacitné posúdenie činnosti nepracuje s údajmi obsiahnutými v Metodike dopravno-kapacitného posúdenia vplyvov investičných projektov schválenej rozhodnutím Č. 15/2014 primátora hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Napríklad v tabuľke č. 1 predloženého dopravno-kapacitného posúdenia činnosti sú použité odlišné percentuálne hodnoty pre rôzne funkcie a objemy špičkovej dopravy ako vo vyššie spomínanej metodike (napríklad bývanie medzi 8:00-9:00 hod, má mat' 35 (3/0 odjazdov v zmysle metodiky a v predloženom posúdení je uvedených len 20 a i.). Následne sú chybné aj ostatné výpočty, vychádzajúce z predmetnej tabuľky, predpokladaného zaťaženia križovatiek a komunikácií.
- Konštatuje, že použité percentuálne hodnoty obratu vozidiel sú odvodené z reálnych prevádzkových charakteristík susedného komplexu River Park. Predpokladá sa, že tieto budú u komplexu CPR veľmi podobné, ak nie zhodné. Namieta, že predmetné tvrdenie nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát.
- Namieta, že v posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšina dopravných tokov v území bude generovaná tzv. zónou Chalupkova. Predpokladá, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia bloku CPR-A bolo zanedbateľné — nie je však žiaden predpoklad, že pre verejnú dopravu kľúčové zaťaženie električkovej trate (preferencia po rekonštrukcii) prejazdov vozidiel z dôvodu CPR-A nie je posúdené dostatočne.

- Konštatuje, že križovatky NAGLS - Žižkova (obr. č. 31) a NAGLS - otočka CPR (obr. č. 32) neboli vôbec posúdené vo vzťahu k preferencii električkovej dopravy.
- Konštatuje, že v dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené, kedy a či bol vôbec vykonaný dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smerov ich jazdy), nie je uvedený žiadny dátum.
- Trvá na podrobnom dopravno-kapacitnom posúdení aktuálneho stavu, a aj predpokladaného stavu tesne pred dokončením projektu a jeho uvedením do užívania, križovatiek Molecova až Landererova, ktoré absentuje v dopravno-kapacitnom posúdení zámeru.
- Odvádzanie dažďových vôd do hlavného toku Dunaja nepovažuje za vhodné a žiada o zachovanie dažďovej vody v predmetnom území a jej ďalšie využitie. V predloženom posudku - hydrogeologickej štúdii bolo konštatované, že odvádzanie dažďových vôd priamo do Dunaja je v poriadku - vyvstáva teda otázka, prečo pri iných zámeroch je potrebné zachovať dažďovú vodu priamo v území a neodkanalizovať ju do Dunaja. Ponechávanie dažďovej vody priamo v území je pri súčasných klimatických zmenách nevyhnutné.
- Žiada vybudovať, na náklady investora, cyklotrasu vedenú tak, aby nedochádzalo ku kolíziám s chodcami. Zároveň žiada vybudovať pešiu promenádu minimálne v takej šírke, aká je v tomto území v súčasnosti. Promenádu a cyklotrasu požaduje navrhnúť a realizovať s dostatočnou výsadbou stromoradia so zachovaním súčasnej zelene v území.
- V závere svojho stanoviska žiada, aby predložená správa o hodnotení činnosti bola prepracovaná a dopracovaná tak, aby v nej boli zohľadnené pripomienky, resp. žiada, aby bol prepracovaný celý zámer.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa Chránenej krajinnej oblasti Dunajské luhy *(list č. CHKODL-BA 159-001/2018 zo dňa 19. 11. 2018)*

- K výsledkom zoologického prieskumu v zmysle požiadavky uvedenej v určenom rozsahu hodnotenia uvádza: „Podľa nášho názoru realizovaný prieskum bol pomerne úzko definovaný. Bol obmedzený iba na prieskum výskytu chránených živočíchov v stromoch určených na výrub v súvislosti s výstavbou objektu CPR-A, avšak neukladá potrebu riešiť možné strety chránených živočíchov (predovšetkým vtákov) s presklenými časťami navrhovanej budovy. Aj napriek tomu, že predložená správa o hodnotení uvádza, že „sledované územie priamo susedí s významným migračným koridorom vtákov a rýb s nadregionálnym až provincionálnym významom, ktorý predstavuje rieka Dunaj.“ Požaduje zohľadniť hrozbu nárazu vtákov do presklených plôch a cituje zahraničné publikácie preukazujúce vážnosť tejto hrozby.
- Považuje za prekvapujúce, že v tabuľke vyhodnotenia vplyvov na str. 124 je vyhodnotený vplyv na genofond a biodiverzitu v prípade nerealizácie zámeru (nulový variant) koeficientom (-1) na rozdiel od vplyvu na genofond a biodiverzitu v prípade realizácie zámeru, ktorý je hodnotený pozitívne (1). Podľa jej názoru takéto hodnotenie nie je komplexné a opomína možnosť hroziacich stretov vtákov s presklenými časťami navrhovaných budov.
- V ďalšej časti hodnotí riziko nárazu vtákov do stavebných objektov: V jari sa predpokladá riziko nárazu vtákov najmä zo severnej strany a v jeseni z južnej strany (jarná a jesenná migrácia). Bez časovej špecifikácie hodnotí ako rizikovú južnú stranu, najmä pre vodné vtáky (husi, čajky, kačice), ktoré preletujú v migračnom koridore Dunaja. Toto riziko je najvyššie v noci a za zhoršenej viditeľnosti, ale zvyšuje sa aj za okolnosti, pri ktorých sa v okne odráža obloha.
- V ďalšej časti navrhuje opatrenia, ktoré požaduje zahrnúť do opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie:

- zvislé vonkajšie záclony, vodorovné vonkajšie závesy (obidva chránia aj pred slnkom a majú estetický význam), dvojité sklo s osadenými drevenými tienidlami z vnútornej strany alebo niektorý typ už odskúšaného a overeného ošetrenia skla pomocou nálepiek, resp. potlače vo forme vodorovných alebo zvislých pásov, či vzorov, prípadne bodiek;
- v prípade presklených balkónov zvoliť matné nepriehľadné sklo;
- možnosť využitia farebného, avšak matného, skla v dizajne budovy;
- možnosť využitia vnútorných závesov na zníženie odrazu skla;
- hlbšie vsadené okna;
- použiť čo najnižšie dreviny v okolí budov;
- vyhnúť sa sklám s ochranným faktorom pred slnečným svetlom;
- vyhnúť sa preskleným rohom budov;
- vonkajšie osvetlenie použiť také, ktoré smeruje nadol (nie hore, ani do priestoru); povrchová teplota osvetľovacieho telesa by mala byť nižšia ako 60 °C, odporúča sa používanie LED žiaroviek, zelené a modré svetlo je vhodnejšie, než červené a biele;
- svetlá v budove vypnúť medzi desiatou hodinou večer a východom slnka alebo využiť iba dobre nasmerované svetelné zdroje a použiť závesy, tienidlá alebo iné riešenia na minimalizáciu svetelného znečistenia.

Vodohospodárska výstavba, štátny podnik, Karloveská 2, P.O.BOX 45, 842 04 Bratislava *(list č. 1392/4100/2018, 2018-00008954 zo dňa 14. 11. 2018)*

- konštatuje, že plánovaný projekt Polyfunkčného bloku CPR-A rieši aj časť protipovodňovej ochrany, ktorá bude tvoriť súčasť protipovodňovej ochrannej línie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Objekt protipovodňovej ochrany bude z uvedeného dôvodu definovaný ako vodná stavba a teda bude podliehať aj príslušným zákonom a vyhláškam.
- Upozorňuje navrhovateľa, resp. vlastníka/stavebníka na povinnosť dodržiavania hlavne ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 119/2016 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o výkone odborného technicko-bezpečnostného dohľadu nad vodnými stavbami a o výkone technicko-bezpečnostného dozoru. Už v rámci prípravy projektovej dokumentácie je potrebné zabezpečiť na Vodohospodárskej výstavbe, štátny podnik, Bratislava, úseku technicko-bezpečnostného dohľadu, vypracovanie odborného posudku a návrhu na zaradenie vodnej stavby do príslušnej kategórie. Ďalej upozorňuje navrhovateľa, resp. vlastníka/stavebníka, že je potrebné v rámci projektovej prípravy protipovodňovej ochrany v dotknutom území úzko spolupracovať a návrhy odsúhlasovať so správcom toku SLOVENSKÝM VODOHOSPODÁRSKYM PODNIKOM, š. p., Odštepný závod (ďalej len „OZ“) Bratislava, ako aj s poverenou organizáciou výkonom technicko-bezpečnostného dohľadu Vodohospodárskou výstavbou, štátny podnik, Bratislava, úsekom technicko-bezpečnostného dohľadu.
- Upozorňuje navrhovateľa, resp. vlastníka/stavebníka na potrebu v rámci projektovej prípravy protipovodňovej ochrany v dotknutom území úzko spolupracovať a návrhy odsuhlasovať so správcom toku SLOVENSKÝM VODOHOSPODÁRSKYM PODNIKOM, š. p., OZ Bratislava, ako aj s poverenou organizáciou výkonom technicko-bezpečnostného dohľadu Vodohospodárskou výstavbou, štátny podnik, Bratislava, úsekom technicko-bezpečnostného dohľadu.

Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava *(list doručený dňa 09. 11. 2018)*

- predkladá nasledujúce pripomienky a námietky (doslovný prepis):

- Spracovateľ vo variante 1 a 3 navrhol spoločné vedenie cyklistov a chodcov na nábreží v rozpore s požiadavkami variantov - t. j. súlad s územným plánom hl. mesta a metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (bod 1, strana 1 rozsahu hodnotenia č. 7092/2017-1.7./ak).
  Totiž podľa rozhodnutia primátora č 15/2014, ktorým schválil Metodiku dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov sa vyžaduje "v prípade, ak ide o cyklotrasu, ktorá je v územnom pláne uvedená ako hlavná, musí by konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou. " (bod 4.14 metodiky). Nábrežná cyklotrasa je v územnom pláne definovaná ako hlavná - je súčasťou Medzinárodnej moravskodunajskej cyklotrasy (MMDC). Potvrdená je - ako hlavná mestská trasa R11 je aj v uznesení MsZ 1743/2014 a Územnom genereli dopravy. Vzhľadom na geomorfologické podmienky tvorí hlavné spojenie mesta s jeho severozápadnými štvrťami (Karlova Ves, Dúbravka, Lamač, Devín, Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica), takže je potrebné ju dimenzovať na dostatočnú výhľadovú kapacitu (mesto chce dosiahnúť 8% podiel cyklodopravy do roku 2020). Zároveň variantné riešenie nespĺňa pomer bývania a občianskej vybavenosti podľa požiadavky rozsahu hodnotenia.
- Spracovateľ vo variante 2 s dlaždicou "oddeleným" pohybom chodcov a cyklistov nenavrhol cyklotrasu v súlade s STN 73 6110 (tab. 6).

6.13 Kapacita cyklistických komunikácií sa stanovuje podľa tabuľky 6.

Tabuľka 6 – Šírka cyklistických komunikácií podľa intenzity cyklistickej premávky

Jednosmerná cyklistická premávka		Obojsmerná cyklistická premávka	
Špičková intenzita v jednom smere c/h	Šírka komunikácie m	Špičková intenzita v oboch smeroch c/h	Šírka komunikácie m
od 0 do 150	(1,0); 1,25; (1,50)	od 0 do 50	(1); 1,25; (1,50)
od 151 do 750	2,50	od 51 do 150	2,50
nad 750	3,75	nad 150	3,75

  Min. šírka obojsmernej cyklistickej komunikácie s intenzitou nad 150 cyklistov za hodinu v oboch smeroch je 3,75 m. Cyklotrasa prekračuje hodnotu 150 cyklistov za hodiny nielen v špičkovej hodine ale aj mimo nej z dôvodu, že ide o súčasť medzinárodnej dunajskej cyklistickej cesty napájajúcej Bratislavu na medzinárodné cyklotrasy Eurovelo. Dáta dokazujúce prekročenie intenzity nad 150 cyklistov za hodiny uvádzame z v prílohe 1 a 2.
  Žiadame opätovné spracovanie variantu 2 v súlade s normou, podľa bodu 3.
- V žiadnom z variantoch sa spracovateľ nezaoberal možnosťou vedenia cyklistov za pásom existujúcej zelene, v priestore, kde aj v dnešnej dobe cyklisti jazdia - t. j. fyzicky oddelené od pešej promenády. Požadujeme preveriť túto možnosť pričom šírka cyklistickej komunikácie musí byť podľa STN 73 6110 aspoň 3,75 m obojsmerne.
- Navrhované profily nábrežnej promenády sú podobné nevhodnému stavu pred River Parkom I., kde je pôvodne dostatočne široká promenáda zúžená na polovicu, zo šírky cca 10 metrov sa zužuje na cca 5 m. Ako minimálnu vhodnú šírku promenády vyhradenú pre chodcov navrhujeme v tomto mieste 5 m (teda časť dnešnej promenády bližšie k Dunaju). Okrem toho žiadame ponechať samostatný pás pre cyklistov v šírke min. 3,75 m (viď bod 2 o nesúlade s normou a bod 3 o výhľadovou podiele cyklistickej dopravy). Zároveň požadujeme dodržať odstup terás, reklamných zariadení, sedenia a iných obdobných objektov min. 1 m od priestoru cyklotrasy.

- Požadujeme nebudovať tretí jazdný pruh v smere do centra na Nábr. arm. gen. L. Svobodu. Odbočenie do garáží je možné aj z priebežných pruhov bez výraznejšieho obmedzenia plynulosti cestnej premávky. Obdobne, tiež zaradenie sa do pruhov. V súčasnosti existuje tretí vyraďovací a zaraďovací pruh pri objekte River Park ako parkovací pruh, t. j. pruh sa nevyužíva na to, na čo je určený. Motorové vozidlá odbočujú priamo z jazdného pruhu do garáží a vychádzajúce sa zaraďujú priamo do priebežného pruhu, bez väčších komplikácii. Vzhľadom na veľkú podobnosť plánovaného tretieho jazdného pruhu s riešením pri River Parku je s pravdepodobnosťou blížiacou sa istote možné povedať, že bude dochádzať k rovnakému správaniu vodičov a navrhovaný jazdný pruh nebude slúžiť účelu, na ktorý je navrhnutý. Tretí jazdný pruh privádzajúci ešte viac motorovej dopravy do centra mesta je v priamom rozpore so strategickými dokumentami Ministerstva dopravy a tiež Hlavného mesta Bratislavy.
  Žiadame spracovanie projektu dopravy bez tretieho zaraďovacieho pruhu.
- Vo variante 3 bol vo vozovke (Nábr. arm. gen. L. Svobodu) navrhnutý v oboch smeroch cyklistický pruh šírky 1 m.
  Na základe Celoštátneho sčítania dopravy z roku 2010 je na sčítacom úseku 82092, predstavujúcom nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu od mostu Lafranconi po most SNP, 28600 skutočných vozidiel za 24 hodín. V roku 2014 vysokú intenzitu automobilovej dopravy potvrdil aj Smerový prieskum Centra dopravného výskumu pre Územný generel dopravy hl. m. SR Bratislavy (príloha 3) a to konkrétne na úrovni 21375 skutočných vozidiel za 12 hodín (od 6:00 do 18:00). Neexistuje predpoklad, že by intenzita motorovej dopravy na predmetnom úseku odvtedy klesla. Podľa TP085 je pri komunikáciách s intenzitou dopravy nad 20000 a povolenou rýchlosťou do 50 km/h potrebné podľa tabuľky 3 Výber typu vedenia CYK – intravilán TP085 viesť cyklistov (1) oddelene, v pridruženom dopravnom priestore, (2) v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených min 0,50 m bezpečnostným priestorom alebo po (3) cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie. Predkladané vedenie nemá bezpečnostný odstup, nie je v pridruženom dopravnom priestore, je vedené priamo pomedzi pruhy pre automobilovú dopravu. Technické podmienky pre navrhovanie cyklistických komunikácii (TP085) sú záväzné.

Tabuľka 3 Výber typu vedenia CYK – intravilán

Úroveň PK	Vedenie cyklistov	Vedenie cyklistov v priestore	Spôsob vedenia CYK
F1	Spoločne	Hlavný dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou
F2	Spoločne aj oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou pomocou cyklokoridoru - v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore
F3	Oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F4	Oddelene	Pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených min 0,50 m bezpečnostným priestorom - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F5	Oddelene	Mimo PK	- po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie

Žiadame opätovné spracovanie variantu 3 v súlade s platnými technickými predpismi a normami v SR.

- Náčrt šírkového riešenia obsahuje chyby ako napr. vodorovnú dopravnú značku V8c Koridor pre cyklistov umiestnenú v cyklistickom pruhu. Je zrejmé, že riešením sa nezaoberal dopravný inžinier so skúsenosťami s projektovaním cyklistických trás.
  Požadujeme, aby paralelná cyklotrasa na Nábreží arm. gen. L. Svobodu bola vo variante 3 riešená redizajnom uličného profilu, vrátane úpravy polohy stĺpov VO (napr. do polohy priestoru medzi električkovú trať a ľavý jazdný pruh), úpravy horizontálneho vedenia jednotlivých druhov dopravy (výškovo diferencovať motorovú, cyklistickú aj pešiu).

- Vzhľadom na uvedené, žiada zastaviť konanie a vrátiť spracovateľovi na prerobenie/opravenie s súlade s požiadavkami rozsahu hodnotenia, noriem, technických podmienok a právnych predpisov Slovenskej republiky.

[redacted], ***Občianska iniciatíva Bratislava otvorene*** *(list zo dňa 15. 11. 2018) a* [redacted], ***OZ Občianska iniciatíva za zachovanie ŽP v Starom Meste*** *(list zo dňa 16. 11. 2018)*

- predložili identické stanoviská, v ktorých uvádzajú nasledujúce pripomienky (doslovný prepis):

- Zásadná pripomienka - vplyv zámeru na kvalitu životného prostredia, kvalitu života a bývania občanov mesta (najmä dopravy) ako aj samotných potrieb mesta sa navrhovanou výstavbou výrazne zhorší. Daný projekt je objemovo, hmotovo a kapacitne predimenzovaný pričom jeho realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia čím je celý projekt v rozpore s verejným záujmom. Žiadam, posudzovať túto navrhovanú činnosť (Polyfunkčný blok CPR-A) súčasne s navrhovanými činnosťami „Polyfunkčný komplex CPR, blok CRP-B a polyfunkčný blok CPR-C". Toto rozdelenie bolo spravené účelovo!
- Neprebehla žiadna verejná diskusia k zámeru, žiadne verejné prerokovanie, nebolo možné pripomienkovanie cez odborné poslanecké komisie Mestského zastupiteľstva ako aj Miestneho zastupiteľstva Staré Mesto, čiže sa nemohla vyjadriť odborná ako aj občianska verejnosť k celkovej regulácii územia. Na takýto zásadný zámer počíta stavebný zákon s reguláciou územia – územným plánom zóny. Obstaranie územného plánu zóny Dunajského nábrežia bolo schválené Uznesením 58/2016 Miestnym zastupiteľstvom dňa 26. 04. 2016.
- Najvážnejší dopad na kvalitu životného prostredia bude zvýšenie dopravnej záťaže územia a nedoriešenie alternatívnej dopravy (cyklo a peší pohyb), znečistenie ovzdušia, zvýšenie hlukovej záťaže a redukcia prirodzených priepustných plôch zelene. Nemenej podstatnou zmenou je aj negatívny vplyv na štruktúru krajiny, historickú siluetu a panorámu Bratislavy čo bude mať negatívny prínos z hľadiska estetického a krajinotvorného.
- Navrhovaný zámer nerešpektuje vôbec fakt, že dané územie je pre Bratislavu výnimočné, tak zo spoločenského, ako aj z historického hľadiska. Zámer sa iba minimálnym a nedostatočným spôsobom snaží rešpektovať takúto skutočnosť vytvorením „planetária". Verejnosť vníma vo veľkej miere tento priestor ako verejný, očakáva väčší podiel takýchto funkcii pre občanov (občianska vybavenosť) a zároveň vníma takéto extenzívne zahustenie priestoru ako degradáciu územia, pričom výška zástavby ako aj objem zníži kvalitu bývania vo vilovej štvrti (strata výhľadu na Dunaj a pod.). Zároveň popiera hlavnú funkciu regulácie územia územným plánom – funkcia 201 – občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, pričom tento zámer túto funkciu prakticky nenapĺňa!

- Vzhľadom na vyššie uvedené pripomienky žiadajú, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti podľa zákona tak, že realizáciu navrhovanej činnosti neodporúča.

- Ďalej vzhľadom na vyššie uvedené pripomienky žiadajú (doslovný prepis):

1. Doprava. Najväčším nedostatkom predkladaného zámeru navrhovanej činnosti je nedostatočné a izolované posúdenie zástavby v súvislosti s nárastom novej dopravy, jej väčšej intenzity, tak statickej ako aj jej dynamickej časti. V dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené ako celok (od Molecovej až po Euroveu) - kedy a či vôbec sa vykonal dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smeru ich jazdy). Územie je už v súčasnosti preplnené (zápchy nie sú výnimočné) s množstvom projektov s vysokým nárokom na statickú a dynamickú dopravu. Nie sú uvedené relevantné a verifikované čísla všetkých projektov, ktoré do posudzovania majú vstúpiť v rámci celého posudzovaného územia (napr. projekty Zuckermandel a Vydrica, nie sú uvedené relevantné zdroje z ktorých boli čísla prebraté. River Park). Pri projekte Zuckermandel bola podmienka kolaudácie — dobudovanie križovatky Mostová, aby vychádzala priepustnosť pre nárast dopravy (nebola splnená, len odložená). Predložená činnosť celého komplexu násobne navyšuje dynamickú dopravu v území, pričom dopravno-kapacitné posúdenie opäť „zázračne" vychádza. Zámer by mal byť posúdený dôsledne z hľadiska preferencie električkovej dopravy, vybudovanie bus pruhov (preferencia hromadnej dopravy). Investičný zámer v neúmernej miere zasahuje do hlavného dopravného koridoru Nábrežia arm. generála Ludvika Svobodu. Nenecháva žiadnu priestorovú rezervu na realizáciu budúcich dopravných riešení -predovšetkým hlavnej cyklistickej radiály paralelne s cestnou komunikáciou (nedostatočné a nevhodné navrhnuté riešenia) — v oddelenom koridore mimo automobilovej dopravy a komunikácie pre peších. Ministerstvo životného prostredia SR by malo v záujme objektívneho vyhodnotenia zámeru navrhovanej činnosti objednať nezávislé dopravno-kapacitné posúdenie (spracované autorizovaným dopravným inžinierom!) celého územia, aby sa vylúčili všetky možné a náhodné faktory a chyby.
2. Životné prostredie. Zámer nerešpektuje strategický dokument mesta prijatý a odsúhlasený Mestským zastupiteľstvom dňa 24. 9. 2014 - Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy. Vytvára sa v území plocha (na umelo vybudovanom priestore podzemných garáží) ktorá výrazne zníži retenčnú schopnosť územia, ktoré bolo doteraz v istej miere nezastavané. Odvádzanie dažďových vôd do kanalizácie je z vyššie uvedeného dôvodu neprípustné a žiadam o zachovanie dažďovej vody v predmetnom území ako aj jej ďalšie využitie (záchytné nádrže). Strechy celého investičného zámeru v zmysle strategických zámerov mesta žiadam riešiť ako zelené strechy aj s rastlou zeleňou na strechách - ako nevyhnutné opatrenia schválené v strategických dokumentoch mesta ohľadom zadržiavania vody v krajine, znižovania teploty a zvyšovania podielu zelene. Neprípustné je aj zabratie zelených plôch ako aj výrub zelene. Zámer nerieši, kde budú vytvorené náhradné plochy zelene v celom rozsahu (nedodržanie platného VZN). Osadenie stavieb hneď na hranicu riešeného územia a presahom konzolových časti na sever nezostáva takmer žiaden priestor na vysadenie stromoradia a ďalšie zelené opatrenia, ktoré je nevyhnutné realizovať pre opatrenia schválené v strategických dokumentoch hl. mesta SR Bratislavy - napr. opatrenia na znižovanie prašnosti, zadržiavanie vody v krajine, prirodzená zvuková izolácia a pod. Rozširovanie nadzemnej architektúry, ktoré zaberá vzdušný priestor čim tiež zhoršuje životné prostredie obyvateľom, pohybujúcim sa po vonkajších koridoroch (chodníky pri Nábreží arm. generála Ludvíka Svobodu) sú prekryté stavbami a človek nevidí modrú oblohu nad hlavou čo považujem za nevhodný zásah z pohľadu životného prostredia. Žiadam zachovať všetku zeleň v území a realizovať popri pešej promenáde, ako aj popri cyklotrase dodatočnú výsadbu stromoradia, a to z dôvodu zmiernenia dopadov klimatických zmien. Nemenej závažným problémom je aj ďalšie znečistenie ovzdušia a zvýšenie hlukovej záťaže v dôsledku nárastu individuálnej dopravy, pričom práve hluková záťaž v Bratislave už prekračuje požadované normy.

3. Kultúrna krajina. Predkladaný zámer navrhovanej činnosti spôsobí zásadnú zmenu vizuálu Bratislavy. Je zrejmé, že výstavba na takomto vzácnom a cennom území výrazne ovplyvni siluetu mesta, ovplyvní panorámu hradného brala ako aj samotný vzhľad úpätia Malých Karpát. Negatívom je hlavne to, že týmto spôsobom pokračuje „deštrukcia" tohto územia začatá pri výstavbe stavby River parku. Túto kultúrnu hodnotu (kultúrna krajina) považujeme za majetok všetkých Bratislavčanov, ktorú nie je možné sprivatizovať. Táto zóna je z hľadiska širších výtvarno-kompozičných vzťahov významnou súčasťou obrazu mesta, jeho siluety a panorámy. Preto je nevyhnutné pri zástavbe zámeru rešpektovat' takú mierku, aby nedošlo k porušeniu dominantnosti krajinnej štruktúry, zmene vizuálu a panorámy mesta. Zámer navrhovanej činnosti ruší svojou výškou a objemom krajinný obraz, čo je v rozpore s verejným záujmom. Celkové hmotovo-priestorové riešenie vytvára veľkú bariéru - odrezáva hlavnú komunikáciu pre dopravu a peších (Nábr. arm. generála Ludvíka Svobodu) od nábrežia a Dunaja, vo veľkej časti neumožňuje priehľady, blokuje aj opačným smerom priehľady od nábrežia na stúpajúci zazelenený terén na sever od Nábrežia arm. generála Ludvika Svobodu. Je teda bariérou a nie spájajúcim prvkom na nábreží ktoré si zaslúži iné riešenie, nie výstavbu "bariérového mega-komplexu podradnej architektonickej hodnoty".
4. Architektúra. Celkový zámer navrhovanej investičnej činnosti a jeho architektúry pôsobí pre dané územie úplne nevhodne, rušivo a provinčne. Takáto masívna bloková zástavba nie je vôbec vhodná pre dané územie a mesto Bratislavu, ale skôr vyhovuje súkromnému investorovi svojou masívnosťou, výškou a podlažnou plochou. Výškové stavby musia rešpektovat' najvýznamnejšie diaľkové pohľady ktoré sú charakteristické pre dané územie. Výška zástavby nielen zatieni pohľad na vilovú štvrť a kopec, ale súčasne zníži kvalitu bývania občanov vo vilovej štvrti (znemožní výhľad na rieku) čím sa zníži aj atraktivita ich nehnuteľností. Tejto architektúre chýba akákoľvek invencia a výnimočnosť, ktorá by toto miesto odlíšila od okrajových obytných mestských častí, kancelárskych štvrtí. Okrem toho zámer svojou architektúrou vytvára z územia, ktoré viac ako 50 rokov vnímali občania ako verejný priestor - priestor súkromný, zúži dunajskú promenádu. Vo veľkej miere zmizne spoločensko-kultúrny kontext daného územie, história a génius loci. Žiadam stanoviť ako podmienku, že uličná čiara daného zámeru bude maximálne v línii navrhovaných chodníkoch. Takzvané „nafukovanie" budov a ich objemov spôsobom, že vyššie nadzemné podlažia pretŕčajú nad pôdorys v úrovni kontaktu so zemou je neprípustné, lebo to zasahuje do verejného priestoru, vizuálne zväčšuje objem a pod.
    - Ďalej žiada, aby (doslovný prepis)

- sa navrhovaná činnosť prehodnotila a dala sa do zhody s potrebami občanov a mesta,
- prebehla verejná diskusia k zámeru,
- bolo možné pripomienkovanie cez odborné poslanecké komisie Mestského zastupiteľstva ako aj Miestneho zastupiteľstva Staré Mesto,
- sa najprv naplnilo Uznesene 58/2016 Miestneho zastupiteľstva zo dňa 26. 4. 2016.

[redacted], ***Združenie domových samospráv, Rovniakova 14, P.O.BOX 218, 851 02 Bratislava*** *(list doručený elektronickou poštou dňa 17. 10. 2018)*

- hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie považuje za dostatočné a do podmienok rozhodnutia žiada zahrnúť aj nasledujúcu podmienku: „Spracovať projektovú dokumentáciu pre ďalšie stupne (územné a stavebné konanie) v súlade a v zmysle doplňujúcej informácie navrhovateľa (minimálne v časti, v ktorej sa vysporadúva s našimi pripomienkami), ktorá je citovaná v odôvodnení rozhodnutia. V prípade odchýlenia sa od takéhoto riešenia je potrebné zisťovacie konanie o zmene činnosti."
- Uvádza, že toto vyjadrenie nahrádza všetky ich predchádzajúce vyjadrenia vo veci.

[redacted] ***(list zo dňa 16. 11. 2018)***

- upozorňuje, že na viacerých miestach časti C.I.19 Súlad navrhovanej činnosti s platnou ÚPN (str. 90 a ďalšie) je chybne uvedená funkcia územia. V správe o hodnotení je uvedené „zmiešané územia bývania a občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu“, zatiaľ čo v ÚPN Bratislavy „občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu“ a je zaradené medzi rozvojové územia. Najmä vzhľadom na dominanciu obytných funkcií na úkor obslužno-vybavenostných funkcií mestského a nadmestského charakteru považuje navrhovanú činnosť za nevhodnú. Došlo by k znehodnoteniu celého nábrežia a negatívne by bola ovplyvnená aj dopravná infraštruktúra.
- Konštatuje, že „predložená správa nie je spracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti „Polyfunkčný komplex CPR-A" určeného podľa § 30 zákona č. 24/2005 Z. z, o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon"), ktoré vydalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky pod č. 6774/2017- 1.7./ak, 55491/2017, dňa 15. 11. 2017. V predloženej správe totiž nie je obsiahnutý a zhodnotený variant riešenia navrhovanej činnosti (variant 2) tak, ako bol vyšpecifikovaný a určený v rozsahu hodnotenia. Variant 2 ... namiesto zmiešaného pohybu mal navrhnúť oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (Hl. mesto SR Bratislava), v ktorom sa mala uplatniť línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným územným plánom hl. mesta SR Bratislavy...“
- Konštatuje, že požiadavka na spracovanie Variantu č. 2 v zmysle rozsahu hodnotenia nebola splnená, pretože obsahuje identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne 2. – 9. nadzemného podlažia ako Variant č. 1.
- Konštatuje, že „nebola splnená ani požiadavka 2.2.3., obsiahnutá vo vyššie uvedenom rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti, ...kvôli preukázaniu správnosti výpočtu potrieb statickej dopravy (aj pre účely posúdenia súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou) uviesť funkčné využitie jednotlivých objektov a ku každému objektu uviesť prehľadnú tabuľku (počty zamestnancov, návštev, výmery jednotlivých typov plôch...). Špecifikácia funkčného využitia jednotlivých objektov vrátane ďalších bilancií (počty zamestnancov, návštev, výmery jednotlivých typov plôch a ďalšie) v správe o hodnotení obsiahnutá nie je.“
- Nesúhlasí s jedným z východiskových predpokladov obsiahnutých v časti 2. Použité podklady, východiská a ich zhodnotenie (str. 4) predloženého Dopravno-kapacitného posúdenia zámeru, že prirodzený nárast cestnej dopravy od roku 2017 na komunikácii na Nábreží arm. generála Ludvíka Svobodu bude predstavovať v roku 2025 3 - 5 % oproti roku 2017 a v roku 2040 12 % oproti roku 2025, t. j. v období, kedy bude realizované pozvoľné znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce. Nesúhlas je založený na skutočnosti, že v správe o hodnotení nie je obsiahnutá jednoznačná a jasná informácia o súčasnom stave cestnej dopravy na komunikácii na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu, resp. o dopravnom zaťažení tejto komunikácie v roku 2017. Nesúhlas je ďalej založený na nelogickosti predpokladu, že v období, keď nie je a nebude regulovaná individuálna doprava v meste (do roku 2025) nárast predstavuje len 3 - 5 %, ale v období, keď individuálna automobilová doprava regulovaná bude (do roku 2040 - pozvoľné znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce) bude nárast predstavovať až 12 %.

- Upozorňuje, že v časti 12. Kapacitné posúdenie križovatiek podľa STN 73 6102 (str. 65) predloženého Dopravno-kapacitného posúdenia zámeru je uvedené, že

- zaťaženie križovatky Karloveská-Molecova v čase 16:00 - 17:00 hod. na vstupe z Botanickej ulice (ľavý smer) bude v roku 2025 - 787 voz/hod. a v roku 2040 - 831 voz/hod., pričom kapacita je len 467 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Botanická-Mlynská dolina (Ilkovičova) v čase 08:00 - 09:00 hod. na vstupe z Ilkovičovej ulice (ľavý smer) bude v roku 2025 - 1 186 voz/hod. a v roku 2040 - 1 080 voz/hod., pričom kapacita je len 947 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Botanická-Mlynská dolina (Ilkovičova) v čase 08.00-09.00 hod. na vstupe z Botanickej ulice (pravý smer) bude v roku 2025 1 693 voz/hod. a v roku 2040 - 1 821 voz/hod., pričom kapacita je len 1 368 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu - Most SNP v čase 16:00 - 17:00 hod. na vstupe z CMO (smer R) bude v roku 2025 - 2 197 voz/hod. a v roku 2040 - 1 976 voz/hod., pričom kapacita je len 1 971 voz/hod.

V žiadnom prípade nesúhlasí s vysvetlením predpokladaných prekročení kapacít križovatiek uvedeným na strane 66 predloženého dopravno-kapacitného posúdenia: „Rozdiely sú väčšinou minimálne, v prípade ľavého odbočenia Karloveská - Molecova výrazne vyššie, hoci v simulácii je táto skutočnosť málo rozpoznateľná. Príčina je zjavne v tom, že simulačné posúdenie na rozdiel od normového zahŕňa ucelenú sieť v rámci ktorej sa križovatky navzájom prepojené úsekmi komunikácie nachádzajú a teda sa vzájomne ovplyvňujú. V danom prípade je zaťaženie vstupu do križovatky Karloveská-Molecova zo smeru Botanická ovplyvnené najprv stop-čiarou križovatky Karloveská cesta na Devín a neskôr i stop-čiarou pred priechodom pre chodcov cez Karloveskú ulicu. Hodnoty zaťaženia vo výpočtových tabuľkách predstavujú čistý dopyt a nie je vždy zaručené, že tento dopyt sa v plnom rozsahu aj ku križovatke dostaví, keďže je ovplyvnený riadiacim algoritmom na predchádzajúcich stop-čiarach riadených križovatiek, alebo priechodov. Tieto prípady boli podrobnejšie okomentované v analýze simulačného posúdenia, z ktorej vyplýva, že každý z nich je špecifický a má rôznu závažnosť. Všeobecne treba zohľadniť že algoritmus výpočtu podľa STN 73 6102 je v porovnaní so simulačnou metódou príliš jednoduchý, nakoľko neobsahuje veľké množstvo vplyvov zohľadnených v simulačnej metóde. Prekročenie kapacity dokumentované červenými číslami v tabuľkách preto treba chápať ako aritmetický fakt, ktorý nijako nezohľadňuje konkrétne podmienky fungovania konkrétnych vstupov do konkrétnych križovatiek a preto skutočnosť nemusí vždy zodpovedať výsledku jednoduchej aritmetiky, čo je aj náš prípad ľavého odbočenia Karloveská-Molecova.“

- Nesúhlasí s jedným zo zistení uvedených v časti 13. Celkové závery dopravno-kapacitného posúdenia (str. 68): „Hlavným nástrojom pre pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na dotknutej komunikačnej sieti je optimalizácia riadenia dopravy CDS v kombinácii s nástrojmi regulácie dopravy a menších investičných počinov.“ Je presvedčený, že pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na predmetnej komunikačnej sieti, najmä nárokov takých rozsiahlych investičných počinov ako je „Polyfunkčný blok CPR-A, Bratislava", si vyžaduje riešenie ráznych a výrazných zásahov do existujúcej dopravnej infraštruktúry, resp. riešenie nových cestných komunikácií a nových križovatkových uzlov.

- Konštatuje, že odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný. Pre blok CPR-A sa ráta s odjazdom iba 137 automobilov (z 663 parkovacích miest), resp. s príjazdom 82 automobilov (na 663 parkovacích miest) — predpokladať odjazd iba 20 % vozidiel z parkovacích miest — obytná funkcia v rannej špičke je nereálny. Nevidí žiaden dôvod, že ak zámery uvedené v tabuľke č. 2 na str. 7 majú v špičkovej hodine uvažované príjazdy plus odjazdy na priemernej úrovni 41,26 % počtu parkovacích miest (8 794 áut za

špičková hodinu pri počte parkovacích miest 21 312), aby v prípade bloku CPR-A boli tieto znížené na 34,59 % počtu parkovacích miest (219 z 633).

- Konštatuje, že v dopravno-kapacitnom posúdení je uvedené, že použité percentuálne hodnoty obratu vozidiel sú odvodené z reálnych prevádzkových charakteristík susedného komplexu River Park. Predpokladá sa, že tieto budú u komplexu CPR veľmi podobné, ak nie zhodné. Namieta, že predmetné tvrdenie nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát.
- Namieta, že v posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšina dopravných tokov v území bude generovaná tzv. zónou Chalupkova. Predpokladá, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia bloku CPR-A bolo zanedbateľné.
- Konštatuje, že v dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené, kedy a či bol vôbec vykonaný dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smerov ich jazdy), nie je uvedený žiadny dátum.
- Trvá na podrobnom dopravno-kapacitnom posúdení aktuálneho stavu, a aj predpokladaného stavu tesne pred dokončením projektu a jeho uvedením do užívania, križovatiek Molecova až Landererova, ktoré absentuje v dopravno-kapacitnom posúdení zámeru.
- Žiada, aby predložená správa o hodnotení bola prepracovaná a dopracovaná tak, aby v nej boli zohľadnené pripomienky, resp. žiada, aby bola prepracovaná celá navrhovaná činnosť.

[redacted] *(list zo dňa 07. 11. 2018)*

- predkladá nasledujúce pripomienky (doslovný prepis):

1. Posudzovanie vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie bolo potrebné vykonať pre všetky tri časti projektu (CPR-A, CPR-B a CPR-C) spoločne, nie rozdelene.
2. Správa nedostatočne hodnotí zvýšenie dopravnej záťaže územia, znečistenie ovzdušia, zvýšenie hlukovej záťaže a redukcia prirodzených priepustných plôch zelene. Nemenej podstatnou zmenou je aj negatívny vplyv na štruktúru krajiny, historickú siluetu a panorámu Bratislavy, čo bude mať negatívny prínos z hľadiska estetického a krajinotvorného.
   Navrhovaná činnosť nerešpektuje vôbec fakt, že dané územie je pre Bratislavu výnimočné, tak zo spoločenského, ako aj z historického hľadiska. Správa o hodnotení sa nijakým spôsobom nesnaží rešpektovat' túto skutočnosť. Nemalá časť verejnosti, čo dokazujú viaceré petičné a protestné akcie proti zbúraniu PKO a výstavbe River Parku, vníma vo veľkej miere tento priestor ako verejný, očakáva tu väčší podiel verejných funkcii pre občanov a zároveň vníma zahustenie priestoru ako degradáciu územia. Práve výška zástavby, ako aj jej objem, zníži kvalitu bývania nám, ktorí bývame na a nad nábrežím (strata výhľadu na Dunaj, zahustenie dopravy, zabratie chodníkov parkujúcimi autami, zníženie estetickej hodnoty okolia, zhoršenie svetelných podmienok a pod.).

- Ďalej predkladá pripomienky k jednotlivým dotknutým sektorom (doslovný prepis):

1. <u>Doprava.</u> Najväčším nedostatkom predkladanej správy o hodnotení je nedostatočné a izolované posúdenie intenzity zástavby a následného nárastu dopravy. Neuvádza sa, aký veľký bude dopad všetkých investičných zámerov od mosta Lafranconi až po Starý most. Takéto posudzovanie „per partes" je zavádzajúce. Navrhovaná činnosť predstavuje nárast v intenzite osobnej dopravy a v statickej doprave, z čoho je jasné, že sa zásadným spôsobom ovplyvní doprava na nábreží. Spôsob a intenzita zástavby musí byť podmienená statickou a dynamickou dopravou. Od dokončenia River Parku a následne Zuckermandlu sa výrazne zhoršili dopravné podmienky v celej oblasti nábrežia (zahustenie, spomalenie dopravy, odstavovanie vozidiel, obmedzovanie chodcov), najmä čo sa týka parkovania.

Developerské spoločnosti síce pred výstavbou deklarujú istý počet parkovacích miest v garážach (zväčša aj tak poddimenzovaný), no následná realita je taká, že tieto sú všetky spoplatnené, a tak zostávajú aj tak neobsadené. Zamestnanci, návštevníci, dodávatelia a ďalší, ktorí prídu autom, nemajú kde zaparkovať a obťažujú a obmedzujú ostatných obyvateľov a návštevníkov územia. Prirodzeným vyústením vzniknutej situácie bude snaha obyvateľov tejto zóny o zavedenie rezidenčného parkovania, čo situáciu s parkovaním posunie na absurdnú úroveň. V správe absentuje podrobná analýza hodnotiaca dopravu celého nábrežia od Starého mosta po most Lafranconi, vrátane obslužnosti územia a riešenia statickej dopravy a najmä, ktorej závery by boli zapracované do výsledného návrhu.

2. Životné prostredie. Návrh činnosti nerešpektuje Stratégiu adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy, strategický dokument mesta prijatý a odsúhlasený Mestským zastupiteľstvom dňa 24. 09, 2014. Realizovaním činnosti by sa v predmetnom území vytvorila plocha, ktorá by výrazne znížila retenčnú schopnosť územia, ktoré bolo doteraz v značnej miere nezastavané. Neprípustné je aj zabratie zelených plôch, ako aj výrub zelene zo strany Nábrežia armádneho generála Ludvíka Svobodu kvôli ďalšiemu jazdnému pruhu. Správa nerieši, kde budú vytvorené náhradné plochy zelene v celom rozsahu. Obdobný problém možno očakávať v dôsledku vybudovania podzemných parkovacích garáží. Nemenej závažným problémom je aj ďalšie znečistenie ovzdušia a zvýšenie hlukovej záťaže v dôsledku nárastu individuálnej dopravy, pričom práve hluková záťaž v Bratislave už prekračuje požadované normy.
   Správa neobsahuje posúdenie žiadneho ďalšieho variantu, ktorý by obsahoval verejne prístupnú funkčnú zeleň (pôvodné druhy rastlín, veľké stromy, nie umelé záhony s nepôvodnými druhmi rastlín potiahnuté fóliou či miniatúrne stromy v kvetináčoch) minimálne v existujúcom rozsahu.
3. Kultúrna krajina. Realizácia navrhovanej činnosti by mala za následok zmenu siluety Bratislavy (jej exponovanej časti na nábreží Dunaja). Negatívom je hlavne to, že týmto spôsobom pokračuje „deštrukcia" tohto územia začatá pri výstavbe River Parku. Táto zóna je z hľadiska širších výtvarno-kompozičných vzťahov významnou súčasťou obrazu Mesta, jeho siluety a panorámy. Preto je nevyhnutné pri budúcej zástavbe zaviesť takú mierku, aby nedošlo k porušeniu dominantnosti krajinnej štruktúry, zmene vizuálu a panorámy mesta. Navrhovaná činnosť ruší svojou výškou a objemom krajinný obraz, čo je v rozpore s verejným záujmom.
   Správa neobsahuje doložené panoramatické fotografie a vizualizácie z rôznych strán, ale najmä zo strany Dunaja či mosta Lafranconi, čím by sa dal odborne posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na celkovú krajinu a panorámu Bratislavy. Zároveň sa jedná o ďalší rozsiahly zásah do nábrežia Dunaja, kde úplne absentuje akákoľvek významnejšia reflexia historických hodnôt, rovnako ako táto reflexia chýbala vo významnejšej miere pri stavbe nového projektu Zuckemandla či River Parku (projekty pod gesciou toho istého investora ako je posudzovaná činnosť).
4. Architektúra. Celkový zámer navrhovanej investičnej činnosti a jeho architektúry pôsobí pre dané územie úplne nevhodne, rušivo a nezaujímavo. Takáto masívna bloková zástavba nie je vôbec vhodná pre dané územie a mesto Bratislavu, ale skôr vyhovuje súkromnému investorovi svojou masívnosťou, výškou a podlažnou plochou. Výškové stavby musia rešpektovat' najvýznamnejšie diaľkové pohľady ktoré sú charakteristické pre dané územie. Výška zástavby (až 9 nadzemných podlaží) nielen zatieni pohľad na vilovú štvrte a kopce, ale súčasne zníži aj kvalitu bývania nám bývajúcim v najbližšom okolí, čím sa zníži aj atraktivita našich nehnuteľností. Veľkoplošné presklené fasády sú veľmi nevhodnou voľbou navrhovanou do blízkosti významnej ťahovej cesty vtákov (fatálne nárazy do skiel). Aktuálny zámer svojou architektúrou vytvára z územia, ktoré viac ako 50 rokov vnímali

občania ako verejný priestor, priestor súkromný, zúži dunajskú promenádu a v neposlednom rade aj svojimi presahmi od 2 NP. úplne zmizne spoločensko-kultúrny kontext daného územie, história a génius loci. Navrhovaná činnosť by svojou architektúrou úplne narušila kultúrnu krajinu, vizuál a tradičnú historickú panorámu. Správa nehodnotí žiadne ďalšie varianty, ktoré by zohľadňovali osobitosti miesta a ďalšie vyššie uvedené. Návrhy budov zostali bez akejkoľvek zmeny oproti návrhom zo začiatku konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

- Žiada MŽP SR, aby neodporučilo realizáciu navrhovanej činnosti, pretože v predloženej správe o hodnotení navrhovateľ nezapracoval varianty, aby plánovaná výstavba (doslovný prepis)

- zabezpečila dostatočný počet parkovacích miest pre ľudí v ňom bývajúcich, zamestnaných, ako aj návštevníkov komplexu tak, aby zaparkované autá neobťažovali chodcov a netvorili prekážky pre cestnú premávku,
- obsahovala dostatočné množstvo hodnotnej zelene prinášajúcej úžitok ľuďom (dostatočne staré pôvodné dreviny, nie kontajnerová zeleň či pofidérne „komunitné záhrady"!),
- aby tvar, veľkosť a vizuál budov vhodne nadväzovali na existujúcu zástavbu na Nábreží armádneho generála Ludvíka Svobodu, Žižkovej ulici, t. j. nepresahovali ju podlažiami a nerušili nevhodne dotvorenými fasádami.

[redacted] *(list zo dňa 17. 11. 2018)*

- uvádza nasledujúce pripomienky (doslovný prepis):

- Zásadná pripomienka - vplyv zámeru na kvalitu životného prostredia, kvalitu života a bývania občanov mesta (najmä dopravy) ako aj samotných potrieb mesta sa navrhovanou výstavbou výrazne zhorší. Daný projekt je objemovo, hmotovo a kapacitne predimenzovaný, pričom jeho realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia, čím je celý projekt v rozpore s verejným záujmom. Žiadam, posudzovať túto navrhovanú činnosť (Polyfunkčný blok CPR-A) súčasne s navrhovanými činnosťami „Polyfunkčný komplex CPR, blok CRP-B a polyfunkčný blok CPR-C". Toto rozdelenie bolo spravené účelovo!
- Neprebehla žiadna verejná diskusia k zámeru, žiadne verejné prerokovanie, nebolo možné pripomienkovanie cez odborné poslanecké komisie Mestského zastupiteľstva ako aj Miestneho zastupiteľstva MC Bratislava - Staré Mesto, čiže sa nemohla vyjadriť odborná ako aj občianska verejnosť k celkovej regulácii územia. Na takýto zásadný zámer počíta stavebný zákon s reguláciou územia – územným plánom zóny. Obstaranie územného plánu zóny Dunajského nábrežia bolo schválené uznesením č. 58/2016 miestneho zastupiteľstva MČ Bratislava – Staré Mesto dňa 26. 04. 2016.
- Najvážnejší dopad na kvalitu životného prostredia bude zvýšenie dopravnej záťaže územia a nedoriešenie alternatívnej dopravy (cyklo a peší pohyb), znečistenie ovzdušia, zvýšenie hlukovej záťaže a redukcia prirodzených priepustných plôch zelene. Nemenej podstatnou zmenou je aj negatívny vplyv na štruktúru krajiny, historickú siluetu a panorámu Bratislavy, čo bude mať negatívny prínos z hľadiska estetického a krajinotvorného.
- Navrhovaný zámer nerešpektuje vôbec fakt, že dané územie je pre Bratislavu výnimočné, tak zo spoločenského, ako aj z historického hľadiska. Zámer sa iba minimálnym a nedostatočným spôsobom snaží rešpektovať takúto skutočnosť - vytvorením „planetária". Verejnosť vníma vo veľkej miere tento priestor ako verejný, očakáva väčší podiel takýchto funkcii pre občanov (občianska vybavenosť) a zároveň vníma takéto extenzívne zahustenie priestoru ako degradáciu územia, pričom výška zástavby ako aj objem zníži kvalitu bývania vo vilovej štvrti (strata výhľadu na Dunaj a pod.). Zároveň popiera hlavnú funkciu regulácie územia územným plánom – funkcia 201 – občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, pričom tento zámer túto funkciu prakticky nenapĺňa!

- Žiada, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti podľa zákona tak, že realizáciu navrhovanej činnosti neodporúča.

[redacted] *(list doručený elektronickou poštou dňa 17. 11. 2018)*

- namieta, že predložené dopravno-kapacitné posúdenie zámeru nikde neuvádza, že ho spracoval autorizovaný dopravný inžinier a kto ním je. Je uvedený iba spracovateľ DI Consult, s.r.o., nie je však jasné aký autorizovaný dopravný inžinier zadané posúdenie zodpovedá, nie je ani okrúhla pečiatka, žiadna autorizácia.
- Konštatuje, že „predložená správa nie je spracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti „Polyfunkčný komplex CPR-A" určeného podľa § 30 zákona, ktoré vydalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky pod č. 6774/2017- 1.7./ak, 55491/2017, dňa 15. 11. 2017. V predloženej správe totiž nie je obsiahnutý a zhodnotený variant riešenia navrhovanej činnosti (variant 2) tak, ako bol vyšpecifikovaný a určený v rozsahu hodnotenia. Variant 2 mal ... namiesto zmiešaného pohybu navrhnúť oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (Hl. mesto SR Bratislava), a v ktorom sa tiež uplatní línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s plnohodnotnou verejne prístupnou zeleňou najmä stromového charakteru v zmysle požiadaviek hl. mesta SR Bratislavy...“ Keďže vo variante 2 je obsiahnutý rovnaký návrh funkčno-prevádzkovej náplne bloku CPR-A, ako vo variante 1, v ktorom dominujú funkcie bývania a krátkodobého ubytovania v apartmánoch, je možné konštatovať, že vyššie uvedená požiadavka na spracovanie variantu 2 obsiahnutá v rozsahu hodnotenia nebola vôbec splnená. Dokonca výmery pre variant 1 na strane 93 a variant 2 na strane 94/95 sú úplne identické pre funkciu OV a pre funkciubývania!!! Nikde nie je preukázané, koľko podlahovej plochy v parteri na 1 - 2 NP je podľa stanoveného rozsahu hodnotenia pre variant 2 bez umiestňovania funkcie bývania v parteri! Nie je to preukázané nijako, nie sú vyhodnotené výmery podľa podlaží a funkcie v tabuľkách. Vzhľadom na osobnú účasť pri prerokovávaní rozsahu hodnotenia a dohode o posudzovaní iného variantu s väčším podielom občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu oproti predloženému jedinému variantu zámeru mám za to, že aj v predloženom variante 2 ide o identickú funkciu. Samozrejmosťou má byť aj tabuľka pre variant 2 - s inými rozsahmi funkcií bývania, apartmánového bývania a občianskej vybavenosti. Následne - aj DKP by malo počítať s iným množstvom aj časovaním statickej aj dynamickej dopravy vzhľadom na iné kalkulácie rôznych výmerov plôch vzhľadom na funkcie. Mám za to, že funkcia “apartmánové bývanie” nenapĺňa regulatívy pre občiansku vybavenosť celomestského a nadmestského bývania, keďže ide aj podľa SoH o rezidenčnú funkciu. Žiadam predloženú správu o hodnotení vzhľadom na vyššie uvedené neakceptovať, pretože nenaplnila rozsah hodnotenia pre variant 2.“
- Konštatuje, že v predloženom dopravno-kapacitnom posúdení nesedia ani základné počty — napr. v tabuľke č. 1 na str. 6 nesedia medzisúčty (príklad poobedňajšia špička Riadok CPR-B spolu18+21nie je uvádzaných 40 a pod.).
- Konštatuje, že odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný: „CPR-A sa ráta odjazd iba 64 automobilov (na 322 parkovacích miest pre funkciu bývania aj s vysokým podielom apartmánového bývania) – predpokladať napr. výjazd iba 20% vozidiel z parkovacích miest – obytná funkcia v rannej špičke je nereálny – mimo toho je táto špička chybne vedená v čase 8 - 9 –pritom je všeobecne brané za špičkovú hodinu

obdobie od 7 - 8 resp. 7,30 - 8,30 ako to je aj v posúdení iných zámerov vidieť z tabuľky č. 2 str. 7. Mám zato, že dané hodnoty aj časové obdobie boli posúdené chybne a účelovo. Nevidím žiaden dôvod, že ak zámery uvedené v tabuľke č. 2 str. 7 majú v špičkovej hodine pomer príjazdov plus odjazdov na priemernej úrovni 41,26 % počtu parkovacích miest (8794 áut za špičkovú hodinu pri počte parkovacích miest 21 312), aby v prípade CPR-A boli znížené na 20,7% počtu parkovacích miest (137z počtu 663 PM).“

- Konštatuje, že použité percentuálne hodnoty obratu vozidiel sú odvodené z reálnych prevádzkových charakteristík susedného komplexu River Park. Predpokladá sa, že tieto budú u komplexu CPR veľmi podobné, ak nie zhodné. Namieta, že predmetné tvrdenie nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát.
- Konštatuje: „V obrázkoch dopravných tokov nie je uvedené a počítané so zaťažením projektom CPR-B (je uvedené iba CPR-C a zámer CPR-A).“
- Namieta, že v posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšina dopravných tokov v území bude generovaná tzv. zónou Chalupkova. Predpokladá, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia bloku CPR-A bolo zanedbateľné.
- Konštatuje, že križovatky NAGLS - Žižkova (obr. č. 31) a NAGLS - otočka CPR (obr. č. 32) neboli vôbec posúdené vo vzťahu k preferencii električkovej dopravy.
- Konštatuje, že v dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené, kedy a či bol vôbec vykonaný dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smerov ich jazdy), nie je uvedený žiadny dátum.
- Absolútne nesúhlasí „s predloženou štúdiou a variantmi o trasovaní a kapacitách cyklotrás v 3 predložených variantoch. Nikde sa neuvádzajú počty terminálnych a iniciálnych jázd cyklistov, slúžiacich na dopravnú obsluhu CPR-B a C ako aj CPR-A aj kumulatívne. Predložený a navrhovaný variant 3, ktorý je vyhodnotený ako jediný vyhovujúci, nevyhovuje ani rozhodnutiu primátora č. 15/2014 – Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov, podľa ktorého v mieste hlavnej trasy podľa územného plánu táto musí byť konštruovaná ako segregovaná. Nie v náhradnom trasovaní, ako je uvedené vo variante 3 - NAGLS, kde sú pre vedenie cyklistov určené 2 núdzové úzke (š=1m) a nebezpečné cyklopruhy nesegregované od automobilovej dopravy.“ Preto žiada prerobiť štúdiu vedenia cyklotrás tak, aby bola aj trasa popri promenáde vedená ako segregovaná - aj na úkor posunutia zástavby bytových domov.“ Taktiež žiada, „aby variant s vedením cyklotrasy na NAGLS bola segregovaná, jasne oddelená od automobilovej dopravy a aby boli vytvorené dostatočné priestorové možnosti posunutím stavebných objektov smerom na juh.
- Predkladá návrh optimálneho trasovania cyklotrasy: „Kombináciu záverov predloženej štúdie a aj na základe diskusií na verejnom prerokovaní žiadam vyhodnotiť ako najvhodnejší variant kombináciu 2 a 3 s nasledovnými modifikáciami(od juhu): promenáda o šírke 8 m (min. 6 m) pre peších - oddeľujúca zeleň - segregovaná cyklotrasa -(zeleň) - terasy prevádzok a aktívny parter (aj keď treba ustúpiť s architektúrou, ale tá sa musí prispôsobiť - funkcii nábrežia - promenáde aj cyklotrase. Zároveň na S - popri komunikácii NAGLS riešiť segregované ODDELENÉ cyklopruhy mimo 4 jazdných a obslužných pruhov pre automobilovú dopravu, oddelené od nich a o minimálnej šírke1,5 m v každom smere - pre zrýchlený presun cyklistov vyššou rýchlosťou. Aj keď by bolo treba pre realizáciu tohto zámeru zrušiť obslužný pruh na J od NAGLS a posunúť architektúru stavby CPR-A. Pokiaľ nebude prijatá takáto kombinácia, považuje návrhy zo Správy o hodnotení za nevyhovujúce a nerešpektujúce podmienky, územný plán, technické normy a teda zhoršujúce životné prostredie pre dopravu nerealizáciu cyklistických koridorov podľa noriem, ÚP BA a požiadaviek rozsahu ohodnotení vzhľadom na kapacity.“

- Nemôže akceptovať architektúru, ktorá „neumožňuje nad ťahmi pre peších voľný priestor, ale nad komunikačnými koridormi je zastavaná formou rozšírenia architektúry do výšky nad rámec pôdorysu základne resp. stavieb na 1 NP (prízemie).“ Žiada aby „bola redukovaná zástavba a stavebné objekty posunuté - zúžené na juh od NAGLS a na sever od promenády, aby bol celý priestor vzdušnejší a neobstavaný.“ Žiada „zmenu architektúr hlavných stavebných objektov tak, aby vnutroblok bol preslnený, a nebol obstavaný takmer kompletne architektúrou, aby vzniklo viac voľných prepojení promenády s NAGLS, nie len 1 tunelová pasáž.“ Žiada „redukovať objem zástavby a nie stavať na maximum koeficientov z regulácie UP.“
- Konštatuje: „Hranica riešeného územia je 11 900 m^2 (majetok WOAL), zeleň na rastlom teréne je “až” 43 m^2 podľa prílohy 20_V1: Sadové úpravy. Príloha navyše obsahuje zlé vyznačenie hraníc riešeného územia a pozemkov navrhovateľa. V Texte SoH sa uvádza 221 m^2 zelene na rastlom teréne, čo nesedí. (s. 95 - 96) každopádne je to len 0,36% (!!!); v prípade 221 m^2 na rastlom teréne je to 1,6 % na riešenom území, čo je mizivé percento. Preto napriek započítavaniu zelene nad stavebnými konštrukciami považujem mieru zastavania riešenej plochy za neúmernú, absolútne neakceptovateľnú a nehodnú riešenia stavieb vo verejnom priestore v 21. storočí. Požiadavka na vzrastlé stromy v rozsahu hodnotenia nie je naplnená, pretože skutočne vzrastlé stromy dokážu rásť len nad rastlým terénom, nie na 2 m hrubom substráte. V celom zámere je len 9 vzrastlých stromov, aj to de facto na parcele hlav. mesta a jeho hraničiacej línii!!! Navyše - podľa práve schváleného VZN hlav. mesta SR o zeleni (Všeobecné záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o starostlivosti o verejnú zeleň a ochrane drevín, ktoré sú súčasťou verejnej zelene na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy zo dňa 7. 9. 2018) - ak dôjde k úbytku verejnej zelene, musí byť vytvorená kompenzácia vo forme vytvorenia novej verejnej zelene - teda napr. Likvidáciou spevnených plôch niekde inde. Očakávam deklarovanie splnenia tejto platnej požiadavky.“
- Konštatuje: „Projekt neobsahuje v dostatočnej miere implementované požiadavky strategického dokumentu hlav. Mesta SR o adaptácii na klimatické zmeny. Stále nie je v dostatočnej miere zadržiavaná všetka voda z riešeného priestoru, ktorý je na 99,64% zastavaný a bez možnosti vsakovania substrátu na rastlom teréne. Odvádzanie dažďovej vody do Dunaja považujem za neakceptovateľné a zámer sa nevysporiadal s týmto problémom ani v správe o hodnotení.“
- Žiada, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti v tomto znení: „Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zvážil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane vplyvu na chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, správy o hodnotení, posudku, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou ako aj ostatných stanovísk a za súčasného stavu poznania príslušný orgán neodporúča realizáciu „navrhovanej činnosti „Polyfunkčný blok CPR-A“.

5. Vypracovanie odborného posudku podľa § 36 zákona

Odborný posudok podľa § 36 zákona spracovala spoločnosť EKO – GEO – CER, s.r.o., zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 61/2011 PO-OEP (ďalej len „spracovateľ odborného posudku“). Odborný posudok bol doručený MŽP SR dňa 25. 03. 2019.

Odborný posudok bol spracovaný v zmysle § 36 ods. 4 - 7 zákona v marci 2019. Na vypracovanie odborného posudku spracovateľ odborného posudku použil podklady poskytnuté MŽP SR, navrhovateľom, stanoviská subjektov zúčastnených v procese posudzovania, konzultácie s navrhovateľom a spracovateľom správy o hodnotení a jeho vedomosti, osobné poznatky a skúsenosti z problematiky posudzovania.

V závere odborného posudku spracovateľ odborného posudku uvádza:

„Na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona, pri ktorom sa zvážil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, so zameraním najmä na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania zámeru navrhovanej činnosti a správy o hodnotení činnosti, stanoviská orgánov štátnej správy a samosprávy a dotknutej verejnosti, odborných a záujmových organizácii, výsledok verejného prerokovania navrhovanej činnosti, výsledok odborného posudku, po konzultáciách a za súčasného stavu poznania odporúčame odsúhlasiť realizáciu navrhovanej činnosti za dodržania podmienok uvedených v rámci kapitoly G) Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností tohto odborného posudku s tým, že neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

Z priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, že je možné odsúhlasiť realizáciu navrhovaného variantu 3, ktorý je uvedený v správe o hodnotení činnosti, keďže je environmentálne prijateľný a to za podmienok realizovania opatrení a modifikácií uvedených v rámci kapitoly G) Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností tohto odborného posudku.“

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

Napriek skutočnosti, že navrhovaná činnosť „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ je predmetom samostatného konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, nižšie uvedené vyhodnotenie navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia bolo vzhľadom na priestorovú súvislosť s navrhovanou činnosťou „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ MŽP SR vykonané kumulatívne, vrátane všetkých vstupov a výstupov oboch navrhovaných činností.

Vplyvy na dopravu

Vo Variante č. 1 sa na Dvořákovom nábreží navrhuje zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov a na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu pokračovanie obdobného riešenia, aké je v súčasnosti pozdĺž existujúceho River Parku. Vzhľadom na námietky voči zmiešanému pohybu chodcov a cyklistov bol v rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 6774/2017-1.7./ak zo dňa 15. 11. 2017 určený aj variant, v ktorom sa namiesto zmiešaného pohybu navrhne oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným ÚPN hl. mesta Slovenskej republiky Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (hl. mesto Slovenskej republiky Bratislava), a v ktorom sa tiež uplatní línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou náplňou

občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným ÚPN hl. mesta Slovenskej republiky Bratislavy a s plnohodnotnou verejne prístupnou zeleňou najmä stromového charakteru v zmysle požiadaviek hl. mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Tento variant bol v správe o hodnotení predložený ako Variant č. 2.

Vo Variante č. 2 sa navrhuje oddelenie chodcov od cyklistov vodorovným dopravným značením, prípadne zeleným plotom alebo inými sadovými úpravami. Obojsmerná cyklotrasa sa umiestňuje na spevnený pás medzi alejou vysadenou v prerušovanom zelenom páse a travertínovým múrikom. Má mať šírku 3,75 m a má priliehať k zelenému pásu s vysadenou alejou (ďalej od travertínového múrika). Podľa zistení MŽP SR má spevnený pás medzi alejou a travertínovým múrikom šírku cca 5,7 m, miestami zelený pás sa do spevnenej plochy vysúva v podobe polkruhových polostrovov a k travertínovému múriku sa približuje na vzdialenosť cca 3 m. Medzi zelenými polostrovmi sú spravidla umiestňované lavičky. Aj v prípade odstránenia zelených polostrovov a lavičiek by sa v prípade umiestnenia 3,75 m širokej cyklotrasy a jej nevyhnutného fyzického oddelenia od promenády (najlepšie živým plotom) promenáda zúžila na cca 1,5 – 1,7 m úzky koridor, čo je zjavne nedostatočné. Navrhovateľ nevyužil celý priestor, ktorý mu ponúka Dvořákovo nábrežie, vrátane spevnenej plochy medzi topoľovými alejami (v tom prípade by ostala zachovaná plnohodnotná cca 5,7 m široká promenáda), ani sa nepokúsil o invenčné a odvážne mimoúrovňové riešenie, ktoré by riešilo bezpečné križovanie trás chodcov a cyklistov. Namiesto toho predložil Variant č. 3, v ktorom presúva cyklotrasu na ulicu Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu. Tá má slúžiť pre zdatných cyklistov, pre menej zdatných ponecháva zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov na Dvořákovom nábreží.

Vo Variante č. 3 sa na ceste na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu v smere od obrubníka pri navrhovanej činnosti po obrubník električkovej trate navrhuje: krajnica (0,25 m) – obslužný pruh (3,00 m) – odstup medzi obslužným pruhom a cyklistickým pruhom (0,25 m) – cyklistický pruh (1,00 m) – odstup medzi cyklistickým pruhom a jazdným pruhom (0,25 m) – jazdný pruh (3,00 m) – jazdný pruh (3,00 m) – krajnica (0,25 m). V smere od krajnice električkovej trate po krajnicu na protiľahlej strane ulice sa navrhuje: krajnica (0,25 m) – jazdný pruh (3,00 m) – jazdný pruh (3,00 m) – odstup medzi jazdným pruhom a cyklistickým pruhom (0,25 m) – cyklistický pruh (1,00 m) – krajnica (0,25 m). Cyklistické pruhy sa navrhuje v úseku od mosta Lafranconi po tunel. V správe o hodnotení sa neuvádza ako majú byť navrhované cyklistické pruhy napojené na existujúcu sieť cyklotrás.

Bratislavský samosprávny kraj konštatuje, že cyklotrasa na nábreží Dunaja je v ÚPN Bratislavy definovaná ako hlavná a je súčasťou Medzinárodnej moravsko-dunajskej cyktotrasy (MMDC) a že hlavná cyklotrasa musí byť konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou. Žiada aby zostala zachovaná cyklotrasa a prístup cyklistov na cyklotrasu na Dvořákovom nábreží a aby cyklotrasa na Dvořákovom nábreží bola v súlade s STN 73 6110 a to aspoň 3,75 m obojsmerne.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava konštatuje, že „ODI magistrátu sa vyjadrovalo k "Štúdii vedenia cyklotrasy v úseku most Lafranconi – Starý most" (ďalej len „Štúdia"), ktorú predložila spoločnosť WOAL, s.r.o., čiastkovým stanoviskom (nesúhlasné stanovisko), MAGS/ODI/41070/18-98664, ODI/293/18-ČS, MAGS/OUIC/40782/18 zo dňa 23. 05. 2018. K dnešnému dňu nebolo vydané stanovisko Hl. mesta, t.j. štúdia nie je schválená."

Je žiadúce, aby riešenie dopravy v súvislosti s navrhovanou činnosťou bolo kompatibilné s riešením dopravy súvisiacej s navrhovaným „Polyfunkčným komplexom CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ a v jeho prípade hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava v stanovisku k správe o hodnotení uvádza: „Navrhnuté riešenie je neprijateľné pre prevádzkovateľa MHD s ohľadom na bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky v uvedených úsekoch a najmä najzraniteľnejších cyklistov a cestujúcich vo vozidle MHD. V navrhovanej cyklotrase sú umiestnené kanalizačné poklopy ako zdroj nebezpečenstva pre cyklistov, hrozí zachytenie cyklistu širším vozidlom a to napríklad aj pri obchádzaní kanalizačného poklopu cyklistom. DPB a. s. pripúšťa zúženie jazdných pruhov na 3 m, ale nie v prípade ak má byť vedľa takto zúženého jazdného pruhu cyklistický pruh so šírkou 1 m. Prípadné zúženie jazdných pruhov na 2,75 m (v grafickej časti štúdie nie je zakreslené) v miestach zastávok MHD by bolo v rozpore s STN a z hľadiska bezpečnosti považujeme za neprípustné. Upozorňujeme, že komunikácia NAGLS je funkčnej triedy B2, štvorpruhová smerovo rozdelená s električkovým telesom v osi komunikácie, redukovaná zo základnej kategórie MZE 31,0/60 na MZE 23,0/60 s vysokou intenzitou dopravy. V území sú t. č. umiestňované stavby “Polyfunkčný komplex CPR - blok CPR – A, B a C“ v rámci ktorých sú navrhované dva nové vjazdy/výjazdy na komunikáciu NAGLS do podzemných garáží s celkovou kapacitou cca 1 500 parkovacích miest (PM) a tretí do priestorov pre odvoz odpadu a zásobovanie (CPR-A). Ďalej sú dva existujúce vjazdy/výjazdy do podzemných garáží stavby River Park. Preto navrhované riešenie cyklistického pruhu pri prípadnom zúžení jazdných pruhov až na 2,75 m nepovažujeme za riešenie v súlade s platnými technickými normami a nepovažujeme za bezpečné riešenie pre všetkých účastníkov cestnej premávky. Žiadame dodržať šírku jazdných pruhov minimálne 3,0 m a šírku cyklistického pruhu navrhnúť v súlade s príslušnými technickými predpismi s ohľadom na maximálnu bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky.“

Cyklokoalícia k tomu uvádza: „Podľa TP085 je pri komunikáciách s intenzitou dopravy nad 20000 a povolenou rýchlosťou do 50 km/h potrebné podľa tabuľky 3 Výber typu vedenia CYK – intravilán TP085 viesť cyklistov (1) oddelene, v pridruženom dopravnom priestore, (2) v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených min 0,50 m bezpečnostným priestorom alebo po (3) cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie. Predkladané vedenie nemá bezpečnostný odstup, nie je v pridruženom dopravnom priestore, je vedené priamo pomedzi pruhy pre automobilovú dopravu. Technické podmienky pre navrhovanie cyklistických komunikácii (TP085) sú záväzné. Žiadame opätovné spracovanie variantu 3 v súlade s platnými technickými predpismi a normami v SR.“ Ďalej uvádza: „Požadujeme, aby paralelná cyklotrasa na Nábreží arm. gen. L. Svobodu bola vo variante 3 riešená redizajnom uličného profilu, vrátane úpravy polohy stĺpov VO (napr. do polohy priestoru medzi električkovú trať a ľavý jazdný pruh), úpravy horizontálneho vedenia jednotlivých druhov dopravy (výškovo diferencovať motorovú, cyklistickú aj pešiu).“

Ako už bolo uvedené, vo Variante č. 3 sa na ceste na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu v smere od obrubníka pri navrhovanej činnosti po obrubník električkovej trate navrhuje: krajnica (0,25 m) – obslužný pruh (3,00 m) – odstup medzi obslužným pruhom a cyklistickým pruhom (0,25 m) – cyklistický pruh (1,00 m) – odstup medzi cyklistickým pruhom a jazdným pruhom (0,25 m) – jazdný pruh (3,00 m) – jazdný pruh (3,00 m) – krajnica (0,25 m). Uvedené riešenie si teda celkovo od obrubníka pri navrhovanej činnosti po obrubník električkovej trate vyžiada priestor široký 11 m. MŽP SR vzhľadom na isté pochybnosti, vyplývajúce z úradnej činnosti, preverilo priestorové možnosti pred fasádou existujúceho River Parku. O. i. pomocou funkcie „pravítko“ v aplikácii Google Earth bola medzi dobre viditeľným

bielym čiarami vyznačujúcimi krajnicu cesty za vjazdom do garáže River Parku zistená vzdialenosť 8,99 m (vrátane obslužnej komunikácie). Aj v prípade, že rátame s istou chybou v meraní, umiestniť cyklistický pruh na existujúcu vozovku sa javí ako nereálne a zo správy o hodnotení taktiež nevyplýva zámer vybúrať oporný múrik a chodník pred existujúcim River Parkom. Posunutie električkovej trate problém tiež nerieši, pretože na protiľahlej strane ulice Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu sú obdobné priestorové obmedzenia.

Ako vyplýva z viacerých stanovísk, najmä stanovísk územnoplánovacích orgánov, riešenie podľa Variantu č. 3 sa javí ako nevhodné, ba vzhľadom na predchádzajúci odsek a v súčasnosti dostupné údaje pravdepodobne aj obtiažne realizovateľné. Pre úplnosť možno doplniť, že cyklotrasa vedená Dvořákovým nábrežím je komfortnejšia. Cyklista by od Mostu Lafranconi pokračoval priamo a po rovine k Mostu SNP v príjemnom prostredí zelene s výhľadom na Dunaj. V opačnom prípade by musel zachádzať na Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu, prekonať cca 8-metrové prevýšenie s vrcholom v oblasti električkovej zastávky Lafranconi a celú trasu absolvovať v stresujúcom prostredí v spoločnosti motorových vozidiel a výfukových plynov.

Hlavným dôvodom pre uprednostnenie Variantu č. 3 pred Variantom č. 2 bolo zistenie spracovateľa štúdie „Polyfunkčný komplex CPR a polyfunkčný blok CPR-A, Vyhodnotenie vedenia a kapacity navrhovaných cyklotrás“ (DOTIS Consult, spol. s r.o., 2018): „variant 2 - segregovaný pohyb cyklistov od chodcov na promenáde - nevyhovuje pre dosahované intenzity cyklistov a chodcov podľa STN 73 6110 pre popoludňajšie špičkové hodinové intenzity dopravy pre dané rasty intenzít dopravy cyklistov a chodcov (od + 15 %)“. Uvedené konštatovanie zodpovedá aj zisteniu MŽP SR, že aj v prípade odstránenia zelených polostrovov a lavičiek by sa v prípade umiestnenia 3,75 m širokej cyklotrasy a jej nevyhnutného fyzického oddelenia od promenády promenáda zúžila na cca 1,5 – 1,7 m úzky koridor, čo je zjavne nedostatočné.

Vzhľadom na predchádzajúce odseky MŽP SR vylučuje Variant č. 3 a Variant č. 2 a za optimálny považuje Variant č. 1. Variant č. 1 je zároveň pokračovaním existujúceho riešenia, od mostu SNP po polyfunkčný komplex River Park.

Vzhľadom k zmiešanému pohybu chodcov a cyklistov je potrebné na vhodným spôsobom obmedziť rýchlosť cyklistov. V tejto súvislosti možno konštatovať, že pre zdatnejších cyklistov stále ostáva možnosť využiť na presun cestu na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu v existujúcich jazdných pruhoch, kde je povolená maximálna rýchlosť 50 km/h.

Prílohou správy o hodnotení je aj Dopravno-kapacitné posúdenie zámeru (DI CONSULT, 2018). Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava a konštatuje, že „predložené DKP je spracované v súlade so zadaním Správa o hodnotení – vstupné východiská pre spracovanie DKP“. Žiada preveriť potrebnú dĺžku vyraďovacieho pruhu pred otočkou PKO v smere z centra mesta a zahrnúť do navrhnutých opatrení. Zmeny v oblasti riadenia križovatiek svetelnou signalizáciou (navrhnutá optimalizácia riadenia vo vybraných križovatkách) žiada popísať v ďalšom stupni dokumentácie. Uvedené požiadavky sú súčasťou kapitoly VI.3. záverečného stanoviska.

Vplyvy na horninové prostredie a vody

Z hľadiska vplyvov na horninové prostredie a podzemné vody je dôležité, že pod nadzemnou časťou budovy sa navrhuje trojpodlažná podzemná garáž, ako aj spôsob zneškodňovania odpadových dažďových vôd.

V súčasnosti je na Dvořákovom nábreží existujúca dažďová kanalizácia DN 500, ktoré je zaústená do koryta Dunaja cez výustný objekt. Dažďová kanalizácia je vo veľmi zlom technickom stave a je prakticky nefunkčná. Navrhuje sa rekonštrukcia úseku kanalizácie od vyustného objektu po pripojovaciu šachtu po prečerpávaciu stanicu, pričom vyústenie tejto kanalizácie do Dunaja má ostať v pôvodnej polohe. Rekonštruovaná kanalizácia je navrhnutá na výpočtový prietok dažďových vôd z riešeného územia s ohľadom na možné prívalové dažde. Trasa navrhovanej prípojky dažďovej kanalizácie DN 600 je vedená v pôvodnej trase starého potrubia DN 500 od výustného objektu po šachtu s odbočku ku čerpacej stanice dažďových vôd. Areálová kanalizácia je vedená pozdĺž Dvořákovho nábrežia pred navrhovanou stavbou a je napojená do čerpacej stanice dažďových vôd. Existujúce potrubie DN 500 sa zrekonštruuje na potrubie DN 600, rovnako sa zrekonštruuje výustný objekt v koryte Dunaja. Do kanalizácie sa napoja prípojky dažďovej kanalizácie z jednotlivých blokov stavby, napojenie sa urobí do vysadených odbočiek, resp. do revíznych šácht. Celkovo bude do areálovej kanalizácie napojených 5 vetiev dažďovej kanalizácie, ktorá sa vybuduje nad suterénom navrhovanej stavby. Potrubie bude vedené v spáde min 1%. Na trase jednotlivých vetiev sa osadia akumulačné nádrže pre zachytávanie dažďových vôd. Z akumulačných nádrží bude dažďová voda využívaná na polievanie zelene. Do areálovej dažďovej kanalizácie budú odvádzané dažďové vody z miesta realizácie navrhovanej činnosti. Ide o dažďové vody zo striech navrhovaných objektov, zo spevnených plôch a nádvorí. Podľa požiadavky BVS, a.s. a vyjadrení SVP - Povodie Dunaja pri stavbách na nábreží, je potrebné dažďové vody v čase povodní prečerpávať cez stacionárnu čerpaciu stanicu. Z tohto dôvodu bola navrhnutá čerpacia stanica dažďových vôd so zabudovanými ponornými čerpadlami. Vyústenie dažďovej kanalizácie má byť v čerpacej stanici opatrené uzatváracou klapkou – vretenové šupátko, proti spätnému vzdutiu vôd z povodňových prietokov. Na výpustný objekt a dažďovú kanalizáciu bude potrebné vypracovať povodňový plán a pri povodňových stavoch počítať s jeho odstavením a prečerpávaním dažďových vôd. Prečerpávanie pomocou záložného čerpadla priamo do toku bude len počas výstavby alebo v prípade poruchy čerpacej stanice.

Súčasťou správy o hodnotení je aj Hydrogeologická štúdia ([redacted] et al., 2017). Z nej vyplývajú nasledujúce významné skutočnosti: Prúdenie podzemnej vody v popisovanom kolektore fluviálnych štrkov je charakterizované ako prúdenie s voľnou hladinou, ktorá kolíše v závislosti od stavu hladín vody v Dunaji, s ktorými je v priamej hydraulickej spojitosti. Záujmovú oblasť sa nachádza v oblasti jeho dominantného vplyvu a nazýva sa „Užšia pririečna zóna Dunaja“. V nej sa iný vplyv dopĺňania zásob podzemnej vody, ako vodou z Dunaja neprejavuje. Najvrchnejší kvartérny kolektor v mieste realizácie navrhovanej činnosti je hydraulicky prepojený s povrchovou vodou Dunaja. V mieste výstavby kolektor tvorí pomerne úzky pás pozdĺž Dunaja, zo severu ohraničený granitoidmi. Z oblasti granitoidov môže byť kolektor dotovaný malými prítokmi podzemných vôd, ktorý je však z pohľadu riešenej problematiky a dominantného režimového vplyvu povrchového toku zanedbateľný. Telesá budúcich stavieb budú zapustené až do nepriepustného granitového podložia. Tým sa vytvorí pre prúdenie podzemných vôd umelá nepriepustná bariéra. Modelovaním prúdenia podzemnej vody v terajšom stave nábrežia a s novými nepriepustnými stavbami sa potvrdilo, že aj keď nové stavby budú zdúvať hladinu podzemných vôd, toto vzdutie bude bez dynamických

zásahov do zvodnenej vrstvy mimo vplyvu rieky Dunaj, len nevýrazné (do 3 cm). Zmeny nastanú v smeroch prúdenia podzemnej vody, keď voda bude obtekať nové stavby (aj navrhovaný Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C) a už existujúcu budovou River parku. Z uvedeného vyplýva, že nedôjde k takým zmenám na režime a prúdení podzemnej vody, ktoré by bolo možné hodnotiť ako negatívne alebo by si vyžadovali navrhnúť nejaké kompenzačné opatrenia. Z tohto pohľadu sa navrhovaná činnosť hodnotí ako bezproblémová.

V Hydrogeologickej štúdii boli tiež posúdené hydraulické parametre dotknutého územia s dôrazom na možnú a spoľahlivú infiltráciu dažďovej vody cez infiltračný (vsakovací) objekt. Projektant totiž zvažoval aj možnosť infiltrácie dažďových vôd in situ – na pozemku investora, no vzhľadom na bezprostrednú blízkosť v pririečnej zóne povrchového toku od tohto riešenia upustil. S navrhovaným riešením projektanta sa autor Hydrogeologickej štúdie stotožňuje, pretože

- režim podzemných vôd je identický a priamo závislý od režimu blízkeho povrchového toku - rieky Dunaj,
- všeobecné pozitíva infiltrácie zrážkových vôd na mieste (zachovanie lokálneho hydrogeologického režimu, zabraňovanie nežiadúcemu vysychaniu územia, zachovanie pôvodného lokálneho ekosystému podzemných vôd...) v danom prípade sú bezpredmetné – lebo vzhľadom na spomínanú špecifickú pozíciu lokality pri dominantnom vplyve Dunaja sú prakticky nemerateľné a nepozorovateľné,
- z technického pohľadu odvádzanie dažďových vôd priamo dažďovou kanalizáciou do Dunaja zabezpečí možnosť údržby a kontroly jednotlivých zariadení. V prípade že budú do systému dažďovej kanalizácie zaradené vsakovacie prvky (vsakovacie potrubie, vsakovacie boxy), môžu tieto v prípade zvýšenej hladiny (povodňový stav) vytvoriť nežiaducu „privilegovanú cestu pre nežiadúci prítok vôd“. Uvedeným spôsobom by mohla byť aj narušená funkčnosť týchto zariadení ako aj ich technická kontrola.

Časť zrážkových vôd bude odvedená do akumulačnej nádrže dažďových vôd z ktorej bude zrážková voda využívaná na závlahy zelených plôch a okrasných drevín v posudzovanom areáli stavby. V bezzrážkovom období bude zabezpečené dopúšťanie tejto akumulačnej nádrže z navrhovanej studne úžitkovej vody. Studňa sa zrealizuje v blízkosti akumulačnej nádrže. Do studne sa osadí ponorné vodárenské čerpadlo. Nad vŕtanou studňou sa vybuduje revízna šachta, v ktorej sa osadí uzatvárací ventil, elektroinštalácia, filter a vodomer. Z revíznej šachty bude vedený rozvod úžitkovej vody ku akumulačnej nádrži.

Vplyvy na klimatické pomery

Prevádzka navrhovanej činnosti neovplyvní významne zmeny klimatických ukazovateľov, smeru alebo prúdenia vzduchu, evaporáciu a ani iné zmeny, ktoré by mohli mať významný vplyv na klimatické pomery v jej okolí. Z pohľadu klimatických zmien sa nepredpokladá ich vplyv na prevádzku navrhovanej činnosti, pričom príspevok navrhovanej činnosti ku klimatickým zmenám je zanedbateľný.

Mikroklimatické pomery dominantným spôsobom ovplyvňuje blízkosť vodného toku Dunaja. Lokálne zmeny mikroklimatických pomerov súvisia so zmenami pomeru zastúpenia spevnených plôch, budov a zelene. V súčasnosti tvorí pozemok voľná plocha bez nadzemných objektov, so zvyškami spevnených plôch po zbúraných pôvodných stavbách. Zeleň pôsobí nielen ekostabilizačne ale zlepšuje aj mikroklímu.

Etapa prevádzky znamená lokálnu zmenu vo využívaní krajiny. V etape prevádzky, vzhľadom na rozsah činnosti, možno očakávať mierne vplyvy na klimatické pomery vlastného riešeného územia. Lokálne sa zmení prúdenie vzduchu, ktoré bude ovplyvnené prekážkami stavieb. Zvýši sa teplota vzduchu jednak nepriamym vplyvom zdrojov, ktoré budú predstavovať hlavne vlastné stavebné objekty ale aj spevnené plochy a komunikácie, ktoré sa prehrievajú rýchlejšie ako rastlý terén. Priebeh klimatických charakteristík však bude v porovnaní so súčasným stavom, vzhľadom na pomer zelene a spevnených, či zastavaných plôch, porovnateľný a v dlhodobom horizonte vyrovnanejší, najmä z hľadiska nemenného prostredia.

Zmena klimatických charakteristík bude vzhľadom na blízkosť Dunaja minimálna a obmedzená teritoriálne na hodnotený priestor. Významne neovplyvní širšie územie.

Vplyvy na ovzdušie

Pre potreby navrhovanej činnosti bola spracovaná Rozptylová štúdia (VALERON Enviro Consulting s.r.o., 2018) za účelom zistenia predpokladaného vplyvu zdrojov znečistenia ovzdušia navrhovanej činnosti. V rozptylovej štúdii boli posúdené aj kumulatívne a synergické vplyvy, pričom do úvahy boli vzaté aj jestvujúce zdroje znečistenia v blízkom okolí (napr. znečistenie z okolitej cestnej dopravy) a zároveň bol posúdený aj vplyv navrhovaného susediaceho „Polyfunkčného komplexu CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“. Z rozptylovej štúdie vyplýva, že „najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok na výpočtovej ploche pri najnepriaznivejších rozptylových a prevádzkových podmienkach budú nižšie ako sú legislatívou stanovené limitné hodnoty, pri dodržaní stanovených návrhov“.

V Rozptylovej štúdii sa uvádzajú nasledujúce odporúčania: „Prevádzka reštaurácie, ktorá ako energetický zdroj používa zemný plyn nepredstavuje z hľadiska imisnej záťaže problém a imisná záťaž je zanedbateľná. Je však dôležité podotknúť, že používať ako energetický zdroj tuhé palivo v nepretržitej prevádzke (napr. pec na pizzu) je problematické. V takomto prípade je nutné vyvedenie komína nad strechu objektu, nakoľko imisná záťaž z tuhého paliva je značne vyššia. Napriek splneniu imisných limitov však v praxi často komíny na tuhé palivo spôsobujú značný diskomfort v podobe sadzového znečistenia napr. na terasách, balkónoch a pod., ktoré sú v blízkosti takého komína.“

Počas výstavby navrhovanej činnosti možno očakávať dočasný nepriaznivý vplyv na kvalitu ovzdušia emisiami produkovanými stavebnými a dopravnými mechanizmami a najmä zvýšenou prašnosťou. Miera prašnosti bude závisieť na aktuálnych poveternostných pomeroch – vlhkosti, rýchlosti a smeru vetra. Tieto vplyvy na ovzdušie je možné minimalizovať vhodnými organizačnými opatreniami (napr. kropenie staveniska, čistenie komunikácií, dôsledné čistenie kolies dopravných prostriedkov pred výjazdom na verejné komunikácie a pod.).

Vplyvy na hlukovú situáciu

Prílohou správy o hodnotení je aj posúdenie hlukovej záťaže navrhovanej činnosti ([redacted], 2018). Tento vplyv bol vyhodnotení v synergii s navrhovaným susedným „Polyfunkčným blokom CPR-A“. Hodnotenie platí pre všetky tri varianty, pretože cyklistická doprava sa nepovažuje za zdroj hluku vo vonkajšom prostredí.

V závere hlukovej štúdie sa konštatuje, že

- „prevádzka posudzovaného zámeru CPR-A spôsobí pred fasádami posudzovaných budov v dotknutom vonkajšom prostredí zvýšenie ekvivalentných hladín A zvuku v jednotlivých referenčných časových intervaloch oproti súčasným hlukovým pomerom od +0,1 do +0,4 dB, čo v prípade hluku generovaného dopravou predstavuje subjektívne nevnímateľný rozdiel hladín A zvuku“,
- „prevádzka posudzovaných zámerov CPR-A+B+C spôsobí pred fasádami posudzovaných budov v dotknutom vonkajšom prostredí zvýšenie ekvivalentných hladín A zvuku v jednotlivých referenčných časových intervaloch oproti súčasným hlukovým pomerom od +0,2 do +1,3 dB, čo v prípade hluku generovaného dopravou predstavuje subjektívne ťažko vnímateľný, až nevnímateľný rozdiel hladín A zvuku“.

Vzhľadom na to, že navrhovaná činnosť sa navrhuje v území zaťaženom hlukom z dopravy, považuje za potrebné pri spracovaní ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie rešpektovať nasledovné odporúčania (doslovný prepis):

- obvodové plášte budov je potrebné navrhnúť podľa predikciou stanovených predpokladaných ekvivalentných hladín A zvuku z dopravy;
- pri návrhu zvukovoizolačných vlastností obvodových plášťov objektu A04 (najmä východná fasáda) zohľadniť očakávané zvýšenie hladín hluku zo spoločenských podujatí konaných na verejnom priestranstve pri planetáriu;
- pre vetranie obytných miestností bytov je potrebné navrhnúť spôsob nevyžadujúci si otváranie okien (napr. použitím vhodných akustických vetracích štrbín v kombinácii s odťahovým ventilátorom umiestneným vo vnútri dispozície bytov);
- stavebné konštrukcie musia byť navrhnuté v zmysle požiadaviek STN 73 0532:2013;
- zvláštnu pozornosť je potrebné venovať konštrukciám oddeľujúcim prenajímateľné priestory na 1 a 2. NP navrhovaných budov od najbližších chránených – obytných miestností bytov.

Vplyvy na obyvateľstvo

Pozitívne vplyvy na obyvateľstvo sa prejavia hlavne v socio-ekonomickej oblasti a súvisia s účelom navrhovanej činnosti. V dotknutom území sa zväčši ponuka bývania a priestorov na podnikanie v oblasti obchodu a služieb pre obyvateľstvo. V súvislosti s tým sa rozšíri aj ponuka pracovných príležitosti počas výstavby aj počas prevádzky navrhovanej činnosti.

Za negatívne vplyvy obdobného typu navrhovaných činnosti sa štandardne považuje predovšetkým znečisťovanie ovzdušia a akustické znečisťovanie. Obidva vplyvy sú vyhodnotené v predchádzajúcich častiach tejto kapitoly.

Ďalším vplyvom sledovaným pri obdobnom type navrhovaných činnosti je vplyv na svetelné pomery. Podľa Svetlotechnického posudku ([redacted], 2017) navrhovaná činnosť vyhovuje podmienkam na denné osvetlenie.

Jedným z najvýznamnejších vplyvov ovplyvňujúcich pohodu a kvalitu života obyvateľstva je vplyv na dopravu, pričom žiadúca je bezpečnosti, jednoduchosť a rýchlosť pre všetky relevantné typy dopravy bez dopravných kongescií. Vplyv na dopravu je podrobne hodnotený v časti „Vplyvy na dopravu“.

Významný vplyv na pohodu a kvalitu života obyvateľstva má aj výber optimálneho riešenia z hľadiska distribúcie jednotlivých funkcií a riešenia átrií. V prípade Variantu č. 1 sa v parteri severného priečelia a v parteri objektu A 04 navrhujú obchodné a stravovacie jednotky a v ostatných častiach budovy sa na 1 nadzemnom podlaží navrhujú bytove jednotky, prípadne štúdia alebo apartmány. V prípade Variantu č. 2 a Variantu č. 3 sa na 1. nadzemnom podlaží nenavrhujú bytové jednotky, len komerčné priestory, doplnkové priestory pre nájomníkov a vstupné lobby do apartmánového hotela s kaviarňou. S tým súvisí aj funkcia átrií. V prípade Variantu č. 1 sú átria nadväzujúce na byty riešené sčasti ako súkromné predzáhradky a sčasti ako polosúkromné komunitné záhrady. V prípade Variantu č. 2 a Variantu č. 3 sú átria riešené ako verejné priestranstvá s parkovými úpravami. Napriek tomu, že MŽP SR celkovo ako optimálny hodnotí Variant č. 1, z hľadiska distribúcie jednotlivých funkcií a riešenia átrií považuje za vhodnejšie také riešenie, aké je navrhované v prípade ostatných dvoch variantoch a v tomto zmysle určuje v kapitole VI.3. záverečného stanoviska podmienky svojho súhlasu s realizáciou navrhovanej činnosti.

Vplyvy na biotu

Realizácia navrhovanej činnosti nebude mať významný priamy vplyv na genofond a biodiverzitu územia. Dôjde k záberu plôch, ktoré v súčasnosti z hľadiska biodiverzity pôvodných druhov nemajú podstatný význam. Zabraté budú len plochy, ktoré nepatria k významným biotopom, ale predstavujú hlavne ruderálne biotopy s dominanciou ruderálnej vegetácie a výskytom druhov živočíchov s vysokým stupňom synantropizácie.

Vzhľadom na vzdialenosť významných prírodných ekosystémov od lokality zámeru nie je predpoklad ani priameho či nepriameho negatívneho ovplyvnenia genofondu a biodiverzity širšieho záujmového územia.

Prílohou správy o hodnotení je aj Inventarizácia a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les ([redacted], 2017). Podľa nej sa z ihličnatých drevín na dotknutých plochách nachádza tuja západná (*Thuja occidentalis* L.). Z listnatých drevín sa tu nachádza javor mliečny (*Acer platanoides* L.), pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima* (Mill.) Swingle), breza previsnutá (*Betula pendula* Roth) a najviac zastúpený topoľ kanadský (*Populus x canadensis* Moench). Z krovín sa tu vyskytuje zlatovka prostredná (*Forsythia x intermedia* Zabel), pajazmín vencový (*Philadelphus coronarius* L.) a baza čierna (*Sambucus nigra* L.). V okolí sledovaného územia, ale mimo priameho záberu, sa vyskytujú ešte aj ďalšie druhy stromov a krov.

Celkovo v sledovanom území, na plochách, ktoré majú byť zasiahnuté navrhovanou činnosťou, bolo zistených 16 jedincov stromov, z ktorých všetky spadali do kategórie stromov s obvodom kmeňa väčším ako 40 cm. Ďalej tu bol zistený 1 porast krovín s celkovou rozlohou 18,00 m^2.

Veľmi veľké zastúpenie v území má topoľ kanadský *(Populus x canadensis)*, ktorého jedince sa vyskytujú na viacerých miestach sledovaného územia a najväčšie zastúpenie majú na nábreží Dunaja, kde tvoria takmer súvislú aleju pozdĺž chodníka. Jedince tvoriace aleju boli v nedávnej minulosti ošetrené (bol vykonaný ozdravný rez) a boli z nich odstránené suché alebo inak poškodené konáre, ktoré by mohli ohrozovať okolo idúcich chodcov alebo cyklistov. Preto v súčasnosti sa na prvý pohľad zdá, že sú v pomerne dobrom zdravotnom stave a boli v hodnotení klasifikované len ako dreviny s malým poškodením. Ich celkový zdravotný stav bude

pravdepodobne horší, lebo sú to jednak krátkoveké dreviny a dané jedince už patria k starším exemplárom a jednak u viacerých jedincov bolo pozorované narušenie kmeňa a koreňov, odumieranie pletív kmeňa – pravdepodobne sa vo vnútri tvoria dutiny a boli zistené aj stopy po prítomnosti druhov chrobákov (napr. fuzáčovité –*Cerambycidae*), ktorých larvy žijú prevažne v spráchnivenom dreve. Preto do budúcnosti bude potrebné týmto drevinám venovať zvýšenú pozornosť. V správe o hodnotení sa predpokladá odstránenie všetkých drevín z miesta realizácie navrhovanej činnosti.

Prílohou správy o hodnotení je aj Prieskum vybraných zložiek prírodného prostredia ([redacted], 2018), súčasťou ktorého je aj zoologický prieskum – netopiere *(Chiroptera)* a vtáky *(Aves)*. Pri prieskume sa nepotvrdil trvalý výskyt netopierov v dotknutom území, pre ktoré by bolo potrebné realizovať ich vysťahovanie z úkrytov.

Sledované územie priamo susedí s významným migračným koridorom vtákov s nadregionálnym až provincionálnym významom, ktorý predstavuje rieka Dunaj. Vzhľadom na situovanie dotknutého územia na breh rieky Dunaj sa do územia dostáva veľké množstvo vodného vtáctva, ktoré územím len prelietava pri svojej migrácii pozdĺž toku, no často sa pri brehoch (najmä v zimnom období) trvalejšie zdržujú kačky, najmä kačica divá *(Anas platyrhynchos)*, ďalej labuť hrbozobá *(Cygnus olor)*, chochlačky, čajky, zriedkavejšie aj potápky, kormorány a mnohé ďalšie. Pri prieskumoch v decembri 2017 a v prvej polovici roku 2018, a aj na základe údajov získaných z realizovaných prieskumov v predchádzajúcom období, bolo zistené, že v priamo dotknutom území hniezdi straka obyčajná *(Pica pica)* – bolo zistené jedno hniezdo na topoľoch priamo v sledovanom území a ďalšie hniezdo v okolí a v zimnom období sa tu pravidelne zdržiavalo niekoľko jedincov vrany obyčajnej *(Corvus corone)*, ktorá tiež môže hniezdiť na okolitých stromoch. Do sledovaného územia často zalietavajú za potravou drozd čierny *(Turdus merula)*, sýkorka bielolíca *(Parus major)*, vrabec poľný *(Passer montanus)* a ďalšie druhy spevavcov, no v súčasnosti v území nehniezdia a na hniezdenie využívajú lokality nad Žižkovou ulicou, kde nachádza podstatne viac vhodných miest na hniezdenie. Pozornosť bola venovaná aj druhom, ktoré sú predmetom ochrany v SKCHVU007 Dunajské luhy, ktorého časť sa nachádza neďaleko sledovaného územia. Všetky tieto druhy boli v sledovanom území zaznamenané nanajvýš ako jedince, ktoré prelietavali resp. migrovali pozdĺž rieky Dunaj. Do sledovaného územia nezalietavali a ani sa v blízkosti nezdržiavali. V ojedinelých prípadoch boli na hladine Dunaja zaznamenané jedince kačíc, ktoré sa tu na krátky čas zastavovali na oddych alebo zháňali potravu. Celkovo možno konštatovať, že vzhľadom na súčasný stav územia a jeho intenzívne využívanie človekom v minulosti a aj v súčasnosti dané územie nepredstavuje významnú lokalitu pre migrujúce druhy vtákov a ani pre potenciálne hniezdiace druhy. Zároveň sa v sledovanom území nezistil výskyt takého druhu vtákov, pre ktoré by bolo potrebné realizovať transfer na iné lokality. Pre ochranu druhov vtákov je potrebné realizovať opatrenie, pri ktorom bude drevinová vegetácia v území vyrúbaná v mimohniezdnom období, aby sa zabránilo prípadným likvidáciám hniezd so znáškou vajec alebo s mladými nelietajúcimi jedincami.

V závere Prieskumu vybraných zložiek prírodného prostredia sa uvádza: „Hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti projektu „Polyfunkčný blok CPR-A“ je nutné vnímať i v súvislosti s možnými kumulatívnymi vplyvmi už realizovaných projektov alebo ďalších navrhovaných projektov v sledovanom území. V sledovanom území už bola realizovaná výstavba areálu River Park I. a okrem uvedeného bloku CPR-A sa v území plánuje aj realizácia blokov CPR-B a CPR-C. Všetky tieto stavby zvýšia, resp. už zvýšili, podiel zastavaných plôch a plôch s parkovo upravenou zeleňou na úkor prirodzených alebo prírode blízkych biotopov.

Preto aj trend ústupu druhov vtákov a netopierov z dotknutých lokalít bude naďalej postupovať a pre tieto skupiny živočíchov bude dané územie „nezaujímavé“.“

Bratislavský samosprávny kraj upozorňuje na riziko stretov vtákov s presklenými plochami budov a v tejto súvislosti žiada aj o odborné stanovisko orgánu ochrany prírody. Orgán ochrany prírody - Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie stanovisko k správe o hodnotení predložil (list č. list č. OÚ.BA-OSZP3-2018/103167/BAB/I-EIA zo dňa 07. 11. 2018). Uvedenej problematiky sa týka jeho 4. pripomienka: „Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) sa priamo v riešenom území nenachádza žiadne biocentrum a ani genofondová plocha, možno ho však považovať za súčasť širšie vyčleneného biokoridoru provincionálneho významu Dunaj. V intraviláne mesta v dôsledku mnohých antropogénnych a antropických vplyvov je síce uvedený biokoridor prerušený, ale jeho existenciu je žiaduce v navrhovanom riešení komplexu stavieb rešpektovať a navrhnúť prípadné opatrenia na zmiernenie vplyvov činnosti na funkčnosť biokoridoru (napr. pri riešení kontaktných plôch vyšších budov alebo redukcii svetelného smogu, líniovou výsadbou stromov pozdĺž toku rieky a pod.).“ Požiadavku, ktorá je súčasťou tejto pripomienky MŽP SR vyhodnotilo ako oprávnenú a podmieňuje ňou svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa chránenej krajinnej oblasti (ďalej len „CHKO“) Dunajské luhy vo svojom stanovisku k navrhovanej činnosti hodnotí aj riziko nárazu vtákov do stavebných objektov. V jari predpokladá riziko nárazu vtákov najmä zo severnej strany a v jeseni z južnej strany (jarná a jesenná migrácia). Nie je zrejmé nakoľko pri tomto predpoklade vzala do úvahy, že severne od navrhovanej činnosti sa terén prudko dvíha, až dosahuje prevýšenie viac ako 100 m. MŽP SR sa javí ako málo pravdepodobne, aby vtáky migrujúce spravidla vo veľkých výškach po prekonaní vyššie položených oblasti zleteli do úzkeho údolia na ľavom brehu Dunaja, aby tam narážali do navrhovaných objektov. Bez časovej špecifikácie Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa CHKO Dunajské luhy hodnotí ako rizikovú južnú stranu, najmä pre vodné vtáky (husi, čajky, kačice), ktoré preletujú v migračnom koridore Dunaja. Navrhuje aj opatrenia na minimalizáciu kolízií vtákov s fasádami budov. Realizovateľnými opatreniami uvedenými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska MŽP SR podmieňuje svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti. Okrem technických opatrení Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa CHKO Dunajské luhy navrhuje tiež použiť čo najnižšie dreviny v okolí budov. MŽP SR za rozumné považuje monitorovať výskyt vtákov usmrtených v dôsledku ich nárazov do fasád budov navrhovanej činnosti a ďalšie opatrenia prijať v prípade, že sa preukáže ich potreba.

Vplyvy na krajinu

Navrhovaná činnosť sa navrhuje v urbanizovanej krajine v jednej z najexponovanejších a najhodnotnejších lokalít Bratislavy. Charakter krajiny v tejto lokalite je determinovaný riekou Dunaj na jednej strane a strmo sa dvíhajúci terén s nízkopodlažnou zástavbou a mestskou zeleňou na druhej strane. V úzkej nive medzi týmito dvomi kontrastnými zložkami krajiny prebieha významný dopravný koridor (automobily, električka, cyklisti, chodci). Samotné nábrežie Dunaja sa prirodzene vyprofilovalo ako miesto pre kultúru, šport a relax. Tento vývoj zohľadňuje aj ÚPN Bratislavy, ktorý preň definuje funkciu „občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu“. V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti sa preukázalo, že navrhovaná činnosť je v súlade s ÚPN Bratislavy.

Ide zároveň o územie rozvojové. Súčasný stav s chátrajúcimi a zbúranými budovami budí dojem periférie. Územie očakáva kvalitnú architektúru zodpovedajúcu jeho väzbe na centrum mesta. Jej charakter je zároveň determinovaný už postaveným komplexom River Park. Ako vyplýva aj z vizualizácií, ktoré sú súčasťou správy o hodnotení, navrhovaná činnosť výškovo aj hmotovo zodpovedá komplexu River Park, zároveň sa však vyhýba monotónnosti a uniformite.

Zo strany verejnosti boli v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti uplatnené námietky, že navrhovaná činnosť zakrýva obyvateľom bývajúcim v domoch na protiľahlom svahu pohľad na Dunaj a znižuje hodnotu ich nehnuteľnosti. Budova má teda v pôdoryse tvar hrebeňa so štyrmi lichobežníkovými zubami, ktoré tvoria objekty A 01, A02, A 03 a A 04. Tie sú vsadené do hlavného objektu CPR – A, umiestneného pozdĺž cesty na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu. Uvedené objekty (A 01, A02, A 03 a A 04) majú maximálne 9 nadzemných podlaží, medzi nimi sú však smerom na Dunaj priehľady. Súvislú vizuálnu bariéru tvorí len hlavný objekt pozdĺž cesty na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu, ktorý má len 4 nadzemné podlažia. MŽP SR to považuje za prijateľný kompromis. Alternatívou by bolo nezastavanie alebo nízkopodlažná zástavba, čím by došlo k nevyužitiu až znehodnoteniu potenciálu tejto mimoriadne cennej lokality.

Je pochopiteľné, že navrhovateľ chce svoju investíciu čo najlepšie zhodnotiť. Priestorové možnosti mu však neumožňujú tak veľkoryso definovať verejný priestor, ako je definovaný napr. v prípade Eurovey, čo vytvára riziko, že v snahe optimalizovať (zo svojho pohľadu) mieru zastavanosti sa dostane za hranicu, za ktorou tento priestor začne budiť dojem stiesnenosti a negatívnym spôsobom ovplyvňovať mieru pohody jeho návštevníkov. Toto riziko je reálne pri všetkých troch variantoch realizácie navrhovanej činnosti.

Ostatné vplyvy

Navrhovaná činnosť nebude umiestnená na obrábanej poľnohospodárskej pôde ani lesnej pôde. Vzhľadom na to sa nepredpokladajú vplyvy na poľnohospodársku výrobu a lesné hospodárstvo.

Navrhovaná činnosť nebude brániť rozšíreniu podnikateľských aktivít a rozvoju priemyslu výroby v regióne a neobmedzí územný rozvoj ani podnikateľské zámery susediacich aktivít, zariadení občianskej vybavenosti v jej blízkom a širšom okolí. Negatívne vplyvy na priemyselnú výrobu neboli identifikované.

V mieste realizácie navrhovanej činnosti neboli identifikované archeologické náleziska, paleontologické náleziská, ani významné geologické lokality.

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

Do okolia miesta realizácie navrhovanej činnosti zasahuje SKUEV0064 Bratislavské luhy, ktoré zahŕňa aj lesy na protiľahlom brehu Dunaja v lokalite Dunajský les, časti Pečna a Jelení háj a lokalitu Sihoť na ľavom brehu Dunaja. Do okolia miesta realizácie navrhovanej činnosti zasahuje aj SKUEV2064 Bratislavské luhy, ktoré zahŕňa aj vlastný tok Dunaja od

lokality Sihoť až po Most Lafranconi. Ostatné územia európskeho významu sa nachádzajú vo väčšej vzdialenosti od dotknutého územia.

V okolí miesta realizácie navrhovanej činnosti sa nachádza SKCHVU007 Dunajské luhy. Najbližšie lokality tohto chráneného vtáčieho územia sa nachádzajú na protiľahlom pravom brehu Dunaja (Dunajský les – lokality Pečna a Jelení háj) a na ľavom brehu Dunaja najbližšie územie je lokalita Sihoť. Všetky ostatné chránené vtáčie územia sú vo väčšej vzdialenosti od miesta realizácie navrhovanej činnosti.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepreukázal významný vplyv navrhovanej činnosti na chránené územia podľa predchádzajúcich odsekov. Navrhovaná činnosť nebude mať významný vplyv na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo Európsku sústavu chránených území (Natura 2000).

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

MŽP SR na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa zákona, pri ktorom sa zvážil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

s ú h l a s í

s realizáciou navrhovanej činnosti za podmienok podľa kapitoly VI.3. záverečného stanoviska.

2. Odsúhlasený variant

MŽP SR súhlasí s Variantom č. 1.

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

MŽP SR súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti za nasledujúcich podmienok:

1. Na 1. nadzemnom podlaží neumiestňovať bytové jednotky alebo apartmany, len ostatnú občiansku vybavenosť, prípadne doplnkové priestory pre nájomníkov.
2. Átria neriešiť ako súkromné predzáhradky alebo polosúkromné komunitné záhrady, ale výlučne ako verejné priestranstvá s parkovými úpravami.
3. Na vhodných miestach navrhnuť v projektovej dokumentácii a umiestniť dostatočný počet cyklostojanov.
4. Zabezpečiť celoročnú údržbu spevnených plôch určených pre cyklistov aj pre chodcov, najmä čistenie od opadu zo stromov a od snehu.

5. Preveriť potrebnú dĺžku vyraďovacieho pruhu pred otočkou PKO v smere z centra mesta. V prípade, že nepostačuje, navrhnúť a zrealizovať účinné nápravné opatrenia.
6. Preveriť možnosť využitia obslužného pruhu pred navrhovanou činnosťou a existujúcim komplexom River Park aj ako vyhradený BUS-pruh.
7. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie opísať zmeny v oblasti riadenia križovatiek svetelnou signalizáciou (navrhnutá optimalizácia riadenia vo vybraných križovatkách).
8. Fasády budovy, najmä fasády smerom k Dunaju, riešiť tak, aby sa minimalizovali nárazy vtákov do nich. Vyhnuť sa veľkým presklenýmplochám, najmä presklenýmrohom budov, ktoré by boli pre letiace vtáky transparentné alebo zrkadliace. Použiť nereflexné a netransparentné materiály alebo takými materiálmi rozčleniť veľké presklené plochy. Vonkajšie osvetlenie smerovať smerom dole a použiť chladnejšie svetlo.
9. Ploché strechy navrhnúť a realizovať v maximálnej možnej miere ako extenzívne vegetačné strechy.
10. Komíny tepelných zdrojov na tuhé palivo (pec na pizzu) vyviesť nad strechu objektu.
11. Realizovať odporučania uvedené v štúdii „POLYFUNKČNÝ BLOK CPR-A, Bratislava – Staré Mesto, Posúdenie hlukovej záťaže navrhovaných stavieb – súčasť projektovej dokumentácie stavby pre stupeň DUR“ ([redacted], 2018, str. 33).
12. Dreviny určené na výrub odstráňovať len v mimohniezdnom období vtákov.
13. Počas výstavby, vrátane výkopových prác, zabezpečiť ochranu podzemných aj nadzemných časti drevín, ktoré nie sú určené na výrub. Ochranu drevín zabezpečiť podľa STN 83 70 10 Ochrana prírody - ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie, bod 4.1 pri stavebných prácach sa drevina chráni celá (koruna, kmeň, koreňová sústava) pred poškodením. Po ukončení výstavby dreviny, odborným spôsobom ošetriť (najneskôr ku kolaudácii stavby).
14. Počas výstavby minimalizovať znečistenie ovzdušia a ciest čistením kolies dopravných a stavebných mechanizmov pri výjazde z nespevnených na spevnené cesty, v prípade potreby bezodkladným vyčistením znečistených ciest, zaplachtovaním alebo kapotážou sypkých materiálov pri preprave a skladovaní, v prípade potreby aj ich kropením. Tieto materiály neskladovať mimo staveniska.
15. Počas výstavby minimalizovať znečistenie pôdy, horninového prostredia a podzemných vôd ropnými látkami a splaškovými odpadovými vodami udržiavaním dopravných a stavebných mechanizomov v dobrom technickom stave, ich opravou a údržbou výlučne na na to určených spevnených plochách, zabezpečením prostriedkov na rýchle odstránenie environmentálnych škôd pre prípad úniku ropných látok a poučenia pracovníkov na stavbe o ich použití a rešpektovaním kanalizačného poriadku pri inštalácii a prvádzke sociálnych zariadení na stavenisku.
16. Počas výstavby minimalizovať vplyv hluku používaním vhodných dopravných a stavebných mechanizmov a v dobrom technickom stave. Výkopové práce a hrube stavebné práce vykonávať len v pracovných dňoch mimo času nočného pokoja a mimo dni pracovného pokoja (sobota, nedeľa a sviatky).

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

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

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

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

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

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

- Počas výstavby monitoring technického stavu dopravných a stavebných mechanizmov zameraný na prevenciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v dôsledku ich prípadnej poruchy alebo nesprávneho fungovania.
- Počas prevádzky monitoring technického stavu technologických zariadení zameraný na prevenciu negatívnych vplyvov na životné prostredie v dôsledku ich prípadnej poruchy alebo nesprávneho fungovania.
- Počas prevádzky monitoring výskytu vtákov usmrtených v dôsledku ich nárazov do fasád budov navrhovanej činnosti.

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

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

Na MŽP SR boli podľa § 35 zákona doručené nasledujúce stanoviská k predloženej správe o hodnotení a MŽP SR rozhodlo o ich akceptovaní alebo neakceptovaní nasledujúcim spôsobom:

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto *(list č. HŽP/12808/2018 zo dňa 22. 10. 2018)*
súhlasí s predloženou správou o hodnotení a všetky varianty považuje za akceptovateľné.
Akceptuje sa.
Akceptuje sa skutočnosť, že Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto súhlasí s predloženou správou o hodnotení, čo neznamená, že MŽP SR so správou o hodnotení súhlasí bez výhrad.

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky *(list č. 23230/2018-4130-56324 zo dňa 24. 10. 2018)*

neuplatňuje pripomienky.
Akceptuje sa.

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky *(list č. 23469/2018-4130-57618 zo dňa 31. 10. 2018)*
nepožaduje posudzovanie zámeru podľa zákona.
Neakceptuje sa.
Povinnosť posudzovať vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplýva zo zákona.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd *(list č. 55186/2018 zo dňa 05. 11. 2018)*
vzhľadom na to, že body uvedené v jeho stanovisku z augusta 2017 k zámeru boli v správe o hodnotení podrobne rozpracované, so správou o hodnotení súhlasí.
Akceptuje sa.
Akceptuje sa skutočnosť, že Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, súhlasí s predloženou správou o hodnotení, čo neznamená, že MŽP SR so správou o hodnotení súhlasí bez výhrad.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky *(list č. 19722/2018/OSR/83758 zo dňa 07. 11. 2018)*
konštatuje, že požiadavky uvedené v stanovisku č. 18692/2017/SCDPK/59165 zo dňa 17. 08. 2017 sú zapracované do hodnotenia navrhovanej činnosti. Pripomienky uvedené v tomto stanovisku žiada dodržať v plnom rozsahu aj v ďalších stupňoch prípravy dokumentácie. K predloženej správe o hodnotení nemá pripomienky.
Akceptuje sa.
Z pripomienok uvedených v citovanom stanovisku nevyplýva potreba podmieňovať súhlas s navrhovanou činnosťou osobitnými podmienkami definovanými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska a nie sú v ňom ani požiadavky na rozsah poprojektovej analýzy. Povinnosť splniť požiadavky v ňom uvedené vyplýva z osobitných predpisov.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie *(list č. OÚ.BA-OSZP3-2018/103167/BAB/I-EIA zo dňa 07. 11. 2018)*
má k správe o hodnotení pripomienky len z hľadiska ochrany prírody a krajiny, a to:
1. Činnosť sa navrhuje v území, pre ktoré platí prvý stupeň ochrany podľa § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.
2. Výstavba ani prevádzka stavby nepredstavuje činnosť v danom území zakázanú podľa zákona podľa prechádzajúceho bodu.
3. Dotknuté územie nie je zaradené do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach, nenachádzajú sa tu žiadne chránené územia, biotopy národného ani európskeho významu, chránené stromy a ani nedôjde k zásahu do súvislej európskej sústavy chránených území (Natura 2000).
4. Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) sa priamo v riešenom území nenachádza žiadne biocentrum a ani genofondová plocha, možno ho však považovať za súčasť širšie vyčleneného biokoridoru provincionálneho významu Dunaj. V intraviláne mesta v dôsledku mnohých antropogénnych a antropických vplyvov je síce uvedený biokoridor prerušený, ale jeho existenciu je žiaduce v navrhovanom riešení komplexu stavieb rešpektovať a navrhnúť prípadné opatrenia na zmiernenie vplyvov činnosti na funkčnosť biokoridoru (napr. pri

riešení kontaktných plôch vyšších budov alebo redukcii svetelného smogu, líniovou výsadbou stromov pozdĺž toku rieky a pod.).

5. Realizácia navrhovanej činnosti bude predstavovať zásah do plôch, na ktorých bude nevyhnutný výrub drevín. Pre výrub drevín sa vyžaduje súhlas, o ktorom je kompetentná rozhodnúť Mestská časť Bratislava - Staré Mesto. Pri výrube stromov bude potrebné zohľadniť funkciu drevín ako potenciálneho biotopu chránených druhov živočíchov vrátane možného hniezdenia vtákov. Náhradnú výsadbu odporúča realizovať v rámci sadovníckych úprav komplexu a prednostne formou líniovej vysokej zelene v jeho nábrežnej časti.
6. Dreviny, ktoré budú v blízkosti stavby zachované, je potrebné chrániť v zmysle STN 83 70 10 Ochrana prírody - ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie, bod 4.1 pri stavebných prácach sa drevina chráni celá (koruna, kmeň, koreňová sústava) pred poškodením. Nadväzujúce ošetrovanie a iné opatrenia v závislosti od druhu dreviny sa realizuje hneď po skončení stavebných prác.

Akceptuje sa.

Prvé tri body predstavujú nesporné konštatovania. Ostatné tri body MŽP SR vyhodnotilo ako oprávnenú požiadavku, ktorou v kapitole VI.3. záverečného stanoviska podmienilo svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny konštatuje, že predložené varianty navrhovanej činnosti sú rovnocenné a nepreferuje žiadny z nich. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti požaduje akceptovať pripomienky z bodov 4 až 6, údaje o drevinách, ich výrube a novej výsadbe doplniť už v dokumentácii pre územné konanie.

Akceptuje sa.

Pripomienky z bodov 4 až 6 MŽP SR akceptuje (pozri odôvodnenie k predchádzajúcej pripomienke).

Bratislavský samosprávny kraj *(list č. 02249/2018/ZP-11 zo dňa 07. 11. 2018)*

požaduje rešpektovať nasledujúce záväzné regulatívy pre riešené územie:

5. Zásady a regulatívy starostlivosti o životné prostredie

5.1. V oblasti starostlivosti o životné prostredie:

5.1.1. zohľadňovať pri rozvoji urbanizácie pôsobenie hluku z dopravy (vrátane zámeru zmien hlukového zaťaženia z leteckej dopravy) a v prípade potreby navrhovať" protihlukové opatrenia.

5.2. V oblasti ochrany prírody:

5.2.1. rešpektovať a zohľadňovať veľkoplošné chránené územia prírody (Chránená krajinná oblasť Dunajské luhy) ako aj legislatívne vymedzené a navrhované maloplošné chránené územia prírody ležiace na území Bratislavského samosprávneho kraja,

5.2.2. rešpektovať a zohľadňovať sústavu chránených území členských krajín Európskej únie NATURA 2000, ktorým i je chránené vtáčie územie Dunajské luhy (SKCHVU007), ako aj územia európskeho významu (ÚEV) vyhlasované na území Bratislavského kraja podľa aktuálneho stavu, vrátane navrhovaných.

5.3. V oblasti vytvárania a udržiavania ekologickej stability:

5.3.1. rešpektovať a zohľadňovať v území Bratislavského samosprávneho kraja vymedzené prvky územného systému ekologickej stability (ÚSES), predovšetkým biocentrum provinciálneho (PBc) a biocentrum nadregionálneho (NRBc) významu (Bratislavské luhy) a biokoridor provinciálneho (PBk) významu (Dunaj),

5.3.2. rešpektovať a zohľadňovať v území BSK vymedzené prvky územného systému ekologickej stability (ÚSES) regionálnej úrovne. Regionálne biocentrá: Machnáč, Horský park, Slavín, Hradný vrch, Sihoť, a regionálny biokoridor Vydrica s prítokmi.

6.9. Formovať sekundárnu krajinnú štruktúru v súlade s princípmi trvalo udržateľného rozvoja a opatreniami na zmiernenie a adaptáciu na klimatické zmeny:

6.9.1. prehodnocovane v nových zámeroch opodstatnenosť budovania spevnených plôch v území,
6.9.5. podporovať budovanie krajinnej zelene ako základného ekostabilizačného systému v krajine s významným krajinotvorným efektom.

Akceptuje sa.

Vzhľadom na to, že ide o záväzné regulatívy, netreba ich osobitne uvádzať ako podmienky v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

Požaduje zapracovať nasledujúce pripomienky:

1. Likvidáciou stromovej a travinno-bylinnej parkovej vegetácie a zastavaním územia sa vytvorí nový negatívny prvok, ktorý bude mať negatívny vplyv pre migrujúce organizmy, ktoré tieto plochy využívajú ako dočasné stanovištia na odpočinok, prípadne tu zachádzajú za potravou. Žiada doplniť vyhodnotenie vplyvu výstavby na migráciu vtákov ako aj riziko stretov vtákov s presklenými plochami budov, pretože v správe o hodnotení úplne absentuje.

   Neakceptuje sa.

   Požiadavky na rozsah hodnotenia sa riešia v štádiu pripomienkovania zámeru. Na základe špecifickej požiadavky 2.2.10 rozsahu hodnotenia navrhovateľ v prílohe správy o hodnotení predložil aj Prieskum vybraných zložiek prírodného prostredia (Barančok P., 2018), súčasťou ktorého je aj zoologický prieskum – netopiere (Chiroptera) a vtáky (Aves), v ktorom bola vyhodnotená aj migrácia vtákov. Riziko stretov vtákov s presklenými plochami budov v nej nie je uvedené. Stanovisko k správe o hodnotení predložila aj Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa CHKO Dunajské luhy a hodnotí v ňom vplyv výstavby na migráciu vtákov ako aj riziko stretov vtákov s presklenými plochami budov. MŽP SR toto stanovisko vzalo do úvahy (podrobne v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na biotu“.
2. Žiada o odborné stanovisko orgánu ochrany prírody na riziko stretu vtákov s presklenými plochami budov, ako aj stretu vtákov s presklenými plochami budov pri migráciách, ktoré sú pre vtáky často fatálne. V stanovisku tiež žiada o určenie preventívnych opatrení proti stretu vtákov s presklenými plochami budov.

   Akceptuje sa.

   Orgán ochrany prírody - Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie stanovisko k správe o hodnotení predložil (list č. OÚ.BA-OSZP3-2018/103167/BAB/I-EIA zo dňa 07. 11. 2018). Preventívne opatrenia uvedené vo 4. pripomienke (rešpektovať a navrhnúť prípadné opatrenia na zmiernenie vplyvov činnosti na funkčnosť biokoridoru (napr. pri riešení kontaktných plôch vyšších budov alebo redukcii svetelného smogu, líniovou výsadbou stromov pozdĺž toku rieky a pod.)) MŽP SR vyhodnotilo ako oprávnenú požiadavku, ktorou v kapitole VI.3. záverečného stanoviska podmienilo svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti. (Pozri aj odôvodnenie k predchádzajúcej požiadavke.)
3. Žiada zapracovať preventívne opatrenia proti nárazu vtákov do presklených častí komplexu budov do kapitoly VI. Rozhodnutie vo veci, časti 3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny.

   Akceptuje sa.

   Opatrenia, ktoré MŽP SR vyhodnotilo ako vhodné a realizovateľné, sú zapracované v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.
4. Žiada zapracovať do projektovej dokumentácie preventívne opatrenia v podobe použitých materiálov, konštrukčných prvkov, prípadne UV nálepiek, náteru a pod.

   Akceptuje sa.

Pozri odôvodnenie k predchádzajúcej požiadavke.

5. Cyklotrasa na nábreží Dunaja je v ÚPN Bratislavy definovaná ako hlavná a je súčasťou Medzinárodnej moravsko-dunajskej cyktotrasy (MMDC). Hlavná cyklotrasa musí byť konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou.
   Neakceptuje sa.
   Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“.
6. Žiada aby zostala zachovaná cyklotrasa a prístup cyklistov na cyklotrasu na Dvořákovom nábreží.
   Akceptuje sa.
   Prístup cyklistov na Dvořákovo nábrežie a „cyklotrasa“ v tom zmysle, ako je v súčasnosti (nie segregovaná), zostanú zachované. Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“.
7. Žiada aby cyklotrasa na Dvořákovom nábreží bola v súlade s STN 73 6110 a to aspoň 3,75 m obojsmerne.
   Neakceptuje sa.
   Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“.
8. Žiada prepracovať predkladané varianty (variant 1 a 3) v súlade s uvedenými normami.
   Neakceptuje sa.
   Predložené varianty boli spracované v súlade s rozsahom hodnotenia. Poprel by sa tým zmysel variantného riešenia navrhovanej činnosti. Požadovaným prepracovaním by sa z Variantu č. 1 stal Variant č. 2 a Variant č. 3 by nemalo zmysel navrhovať, pretože ten mal kompenzovať vypustenie cyklotrasy v zmysle relevantných noriem na Dvořákovom nábreží.
9. Žiada o hydrogeologické posúdenie zmeny prúdenia podzemných vôd v dôsledku výstavby polyfunkčného bloku CPR-A, a jeho možné vplyvy na registrované environmentálne záťaže na území mesta Bratislavy.
   Neakceptuje sa.
   Hydrogeologické posúdenie bolo vykonané a súčasťou správy o hodnotení je aj Hydrogeologická štúdia ([redacted] et al., 2017). Obsahuje aj požadované posúdenie zmeny prúdenia podzemných vôd v dôsledku výstavby polyfunkčného bloku CPR-A. Podľa spracovateľa odborného posudku „na mieste navrhovanej činnosti a v jej blízkom okolí nie sú evidované registrované environmentálne záťaže (najbližšie environmentálne záťaže sú lokalizované v území zóny Chalupkovej, jedná sa o bývalú rafinériu Apollo)“.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava *(list č. MAGS OSRMT 55159/18-445822, OSRMT 1083/18, EIA č. 37 zo dňa 30. 11. 2018)*

konštatuje, že k investičnému zámeru „Cresco riverside Bratislavské planetárium River Park – II. Etapa“ vydalo hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava stanovisko pod č. MAGS OUIC 50896/16-329002 z 30. 03. 2017 a k dokumentácii pre územné rozhodnutie „Polyfunkčný blok CPR-A“ kladné záväzné stanovisko pod č. MAGS OUIC 47800/17-3319010, z 11. 05. 2018 – v uvedených stanoviskách je konštatovaný súlad s ÚPN Bratislavy.

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie.

Z hľadiska dopravného inžinierstva k problematike cyklotrasy

- konštatuje, že vo Variantoch č. 1 až 3 sa uvádza: „Cyklotrasa na Dvořákovom nábreží je súčasťou MMDC, ktorá začína na ľavobrežnej strane Dunaja pod Mostom SNP a pokračuje nábrežím popri Karloveskej zátoke a Devínskej ceste do Devína a pozdĺž rieky Moravy na Záhorie a do Českej republiky. Jej trasa sa od mostu Lafranconi smerom na Devín a ďalej do Českej republiky prekrýva s cyklotrasou Eurovelo 13. Na Dvořákovom nábreží je tento úsek MMDC k EV13 doplnkovou trasou s lokálnym významom pre prístup cyklistov do

historického centra mesta.“ Pre upresnenie uvádza, že podľa ÚPN Bratislavy je od Mostu Lafranconi až k Starému mostu cez Dvořákovo nábrežie vedená hlavná cyklistická trasa po nábreží Dunaja (v území promenády).

- konštatuje, že vo Variante č. 2 je v predloženej správe o hodnotení rozdielny opis vedenia cyklotrasy: „V prílohe P11 “Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie (str. 13)“, v popise variantov riešenia cyklistickej dopravy sa uvádza, že v úseku CPR bude cyklistická trasa vytvorená ako segregovaná cyklotrasa s vyznačenými cyklistickými pruhmi v oboch smeroch, umiestnená vedľa nábrežného múrika a chodci budú využívať zostávajúcu časť promenády.“ a „V prílohe P3 “Vyhodnotenie vedenia a kapacity navrhovaných cyklotrás (str. 7)“ - Variant 2 je navrhnuté rozdelenie promenády na samostatne vyznačenú cyklotrasu o šírke 3,75 m bližšie k navrhovaným objektom a na priestor pre peších (bez uvedenia šírky) pri nábrežnom múriku. Chýba údaj o šírkovom usporiadaní chodníka.“
- konštatuje, že „ODI magistrátu sa vyjadrovalo k “Štúdii vedenia cyklotrasy v úseku most Lafranconi – Starý most“ (ďalej len „Štúdia“), ktorú predložila spoločnosť WOAL, s.r.o., čiastkovým stanoviskom (nesúhlasné stanovisko), MAGS/ODI/41070/18-98664, ODI/293/18-ČS, MAGS/OUIC/40782/18 zo dňa 23. 05. 2018. K dnešnému dňu nebolo vydané stanovisko Hl. mesta, t.j. štúdia nie je schválená.“
- pripomína, že „na základe “Dohody o urovnaní všetkých vzájomných nárokov, práv a pohľadávok, súvisiacich s investičným projektom „Riverside City Bratislava“, (neskôr „River Park II“, neskôr „Nové PKO, v súčasnosti polyfunkčný blok CPR“), ktorá bola uzatvorená s Hlavným mestom SR Bratislavou sú v článku č. V definované podmienky opravy a vybudovania promenády (bod 6., odst. iii. uvádza: „Promenáda bude spočívať minimálne v nasledovných prvkoch: zo spevnenia plôch a chodníkov vytvárajúcich priestor pre pešiu promenádu a cyklotrasu, zo zelene ...atď.“) a v článku č. VI je opísaný vlastný investičný projekt.“

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovania.

„Predložený výkres „07 Dopravné riešenie“ nespĺňa požiadavky podľa bodu 2.2.1, podľa ktorého malo byť doplnené celkové riešenie dopravnej situácie s prehľadnou mapou napojením areálových komunikácií s výjazdmi/vjazdami na existujúce cesty a nasledovné napojenie na cesty vyššej triedy s pomenovaním príslušných komunikácií.“

Akceptuje sa.

Uvedené konštatovanie zodpovedá skutočnosti. Tento deficit bol kompenzovaný údajmi z Dopravno-kapacitného posúdenia zámeru (DI CONSULT, 2018).

„Podľa požiadavky bodu 2.2.2. “Správy o hodnotení“ bola predložená dokumentácia Dopravno-kapacitného posúdenia, apríl 2018 (DKP).“ K tomu ďalej uvádza, že „pôvodne bola na ODI predložená dokumentácia Dopravno-kapacitné posúdenie – Polyfunkčný komplex CPR v auguste 2016 (spracovateľ PUDOS PLUS s.r.o. a DI Consult s.r.o.), doplnenie september 2017, ku ktorému sme vydávali stanovisko MAGS/ODI/53596/2017-393652, ODI/842/17–ČS, MAGS OUIC 47800/2017, zo dňa 13. 12. 2017“ a konštatuje, že „predložené DKP je spracované v súlade so zadaním Správa o hodnotení – vstupné východiská pre spracovanie DKP“. Dopravno-kapacitné posúdenie berie na vedomie s tým, že jeho pripomienky z pôvodných stanovísk ostávajú v platnosti:

1. „Na základe odsledovanej súčasnej dopravnej situácie dĺžka vyraďovacieho pruhu pred otočkou PKO v smere z centra mesta je v špičkových hodinách nepostačujúca. Žiadame preveriť potrebnú dĺžku vyraďovacieho pruhu a zahrnúť do navrhnutých opatrení.“
2. „V simulácii sa uvažuje s predĺžením ľavého odbočenia do ul. Rigeleho s riešením integrovanej zastávky Nový most. Vzhľadom na to, že územie v okolí Nového mosta resp.

riešenia integrovanej zastávky nie je predmetom DKP, sa k predmetnému nebudeme vyjadrovať."

Zmeny v oblasti riadenia križovatiek svetelnou signalizáciou (navrhnutá optimalizácia riadenia vo vybraných križovatkách) žiada popísať v ďalšom stupni dokumentácie.

Akceptuje sa.

Uvedené požiadavky MŽP SR vyhodnotilo ako opodstatnené a sú súčasťou kapitoly VI.3. záverečného stanoviska.

Z hľadiska zelene a tvorby krajiny podporuje riešenia s vyšším podielom verejne prístupnej zelene, t. j. Varianty č. 2 a č. 3.

Akceptuje sa.

MŽP SR súhlasí síce s Variantom č. 1, ale svoj súhlas podmieňuje takým riešením zelene, aké je navrhované v prípade Variantu č. 2 a Variantu č. 3.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny a územného systému ekologickej stability konštatuje, že z hľadiska ochrany vtáctva je nutné výrub zrealizovať v mimohniezdnom období a požaduje rešpektovať ustanovenia zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Akceptuje sa.

Požiadavku MŽP SR vyhodnotilo ako odôvodnenú a jej splnením podmieňuje svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti.

„Zdrojmi znečisťovania ovzdušia z navrhovanej činnosti budú: statická doprava, vykurovanie – plynová kotolňa a náhradný zdroj elektrickej energie."

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie.

„V dotknutom území a jeho okolí bude pri stavebných prácach dochádzať k znečisteniu ovzdušia najmä zvýšením prašnosti a prechodom stavebných mechanizmov. Požadujeme eliminovať vznik a rozptyl látok znečisťujúcich ovzdušie v zmysle prílohy č. 3, časť II., bod 1 Vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší."

Akceptuje sa.

Uvedenú požiadavku MŽP SR vyhodnotilo ako oprávnenú a v kapitole VI.3. záverečného stanoviska ňou podmienilo svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti.

„Statická doprava a dieselagregát sú malými zdrojmi znečisťovania ovzdušia (MZZO). Prevádzkovanie MZZO vyplýva z ustanovení § 16 a § 17 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší. V prípade MZZO je potrebné vyžiadať si podľa § 17 súhlas na povolenie jeho stavby MZZO od Hlavného mesta SR Bratislavy."

Akceptuje sa.

Ide o povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov, preto ich nie je potrebné osobitne uvádzať v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

„Podľa SOH bude plynová kotolňa (900 kW) novým stredným zdrojom znečisťovania ovzdušia (SZZO). Prevádzkovanie SZZO je definované v § 15 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší. Pri prevádzke uvedeného SZZO sa požaduje rešpektovanie ustanovení cit. paragrafu zákona o ovzduší. Súhlas orgánu ochrany ovzdušia podľa § 17 zákona je potrebný pre vydanie rozhodnutia o umiestnení stavby a povolení stavby uvedeného SZZO."

Akceptuje sa.

Ide o povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov, preto ich nie je potrebné osobitne uvádzať v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

„Rozptylová štúdia ([redacted], 05/2018, v Prílohe 5) vyhodnotila, že najvyššie hodnoty koncentrácií znečisťujúcich látok na výpočtovej ploche pri najnepriaznivejších

rozptylových a prevádzkových podmienkach budú nižšie ako sú legislatívou stanovené limitné hodnoty, pri dodržaní stanovených návrhov. Navrhované variantné riešenia nebolo potrebné vyhodnotiť. Berieme na vedomie. Pri prevádzke reštaurácie je nutné vyvedenie komína nad strechu objektu.“

Akceptuje sa.

V Rozptylovej štúdii sa uvádzajú nasledujúce odporúčania: „Prevádzka reštaurácie, ktorá ako energetický zdroj používa zemný plyn nepredstavuje z hľadiska imisnej záťaže problém a imisná záťaž je zanedbateľná. Je však dôležité podotknúť, že používať ako energetický zdroj tuhé palivo v nepretržitej prevádzke (napr. pec na pizzu) je problematické. V takomto prípade je nutné vyvedenie komína nad strechu objektu, nakoľko imisná záťaž z tuhého paliva je značne vyššia.“ Vzhľadom na to MŽP SR podmieňuje svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti vyvedením komínov tepelných zdrojov na tuhé palivo (pec na pizzu) nad strechu objektu.

„Na vypúšťanie prečistených vôd z povrchového odtoku do povrchových vôd treba podľa § 21 vodného zákona o povolenie na osobitné užívanie vôd požiadať orgán štátnej vodnej správy.“

Akceptuje sa.

Ide o povinnosť vyplývajúcu z uvedeného ustanovenia a nie je potrebné ju osobitne uvádzať v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

„V prípade navrhovanej stavby žiadame, aby bolo uplatňované hospodárne nakladanie so zrážkovými vodami v súlade s certifikačným systémom udržateľnej výstavby LEED. Retencovanie zrážkovej vody prostredníctvom akumulačných nádrží a jej využívanie na zavlažovanie sadových úprav je vhodným riešením nakladania so zrážkovými vodami. Bude realizovaná vegetačná strecha, ktorá má termoizolačné vlastnosti, prispieva k zmierneniu mestského tepelného ostrova, podporuje výpar zrážkovej vody. Toto opatrenie prispieva aj k spomaleniu odtoku zrážkovej vody do verejnej kanalizácie a k zlepšeniu kvality ovzdušia.“

Akceptuje sa.

Retencovanie zrážkovej vody a jej využívanie na závlahy je súčasťou navrhovaného riešenia. Vegetačné strechy sú podmienkou súhlasu MŽP SR s realizáciou navrhovanej činnosti uvedenou v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

„O povolenie na osobitné užívanie podzemných vôd je treba žiadať v prípade odberu podzemnej vody a zriadenie vodnej stavby – studne podľa § 21 ods. 1 písm. b) bod. 1 a § 26 ods. 1 a zák. č. 364/2004 Z. z. o vodách.“

Akceptuje sa.

Ide o povinnosť vyplývajúcu z uvedeného ustanovenia a nie je potrebné ju osobitne uvádzať v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

„Žiadame splniť podmienky vyplývajúce zo stanovísk SVP, a.s., rozhodnutia orgánu štátnej vodnej správy, povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon); Nariadenia Vlády SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd, zákona č. 442/2002 Z. z. o verejných vodovodoch a verejných kanalizáciách a o zmene a doplnení zákona č. 276/2001 Z. z. o regulácii v sieťových odvetviach.“

Akceptuje sa s výhradami.

Povinnosti vyplývajúce z príslušných právnych noriem je potrebné splniť bez toho, aby ich bolo nutné uvádzať v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK *a.s., nepredložil k správe o hodnotení stanovisko a rovnako nie sú MŽP SR známe ani podmienky rozhodnutia orgánu štátnej vodnej správy.*

„Žiadame tiež s ohľadom na zmiernenie dopadu sucha a tepelného ostrova využívať vodopriepustné povrchy namiesto asfaltových a betónových."

Neakceptuje sa.

Nekonkretizuje sa, ktorých plôch sa uvedená požiadavka týka, ani technológie. Klasické vodopriepustné povrchy nie sú vhodné pre cyklotrasu, ani pre promenádu. Ostatné nezastavané plochy sú prevažne nespevnené.

Z hľadiska odpadov upozorňuje, že v odstavci „Zraniteľnosť horninového prostredia" (str. 102) je časť textu nesúvisiaca s predloženou dokumentáciou (kontaminácia ropnými látkami v dôsledku bombardovania rafinérie Apollo...) - žiada opraviť. V súvislosti s odpadmi ďalej upozorňuje: „počas realizácie zámeru budú vznikať odpady; nakladanie s nimi treba riešiť v súlade s ustanoveniami zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch a vyhlášok MŽP SR č. 365/2015 Z.z., č. 366/2015 Z.z. a č. 371/2015 Z.z.. Nakladanie s odpadmi, najmä s komunálnymi odpadmi je potrebné zosúladiť aj s VZN k nakladaniu s KO a drobnými stavebnými odpadmi na území hl. mesta, resp. mestskej časti."

Akceptuje sa čiastočne.

Povinnosti vyplývajúce zo všeobecne záväzných predpisov nie je potrebné osobitne uvádzať v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. Upozornenie týkajúce sa kontaminácie ropnými látkami v dôsledku bombardovania rafinérie Apollo MŽP SR akceptuje, avšak zákon neumožňuje opravovať správu o hodnotení v priebehu jej pripomienkovania.

„Pre danú navrhovanú činnosť považujeme za relevantnú realizáciu opatrení uvedených v časti C.IV Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie a zdravie (a v časti D/ Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie); za dôležité považujeme aj ostatné požiadavky uvedené v záväznom stanovisku Hlavného mesta SR Bratislavy k investičnej činnosti, pripomienky uvedené v tomto stanovisku, ale aj v správe o hodnotení a jej prílohách. Za predpokladu ich splnenia je realizácia tejto navrhovanej činnosti environmentálne akceptovateľná."

Akceptuje sa s výhradami.

Do kapitoly VI.3. záverečného stanoviska boli prevzaté len konkrétne, odôvodnené a realizovateľné opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie uvedené v správe o hodnotení. Neboli prevzaté podmienky, ktorých plnenie vyplýva z osobitných právnych predpisov (aj tie je samozrejme nutné akceptovať) a všeobecné formulácie. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní jednotlivých požiadaviek a odôvodnenie tohto rozhodnutia je uvedené pri jednotlivých požiadavkách.

„Z hľadiska celkového riešenia a z pohľadu riešenia pohybu chodcov a cyklistov je vyhodnotený ako optimálny variant – Variant č. 3."

Neakceptuje sa.

Ak sa týmto konštatovaním odkazuje na správu o hodnotení, ide o nesporné konštatovanie, ak tento variant navrhuje Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, MŽP SR návrh neakceptuje (podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu").

Mestská časť Bratislava – Karlova Ves *(list č. KV/DOP/2240/2018/16986/MK zo dňa 09. 11. 2018)*

považuje navrhovanú činnosť v záujmovej lokalite za nevhodnú, najmä s ohľadom na navrhnutú funkčno-prevádzkovú náplň bloku, v ktorej dominujú obytné funkcie na úkor obslužno-vybavenostných funkcií mestského charakteru. Uvádza, že jej realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia a zároveň by bola výrazne negatívne ovplyvnená doprava v záujmovej lokalite i v jej širšom zázemí.

Neakceptuje sa.
V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepreukázal rozpor s ÚPN Bratislavy, a to ani z hľadiska funkcie dotknutého bloku. Tvrdenie o výraznom znehodnotení celého nábrežia a výraznom negatívnom ovplyvnení dopravy v záujmovej lokalite i v jej širšom zázemí nie je podložené argumentmi.
Konštatuje, že predložená správa o hodnotení nie je spracovaná v zmysle rozsahu hodnotenia. V predloženej správe o hodnotení totiž nie je obsiahnutý a zhodnotený variant riešenia navrhovanej činnosti (Variant č. 2) tak, ako bol vyšpecifikovaný a určený v rozsahu hodnotenia. Variant č. 2. namiesto zmiešaného pohybu mal navrhnúť oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s ÚPN Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov, v ktorom sa mala uplatniť línia aktívneho 1 — 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou funkciou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným ÚPN Bratislavy.
Neakceptuje sa.
Vo Variante č. 2 sa namiesto zmiešaného pohybu navrhol oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným ÚPN Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov. V prípade Variantu č. 2 sa na 1. nadzemnom podlaží nenavrhujú bytové jednotky, len komerčné priestory, doplnkové priestory pre nájomníkov a vstupné lobby do apartmánového hotela s kaviarňou. S tým súvisí aj funkcia átrií. V prípade Variantu č. 2 sú átria riešené ako verejné priestranstvá s parkovými úpravami.
Konštatuje, že požiadavka na spracovanie Variantu č. 2 nebola splnená aj preto, že vo Variante č. 2 je obsiahnutý identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne 2. - 9. nadzemného podlažia ako vo Variante č. 1. Pripomína, že funkcie krátkodobého ubytovania v apartmánoch nepredstavujú funkcie občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu.
Neakceptuje sa.
Z rozsahu hodnotenia nevyplýva požiadavka variantne riešiť 2. – 9. nadzemné podlažie, len 1. a 2. nadzemné podlažie: „v ktorom sa tiež uplatní línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri“. MŽP SR je z úradnej činnosti známe, že apartmány sa zaraďujú medzi občiansku vybavenosť. Opačne tvrdenie mestskej časti nie je preukázané (napr. odkazom na relevantný dokument).
Konštatuje, že nebola splnená ani požiadavka 2.2.3. rozsahu hodnotenia, kvôli preukázaniu správnosti výpočtu potrieb statickej dopravy (aj pre účely posúdenia súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou) uviesť funkčné využitie jednotlivých objektov a ku každému objektu uviesť prehľadnú tabuľku s uvedením funkcií s náležitými údajmi (počty zamestnancov, návštev, výmery jednotlivých typov plôch...). Špecifikácia funkčného využitia jednotlivých objektov vrátane ďalších bilancií (počty zamestnancov, návštev, výmery jednotlivých typov plôch a ďalšie) v správe o hodnotení obsiahnutá nie je.
Akceptuje sa s výhradami.
Požadované údaje nie sú v správe o hodnotení uvedené v tabuľkovej forme, ale sú pre účely posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti dostatočným spôsobom uvedené v rámci výpočtu potrieb statickej dopravy na stranách 18 až 20 správy o hodnotení.
Nesúhlasí s jedným z východiskových predpokladov obsiahnutých v časti 2. Použité podklady, východiská a ich zhodnotenie (str. 4) predloženého Dopravno - kapacitného posúdenia zámeru, že prirodzený nárast cestnej dopravy od roku 2017 na komunikácii na Nábreží arm. generála Ludvíka Svobodu bude predstavovať v roku 2025 3 - 5 % oproti roku 2017 a v roku 2040 12

% oproti roku 2025, t. j. v období, kedy bude realizované pozvoľné znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce. Nesúhlas je založený na skutočnosti, že v správe nie je obsiahnutá jednoznačná a jasná informácia o súčasnom stave cestnej dopravy na komunikácii na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu, resp. o dopravnom zaťažení tejto komunikácie v roku 2017. Nesúhlas je ďalej založený na nelogickosti predpokladu, že v období, keď nie je a nebude regulovaná individuálna doprava v meste (do roku 2025) nárast predstavuje len 3 - 5 %, ale v období, keď individuálna automobilová doprava regulovaná bude (do roku 2040 - pozvoľné znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce) bude nárast predstavovať až 12 %.

Upozorňuje, že v časti 12. Kapacitné posúdenie križovatiek podľa STN 73 6102 (str. 65) predloženého Dopravno-kapacitného posúdenia zámeru je uvedené, že

- zaťaženie križovatky Karloveská-Molecova v čase 16:00 - 17:00 hod. na vstupe z Botanickej ulice (ľavý smer) bude v roku 2025 - 787 voz/hod. a v roku 2040 - 831 voz/hod., pričom kapacita je len 467 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Botanická-Mlynská dolina (Ilkovičova) v čase 08:00 - 09:00 hod. na vstupe z Ilkovičovej ulice (ľavý smer) bude v roku 2025 - 1 186 voz/hod. a v roku 2040 - 1 080 voz/hod., pričom kapacita je len 947 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Botanická-Mlynská dolina (Ilkovičova) v čase 08:00 – 09:00 hod. na vstupe z Botanickej ulice (pravý smer) bude v roku 2025 1 693 voz/hod. a v roku 2040 - 1 821 voz/hod., pričom kapacita je len 1 368 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu - Most SNP v čase 16:00 - 17:00 hod. na vstupe z CMO (smer R) bude v roku 2025 - 2 197 voz/hod. a v roku 2040 - 1 976 voz/hod., pričom kapacita je len 1 971 voz/hod.

V žiadnom prípade nesúhlasí s vysvetlením predpokladaných prekročení kapacít križovatiek uvedeným na strane 66 predloženého dopravno-kapacitného posúdenia: „Rozdiely sú väčšinou minimálne, v prípade ľavého odbočenia Karloveská - Molecova výrazne vyššie, hoci v simulácii je táto skutočnosť málo rozpoznateľná. Príčina je zjavne v tom, že simulačné posúdenie na rozdiel od normového zahŕňa ucelenú sieť v rámci ktorej sa križovatky navzájom prepojené úsekmi komunikácie nachádzajú a teda sa vzájomne ovplyvňujú. V danom prípade je zaťaženie vstupu do križovatky Karloveská-Molecova zo smeru Botanická ovplyvnené najprv stop-čiarou križovatky Karloveská cesta na Devín a neskôr i stop-čiarou pred priechodom pre chodcov cez Karloveskú ulicu. Hodnoty zaťaženia vo výpočtových tabuľkách predstavujú čistý dopyt a nie je vždy zaručené, že tento dopyt sa v plnom rozsahu aj ku križovatke dostaví, keďže je ovplyvnený riadiacim algoritmom na predchádzajúcich stop-čiarach riadených križovatiek, alebo priechodov. Tieto prípady boli podrobnejšie okomentované v analýze simulačného posúdenia, z ktorej vyplýva, že každý z nich je špecifický a má rôznu závažnosť. Všeobecne treba zohľadniť že algoritmus výpočtu podľa STN 73 6102 je v porovnaní so simulačnou metódou príliš jednoduchý, nakoľko neobsahuje veľké množstvo vplyvov zohľadnených v simulačnej metóde. Prekročenie kapacity dokumentované červenými číslami v tabuľkách preto treba chápať ako aritmetický fakt, ktorý nijako nezohľadňuje konkrétne podmienky fungovania konkrétnych vstupov do konkrétnych križovatiek a preto skutočnosť nemusí vždy zodpovedať výsledku jednoduchej aritmetiky, čo je aj náš prípad ľavého odbočenia Karloveská-Molecova.“

Nesúhlasí s jedným zo zistení uvedených v časti 13. Celkové závery dopravno-kapacitného posúdenia (str. 68): „Hlavným nástrojom pre pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na dotknutej komunikačnej sieti je optimalizácia riadenia dopravy CDS v kombinácii s nástrojmi regulácie dopravy a menších investičných počinov.“ Je presvedčená, že pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na predmetnej komunikačnej sieti, najmä nárokov takých rozsiahlych investičných počinov ako je „Polyfunkčný blok CPR-A,

Bratislava", si vyžaduje riešenie ráznych a výrazných zásahov do existujúcej dopravnej infraštruktúry, resp. riešenie nových cestných komunikácií a nových križovatkových uzlov.
Konštatuje, že v predloženom dopravno-kapacitnom posúdení nesedia ani základné počty — napr. v tabuľke č. 1 na str. 6 nesedia medzisúčty (príklad ranná špička CPR-A 64+32 nie je uvádzaných 97 a pod.).
Konštatuje, že odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný. Pre blok CPR-A sa ráta s odjazdom iba 137 automobilov (z 663 parkovacích miest), resp. s príjazdom 82 automobilov (na 663 parkovacích miest) — predpokladať odjazd iba 20 % vozidiel z parkovacích miest — obytná funkcia v rannej špičke je nereálny mimo toho je táto špička chybne vedená v čase 8:00 - 9:00 hod. pritom je všeobecne brané za špičkovú hodinu obdobie od 7:00-8:00 hod., resp. 7:30 - 8:30 hod. tak, ako to je aj v posúdení iných zámerov vidieť z tabuľky č. 2 na str. 7. Má za to, že vyššie uvedené hodnoty aj časové obdobie boli posúdené chybne a účelovo. Nevidí žiaden dôvod, že ak zámery uvedené v tabuľke č. 2 na str. 7 majú v špičkovej hodine uvažované príjazdy plus odjazdy na priemernej úrovni 41,26 % počtu parkovacích miest (8 794 áut za špičková hodinu pri počte parkovacích miest 21 312), aby v prípade bloku CPR-A boli tieto znížené na 34,59 % počtu parkovacích miest (219 z 633).
Konštatuje, že predložené dopravno-kapacitné posúdenie činnosti nepracuje s údajmi obsiahnutými v Metodike dopravno-kapacitného posúdenia vplyvov investičných projektov schválenej rozhodnutím č. 15/2014 primátora hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Napríklad v tabuľke č. 1 predloženého dopravno-kapacitného posúdenia činnosti sú použité odlišné percentuálne hodnoty pre rôzne funkcie a objemy špičkovej dopravy ako vo vyššie spomínanej metodike (napríklad bývanie medzi 8:00 - 9:00 hod, má mať 35 (3/0 odjazdov v zmysle metodiky a v predloženom posúdení je uvedených len 20 a i.). Následne sú chybné aj ostatné výpočty, vychádzajúce z predmetnej tabuľky, predpokladaného zaťaženia križovatiek a komunikácií.
Konštatuje, že použité percentuálne hodnoty obratu vozidiel sú odvodené z reálnych prevádzkových charakteristík susedného komplexu River Park. Predpokladá sa, že tieto budú u komplexu CPR veľmi podobné, ak nie zhodné. Namieta, že predmetné tvrdenie nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát.
Namieta, že v posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšina dopravných tokov v území bude generovaná tzv. zónou Chalupkova. Predpokladá, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia bloku CPR-A bolo zanedbateľné — nie je však žiaden predpoklad, že pre verejnú dopravu kľúčové zaťaženie električkovej trate (preferencia po rekonštrukcii) prejazdov vozidiel z dôvodu CPR-A nie je posúdené dostatočne.
Konštatuje, že križovatky NAGLS - Žižkova (obr. č. 31) a NAGLS - otočka CPR (obr. č. 32) neboli vôbec posúdené vo vzťahu k preferencii električkovej dopravy.
Konštatuje, že v dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené, kedy a či bol vôbec vykonaný dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smerov ich jazdy), nie je uvedený žiadny dátum.
Trvá na podrobnom dopravno-kapacitnom posúdení aktuálneho stavu, a aj predpokladaného stavu tesne pred dokončením projektu a jeho uvedením do užívania, križovatiek Molecova až Landererova, ktoré absentuje v dopravno-kapacitnom posúdení zámeru.

Neakceptuje sa.

V rámci predloženého dopravno-kapacitného posúdenia je uvedené, že segment základnej dopravy bol pomocou výsledkov dopravného sčítania v rade dotknutých križovatiek poskytnutých Magistrátom hlavného mesta Slovenskej republiky, oddelením dopravnej infraštruktúry (ďalej len „ODI“) magistrátu v riešenej oblasti kalibrovaný na stav rok 2017 a následne indexovaný pre návrhové obdobie 2025 v súlade s dohodnutými východiskami. V súlade s účelom dopravno-kapacitného posúdenia boli použité východiskové podklady ako:

- *údaje o navrhovaných funkciách navrhovanej činnosti a kapacitách statickej dopravy,*
- *primárny návrh riešenia dopravnej obsluhy navrhovanej činnosti,*
- *podklady o stavebno-technickom riešení stavby Električková trať Dúbravsko-Karloveská radiála,*
- *podklady o smerovom zaťažení dotknutých križovatiek súvisiacich s rozsahom posúdenia poskytnuté Magistrátom hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy,*
- *dopravno-kapacitné posúdenia ostatných zámerov priamo zahrnutých do posúdenia, kde zámery v zóne Chalupkova boli naposledy spracované kumulatívne v rámci zámeru Panorama City 4 vrátane všetkých súvisiacich opatrení na komunikačnej sieti,*
- *základné pevné signálne plány posudzovaných riadených križovatiek,*
- *výsledky obhliadky záujmového územia v teréne s osobitným dôrazom na aktuálnu dopravnú situáciu v období dopravných špičiek,*
- *závery prerokovania východísk pre spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia s príslušným gestorským útvarom Magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy.*

Okrem východísk vyplývajúcich z vyššie uvedených použitých podkladov boli v dopravno-kapacitnom posúdení zohľadnené predpoklady, ako:

- *existencia rozšírenia Rázusovho nábrežia v profile pred vstupom do križovatky nám. Ľ. Štúra s cieľom vytvorenia dvoch pruhov priamo k Šafárikovmu nám. Tento predpoklad vychádza zo skutočnosti, že súčasné usporiadanie tohto vstupu bolo už v minulosti opakovane overené s negatívnym výsledkom na kvalitu dopravného prúdu v trase nábrežia pre smer Šafárikovo nám. Realizácia tejto úpravy je v kompetencii hlavného mesta SR Bratislavy, ktoré získalo prislúchajúce prostriedky na vykonanie úpravy od iných investorov,*
- *existencia jednosmerného komunikačného prepojenia Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu – Žižkova s cieľom vytvorenia možnosti dostupnosti CPR od centra bez nutnosti tranzitu cez celú Žižkovu ulicu (v Dopravno-kapacitnom posúdení zámeru bol spracovaný i variant bez tohto prepojenia s jeho náležitou analýzou),*
- *existencia účinných opatrení pre zákaz tranzitu Žižkovou ulicou v smere do centra lokalizovaných pred objektom horného vežiaku,*
- *existencia funkčnej diaľnice D4 Jarovce – Rača a rýchlostnej cesty R7 Holice – Prievoz už v časovom horizonte 2025, žiaden nový prvok na vybranej komunikačnej sieti Bratislavy oproti súčasnosti,*
- *prirodzený nárast cestnej dopravy od roku 2017 na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu nad rámec dopravy generovanej priamo zahrnutými ostatnými zámermi (ide o potenciálne zámery na území mesta, ktorých generovaná doprava sa môže vyskytnúť na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu vrátane prípadných ďalších zámerov v zóne Chalupkova):*
  - *v roku 2025 o 3 – 5 % (tu je zohľadnené, že do dopravno-kapacitného posúdenia je priamo (t. j. v plnom rozsahu a podrobnosti identickej s komplexom CPR) zahrnuté veľké množstvo aj iných zámerov navrhovaných na umiestnenie v širšej oblasti);*
  - *v roku 2045 o 12 % oproti roku 2025 (merané v celomestskom náraste intenzity na komunikačnej sieti dobudovaného základného komunikačného systému mesta v podmienkach prognózovanej mobility – pozvoľného znižovania podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce).*

Uvedené východiskové predpoklady o náraste cestnej dopravy v daných podmienkach boli kladne prekonzultované s kompetentným odborným útvarom magistrátu Bratislavy. Tým sa dopravný model stal aktuálny pre jeho použitie pre spracovanie výpočtu zaťaženia komunikačnej siete pre časový horizont 2025.

3 - 5 % rast objemov dopravy na NAGLS v období 2017 - 2025 predstavuje predĺženie doterajšieho trendu vývoja dopravnej situácie na tejto komunikácii, ďalší rast v období 2025 - 2040 o 12 % predstavuje najhorší možný scenár vývoja v prípade, že k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce v dôsledku jej regulácie nedôjde v takej miere, ktorá by znamenala aj zníženie jej absolútnych hodnôt. Otázky charakteru dopravnej prognózy boli výsledkom odborných konzultácií s príslušným odborným útvarom magistrátu a premietnuté do predmetného dopravno-kapacitného posúdenia.
Dôvodom posúdenia križovatky Karloveská – Molecova bolo splnenie rozsahu hodnotenia, nakoľko táto križovatka bude navrhovanou činnosťou dotknutá len zanedbateľne. Predpokladanou príčinou prekročenia kapacity vstupu od Botanickej ul. v roku 2040 bude tzv. prirodzený nárast dopravy generovaný v období 2025 - 2040 inými, zatiaľ nešpecifikovanými zámermi.
Nekonkretizované výrazné zásahy do cestnej infraštruktúry s cieľom zvýšenia jej kapacity budú pravdepodobne generovať zvýšenie jej dopravného zaťaženia v neprospech prípadných regulačných snáh v otázkach deľby dopravnej práce.
Údaje tabuľky č. 1 a celý dopravný model sú s ohľadom na ich obsah zobrazené logicky v celých číslach, ako výsledky matematických operácií s desatinnými číslami.
Výpočet objemov novej dynamickej dopravy bol spracovaný v súlade s Metodikou dopravno-kapacitného posudzovania veľkých investičných projektov. Ranná špičková hodina na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu bola na základe dopravných prieskumov identifikovaná medzi 8:00 a 9:00 a nič na tom nezmení ani navrhovaná činnosť. Skutočným účelom zlúčenia maximálnych špičkových hodín na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu a v zóne Chalupkova bolo poistenie výsledku dopravno-kapacitného posúdenia pre stav, ak by aj zóna Chalupkova kulminovala v čase 8:00 – 9:00.
Príčinou rozdielov je odlišná skladba funkcií zámerov v tabuľke č. 2 od zámeru CPR (tabuľka č. 1).
Podľa vyššie uvedenej metodiky sú ranné odjazdy pre funkciu bývanie 35 % kapacity parkovacích miest a to v čase 7:00 - 8:00, medzi 8:00 - 9:00 je to len 15 %, pričom v rámci predmetného dopravno-kapacitného posúdenia bolo použitých 20 % s odôvodnením.
Požité percentuálne hodnoty vychádzajú z dát reálnej prevádzky existujúceho komplexu River Park, nejde teda o domnienku.
Konštatácia, že väčšina dopravných tokov bude na NAGLS generovaná zónou Chalupkova je uvedená len z dôvodu, že jej obsah je pravdivý, ktorý vyplýva primárne z tabuliek č. 1 a 2 dopravno-kapacitného posúdenia a sekundárne zo spracovaného dopravného modelu podrobne dokumentovaného kartogramami zaťaženia komunikačnej siete. Uvedenie tohto faktu je len súčasťou makroskopickej analýzy bez zjavného dôvodu marginalizovať dopravné toky generované CPR-A. Všetky križovatky podľa určeného rozsahu hodnotenia boli posúdené v zmysle platnej metodiky, preferencia električkovej dopravy nemá absolútne žiaden vplyv na hodinové hodnoty kapacity, resp. dopravného zaťaženia.
V dopravno-kapacitnom posúdení je uvedené, že dopravný model v scenári súčasného stavu (rok 2017) bol kalibrovaný na základe aktuálnych smerových dopravných prieskumov radu dotknutých križovatiek, výsledky ktorých boli obstarané od magistrátu. Hodnoty dopravných tokov tesne pred dokončením projektu sú zrejmé z každého kartogramu zaťaženia (sumár segmentov Základná doprava a Ostatné).
V stanovisku Hlavného mesta Slovenskej republiky č MAGS OSRMT 55159/18-445822 OSRMT 1083/18, EIA č. 37, zo dňa 30. 11. 2018 sa konštatuje, že predložené DKP je spracované v súlade so zadaním správy o hodnotení činnosti – vstupné východiská pre spracovanie DKP.
(Odôvodnenie je prevzaté z odborného posudku.)

Odvádzanie dažďových vôd do hlavného toku Dunaja nepovažuje za vhodné a žiada o zachovanie dažďovej vody v predmetnom území a jej ďalšie využitie. V predloženom posudku - hydrogeologickej štúdii bolo konštatované, že odvádzanie dažďových vôd priamo do Dunaja je v poriadku - vyvstáva teda otázka, prečo pri iných zámeroch je potrebné zachovať dažďovú vodu priamo v území a neodkanalizovať ju do Dunaja. Ponechávanie dažďovej vody priamo v území je pri súčasných klimatických zmenách nevyhnutné.

Neakceptuje sa.

V Hydrogeologickej štúdii je vysvetlené, prečo je na rozdiel od iných zámerov odvádzanie vôd priamo do Dunaja v poriadku:

- *Režim podzemných vôd je identický a priamo závislý od režimu blízkeho povrchového toku - rieky Dunaj.*
- *Všeobecné pozitíva infiltrácie zrážkových vôd na mieste (zachovanie lokálneho hydrogeologického režimu, zabraňovanie nežiadúcemu vysychaniu územia, zachovanie pôvodného lokálneho ekosystému podzemných vôd...) v danom prípade sú bezpredmetné – lebo vzhľadom na spomínanú špecifickú pozíciu lokality pri dominantnom vplyve Dunaja sú prakticky nemerateľné a nepozorovateľné.*
- *Z technického pohľadu odvádzanie dažďových vôd priamo dažďovou kanalizáciou do Dunaja zabezpečí možnosť údržby a kontroly jednotlivých zariadení. V prípade že budú do systému dažďovej kanalizácie zaradené vsakovacie prvky (vsakovacie potrubie, vsakovacie boxy), môžu tieto v prípade zvýšenej hladiny (povodňový stav) vytvoriť nežiaducu „privilegovanú cestu pre nežiadúci prítok vôd“. Uvedeným spôsobom by mohla byť aj narušená funkčnosť týchto zariadení ako aj ich technická kontrola.*

Okrem toho, časť zrážkových vôd bude odvedená do akumulačnej nádrže dažďových vôd z ktorej bude zrážková voda využívaná na závlahy zelených plôch a okrasných drevín.

Žiada vybudovať, na náklady investora, cyklotrasu vedenú tak, aby nedochádzalo ku kolíziám s chodcami. Zároveň žiada vybudovať pešiu promenádu minimálne v takej šírke, aká je v tomto území v súčasnosti. Promenádu a cyklotrasu požaduje navrhnúť a realizovať s dostatočnou výsadbou stromoradia so zachovaním súčasnej zelene v území.

Neakceptuje sa.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“.

V závere svojho stanoviska žiada, aby predložená správa o hodnotení bola prepracovaná a dopracovaná tak, aby v nej boli zohľadnené pripomienky, resp. žiada, aby bol prepracovaný celý zámer.

Neakceptuje sa.

Zákon neumožňuje vykonať takýto krok v rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa CHKO Dunajské luhy *(list č. CHKODL-BA 159-001/2018 zo dňa 19. 11. 2018)*

K výsledkom zoologického prieskumu v zmysle požiadavky uvedenej v určenom rozsahu hodnotenia uvádza: „Podľa nášho názoru realizovaný prieskum bol pomerne úzko definovaný. Bol obmedzený iba na prieskum výskytu chránených živočíchov v stromoch určených na výrub v súvislosti s výstavbou objektu CPR-A, avšak neukladá potrebu riešiť možné strety chránených živočíchov (predovšetkým vtákov) s presklenými časťami navrhovanej budovy. Aj napriek tomu, že predložená správa o hodnotení uvádza, že „sledované územie priamo susedí s významným migračným koridorom vtákov a rýb s nadregionálnym až provincionálnym významom, ktorý predstavuje rieka Dunaj.““ Požaduje zohľadniť hrozbu nárazu vtákov do presklených plôch a cituje zahraničné publikácie preukazujúce vážnosť tejto hrozby.

Akceptuje sa.

MŽP SR zohľadňuje hrozbu nárazu vtákov do presklených plôch a opatreniami minimalizujúcimi túto hrozbu uvedenými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska (12. podmienka) podmieňuje svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti (podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na biotu").

Považuje za prekvapujúce, že v tabuľke vyhodnotenia vplyvov na str. 124 je vyhodnotený vplyv na genofond a biodiverzitu v prípade nerealizácie zámeru (nulový variant) koeficientom (-1) na rozdiel od vplyvu na genofond a biodiverzitu v prípade realizácie zámeru, ktorý je hodnotený pozitívne (1). Podľa jej názoru takéto hodnotenie nie je komplexné a opomína možnosť hroziacich stretov vtákov s presklenými časťami navrhovaných budov.

Akceptuje sa.

Pozri odôvodnenie k predchádzajúcej pripomienke.

V ďalšej časti hodnotí riziko nárazu vtákov do stavebných objektov: V jari sa predpokladá riziko nárazu vtákov najmä zo severnej strany a v jeseni z južnej strany (jarná a jesenná migrácia). Bez časovej špecifikácie hodnotí ako rizikovú južnú stranu, najmä pre vodné vtáky (husi, čajky, kačice), ktoré preletujú v migračnom koridore Dunaja. Toto riziko je najvyššie v noci a za zhoršenej viditeľnosti, ale zvyšuje sa aj za okolnosti, pri ktorých sa v okne odráža obloha.

Akceptuje sa čiastočne.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na biotu".

V ďalšej časti navrhuje opatrenia, ktoré požaduje zahrnúť do opatrení na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie:

- zvislé vonkajšie záclony, vodorovné vonkajšie závesy (obidva chránia aj pred slnkom a majú estetický význam), dvojité sklo s osadenými drevenými tienidlami z vnútornej strany alebo niektorý typ už odskúšaného a overeného ošetrenia skla pomocou nálepiek, resp. potlače vo forme vodorovných alebo zvislých pásov, či vzorov, prípadne bodiek;
- v prípade presklených balkónov zvoliť matné nepriehľadné sklo;
- možnosť využitia farebného, avšak matného, skla v dizajne budovy;
- možnosť využitia vnútorných závesov na zníženie odrazu skla;
- hlbšie vsadené okna;
- použiť čo najnižšie dreviny v okolí budov;
- vyhnúť sa sklám s ochranným faktorom pred slnečným svetlom;
- vyhnúť sa preskleným rohom budov;
- vonkajšie osvetlenie použiť také, ktoré smeruje nadol (nie hore, ani do priestoru); povrchová teplota osvetľovacieho telesa by mala byť nižšia ako 60 °C, odporúča sa používanie LED žiaroviek, zelené a modré svetlo je vhodnejšie, než červené a biele;
- svetlá v budove vypnúť medzi desiatou hodinou večer a východom slnka alebo využiť iba dobre nasmerované svetelné zdroje a použiť závesy, tienidlá alebo iné riešenia na minimalizáciu svetelného znečistenia.

Akceptuje sa čiastočne.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na biotu".

***Vodohospodárska výstavba, štátny podnik, Karloveská 2, P.O.BOX 45, 842 04 Bratislava** (list č. 1392/4100/2018, 2018-00008954 zo dňa 14. 11. 2018)*

konštatuje, že plánovaný projekt Polyfunkčného bloku CPR-A rieši aj časť protipovodňovej ochrany, ktorá bude tvoriť súčasť protipovodňovej ochrannej línie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Objekt protipovodňovej ochrany bude z uvedeného dôvodu definovaný ako vodná stavba a teda bude podliehať aj príslušným zákonom a vyhláškam.

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie.
Upozorňuje navrhovateľa, resp. vlastníka/stavebníka na povinnosť dodržiavania hlavne ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a vyhlášky Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 119/2016 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o výkone odborného technicko-bezpečnostného dohľadu nad vodnými stavbami a o výkone technicko-bezpečnostného dozoru. Už v rámci prípravy projektovej dokumentácie je potrebné zabezpečiť na Vodohospodárskej výstavbe, štátny podnik, Bratislava, úseku technicko-bezpečnostného dohľadu, vypracovanie odborného posudku a návrhu na zaradenie vodnej stavby do príslušnej kategórie. Ďalej upozorňuje navrhovateľa, resp. vlastníka/stavebníka, že je potrebné v rámci projektovej prípravy protipovodňovej ochrany v dotknutom území úzko spolupracovať a návrhy odsúhlasovať so správcom toku SLOVENSKÝM VODOHOSPODÁRSKYM PODNIKOM, š. p., OZ Bratislava, ako aj s poverenou organizáciou výkonom technicko-bezpečnostného dohľadu Vodohospodárskou výstavbou, štátny podnik, Bratislava, úsekom technicko-bezpečnostného dohľadu.
Akceptuje sa.
Akceptuje sa ako upozornenie pre navrhovateľa.
Upozorňuje navrhovateľa, resp. vlastníka/stavebníka na potrebu v rámci projektovej prípravy protipovodňovej ochrany v dotknutom území úzko spolupracovať a navrhy odsuhlasovať so správcom toku SLOVENSKÝM VODOHOSPODÁRSKYM PODNIKOM, š. p., OZ Bratislava, ako aj s poverenou organizáciou výkonom technicko-bezpečnostného dohľadu Vodohospodárskou výstavbou, štátny podnik, Bratislava, úsekom technicko-bezpečnostného dohľadu.
Akceptuje sa.
Akceptuje sa ako upozornenie pre navrhovateľa, resp. vlastníka/stavebníka.

***Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava** (list doručený dňa 09. 11. 2018)*
„Spracovateľ vo variante 1 a 3 navrhol spoločné vedenie cyklistov a chodcov na nábreží v rozpore s požiadavkami variantov - t. j. súlad s územným plánom hl. mesta a metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (bod 1, strana 1 rozsahu hodnotenia č. 7092/2017-1.7./ak).
Totiž podľa rozhodnutia primátora č 15/2014, ktorým schválil Metodiku dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov sa vyžaduje "v prípade, ak ide o cyklotrasu, ktorá je v územnom pláne uvedená ako hlavná, musí by konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou. " (bod 4.14 metodiky). Nábrežná cyklotrasa je v územnom pláne definovaná ako hlavná - je súčasťou Medzinárodnej moravskodunajskej cyklotrasy (MMDC). Potvrdená je - ako hlavná mestská trasa R11 je aj v uznesení MsZ 1743/2014 a Územnom genereli dopravy. Vzhľadom na geomorfologické podmienky tvorí hlavné spojenie mesta s jeho severozápadnými štvrťami (Karlova Ves, Dúbravka, Lamač, Devín, Devínska Nová Ves, Záhorská Bystrica), takže je potrebné ju dimenzovať na dostatočnú výhľadovú kapacitu (mesto chce dosiahnuť 8% podiel cyklodopravy do roku 2020). Zároveň variantné riešenie nespĺňa pomer bývania a občianskej vybavenosti podľa požiadavky rozsahu hodnotenia."
Neakceptuje sa.
V prípade Variantu č. 1 nie je v rozsahu hodnotenia explicitne uvedený „súlad s územným plánom hl. mesta a metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov" (ani v rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 6774/2017-1.7./ak zo dňa 15. 11. 2017, ktorý je pre navrhovanú činnosť relevantný). V prípade Variantu č. 3 sa navrhuje aj segregovaná

cyklotrasa. V pripomienke sa neuvádza čím je táto cyklotrasa v rozpore s uvedenými dokumentmi. Tvrdenie o nesplnení pomeru bývania a občianskej vybavenosti nie je preukázané.
„Spracovateľ vo variante 2 s dlaždicou "oddeleným" pohybom chodcov a cyklistov nenavrhol cyklotrasu v súlade s STN 73 6110 (tab. 6).

6.13 Kapacita cyklistických komunikácií sa stanovuje podľa tabuľky 6.

Tabuľka 6 – Šírka cyklistických komunikácií podľa intenzity cyklistickej premávky

Jednosmerná cyklistická premávka		Obojsmerná cyklistická premávka	
Špičková intenzita v jednom smere c/h	Šírka komunikácie m	Špičková intenzita v oboch smeroch c/h	Šírka komunikácie m
od 0 do 150	(1,0); 1,25; (1,50)	od 0 do 50	(1); 1,25; (1,50)
od 151 do 750	2,50	od 51 do 150	2,50
nad 750	3,75	nad 150	3,75

Min. šírka obojsmernej cyklistickej komunikácie s intenzitou nad 150 cyklistov za hodinu v oboch smeroch je 3,75 m. Cyklotrasa prekračuje hodnotu 150 cyklistov za hodiny nielen v špičkovej hodine ale aj mimo nej z dôvodu, že ide o súčasť medzinárodnej dunajskej cyklistickej cesty napájajúcej Bratislavu na medzinárodné cyklotrasy Eurovelo. Dáta dokazujúce prekročenie intenzity nad 150 cyklistov za hodiny uvádzame z v prílohe 1 a 2.
Žiadame opätovné spracovanie variantu 2 v súlade s normou, podľa bodu 3."
Neakceptuje sa.
Navrhovateľ vo Variante č. 2 navrhol cyklotrasu šírky 3,75 m.
„V žiadnom z variantov sa spracovateľ nezaoberal možnosťou vedenia cyklistov za pásom existujúcej zelene, v priestore, kde aj v dnešnej dobe cyklisti jazdia - t. j. fyzicky oddelené od pešej promenády. Požadujeme preveriť túto možnosť pričom šírka cyklistickej komunikácie musí byť podľa STN 73 6110 aspoň 3,75 m obojsmerne."
Neakceptuje sa.
Túto možnosť nie je možné preveriť práve preto, že v žiadnom z variantov sa spracovateľ nezaoberal touto možnosťou.
„Navrhované profily nábrežnej promenády sú podobné nevhodnému stavu pred River Parkom I., kde je pôvodne dostatočne široká promenáda zúžená na polovicu, zo šírky cca 10 metrov sa zužuje na cca 5 m. Ako minimálnu vhodnú šírku promenády vyhradenú pre chodcov navrhujeme v tomto mieste 5 m (teda časť dnešnej promenády bližšie k Dunaju). Okrem toho žiadame ponechať samostatný pás pre cyklistov v šírke min. 3,75 m (viď bod 2 o nesúlade s normou a bod 3 o výhľadovou podiele cyklistickej dopravy). Zároveň požadujeme dodržať odstup terás, reklamných zariadení, sedenia a iných obdobných objektov min. 1 m od priestoru cyklotrasy."
Neakceptuje sa.
Ani v jednom z variantov priestorové možnosti neumožňujú realizáciu tohto návrhu.
„Požadujeme nebudovať tretí jazdný pruh v smere do centra na Nábr. arm. gen. L. Svobodu. Odbočenie do garáží je možné aj z priebežných pruhov bez výraznejšieho obmedzenia plynulosti cestnej premávky. Obdobne, tiež zaradenie sa do pruhov. V súčasnosti existuje tretí vyraďovací a zaraďovací pruh pri objekte River Park ako parkovací pruh, t. j. pruh sa nevyužíva na to, na čo je určený. Motorové vozidlá odbočujú priamo z jazdného pruhu do garáží a vychádzajúce sa zaraďujú priamo do priebežného pruhu, bez väčších komplikácii. Vzhľadom na veľkú podobnosť plánovaného tretieho jazdného pruhu s riešením pri River Parku je s pravdepodobnosťou blížiacou sa istote možné povedať, že bude dochádzať k rovnakému správaniu vodičov a navrhovaný jazdný pruh nebude slúžiť účelu, na ktorý je navrhnutý. Tretí

jazdný pruh privádzajúci ešte viac motorovej dopravy do centra mesta je v priamom rozpore so strategickými dokumentami Ministerstva dopravy a tiež Hlavného mesta Bratislavy. Žiadame spracovanie projektu dopravy bez tretieho zaraďovacieho pruhu."

Neakceptuje sa.

Požiadavka sa odôvodňuje tým, že obslužný pruh nie je nutný, teda absenciou jeho pozitív, nie jeho negatívami, ak za negatívum nepovažujeme jeho zneužívanie na parkovanie. Prípadné porušovanie pravidiel cestnej premávky sa má riešiť sankciami. V odôvodnení požiadavky sa tiež uvádza, že „je v priamom rozpore so strategickými dokumentami Ministerstva dopravy a tiež Hlavného mesta Bratislavy". Nekonkretizuje sa v čom spočíva rozpor a Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ani hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, voči obslužnému pruhu nemá v stanovisku k správe o hodnotení žiadne námietky. Je predpoklad, že v súvislosti s ďalšou výstavbou na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu sa budú prepravné nároky na tejto ulici zvyšovať a obslužný pruh podporí plynulosť cestnej premávky v jazdných pruhoch. Naopak, MŽP SR považuje za vhodné preveriť možnosť využitia obslužného pruhu aj ako vyhradený BUS-pruh. Navrhovaná činnosť nadväzuje na existujúci River Park, pred ktorým je obslužný pruh už vybudovaný a MŽP SR nepovažuje za vhodné fragmentovať režim cestných pruhov na jednotlivých úsekoch cesty na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu.

„Vo variante 3 bol vo vozovke (Nábr. arm. gen. L. Svobodu) navrhnutý v oboch smeroch cyklistický pruh šírky 1 m. Na základe Celoštátneho sčítania dopravy z roku 2010 je na sčítacom úseku 82092, predstavujúcom nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu od mostu Lafranconi po most SNP, 28600 skutočných vozidiel za 24 hodín. V roku 2014 vysokú intenzitu automobilovej dopravy potvrdil aj Smerový prieskum Centra dopravného výskumu pre Územný generel dopravy hl. m. SR Bratislavy (príloha 3) a to konkrétne na úrovni 21375 skutočných vozidiel za 12 hodín (od 6:00 do 18:00). Neexistuje predpoklad, že by intenzita motorovej dopravy na predmetnom úseku odvtedy klesla. Podľa TP085 je pri komunikáciách s intenzitou dopravy nad 20000 a povolenou rýchlosťou do 50 km/h potrebné podľa tabuľky 3 Výber typu vedenia CYK – intravilán TP085 viesť cyklistov (1) oddelene, v pridruženom dopravnom priestore, (2) v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených min 0,50 m bezpečnostným priestorom alebo po (3) cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie. Predkladané vedenie nemá bezpečnostný odstup, nie je v pridruženom dopravnom priestore, je vedené priamo pomedzi pruhy pre automobilovú dopravu. Technické podmienky pre navrhovanie cyklistických komunikácii (TP085) sú záväzné.

Tabuľka 3 Výber typu vedenia CYK – intravilán

Úroveň PK	Vedenie cyklistov	Vedenie cyklistov v priestore	Spôsob vedenia CYK
F1	Spoločne	Hlavný dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou
F2	Spoločne aj oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v jazdných pruhoch s ostatnou dopravou pomocou cyklokoridoru - v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore
F3	Oddelene	Hlavný dopravný priestor alebo pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov - spoločne s chodcami v pridruženom priestore - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F4	Oddelene	Pridružený dopravný priestor	- v pruhoch pre cyklistov v pridruženom priestore oddelených min 0,50 m bezpečnostným priestorom - po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie
F5	Oddelene	Mimo PK	- po cyklistických cestičkách mimo priestoru komunikácie

Žiadame opätovné spracovanie variantu 3 v súlade s platnými technickými predpismi a normami v SR.“

Neakceptuje sa.

Vzhľadom na odsúhlasený Variant č. 1 (podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“) opätovné spracovanie Variantu č. 3 nemá zmysel.

„Náčrt šírkového riešenia obsahuje chyby ako napr. vodorovnú dopravnú značku V8c Koridor pre cyklistov umiestnenú v cyklistickom pruhu. Je zrejmé, že riešením sa nezaoberal dopravný inžinier so skúsenosťami s projektovaním cyklistických trás.

Požadujeme, aby paralelná cyklotrasa na Nábreží arm. gen. L. Svobodu bola vo variante 3 riešená redizajnom uličného profilu, vrátane úpravy polohy stĺpov VO (napr. do polohy priestoru medzi električkovú trať a ľavý jazdný pruh), úpravy horizontálneho vedenia jednotlivých druhov dopravy (výškovo diferencovať motorovú, cyklistickú aj pešiu).“

Neakceptuje sa.

Vzhľadom na odsúhlasený Variant č. 1 (podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“) redizajn uličného profilu vo Variante č. 3 nemá zmysel.

Vzhľadom na uvedené, žiada zastaviť konanie a vrátiť spracovateľovi na prerobenie/opravenie s súlade s požiadavkami rozsahu hodnotenia, noriem, technických podmienok a právnych predpisov Slovenskej republiky.

Neakceptuje sa.

Zákon neumožňuje zastaviť konanie na základe pripomienok k správe o hodnotení a vzhľadom na odôvodnenie neakceptovania vyššie uvedených pripomienok zastavenie konania nemá ani zmysel.

[redacted], ***Občianska iniciatíva Bratislava otvorene*** *(list zo dňa 15. 11. 2018) a* [redacted], ***OZ Občianska iniciatíva za zachovanie ŽP v Starom Meste*** *(list zo dňa 16. 11. 2018)*

„Zásadná pripomienka - vplyv zámeru na kvalitu životného prostredia, kvalitu života a bývania občanov mesta (najmä dopravy) ako aj samotných potrieb mesta sa navrhovanou výstavbou výrazne zhorší. Daný projekt je objemovo, hmotovo a kapacitne predimenzovaný pričom jeho realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia čím je celý projekt v rozpore s verejným záujmom. Žiadam, posudzovať túto navrhovanú činnosť (Polyfunkčný blok CPR-A) súčasne s navrhovanými činnosťami „Polyfunkčný komplex CPR, blok CRP-B a polyfunkčný blok CPR-C". Toto rozdelenie bolo spravené účelovo!“

Akceptuje sa čiastočne.

Napriek skutočnosti, že navrhovaná činnosť „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ je predmetom samostatného konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, vyhodnotenie navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia bolo vzhľadom na priestorovú súvislosť s navrhovanou činnosťou „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ MŽP SR vykonané kumulatívne, vrátane všetkých vstupov a výstupov oboch navrhovaných činností. Skutočnosť, že išlo o dve samostatné konania MŽP SR nepovažuje za fakt brániaci riadnemu vyhodnoteniu vplyvu navrhovaných činností a naplneniu účelu zákona. Pokiaľ ide o vplyv na „kvalitu životného prostredia, kvalitu života a bývania občanov mesta (najmä dopravy) ako aj samotných potrieb mesta“ a „výrazné znehodnotenie celého nábrežia“, MŽP SR riešenie odsúhlaseného variantu korigovalo podmienkami definovanými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. Hlavne mesto Slovenskej republiky Bratislava konštatuje súlad navrhovanej činnosti s ÚPN Bratislavy.

„Neprebehla žiadna verejná diskusia k zámeru, žiadne verejné prerokovanie, nebolo možné pripomienkovanie cez odborné poslanecké komisie Mestského zastupiteľstva ako aj Miestneho zastupiteľstva Staré Mesto, čiže sa nemohla vyjadriť odborná ako aj občianska verejnosť k

celkovej regulácii územia. Na takýto zásadný zámer počíta stavebný zákon s reguláciou územia – územným plánom zóny. Obstaranie územného plánu zóny Dunajského nábrežia bolo schválené Uznesením 58/2016 Miestnym zastupiteľstvom dňa 26. 04. 2016."

Neakceptuje sa.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa verejnosť mohla vyjadriť v plnom rozsahu tak, ako jej to umožňuje zákon, vrátane verejného prerokovania navrhovanej činnosti. Hlavne mesto Slovenskej republiky Bratislava konštatuje súlad navrhovanej činnosti s ÚPN Bratislavy. Územnoplánovacie orgány neuplatnili voči navrhovanej činnosti námietky v súvislosti s územným plánom zóny.

„Najvážnejší dopad na kvalitu životného prostredia bude zvýšenie dopravnej záťaže územia a nedoriešenie alternatívnej dopravy (cyklo a peší pohyb), znečistenie ovzdušia, zvýšenie hlukovej záťaže a redukcia prirodzených priepustných plôch zelene. Nemenej podstatnou zmenou je aj negatívny vplyv na štruktúru krajiny, historickú siluetu a panorámu Bratislavy čo bude mať negatívny prínos z hľadiska estetického a krajinotvorného."

Akceptuje sa čiastočne.

Každá intenzívna zástavba nevyhnutne prináša zvýšenie dopravnej záťaže, hluku a emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a zmenšenie výmery priepustných plôch zelene. Ako sa preukázalo v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, váha týchto vplyvov nie je taká, aby spolu s ostatnými negatívnymi vplyvmi prevážila pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti. MŽP SR zároveň preskúmalo možné opatrenia na prevenciu, minimalizáciu, elimináciu a kompenzáciu týchto negatívny vplyvov a realizovateľnými opatreniami podmienilo svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti. Pokiaľ ide o vplyv navrhovanej činnosti na krajinu, resp. na krajinnú scenériu, MŽP SR tento vplyv nehodnotí ako negatívny.

„Navrhovaný zámer nerešpektuje vôbec fakt, že dané územie je pre Bratislavu výnimočné, tak zo spoločenského, ako aj z historického hľadiska. Zámer sa iba minimálnym a nedostatočným spôsobom snaží rešpektovať takúto skutočnosť vytvorením „planetária". Verejnosť vníma vo veľkej miere tento priestor ako verejný, očakáva väčší podiel takýchto funkcii pre občanov (občianska vybavenosť) a zároveň vníma takéto extenzívne zahustenie priestoru ako degradáciu územia, pričom výška zástavby ako aj objem zníži kvalitu bývania vo vilovej štvrti (strata výhľadu na Dunaj a pod.). Zároveň popiera hlavnú funkciu regulácie územia územným plánom – funkcia 201 – občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, pričom tento zámer túto funkciu prakticky nenapĺňa!"

Akceptuje sa čiastočne.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na krajinu". Planetárium nie je súčasťou navrhovanej činnosti. V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepreukázal rozpor s ÚPN Bratislavy, a to ani z hľadiska funkcie.

Vzhľadom na vyššie uvedené pripomienky žiadajú, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti podľa zákona tak, že realizáciu navrhovanej činnosti neodporúča.

Neakceptuje sa.

Podľa zákona môže MŽP SR s realizáciou navrhovanej činnosti buď súhlasiť alebo nesúhlasiť. Zákon zároveň umožňuje MŽP SR korigovať technické a technologické riešenie navrhovanej činnosti podmienkami uvedenými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. MŽP SR využilo túto možnosť.

„Doprava. Najväčším nedostatkom predkladaného zámeru navrhovanej činnosti je nedostatočné a izolované posúdenie zástavby v súvislosti s nárastom novej dopravy, jej väčšej intenzity, tak statickej ako aj jej dynamickej časti. V dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené ako celok (od Molecovej až po Euroveu) - kedy a či vôbec

sa vykonal dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smeru ich jazdy). Územie je už v súčasnosti preplnené (zápchy nie sú výnimočné) s množstvom projektov s vysokým nárokom na statickú a dynamickú dopravu. Nie sú uvedené relevantné a verifikované čísla všetkých projektov, ktoré do posudzovania majú vstúpiť v rámci celého posudzovaného územia (napr. projekty Zuckermandel a Vydrica, nie sú uvedené relevantné zdroje z ktorých boli čísla prebraté. River Park). Pri projekte Zuckermandel bola podmienka kolaudácie — dobudovanie križovatky Mostová, aby vychádzala priepustnosť pre nárast dopravy (nebola splnená, len odložená). Predložená činnosť celého komplexu násobne navyšuje dynamickú dopravu v území, pričom dopravno-kapacitné posúdenie opäť „zázračne" vychádza. Zámer by mal byť posúdený dôsledne z hľadiska preferencie električkovej dopravy, vybudovanie bus pruhov (preferencia hromadnej dopravy). Investičný zámer v neúmernej miere zasahuje do hlavného dopravného koridoru Nábrežia arm. generála Ludvika Svobodu. Nenecháva žiadnu priestorovú rezervu na realizáciu budúcich dopravných riešení - predovšetkým hlavnej cyklistickej radiály paralelne s cestnou komunikáciou (nedostatočné a nevhodné navrhnuté riešenia) — v oddelenom koridore mimo automobilovej dopravy a komunikácie pre peších. Ministerstvo životného prostredia SR by malo v záujme objektívneho vyhodnotenia zámeru navrhovanej činnosti objednať nezávislé dopravno-kapacitné posúdenie (spracované autorizovaným dopravným inžinierom!) celého územia, aby sa vylúčili všetky možné a náhodné faktory a chyby.“

Neakceptuje sa.

Z hľadiska dopravy nie je pravda, že bola posúdená izolovane. V rámci predloženého dopravno-kapacitného posúdenia je uvedené, že segment základnej dopravy bol pomocou výsledkov dopravného sčítania v rade dotknutých križovatiek poskytnutých ODI magistrátu v riešenej oblasti kalibrovaný na stav rok 2017 a následne indexovaný pre návrhové obdobie 2025 v súlade s dohodnutými východiskami. Dôvodom posúdenia križovatky Karloveská – Molecova bolo splnenie rozsahu hodnotenia, nakoľko táto križovatka bude navrhovanou činnosťou dotknutá len zanedbateľne. Predpokladanou príčinou prekročenia kapacity vstupu od Botanickej ulice v roku 2040 bude tzv. prirodzený nárast dopravy generovaný v období 2025 - 2040 inými, zatiaľ nešpecifikovanými zámermi. Nekonkretizované výrazné zásahy do cestnej infraštruktúry s cieľom zvýšenia jej kapacity budú pravdepodobne generovať zvýšenie jej dopravného zaťaženia v neprospech prípadných regulačných snáh v otázkach deľby dopravnej práce. Dopravný potenciál projektov Zuckermandel a Vydrica je zrejmý z tabuľky č. 1 predmetného dopravno-kapacitného posúdenia a všetkých ďalších jeho kapitol. V stanovisku hlavného mesta Slovenskej republiky č. MAGS OSRMT 50642/18-393415 OSRMT 792/18, EIA č. 27, zo dňa 29. 11. 2018 sa konštatuje, že predložené Dopravno-kapacitné posúdenie zámeru je spracované v súlade so zadaním správy o hodnotení činnosti – vstupné východiská pre spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia. Za dopravno-kapacitné posúdenie zodpovedá konateľ spoločnosti DI CONSULT s.r.o., ktorým je [redacted], ktorý aktívne a súvisle pôsobí v odbore dopravného inžinierstva už dlhé roky. V rámci správy o hodnotení boli splnené požiadavky rozsahu hodnotenia pre navrhovanú činnosť z hľadiska návrhu variantov. Vo variante 1 riešenia navrhovanej činnosti mal byť uvedený variant riešený v zámere navrhovanej činnosti. V prípade variantu 3 mal navrhovateľ navrhnúť variant, v ktorom malo byť navrhovateľove riešenie oddeleného pohybu chodcov a cyklistov v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným ÚPN Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov. (Odôvodnenie je prevzaté z odborného posudku.)

„Životné prostredie. Zámer nerešpektuje strategický dokument mesta prijatý a odsúhlasený Mestským zastupiteľstvom dňa 24. 9. 2014 - Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy. Vytvára sa v území plocha (na umelo vybudovanom priestore podzemných garáži) ktorá výrazne zníži retenčnú schopnosť územia,

ktoré bolo doteraz v istej miere nezastavané. Odvádzanie dažďových vôd do kanalizácie je z vyššie uvedeného dôvodu neprípustné a žiadam o zachovanie dažďovej vody v predmetnom území ako aj jej ďalšie využitie (záchytné nádrže). Strechy celého investičného zámeru v zmysle strategických zámerov mesta žiadam riešiť ako zelené strechy aj s rastlou zeleňou na strechách - ako nevyhnutné opatrenia schválené v strategických dokumentoch mesta ohľadom zadržiavania vody v krajine, znižovania teploty a zvyšovania podielu zelene. Neprípustné je aj zabratie zelených plôch ako aj výrub zelene. Zámer nerieši, kde budú vytvorené náhradné plochy zelene v celom rozsahu (nedodržanie platného VZN). Osadenie stavieb hneď na hranicu riešeného územia a presahom konzolových časti na sever nezostáva takmer žiaden priestor na vysadenie stromoradia a ďalšie zelené opatrenia, ktoré je nevyhnutné realizovať pre opatrenia schválené v strategických dokumentoch hl. mesta SR Bratislavy - napr. opatrenia na znižovanie prašnosti, zadržiavanie vody v krajine, prirodzená zvuková izolácia a pod. Rozširovanie nadzemnej architektúry, ktoré zaberá vzdušný priestor čim tiež zhoršuje životné prostredie obyvateľom, pohybujúcim sa po vonkajších koridoroch (chodníky pri Nábreží arm. generála Ludvíka Svobodu) sú prekryté stavbami a človek nevidí modrú oblohu nad hlavou čo považujem za nevhodný zásah z pohľadu životného prostredia. Žiadam zachovať všetku zeleň v území a realizovať popri pešej promenáde, ako aj popri cyklotrase dodatočnú výsadbu stromoradia, a to z dôvodu zmiernenia dopadov klimatických zmien. Nemenej závažným problémom je aj ďalšie znečistenie ovzdušia a zvýšenie hlukovej záťaže v dôsledku nárastu individuálnej dopravy, pričom práve hluková záťaž v Bratislave už prekračuje požadované normy."

Akceptuje sa čiastočne.

Každá intenzívna zástavba nevyhnutne prináša zvýšenie hluku a emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a zmenšenie výmery priepustných plôch zelene. Ako sa preukázalo v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, váha týchto vplyvov nie je taká, aby spolu s ostatnými negatívnymi vplyvmi prevážila pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti. MŽP SR zároveň preskúmalo možné opatrenia na prevenciu, minimalizáciu, elimináciu a kompenzáciu týchto negatívny vplyvov a realizovateľnými opatreniami podmienilo svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti. Medzi podmienkami súhlasu je aj realizácia vegetačných striech. Zneškodňovanie dažďových vôd MŽP SR vyhodnotilo ako vhodné (podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na horninové prostredie a vody"). Zachovanie všetkej zelene v území by znemožnilo realizáciu navrhovanej činnosti. Vytvorenie náhradných plôch zelene v celom rozsahu je nereálne (kúpiť a vybúrať nejaké zastavané územie?).

„Kultúrna krajina. Predkladaný zámer navrhovanej činnosti spôsobí zásadnú zmenu vizuálu Bratislavy. Je zrejmé, že výstavba na takomto vzácnom a cennom území výrazne ovplyvni siluetu mesta, ovplyvní panorámu hradného brala ako aj samotný vzhľad úpätia Malých Karpát. Negatívom je hlavne to, že týmto spôsobom pokračuje „deštrukcia" tohto územia začatá pri výstavbe stavby River parku. Túto kultúrnu hodnotu (kultúrna krajina) považujeme za majetok všetkých Bratislavčanov, ktorú nie je možné sprivatizovať. Táto zóna je z hľadiska širších výtvarno-kompozičných vzťahov významnou súčasťou obrazu mesta, jeho siluety a panorámy. Preto je nevyhnutné pri zástavbe zámeru rešpektovat' takú mierku, aby nedošlo k porušeniu dominantnosti krajinnej štruktúry, zmene vizuálu a panorámy mesta. Zámer navrhovanej činnosti ruší svojou výškou a objemom krajinný obraz, čo je v rozpore s verejným záujmom. Celkové hmotovo-priestorové riešenie vytvára veľkú bariéru - odrezáva hlavnú komunikáciu pre dopravu a peších (Nábr. arm. generála Ludvíka Svobodu) od nábrežia a Dunaja, vo veľkej časti neumožňuje priehľady, blokuje aj opačným smerom priehľady od nábrežia na stúpajúci zazelenený terén na sever od Nábrežia arm. generála Ludvika Svobodu. Je teda bariérou a nie

spájajúcim prvkom na nábreží ktoré si zaslúži iné riešenie, nie výstavbu "bariérového mega-komplexu podradnej architektonickej hodnoty".“

Neakceptuje sa.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na krajinu“. Súčasťou správy o hodnotení sú aj vizualizácie navrhovanej činnosti. Uvedená „veľká bariéra“ je dlhá cca 165 m a je na jednom mieste prerušená pasážou. Svojou mierkou je porovnateľná s ostatnými existujúcim aj navrhovanými objektmi pozdĺž cesty na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu. Je bezproblémovo zvládnuteľná chodcami aj cyklistami, zároveň separuje promenádu od rušnej cesty na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu, čo MŽP SR hodnotí ako pozitívum.

„Architektúra. Celkový zámer navrhovanej investičnej činnosti a jeho architektúry pôsobí pre dané územie úplne nevhodne, rušivo a provinčne. Takáto masívna bloková zástavba nie je vôbec vhodná pre dané územie a mesto Bratislavu, ale skôr vyhovuje súkromnému investorovi svojou masívnosťou, výškou a podlažnou plochou. Výškové stavby musia rešpektovať najvýznamnejšie diaľkové pohľady ktoré sú charakteristické pre dané územie. Výška zástavby nielen zatieni pohľad na vilovú štvrť a kopec, ale súčasne zníži kvalitu bývania občanov vo vilovej štvrti (znemožní výhľad na rieku) čím sa zníži aj atraktivita ich nehnuteľností. Tejto architektúre chýba akákoľvek invencia a výnimočnosť, ktorá by toto miesto odlíšila od okrajových obytných mestských častí, kancelárskych štvrtí. Okrem toho zámer svojou architektúrou vytvára z územia, ktoré viac ako 50 rokov vnímali občania ako verejný priestor - priestor súkromný, zúži dunajskú promenádu. Vo veľkej miere zmizne spoločensko-kultúrny kontext daného územie, história a génius loci. Žiadam stanoviť ako podmienku, že uličná čiara daného zámeru bude maximálne v línii navrhovaných chodníkoch. Takzvané „nafukovanie" budov a ich objemov spôsobom, že vyššie nadzemné podlažia pretŕčajú nad pôdorys v úrovni kontaktu so zemou je neprípustné, lebo to zasahuje do verejného priestoru, vizuálne zväčšuje objem a pod.“

Neakceptuje sa.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na krajinu“.

Ďalej žiada, aby (doslovný prepis)

- sa navrhovaná činnosť prehodnotila a dala sa do zhody s potrebami občanov a mesta,
- prebehla verejná diskusia k zámeru,
- bolo možné pripomienkovanie cez odborné poslanecké komisie Mestského zastupiteľstva ako aj Miestneho zastupiteľstva Staré Mesto,
- sa najprv naplnilo Uznesene 58/2016 Miestneho zastupiteľstva zo dňa 26. 4. 2016.

Akceptuje sa čiastočne.

Prvé dve požiadavky boli v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie splnené, ďalšie dve sa tohto procesu netýkajú.

[redacted], *Združenie domových samospráv, Rovniakova 14, P.O.BOX 218, 851 02 Bratislava* *(list doručený elektronickou poštou dňa 17. 10. 2018)*

hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie považuje za dostatočné a do podmienok rozhodnutia žiada zahrnúť aj nasledujúcu podmienku: „Spracovať projektovú dokumentáciu pre ďalšie stupne (územné a stavebné konanie) v súlade a v zmysle doplňujúcej informácie navrhovateľa (minimálne v časti, v ktorej sa vysporadúva s našimi pripomienkami), ktorá je citovaná v odôvodnení rozhodnutia. V prípade odchýlenia sa od takéhoto riešenia je potrebné zisťovacie konanie o zmene činnosti.“

Neakceptuje sa.

Navrhovateľ nepredložil MŽP SR žiadnu doplňujúcu informáciu k správe o hodnotení.

Uvádza, že toto vyjadrenie nahrádza všetky ich predchádzajúce vyjadrenia vo veci.

Akceptuje sa.

[redacted] ***(list zo dňa 16. 11. 2018)***
upozorňuje, že na viacerých miestach časti C.I.19 Súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou (str. 90 a ďalšie) je chybne uvedená funkcia územia. V správe o hodnotení je uvedené „zmiešané územia bývania a občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu“, zatiaľ čo v ÚPN Bratislavy „občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu“ a je zaradené medzi rozvojové územia. Najmä vzhľadom na dominanciu obytných funkcií na úkor obslužno-vybavenostných funkcií mestského a nadmestského charakteru považuje navrhovanú činnosť za nevhodnú. Došlo by k znehodnoteniu celého nábrežia a negatívne by bola ovplyvnená aj dopravná infraštruktúra.

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie. Pokiaľ ide o posledné dve vety pripomienky, MŽP SR riešenie odsúhlaseného variantu korigovalo podmienkami definovanými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

Konštatuje, že „predložená správa nie je spracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti „Polyfunkčný komplex CPR-A" určeného podľa § 30 zákona č. 24/2005 Z. z, o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon"), ktoré vydalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky pod č. 6774/2017- 1.7./ak, 55491/2017, dňa 15. 11. 2017. V predloženej správe totiž nie je obsiahnutý a zhodnotený variant riešenia navrhovanej činnosti (variant 2) tak, ako bol vyšpecifikovaný a určený v rozsahu hodnotenia. Variant 2 ... namiesto zmiešaného pohybu mal navrhnúť oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (Hl. mesto SR Bratislava), v ktorom sa mala uplatniť línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným územným plánom hl. mesta SR Bratislavy...“

Neakceptuje sa.

Vo Variante č. 2 sa namiesto zmiešaného pohybu navrhol oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (hl. mesto SR Bratislava), ako aj línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným ÚPN Bratislavy.

Konštatuje, že požiadavka na spracovanie Variantu č. 2 v zmysle rozsahu hodnotenia nebola splnená, pretože obsahuje identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne 2. – 9. nadzemného podlažia ako Variant č. 1.

Neakceptuje sa.

Vo Variante č. 2 síce je obsiahnutý identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne 2. – 9. nadzemného podlažia, ako vo Variante č. 1, to však neznamená, že požiadavka rozsahu hodnotenia nebola splnená. Z rozsahu hodnotenia nevyplýva požiadavka variantne riešiť 2. – 9. nadzemné podlažie, len 1. a 2. nadzemné podlažie: „v ktorom sa tiež uplatní línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri“.

Konštatuje, že „nebola splnená ani požiadavka 2.2.3., obsiahnutá vo vyššie uvedenom rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti, ...kvôli preukázaniu správnosti výpočtu potrieb statickej dopravy (aj pre účely posúdenia súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou

dokumentáciou) uviesť funkčné využitie jednotlivých objektov a ku každému objektu uviesť prehľadnú tabuľku (počty zamestnancov, návštev, výmery jednotlivých typov plôch...). Špecifikácia funkčného využitia jednotlivých objektov vrátane ďalších bilancií (počty zamestnancov, návštev, výmery jednotlivých typov plôch a ďalšie) v správe o hodnotení obsiahnutá nie je."

Akceptuje sa s výhradami.

Požadované údaje nie sú v správe o hodnotení uvedené v tabuľkovej forme, ale sú pre účely posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti dostatočným spôsobom uvedené v rámci výpočtu potrieb statickej dopravy na stranách 18 až 20 správy o hodnotení.

Nesúhlasí s jedným z východiskových predpokladov obsiahnutých v časti 2. Použité podklady, východiská a ich zhodnotenie (str. 4) predloženého Dopravno - kapacitného posúdenia zámeru, že prirodzený nárast cestnej dopravy od roku 2017 na komunikácii na Nábreží arm. generála Ludvíka Svobodu bude predstavovať v roku 2025 3 - 5 % oproti roku 2017 a v roku 2040 12 % oproti roku 2025, t. j. v období, kedy bude realizované pozvoľné znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce. Nesúhlas je založený na skutočnosti, že v správe nie je obsiahnutá jednoznačná a jasná informácia o súčasnom stave cestnej dopravy na komunikácii na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu, resp. o dopravnom zaťažení tejto komunikácie v roku 2017. Nesúhlas je ďalej založený na nelogickosti predpokladu, že v období, keď nie je a nebude regulovaná individuálna doprava v meste (do roku 2025) nárast predstavuje len 3 - 5 %, ale v období, keď individuálna automobilová doprava regulovaná bude (do roku 2040 - pozvoľné znižovanie podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce) bude nárast predstavovať až 12 %.

Upozorňuje, že v časti 12. Kapacitné posúdenie križovatiek podľa STN 73 6102 (str. 65) predloženého Dopravno-kapacitného posúdenia zámeru je uvedené, že

- zaťaženie križovatky Karloveská-Molecova v čase 16:00 - 17:00 hod. na vstupe z Botanickej ulice (ľavý smer) bude v roku 2025 - 787 voz/hod. a v roku 2040 - 831 voz/hod., pričom kapacita je len 467 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Botanická-Mlynská dolina (Ilkovičova) v čase 08:00 - 09:00 hod. na vstupe z Ilkovičovej ulice (ľavý smer) bude v roku 2025 - 1 186 voz/hod. a v roku 2040 - 1 080 voz/hod., pričom kapacita je len 947 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Botanická-Mlynská dolina (Ilkovičova) v čase 08.00-09.00 hod. na vstupe z Botanickej ulice (pravý smer) bude v roku 2025 1 693 voz/hod. a v roku 2040 - 1 821 voz/hod., pričom kapacita je len 1 368 voz/hod.;
- zaťaženie križovatky Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu - Most SNP v čase 16:00 - 17:00 hod. na vstupe z CMO (smer R) bude v roku 2025 - 2 197 voz/hod. a v roku 2040 - 1 976 voz/hod., pričom kapacita je len 1 971 voz/hod.

V žiadnom prípade nesúhlasí s vysvetlením predpokladaných prekročení kapacít križovatiek uvedeným na strane 66 predloženého dopravno-kapacitného posúdenia: „Rozdiely sú väčšinou minimálne, v prípade ľavého odbočenia Karloveská - Molecova výrazne vyššie, hoci v simulácii je táto skutočnosť málo rozpoznateľná. Príčina je zjavne v tom, že simulačné posúdenie na rozdiel od normového zahŕňa ucelenú sieť v rámci ktorej sa križovatky navzájom prepojené úsekmi komunikácie nachádzajú a teda sa vzájomne ovplyvňujú. V danom prípade je zaťaženie vstupu do križovatky Karloveská-Molecova zo smeru Botanická ovplyvnené najprv stop-čiarou križovatky Karloveská cesta na Devín a neskôr i stop-čiarou pred priechodom pre chodcov cez Karloveskú ulicu. Hodnoty zaťaženia vo výpočtových tabuľkách predstavujú čistý dopyt a nie je vždy zaručené, že tento dopyt sa v plnom rozsahu aj ku križovatke dostaví, keďže je ovplyvnený riadiacim algoritmom na predchádzajúcich stop-čiarach riadených križovatiek, alebo priechodov. Tieto prípady boli podrobnejšie okomentované v analýze simulačného posúdenia, z ktorej vyplýva, že každý

z nich je špecifický a má rôznu závažnosť. Všeobecne treba zohľadniť že algoritmus výpočtu podľa STN 73 6102 je v porovnaní so simulačnou metódou príliš jednoduchý, nakoľko neobsahuje veľké množstvo vplyvov zohľadnených v simulačnej metóde. Prekročenie kapacity dokumentované červenými číslami v tabuľkách preto treba chápať ako aritmetický fakt, ktorý nijako nezohľadňuje konkrétne podmienky fungovania konkrétnych vstupov do konkrétnych križovatiek a preto skutočnosť nemusí vždy zodpovedať výsledku jednoduchej aritmetiky, čo je aj náš prípad ľavého odbočenia Karloveská-Molecova.“

Nesúhlasí s jedným zo zistení uvedených v časti 13. Celkové závery dopravno-kapacitného posúdenia (str. 68): „Hlavným nástrojom pre pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na dotknutej komunikačnej sieti je optimalizácia riadenia dopravy CDS v kombinácii s nástrojmi regulácie dopravy a menších investičných počinov.“ Je presvedčený, že pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na predmetnej komunikačnej sieti, najmä nárokov takých rozsiahlych investičných počinov ako je „Polyfunkčný blok CPR-A, Bratislava", si vyžaduje riešenie ráznych a výrazných zásahov do existujúcej dopravnej infraštruktúry, resp. riešenie nových cestných komunikácií a nových križovatkových uzlov.

Konštatuje, že odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný. Pre blok CPR-A sa ráta s odjazdom iba 137 automobilov (z 663 parkovacích miest), resp. s príjazdom 82 automobilov (na 663 parkovacích miest) — predpokladať odjazd iba 20 % vozidiel z parkovacích miest — obytná funkcia v rannej špičke je nereálny. Nevidí žiaden dôvod, že ak zámery uvedené v tabuľke č. 2 na str. 7 majú v špičkovej hodine uvažované príjazdy plus odjazdy na priemernej úrovni 41,26 % počtu parkovacích miest (8 794 áut za špičková hodinu pri počte parkovacích miest 21 312), aby v prípade bloku CPR-A boli tieto znížené na 34,59 % počtu parkovacích miest (219 z 633).

Konštatuje, že v dopravno-kapacitnom posúdení je uvedené, že použité percentuálne hodnoty obratu vozidiel sú odvodené z reálnych prevádzkových charakteristík susedného komplexu River Park. Predpokladá sa, že tieto budú u komplexu CPR veľmi podobné, ak nie zhodné. Namieta, že predmetné tvrdenie nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát.

Namieta, že v posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšina dopravných tokov v území bude generovaná tzv. zónou Chalupkova. Predpokladá, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia bloku CPR-A bolo zanedbateľné.

Konštatuje, že v dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené, kedy a či bol vôbec vykonaný dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smerov ich jazdy), nie je uvedený žiadny dátum.

Trvá na podrobnom dopravno-kapacitnom posúdení aktuálneho stavu, a aj predpokladaného stavu tesne pred dokončením projektu a jeho uvedením do užívania, križovatiek Molecova až Landererova, ktoré absentuje v dopravno-kapacitnom posúdení zámeru.

Neakceptuje sa.

V rámci predloženého dopravno-kapacitného posúdenia je uvedené, že segment základnej dopravy bol pomocou výsledkov dopravného sčítania v rade dotknutých križovatiek poskytnutých ODI magistrátu v riešenej oblasti kalibrovaný na stav rok 2017 a následne indexovaný pre návrhové obdobie 2025 v súlade s dohodnutými východiskami. V súlade s účelom dopravno-kapacitného posúdenia boli použité východiskové podklady ako:

- *údaje o navrhovaných funkciách navrhovanej činnosti a kapacitách statickej dopravy,*
- *primárny návrh riešenia dopravnej obsluhy navrhovanej činnosti,*
- *podklady o stavebno-technickom riešení stavby Električková trať Dúbravsko-Karloveská radiála,*
- *podklady o smerovom zaťažení dotknutých križovatiek súvisiacich s rozsahom posúdenia poskytnuté Magistrátom hlavného mesta SR Bratislavy,*

- *dopravno-kapacitné posúdenia ostatných zámerov priamo zahrnutých do posúdenia, kde zámery v zóne Chalupkova boli naposledy spracované kumulatívne v rámci zámeru Panorama City 4 vrátane všetkých súvisiacich opatrení na komunikačnej sieti,*
- *základné pevné signálne plány posudzovaných riadených križovatiek,*
- *výsledky obhliadky záujmového územia v teréne s osobitným dôrazom na aktuálnu dopravnú situáciu v období dopravných špičiek,*
- *závery prerokovania východísk pre spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia s príslušným gestorským útvarom Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy.*

Okrem východísk vyplývajúcich z vyššie uvedených použitých podkladov boli v dopravno-kapacitnom posúdení zohľadnené predpoklady, ako:

- *existencia rozšírenia Rázusovho nábrežia v profile pred vstupom do križovatky nám. Ľ. Štúra s cieľom vytvorenia dvoch pruhov priamo k Šafárikovmu nám. Tento predpoklad vychádza zo skutočnosti, že súčasné usporiadanie tohto vstupu bolo už v minulosti opakovane overené s negatívnym výsledkom na kvalitu dopravného prúdu v trase nábrežia pre smer Šafárikovo nám. Realizácia tejto úpravy je v kompetencii hlavného mesta SR Bratislavy, ktoré získalo prislúchajúce prostriedky na vykonanie úpravy od iných investorov,*
- *existencia jednosmerného komunikačného prepojenia Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu – Žižkova s cieľom vytvorenia možnosti dostupnosti CPR od centra bez nutnosti tranzitu cez celú Žižkovu ulicu (v Dopravno-kapacitnom posúdení zámeru bol spracovaný i variant bez tohto prepojenia s jeho náležitou analýzou),*
- *existencia účinných opatrení pre zákaz tranzitu Žižkovou ulicou v smere do centra lokalizovaných pred objektom horného vežiaku,*
- *existencia funkčnej diaľnice D4 Jarovce – Rača a rýchlostnej cesty R7 Holice – Prievoz už v časovom horizonte 2025, žiaden nový prvok na vybranej komunikačnej sieti Bratislavy oproti súčasnosti,*
- *prirodzený nárast cestnej dopravy od roku 2017 na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu nad rámec dopravy generovanej priamo zahrnutými ostatnými zámermi (ide o potenciálne zámery na území mesta, ktorých generovaná doprava sa môže vyskytnúť na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu vrátane prípadných ďalších zámerov v zóne Chalupkova):*
  - *v roku 2025 o 3 – 5 % (tu je zohľadnené, že do dopravno-kapacitného posúdenia je priamo (t. j. v plnom rozsahu a podrobnosti identickej s komplexom CPR) zahrnuté veľké množstvo aj iných zámerov navrhovaných na umiestnenie v širšej oblasti);*
  - *v roku 2045 o 12 % oproti roku 2025 (merané v celomestskom náraste intenzity na komunikačnej sieti dobudovaného základného komunikačného systému mesta v podmienkach prognózovanej mobility – pozvoľného znižovania podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce).*

Uvedené východiskové predpoklady o náraste cestnej dopravy v daných podmienkach boli kladne prekonzultované s kompetentným odborným útvarom magistrátu Bratislavy. Tým sa dopravný model stal aktuálny pre jeho použitie pre spracovanie výpočtu zaťaženia komunikačnej siete pre časový horizont 2025.

3 - 5 % rast objemov dopravy na NAGLS v období 2017 - 2025 predstavuje predĺženie doterajšieho trendu vývoja dopravnej situácie na tejto komunikácii, ďalší rast v období 2025 - 2040 o 12 % predstavuje najhorší možný scenár vývoja v prípade, že k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce v dôsledku jej regulácie nedôjde v takej miere, ktorá by znamenala aj zníženie jej absolútnych hodnôt. Otázky charakteru dopravnej prognózy boli výsledkom odborných konzultácií s príslušným odborným útvarom magistrátu a premietnuté do predmetného dopravno-kapacitného posúdenia.

Dôvodom posúdenia križovatky Karloveská – Molecova bolo splnenie rozsahu hodnotenia, nakoľko táto križovatka bude navrhovanou činnosťou dotknutá len zanedbateľne. Predpokladanou príčinou prekročenia kapacity vstupu od Botanickej ul. v roku 2040 bude tzv. prirodzený nárast dopravy generovaný v období 2025 - 2040 inými, zatiaľ nešpecifikovanými zámermi.
Nekonkretizované výrazné zásahy do cestnej infraštruktúry s cieľom zvýšenia jej kapacity budú pravdepodobne generovať zvýšenie jej dopravného zaťaženia v neprospech prípadných regulačných snáh v otázkach deľby dopravnej práce.
Údaje tabuľky č. 1 a celý dopravný model sú s ohľadom na ich obsah zobrazené logicky v celých číslach, ako výsledky matematických operácií s desatinnými číslami.
Výpočet objemov novej dynamickej dopravy bol spracovaný v súlade s Metodikou dopravno-kapacitného posudzovania veľkých investičných projektov. Ranná špičková hodina na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu bola na základe dopravných prieskumov identifikovaná medzi 8:00 a 9:00 a nič na tom nezmení ani navrhovaná činnosť. Skutočným účelom zlúčenia maximálnych špičkových hodín na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu a v zóne Chalupkova bolo poistenie výsledku dopravno-kapacitného posúdenia pre stav, ak by aj zóna Chalupkova kulminovala v čase 8:00 – 9:00.
Príčinou rozdielov je odlišná skladba funkcií zámerov v tabuľke č. 2 od zámeru CPR (tabuľka č. 1).
Podľa vyššie uvedenej metodiky sú ranné odjazdy pre funkciu bývanie 35 % kapacity parkovacích miest a to v čase 7:00 - 8:00, medzi 8:00 - 9:00 je to len 15 %, pričom v rámci predmetného dopravno-kapacitného posúdenia bolo použitých 20 % s odôvodnením.
Požité percentuálne hodnoty vychádzajú z dát reálnej prevádzky existujúceho komplexu River Park, nejde teda o domnienku.
Konštatácia, že väčšina dopravných tokov bude na NAGLS generovaná zónou Chalupkova je uvedená len z dôvodu, že jej obsah je pravdivý, ktorý vyplýva primárne z tabuliek č. 1 a 2 dopravno-kapacitného posúdenia a sekundárne zo spracovaného dopravného modelu podrobne dokumentovaného kartogramami zaťaženia komunikačnej siete. Uvedenie tohto faktu je len súčasťou makroskopickej analýzy bez zjavného dôvodu marginalizovať dopravné toky generované CPR-A. Všetky križovatky podľa určeného rozsahu hodnotenia boli posúdené v zmysle platnej metodiky, preferencia električkovej dopravy nemá absolútne žiaden vplyv na hodinové hodnoty kapacity, resp. dopravného zaťaženia.
V dopravno-kapacitnom posúdení je uvedené, že dopravný model v scenári súčasného stavu (rok 2017) bol kalibrovaný na základe aktuálnych smerových dopravných prieskumov radu dotknutých križovatiek, výsledky ktorých boli obstarané od magistrátu. Hodnoty dopravných tokov tesne pred dokončením projektu sú zrejmé z každého kartogramu zaťaženia (sumár segmentov Základná doprava a Ostatné).
V stanovisku Hlavného mesta Slovenskej republiky č MAGS OSRMT 55159/18-445822 OSRMT 1083/18, EIA č. 37, zo dňa 30. 11. 2018 sa konštatuje, že predložené DKP je spracované v súlade so zadaním správy o hodnotení činnosti – vstupné východiská pre spracovanie DKP.
(Odôvodnenie je prevzaté z odborného posudku.)
Žiada, aby predložená správa o hodnotení bola prepracovaná a dopracovaná tak, aby v nej boli zohľadnené pripomienky, resp. žiada, aby bola prepracovaná celá navrhovaná činnosť.
Neakceptuje sa.
Požiadavka vyplýva z pripomienok, ktoré neboli akceptované.

[redacted] *(list zo dňa 07. 11. 2018)*

„Posudzovanie vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie bolo potrebné vykonať pre všetky tri časti projektu (CPR-A, CPR-B a CPR-C) spoločne, nie rozdelene."

Neakceptuje sa.

Napriek skutočnosti, že navrhovaná činnosť „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C" je predmetom samostatného konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, vyhodnotenie navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia bolo vzhľadom na priestorovú súvislosť s navrhovanou činnosťou „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C" MŽP SR vykonané kumulatívne, vrátane všetkých vstupov a výstupov oboch navrhovaných činností. Skutočnosť, že išlo o dve samostatné konania MŽP SR nepovažuje za fakt brániaci riadnemu vyhodnoteniu vplyvu navrhovaných činností a naplneniu účelu zákona.

„Správa nedostatočne hodnotí zvýšenie dopravnej záťaže územia, znečistenie ovzdušia, zvýšenie hlukovej záťaže a redukcia prirodzených priepustných plôch zelene. Nemenej podstatnou zmenou je aj negatívny vplyv na štruktúru krajiny, historickú siluetu a panorámu Bratislavy, čo bude mať negatívny prínos z hľadiska estetického a krajinotvorného.

Navrhovaná činnosť nerešpektuje vôbec fakt, že dané územie je pre Bratislavu výnimočné, tak zo spoločenského, ako aj z historického hľadiska. Správa o hodnotení sa nijakým spôsobom nesnaží rešpektovat' túto skutočnosť. Nemalá časť verejnosti, čo dokazujú viaceré petičné a protestné akcie proti zbúraniu PKO a výstavbe River Parku, vníma vo veľkej miere tento priestor ako verejný, očakáva tu väčší podiel verejných funkcii pre občanov a zároveň vníma zahustenie priestoru ako degradáciu územia. Práve výška zástavby, ako aj jej objem, zníži kvalitu bývania nám, ktorí bývame na a nad nábrežím (strata výhľadu na Dunaj, zahustenie dopravy, zabratie chodníkov parkujúcimi autami, zníženie estetickej hodnoty okolia, zhoršenie svetelných podmienok a pod.)."

Neakceptuje sa.

Neuvádza sa, v čom je hodnotenie uvedených zložiek životného prostredia nedostatočné. Vplyvy na obyvateľstvo a vplyvy na krajinu sú podrobne vyhodnotené v príslušných častiach kapitoly IV. záverečného stanoviska. Z tohto hodnotenia vyplývajú aj dôvody neakceptovania uvedenej pripomienky. Niektoré nedostatky riešenia navrhovanej činnosti súvisiace s uvedenou pripomienkou MŽP SR korigovalo podmienkami definovanými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

„Doprava. Najväčším nedostatkom predkladanej správy o hodnotení je nedostatočné a izolované posúdenie intenzity zástavby a následného nárastu dopravy. Neuvádza sa, aký veľký bude dopad všetkých investičných zámerov od mosta Lafranconi až po Starý most. Takéto posudzovanie „per partes" je zavádzajúce. Navrhovaná činnosť predstavuje nárast v intenzite osobnej dopravy a v statickej doprave, z čoho je jasné, že sa zásadným spôsobom ovplyvní doprava na nábreží. Spôsob a intenzita zástavby musí byť podmienená statickou a dynamickou dopravou. Od dokončenia River Parku a následne Zuckermandlu sa výrazne zhoršili dopravné podmienky v celej oblasti nábrežia (zahustenie, spomalenie dopravy, odstavovanie vozidiel, obmedzovanie chodcov), najmä čo sa týka parkovania. Developerské spoločnosti síce pred výstavbou deklarujú istý počet parkovacích miest v garážach (zväčša aj tak poddimenzovaný), no následná realita je taká, že tieto sú všetky spoplatnené, a tak zostávajú aj tak neobsadené. Zamestnanci, návštevníci, dodávatelia a ďalší, ktorí prídu autom, nemajú kde zaparkovať a obťažujú a obmedzujú ostatných obyvateľov a návštevníkov územia. Prirodzeným vyústením vzniknutej situácie bude snaha obyvateľov tejto zóny o zavedenie rezidenčného parkovania, čo situáciu s parkovaním posunie na absurdnú úroveň. V správe absentuje podrobná analýza hodnotiaca dopravu celého nábrežia od Starého mosta po most Lafranconi, vrátane obslužnosti

územia a riešenia statickej dopravy a najmä, ktorej závery by boli zapracované do výsledného návrhu.“

Neakceptuje sa.

Z hľadiska dopravy nie je pravda, že bola posúdená izolovane. V rámci predloženého dopravno-kapacitného posúdenia je uvedené, že segment základnej dopravy bol pomocou výsledkov dopravného sčítania v rade dotknutých križovatiek poskytnutých ODI magistrátu v riešenej oblasti kalibrovaný na stav rok 2017 a následne indexovaný pre návrhové obdobie 2025 v súlade s dohodnutými východiskami. Dôvodom posúdenia križovatky Karloveská – Molecova bolo splnenie rozsahu hodnotenia, nakoľko táto križovatka bude navrhovanou činnosťou dotknutá len zanedbateľne. Predpokladanou príčinou prekročenia kapacity vstupu od Botanickej ulice v roku 2040 bude tzv. prirodzený nárast dopravy generovaný v období 2025 - 2040 inými, zatiaľ nešpecifikovanými zámermi. Nekonkretizované výrazné zásahy do cestnej infraštruktúry s cieľom zvýšenia jej kapacity budú pravdepodobne generovať zvýšenie jej dopravného zaťaženia v neprospech prípadných regulačných snáh v otázkach deľby dopravnej práce. Dopravný potenciál projektov Zuckermandel a Vydrica je zrejmý z tabuľky č. 1 predmetného dopravno-kapacitného posúdenia a všetkých ďalších jeho kapitol. V stanovisku hlavného mesta Slovenskej republiky č. MAGS OSRMT 50642/18-393415 OSRMT 792/18, EIA č. 27, zo dňa 29. 11. 2018 sa konštatuje, že predložené Dopravno-kapacitné posúdenie zámeru je spracované v súlade so zadaním správy o hodnotení činnosti – vstupné východiská pre spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia. (Odôvodnenie je prevzaté z odborného posudku.)

„Životné prostredie. Návrh činnosti nerešpektuje Stratégiu adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy, strategický dokument mesta prijatý a odsúhlasený Mestským zastupiteľstvom dňa 24. 09, 2014. Realizovaním činnosti by sa v predmetnom území vytvorila plocha, ktorá by výrazne znížila retenčnú schopnosť územia, ktoré bolo doteraz v značnej miere nezastavané. Neprípustné je aj zabratie zelených plôch, ako aj výrub zelene zo strany Nábrežia armádneho generála Ludvíka Svobodu kvôli ďalšiemu jazdnému pruhu. Správa nerieši, kde budú vytvorené náhradné plochy zelene v celom rozsahu. Obdobný problém možno očakávať v dôsledku vybudovania podzemných parkovacích garáží. Nemenej závažným problémom je aj ďalšie znečistenie ovzdušia a zvýšenie hlukovej záťaže v dôsledku nárastu individuálnej dopravy, pričom práve hluková záťaž v Bratislave už prekračuje požadované normy.

Správa neobsahuje posúdenie žiadneho ďalšieho variantu, ktorý by obsahoval verejne prístupnú funkčnú zeleň (pôvodné druhy rastlín, veľké stromy, nie umelé záhony s nepôvodnými druhmi rastlín potiahnuté fóliou či miniatúrne stromy v kvetináčoch) minimálne v existujúcom rozsahu.“

Akceptuje sa čiastočne.

Každá intenzívna zástavba nevyhnutne prináša zvýšenie hluku a emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a zmenšenie výmery priepustných plôch zelene. Ako sa preukázalo v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, váha týchto vplyvov nie je taká, aby spolu s ostatnými negatívnymi vplyvmi prevážila pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti. MŽP SR zároveň preskúmalo možné opatrenia na prevenciu, minimalizáciu, elimináciu a kompenzáciu týchto negatívny vplyvov a realizovateľnými opatreniami podmienilo svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti. Zachovanie všetkej zelene v území by znemožnilo realizáciu navrhovanej činnosti. Vytvorenie náhradných plôch zelene v celom rozsahu je nereálne (kúpiť a vybúrať nejaké zastavané územie?).

„Kultúrna krajina. Realizácia navrhovanej činnosti by mala za následok zmenu siluety Bratislavy (jej exponovanej časti na nábreží Dunaja). Negatívom je hlavne to, že týmto spôsobom pokračuje „deštrukcia" tohto územia začatá pri výstavbe River Parku. Táto zóna je z

hľadiska širších výtvarno-kompozičných vzťahov významnou súčasťou obrazu Mesta, jeho siluety a panorámy. Preto je nevyhnutné pri budúcej zástavbe zaviesť takú mierku, aby nedošlo k porušeniu dominantnosti krajinnej štruktúry, zmene vizuálu a panorámy mesta. Navrhovaná činnosť ruší svojou výškou a objemom krajinný obraz, čo je v rozpore s verejným záujmom.
Správa neobsahuje doložené panoramatické fotografie a vizualizácie z rôznych strán, ale najmä zo strany Dunaja či mosta Lafranconi, čím by sa dal odborne posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na celkovú krajinu a panorámu Bratislavy. Zároveň sa jedná o ďalší rozsiahly zásah do nábrežia Dunaja, kde úplne absentuje akákoľvek významnejšia reflexia historických hodnôt, rovnako ako táto reflexia chýbala vo významnejšej miere pri stavbe nového projektu Zuckemandla či River Parku (projekty pod gesciou toho istého investora ako je posudzovaná činnosť).“

Neakceptuje sa.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na krajinu“. Vizualizácie zo strany Dunaja sú z hľadiska posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na krajinnú scenériu najvýznamnejšie, ale správa o hodnotení obsahuje aj vizualizácie z opačnej strany – z ulice Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu aj z kopca nad touto ulicou.

„Architektúra. Celkový zámer navrhovanej investičnej činnosti a jeho architektúry pôsobí pre dané územie úplne nevhodne, rušivo a nezaujímavo. Takáto masívna bloková zástavba nie je vôbec vhodná pre dané územie a mesto Bratislavu, ale skôr vyhovuje súkromnému investorovi svojou masívnosťou, výškou a podlažnou plochou. Výškové stavby musia rešpektovať najvýznamnejšie diaľkové pohľady ktoré sú charakteristické pre dané územie. Výška zástavby (až 9 nadzemných podlaží) nielen zatieni pohľad na vilovú štvrte a kopce, ale súčasne zníži aj kvalitu bývania nám bývajúcim v najbližšom okolí, čím sa zníži aj atraktivita našich nehnuteľností. Veľkoplošné presklené fasády sú veľmi nevhodnou voľbou navrhovanou do blízkosti významnej ťahovej cesty vtákov (fatálne nárazy do skiel). Aktuálny zámer svojou architektúrou vytvára z územia, ktoré viac ako 50 rokov vnímali občania ako verejný priestor, priestor súkromný, zúži dunajskú promenádu a v neposlednom rade aj svojimi presahmi od 2 NP. úplne zmizne spoločensko-kultúrny kontext daného územie, história a génius loci. Navrhovaná činnosť by svojou architektúrou úplne narušila kultúrnu krajinu, vizuál a tradičnú historickú panorámu. Správa nehodnotí žiadne ďalšie varianty, ktoré by zohľadňovali osobitosti miesta a ďalšie vyššie uvedené. Návrhy budov zostali bez akejkoľvek zmeny oproti návrhom zo začiatku konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.“

Neakceptuje sa.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na krajinu“, problematika nárazov vtákov do skiel v časti „Vplyvy na biotu“. Variantnosť určená v rozsahu hodnotenia sa explicitne netýkala stavebno-technického riešenia budov.

Žiada MŽP SR, aby neodporučilo realizáciu navrhovanej činnosti, pretože v predloženej správe o hodnotení navrhovateľ nezapracoval varianty, aby plánovaná výstavba (doslovný prepis)

- zabezpečila dostatočný počet parkovacích miest pre ľudí v ňom bývajúcich, zamestnaných, ako aj návštevníkov komplexu tak, aby zaparkované autá neobťažovali chodcov a netvorili prekážky pre cestnú premávku,
- obsahovala dostatočné množstvo hodnotnej zelene prinášajúcej úžitok ľuďom (dostatočne staré pôvodné dreviny, nie kontajnerová zeleň či pofidérne „komunitné záhrady"!),
- aby tvar, veľkosť a vizuál budov vhodne nadväzovali na existujúcu zástavbu na Nábreží armádneho generála Ludvíka Svobodu, Žižkovej ulici, t. j. nepresahovali ju podlažiami a nerušili nevhodne dotvorenými fasádami.

Neakceptuje sa.

Výpočet potrebných kapacít statickej dopravy je súčasťou správy o hodnotení. Táto potreba bude navrhovanou činnosťou uspokojená aj s rezervou 11 stojísk. Výmera zelených plôch je

v súlade s ÚPN Bratislavy. Navrhovaná činnosť výškovo aj objemovo zodpovedá existujúcemu komplexu River Park aj navrhovanému „Polyfunkčnému komplexu CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“.

[redacted] *(list zo dňa 17. 11. 2018)*

„Zásadná pripomienka - vplyv zámeru na kvalitu životného prostredia, kvalitu života a bývania občanov mesta (najmä dopravy) ako aj samotných potrieb mesta sa navrhovanou výstavbou výrazne zhorší. Daný projekt je objemovo, hmotovo a kapacitne predimenzovaný, pričom jeho realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia, čím je celý projekt v rozpore s verejným záujmom. Žiadam, posudzovať túto navrhovanú činnosť (Polyfunkčný blok CPR-A) súčasne s navrhovanými činnosťami „Polyfunkčný komplex CPR, blok CRP-B a polyfunkčný blok CPR-C". Toto rozdelenie bolo spravené účelovo!“

Akceptuje sa čiastočne.

Napriek skutočnosti, že navrhovaná činnosť „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ je predmetom samostatného konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, vyhodnotenie navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia bolo vzhľadom na priestorovú súvislosť s navrhovanou činnosťou „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ MŽP SR vykonané kumulatívne, vrátane všetkých vstupov a výstupov oboch navrhovaných činností. Skutočnosť, že išlo o dve samostatné konania MŽP SR nepovažuje za fakt brániaci riadnemu vyhodnoteniu vplyvu navrhovaných činností a naplneniu účelu zákona. Pokiaľ ide o vplyv na „kvalitu životného prostredia, kvalitu života a bývania občanov mesta (najmä dopravy) ako aj samotných potrieb mesta“ a „výrazné znehodnotenie celého nábrežia“, MŽP SR riešenie odsúhlaseného variantu korigovalo podmienkami definovanými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. Hlavne mesto Slovenskej republiky Bratislava konštatuje súlad navrhovanej činnosti s ÚPN Bratislavy.

„Neprebehla žiadna verejná diskusia k zámeru, žiadne verejné prerokovanie, nebolo možné pripomienkovanie cez odborné poslanecké komisie Mestského zastupiteľstva ako aj Miestneho zastupiteľstva MC Bratislava - Staré Mesto, čiže sa nemohla vyjadriť odborná ako aj občianska verejnosť k celkovej regulácii územia. Na takýto zásadný zámer počíta stavebný zákon s reguláciou územia – územným plánom zóny. Obstaranie územného plánu zóny Dunajského nábrežia bolo schválené uznesením č. 58/2016 miestneho zastupiteľstva MČ Bratislava – Staré Mesto dňa 26. 04. 2016.“

Neakceptuje sa.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa verejnosť mohla vyjadriť v plnom rozsahu tak, ako jej to umožňuje zákon, vrátane verejného prerokovania navrhovanej činnosti. Hlavne mesto Slovenskej republiky Bratislava konštatuje súlad navrhovanej činnosti s ÚPN Bratislavy. Územnoplánovacie orgány neuplatnili voči navrhovanej činnosti námietky v súvislosti s územným plánom zóny.

„Najvážnejší dopad na kvalitu životného prostredia bude zvýšenie dopravnej záťaže územia a nedoriešenie alternatívnej dopravy (cyklo a peší pohyb), znečistenie ovzdušia, zvýšenie hlukovej záťaže a redukcia prirodzených priepustných plôch zelene. Nemenej podstatnou zmenou je aj negatívny vplyv na štruktúru krajiny, historickú siluetu a panorámu Bratislavy, čo bude mať negatívny prínos z hľadiska estetického a krajinotvorného.“

Akceptuje sa čiastočne.

Každá intenzívna zástavba nevyhnutne prináša zvýšenie dopravnej záťaže, hluku a emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a zmenšenie výmery priepustných plôch zelene. Ako sa preukázalo v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, váha týchto vplyvov nie je taká, aby spolu s ostatnými negatívnymi vplyvmi prevážila pozitívne vplyvy navrhovanej činnosti. MŽP SR zároveň preskúmalo možné opatrenia na prevenciu,

minimalizáciu, elimináciu a kompenzáciu týchto negatívny vplyvov a realizovateľnými opatreniami podmienilo svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti. Pokiaľ ide o vplyv navrhovanej činnosti na krajinu, resp. na krajinnú scenériu, MŽP SR tento vplyv nehodnotí ako negatívny.

„Navrhovaný zámer nerešpektuje vôbec fakt, že dané územie je pre Bratislavu výnimočné, tak zo spoločenského, ako aj z historického hľadiska. Zámer sa iba minimálnym a nedostatočným spôsobom snaží rešpektovať takúto skutočnosť - vytvorením „planetária". Verejnosť vníma vo veľkej miere tento priestor ako verejný, očakáva väčší podiel takýchto funkcii pre občanov (občianska vybavenosť) a zároveň vníma takéto extenzívne zahustenie priestoru ako degradáciu územia, pričom výška zástavby ako aj objem zníži kvalitu bývania vo vilovej štvrti (strata výhľadu na Dunaj a pod.). Zároveň popiera hlavnú funkciu regulácie územia územným plánom – funkcia 201 – občianska vybavenosť celomestského a nadmestského významu, pričom tento zámer túto funkciu prakticky nenapĺňa!“

Akceptuje sa čiastočne.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na krajinu“. Planetárium nie je súčasťou navrhovanej činnosti. V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepreukázal rozpor s ÚPN Bratislavy, a to ani z hľadiska funkcie.

Žiada, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti podľa zákona tak, že realizáciu navrhovanej činnosti neodporúča.

Neakceptuje sa.

Podľa zákona môže MŽP SR s realizáciou navrhovanej činnosti buď súhlasiť alebo nesúhlasiť. Zákon zároveň umožňuje MŽP SR korigovať technické a technologické riešenie navrhovanej činnosti podmienkami uvedenými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. MŽP SR využilo túto možnosť.

[redacted] *(list doručený elektronickou poštou dňa 17. 11. 2018)*

namieta, že predložené dopravno-kapacitné posúdenie zámeru nikde neuvádza, že ho spracoval autorizovaný dopravný inžinier a kto ním je. Je uvedený iba spracovateľ DI Consult, s.r.o., nie je však jasné aký autorizovaný dopravný inžinier zadané posúdenie zodpovedá, nie je ani okrúhla pečiatka, žiadna autorizácia.

Akceptuje sa s výhradami.

Uvedené konštatovanie je pravdivé. Z hľadiska posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti je významné, či je dôveryhodné. Spracovateľ odborného posudku uvádza: „Za dopravno-kapacitné posúdenie zodpovedá konateľ spoločnosti DI CONSULT s.r.o., ktorým je [redacted]*, ktorý aktívne a súvisle pôsobí v odbore dopravného inžinierstva už dlhé roky.“*

Konštatuje, že „predložená správa nie je spracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti „Polyfunkčný komplex CPR-A" určeného podľa § 30 zákona, ktoré vydalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky pod č. 6774/2017- 1.7./ak, 55491/2017, dňa 15. 11. 2017. V predloženej správe totiž nie je obsiahnutý a zhodnotený variant riešenia navrhovanej činnosti (variant 2) tak, ako bol vyšpecifikovaný a určený v rozsahu hodnotenia. Variant 2 mal ... namiesto zmiešaného pohybu navrhnúť oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (Hl. mesto SR Bratislava), a v ktorom sa tiež uplatní línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným

územným plánom hl. mesta SR Bratislavy a s plnohodnotnou verejne prístupnou zeleňou najmä stromového charakteru v zmysle požiadaviek hl. mesta SR Bratislavy...“ Keďže vo variante 2 je obsiahnutý rovnaký návrh funkčno-prevádzkovej náplne bloku CPR-A, ako vo variante 1, v ktorom dominujú funkcie bývania a krátkodobého ubytovania v apartmánoch, je možné konštatovať, že vyššie uvedená požiadavka na spracovanie variantu 2 obsiahnutá v rozsahu hodnotenia nebola vôbec splnená. Dokonca výmery pre variant 1 na strane 93 a variant 2 na strane 94/95 sú úplne identické pre funkciu OV a pre funkciubývania!!! Nikde nie je preukázané, koľko podlahovej plochy v parteri na 1 - 2 NP je podľa stanoveného rozsahu hodnotenia pre variant 2 bez umiestňovania funkcie bývania v parteri! Nie je to preukázané nijako, nie sú vyhodnotené výmery podľa podlaží a funkcie v tabuľkách. Vzhľadom na osobnú účasť pri prerokovávaní rozsahu hodnotenia a dohode o posudzovaní iného variantu s väčším podielom občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu oproti predloženému jedinému variantu zámeru mám za to, že aj v predloženom variante 2 ide o identickú funkciu. Samozrejmosťou má byť aj tabuľka pre variant 2 - s inými rozsahmi funkcií bývania, apartmánového bývania a občianskej vybavenosti. Následne - aj DKP by malo počítať s iným množstvom aj časovaním statickej aj dynamickej dopravy vzhľadom na iné kalkulácie rôznych výmerov plôch vzhľadom na funkcie. Mám za to, že funkcia “apartmánové bývanie” nenapĺňa regulatívy pre občiansku vybavenosť celomestského a nadmestského bývania, keďže ide aj podľa SoH o rezidenčnú funkciu. Žiadam predloženú správu o hodnotení vzhľadom na vyššie uvedené neakceptovať, pretože nenaplnila rozsah hodnotenia pre variant 2.“

Neakceptuje sa.

Vo Variante č. 2 sa namiesto zmiešaného pohybu navrhol oddelený pohyb chodcov a cyklistov pozdĺž Dunaja s parametrami v zmysle platných technických predpisov a noriem v súlade s platným Územným plánom hl. mesta Slovenskej republiky Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (hl. mesto Slovenskej republiky Bratislava), a v ktorom sa tiež uplatní línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri, s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným Územným plánom hl. mesta Slovenskej republiky Bratislavy a s plnohodnotnou verejne prístupnou zeleňou najmä stromového charakteru v zmysle požiadaviek hl. mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Vo Variante č. 2 síce je obsiahnutý identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne 2. – 9. nadzemného podlažia, ako vo Variante č. 1, to však neznamená, že požiadavka rozsahu hodnotenia nebola splnená. Z rozsahu hodnotenia nevyplýva požiadavka variantne riešiť 2. – 9. nadzemné podlažie, len 1. a 2. nadzemné podlažie: „v ktorom sa tiež uplatní línia aktívneho 1 - 2 podlažného parteru zo strany nábrežia bez umiestňovania funkcie bývania v parteri“. MŽP SR je z úradnej činnosti známe, že apartmány sa zaraďujú medzi občiansku vybavenosť. Opačne tvrdenie nie je preukázané (napr. odkazom na relevantný dokument).

Konštatuje, že v predloženom dopravno-kapacitnom posúdení nesedia ani základné počty — napr. v tabuľke č. 1 na str. 6 nesedia medzisúčty (príklad poobedňajšia špička Riadok CPR-B spolu18+21nie je uvádzaných 40 a pod.).

Konštatuje, že odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný: „CPR-A sa ráta odjazd iba 64 automobilov (na 322 parkovacích miest pre funkciu bývania aj s vysokým podielom apartmánového bývania) – predpokladať napr. výjazd iba 20% vozidiel z parkovacích miest – obytná funkcia v rannej špičke je nereálny – mimo toho je táto špička chybne vedená v čase 8 - 9 –pritom je všeobecne brané za špičkovú hodinu obdobie od 7 - 8 resp. 7,30 - 8,30 ako to je aj v posúdení iných zámerov vidieť z tabuľky č. 2 str. 7. Mám zato, že dané hodnoty aj časové obdobie boli posúdené chybne a účelovo. Nevidím žiaden dôvod, že ak zámery uvedené v tabuľke č. 2 str. 7 majú v špičkovej hodine pomer príjazdov plus odjazdov na priemernej úrovni 41,26 % počtu parkovacích miest (8794 áut za špičkovú hodinu pri počte

parkovacích miest 21 312), aby v prípade CPR-A boli znížené na 20,7% počtu parkovacích miest (137z počtu 663 PM).“
Konštatuje, že použité percentuálne hodnoty obratu vozidiel sú odvodené z reálnych prevádzkových charakteristík susedného komplexu River Park. Predpokladá sa, že tieto budú u komplexu CPR veľmi podobné, ak nie zhodné. Namieta, že predmetné tvrdenie nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát.
Konštatuje: „V obrázkoch dopravných tokov nie je uvedené a počítané so zaťažením projektom CPR-B (je uvedené iba CPR-C a zámer CPR-A).“
Namieta, že v posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšina dopravných tokov v území bude generovaná tzv. zónou Chalupkova. Predpokladá, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia bloku CPR-A bolo zanedbateľné.
Konštatuje, že križovatky NAGLS - Žižkova (obr. č. 31) a NAGLS - otočka CPR (obr. č. 32) neboli vôbec posúdené vo vzťahu k preferencii električkovej dopravy.
Konštatuje, že v dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené, kedy a či bol vôbec vykonaný dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smerov ich jazdy), nie je uvedený žiadny dátum.
Neakceptuje sa.
V rámci predloženého dopravno-kapacitného posúdenia je uvedené, že segment základnej dopravy bol pomocou výsledkov dopravného sčítania v rade dotknutých križovatiek poskytnutých ODI magistrátu v riešenej oblasti kalibrovaný na stav rok 2017 a následne indexovaný pre návrhové obdobie 2025 v súlade s dohodnutými východiskami. V súlade s účelom dopravno-kapacitného posúdenia boli použité východiskové podklady ako:

- *údaje o navrhovaných funkciách navrhovanej činnosti a kapacitách statickej dopravy,*
- *primárny návrh riešenia dopravnej obsluhy navrhovanej činnosti,*
- *podklady o stavebno-technickom riešení stavby Električková trať Dúbravsko-Karloveská radiála,*
- *podklady o smerovom zaťažení dotknutých križovatiek súvisiacich s rozsahom posúdenia poskytnuté Magistrátom hlavného mesta SR Bratislavy,*
- *dopravno-kapacitné posúdenia ostatných zámerov priamo zahrnutých do posúdenia, kde zámery v zóne Chalupkova boli naposledy spracované kumulatívne v rámci zámeru Panorama City 4 vrátane všetkých súvisiacich opatrení na komunikačnej sieti,*
- *základné pevné signálne plány posudzovaných riadených križovatiek,*
- *výsledky obhliadky záujmového územia v teréne s osobitným dôrazom na aktuálnu dopravnú situáciu v období dopravných špičiek,*
- *závery prerokovania východísk pre spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia s príslušným gestorským útvarom Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy.*

Okrem východísk vyplývajúcich z vyššie uvedených použitých podkladov boli v dopravno-kapacitnom posúdení zohľadnené predpoklady, ako:

- *existencia rozšírenia Rázusovho nábrežia v profile pred vstupom do križovatky nám. Ľ. Štúra s cieľom vytvorenia dvoch pruhov priamo k Šafárikovmu nám. Tento predpoklad vychádza zo skutočnosti, že súčasné usporiadanie tohto vstupu bolo už v minulosti opakovane overené s negatívnym výsledkom na kvalitu dopravného prúdu v trase nábrežia pre smer Šafárikovo nám. Realizácia tejto úpravy je v kompetencii hlavného mesta SR Bratislavy, ktoré získalo prislúchajúce prostriedky na vykonanie úpravy od iných investorov,*
- *existencia jednosmerného komunikačného prepojenia Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu – Žižkova s cieľom vytvorenia možnosti dostupnosti CPR od centra bez nutnosti tranzitu cez*

celú Žižkovu ulicu (v Dopravno-kapacitnom posúdení zámeru bol spracovaný i variant bez tohto prepojenia s jeho náležitou analýzou),

- *existencia účinných opatrení pre zákaz tranzitu Žižkovou ulicou v smere do centra lokalizovaných pred objektom horného vežiaku,*
- *existencia funkčnej diaľnice D4 Jarovce – Rača a rýchlostnej cesty R7 Holice – Prievoz už v časovom horizonte 2025, žiaden nový prvok na vybranej komunikačnej sieti Bratislavy oproti súčasnosti,*
- *prirodzený nárast cestnej dopravy od roku 2017 na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu nad rámec dopravy generovanej priamo zahrnutými ostatnými zámermi (ide o potenciálne zámery na území mesta, ktorých generovaná doprava sa môže vyskytnúť na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu vrátane prípadných ďalších zámerov v zóne Chalupkova):*
  - *v roku 2025 o 3 – 5 % (tu je zohľadnené, že do dopravno-kapacitného posúdenia je priamo (t. j. v plnom rozsahu a podrobnosti identickej s komplexom CPR) zahrnuté veľké množstvo aj iných zámerov navrhovaných na umiestnenie v širšej oblasti);*
  - *v roku 2045 o 12 % oproti roku 2025 (merané v celomestskom náraste intenzity na komunikačnej sieti dobudovaného základného komunikačného systému mesta v podmienkach prognózovanej mobility – pozvoľného znižovania podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce).*

Uvedené východiskové predpoklady o náraste cestnej dopravy v daných podmienkach boli kladne prekonzultované s kompetentným odborným útvarom magistrátu Bratislavy. Tým sa dopravný model stal aktuálny pre jeho použitie pre spracovanie výpočtu zaťaženia komunikačnej siete pre časový horizont 2025.

3 - 5 % rast objemov dopravy na NAGLS v období 2017 - 2025 predstavuje predĺženie doterajšieho trendu vývoja dopravnej situácie na tejto komunikácii, ďalší rast v období 2025 - 2040 o 12 % predstavuje najhorší možný scenár vývoja v prípade, že k zníženiu podielu individuálnej automobilovej dopravy na deľbe prepravnej práce v dôsledku jej regulácie nedôjde v takej miere, ktorá by znamenala aj zníženie jej absolútnych hodnôt. Otázky charakteru dopravnej prognózy boli výsledkom odborných konzultácií s príslušným odborným útvarom magistrátu a premietnuté do predmetného dopravno-kapacitného posúdenia.

Dôvodom posúdenia križovatky Karloveská – Molecova bolo splnenie rozsahu hodnotenia, nakoľko táto križovatka bude navrhovanou činnosťou dotknutá len zanedbateľne. Predpokladanou príčinou prekročenia kapacity vstupu od Botanickej ul. v roku 2040 bude tzv. prirodzený nárast dopravy generovaný v období 2025 - 2040 inými, zatiaľ nešpecifikovanými zámermi.

Nekonkretizované výrazné zásahy do cestnej infraštruktúry s cieľom zvýšenia jej kapacity budú pravdepodobne generovať zvýšenie jej dopravného zaťaženia v neprospech prípadných regulačných snáh v otázkach deľby dopravnej práce.

Údaje tabuľky č. 1 a celý dopravný model sú s ohľadom na ich obsah zobrazené logicky v celých číslach, ako výsledky matematických operácií s desatinnými číslami.

Výpočet objemov novej dynamickej dopravy bol spracovaný v súlade s Metodikou dopravno-kapacitného posudzovania veľkých investičných projektov. Ranná špičková hodina na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu bola na základe dopravných prieskumov identifikovaná medzi 8:00 a 9:00 a nič na tom nezmení ani navrhovaná činnosť. Skutočným účelom zlúčenia maximálnych špičkových hodín na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu a v zóne Chalupkova bolo poistenie výsledku dopravno-kapacitného posúdenia pre stav, ak by aj zóna Chalupkova kulminovala v čase 8:00 – 9:00.

Príčinou rozdielov je odlišná skladba funkcií zámerov v tabuľke č. 2 od zámeru CPR (tabuľka č. 1).

Podľa vyššie uvedenej metodiky sú ranné odjazdy pre funkciu bývanie 35 % kapacity parkovacích miest a to v čase 7:00 - 8:00, medzi 8:00 - 9:00 je to len 15 %, pričom v rámci predmetného dopravno-kapacitného posúdenia bolo použitých 20 % s odôvodnením.
Požité percentuálne hodnoty vychádzajú z dát reálnej prevádzky existujúceho komplexu River Park, nejde teda o domnienku.
Konštatácia, že väčšina dopravných tokov bude na NAGLS generovaná zónou Chalupkova je uvedená len z dôvodu, že jej obsah je pravdivý, ktorý vyplýva primárne z tabuliek č. 1 a 2 dopravno-kapacitného posúdenia a sekundárne zo spracovaného dopravného modelu podrobne dokumentovaného kartogramami zaťaženia komunikačnej siete. Uvedenie tohto faktu je len súčasťou makroskopickej analýzy bez zjavného dôvodu marginalizovať dopravné toky generované CPR-A. Všetky križovatky podľa určeného rozsahu hodnotenia boli posúdené v zmysle platnej metodiky, preferencia električkovej dopravy nemá absolútne žiaden vplyv na hodinové hodnoty kapacity, resp. dopravného zaťaženia.
V dopravno-kapacitnom posúdení je uvedené, že dopravný model v scenári súčasného stavu (rok 2017) bol kalibrovaný na základe aktuálnych smerových dopravných prieskumov radu dotknutých križovatiek, výsledky ktorých boli obstarané od magistrátu. Hodnoty dopravných tokov tesne pred dokončením projektu sú zrejmé z každého kartogramu zaťaženia (sumár segmentov Základná doprava a Ostatné).
V stanovisku Hlavného mesta Slovenskej republiky č MAGS OSRMT 55159/18-445822 OSRMT 1083/18, EIA č. 37, zo dňa 30. 11. 2018 sa konštatuje, že predložené DKP je spracované v súlade so zadaním správy o hodnotení činnosti – vstupné východiská pre spracovanie DKP.
(Odôvodnenie je prevzaté z odborného posudku.).
Absolútne nesúhlasí „s predloženou štúdiou a variantmi o trasovaní a kapacitách cyklotrás v 3 predložených variantoch. Nikde sa neuvádzajú počty terminálnych a iniciálnych jázd cyklistov, slúžiacich na dopravnú obsluhu CPR-B a C ako aj CPR-A aj kumulatívne. Predložený a navrhovaný variant 3, ktorý je vyhodnotený ako jediný vyhovujúci, nevyhovuje ani rozhodnutiu primátora č. 15/2014 – Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov, podľa ktorého v mieste hlavnej trasy podľa územného plánu táto musí byť konštruovaná ako segregovaná. Nie v náhradnom trasovaní, ako je uvedené vo variante 3 - NAGLS, kde sú pre vedenie cyklistov určené 2 núdzové úzke (š=1m) a nebezpečné cyklopruhy nesegregované od automobilovej dopravy.“ Preto žiada prerobiť štúdiu vedenia cyklotrás tak, aby bola aj trasa popri promenáde vedená ako segregovaná - aj na úkor posunutia zástavby bytových domov. Taktiež žiada, „aby variant s vedením cyklotrasy na NAGLS bola segregovaná, jasne oddelená od automobilovej dopravy a aby boli vytvorené dostatočné priestorové možnosti posunutím stavebných objektov smerom na juh.
Predkladá návrh optimálneho trasovania cyklotrasy: „Kombináciu záverov predloženej štúdie a aj na základe diskusií na verejnom prerokovaní žiadam vyhodnotiť ako najvhodnejší variant kombináciu 2 a 3 s nasledovnými modifikáciami(od juhu): promenáda o šírke 8 m (min. 6 m) pre peších - oddeľujúca zeleň - segregovaná cyklotrasa -(zeleň) - terasy prevádzok a aktívny parter (aj keď treba ustúpiť s architektúrou, ale tá sa musí prispôsobiť - funkcii nábrežia - promenáde aj cyklotrase. Zároveň na S - popri komunikácii NAGLS riešiť segregované ODDELENÉ cyklopruhy mimo 4 jazdných a obslužných pruhov pre automobilovú dopravu, oddelené od nich a o minimálnej šírke 1,5 m v každom smere - pre zrýchlený presun cyklistov vyššou rýchlosťou. Aj keď by bolo treba pre realizáciu tohto zámeru zrušiť obslužný pruh na J od NAGLS a posunúť architektúru stavby CPR-A. Pokiaľ nebude prijatá takáto kombinácia, považuje návrhy zo Správy o hodnotení za nevyhovujúce a nerešpektujúce podmienky, územný plán, technické normy a teda zhoršujúce životné prostredie pre dopravu nerealizáciu cyklistických koridorov podľa noriem, ÚP BA a požiadaviek rozsahu ohodnotení vzhľadom na kapacity.“

Neakceptuje sa.
Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“.
Nemôže akceptovať architektúru, ktorá „neumožňuje nad ťahmi pre peších voľný priestor, ale nad komunikačnými koridormi je zastavaná formou rozšírenia architektúry do výšky nad rámec pôdorysu základne resp. stavieb na 1 NP (prízemie).“ Žiada aby „bola redukovaná zástavba a stavebné objekty posunuté - zúžené na juh od NAGLS a na sever od promenády, aby bol celý priestor vzdušnejší a neobstavaný.“ Žiada „zmenu architektúr hlavných stavebných objektov tak, aby vnutroblok bol preslnený, a nebol obstavaný takmer kompletne architektúrou, aby vzniklo viac voľných prepojení promenády s NAGLS, nie len 1 tunelová pasáž.“ Žiada „redukovať objem zástavby a nie stavať na maximum koeficientov z regulácie UP.“
Neakceptuje sa.
Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na krajinu“. Určitú mieru prekrytia tohto priestoru MŽP SR nevníma ako negatívum. Naopak umožni týmto osobami zvoliť si pobyt a pohyb aj na ploche chránenej pred poveternostnými vplyvmi (slnko, dážď, sneh). Posun fasád MŽP SR nepovažuje za odôvodnený.
Konštatuje: „Hranica riešeného územia je 11 900 m^2 (majetok WOAL), zeleň na rastlom teréne je “až” 43 m^2 podľa prílohy 20_V1: Sadové úpravy. Príloha navyše obsahuje zlé vyznačenie hraníc riešeného územia a pozemkov navrhovateľa. V Texte SoH sa uvádza 221 m^2 zelene na rastlom teréne, čo nesedí. (s. 95 - 96) každopádne je to len 0,36% (!!!); v prípade 221 m^2 na rastlom teréne je to 1,6 % na riešenom území, čo je mizivé percento. Preto napriek započítavaniu zelene nad stavebnými konštrukciami považujem mieru zastavania riešenej plochy za neúmernú, absolútne neakceptovateľnú a nehodnú riešenia stavieb vo verejnom priestore v 21. storočí. Požiadavka na vzrastlé stromy v rozsahu hodnotenia nie je naplnená, pretože skutočne vzrastlé stromy dokážu rásť len nad rastlým terénom, nie na 2 m hrubom substráte. V celom zámere je len 9 vzrastlých stromov, aj to de facto na parcele hlav. mesta a jeho hraničiacej línii!!! Navyše - podľa práve schváleného VZN hlav. mesta SR o zeleni (Všeobecné záväzné nariadenie hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy o starostlivosti o verejnú zeleň a ochrane drevín, ktoré sú súčasťou verejnej zelene na území hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy zo dňa 7. 9. 2018) - ak dôjde k úbytku verejnej zelene, musí byť vytvorená kompenzácia vo forme vytvorenia novej verejnej zelene - teda napr. Likvidáciou spevnených plôch niekde inde. Očakávam deklarovanie splnenia tejto platnej požiadavky.“
Neakceptuje sa.
Podzemie miesta realizácie navrhovanej činnosti má byť zastavané garážou, ktorá je nevyhnutná, aby sa naplnili potreby statickej dopravy. „Kompenzácia vo forme vytvorenia novej verejnej zelene – teda napr. likvidáciou spevnených plôch niekde inde“, čo vlastne znamená kúpiť a vybúrať nejaké zastavané územie, je neštandardná a prehnaná.
Konštatuje: „Projekt neobsahuje v dostatočnej miere implementované požiadavky strategického dokumentu hlav. Mesta SR o adaptácii na klimatické zmeny. Stále nie je v dostatočnej miere zadržiavaná všetka voda z riešeného priestoru, ktorý je na 99,64% zastavaný a bez možnosti vsakovania substrátu na rastlom teréne. Odvádzanie dažďovej vody do Dunaja považujem za neakceptovateľné a zámer sa nevysporiadal s týmto problémom ani v správe o hodnotení.“
Neakceptuje sa.
Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na horninové prostredie a vody“.
Žiada, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti v tomto znení: „Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zvážil stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné

prostredie vrátane vplyvu na chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska pravdepodobnosti, rozsahu, trvania, povahy, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, správy o hodnotení, posudku, stanovísk orgánov a organizácií dotknutých navrhovanou činnosťou ako aj ostatných stanovísk a za súčasného stavu poznania príslušný orgán neodporúča realizáciu „navrhovanej činnosti „Polyfunkčný blok CPR-A“.

Neakceptuje sa.

Podľa zákona môže MŽP SR s realizáciou navrhovanej činnosti buď súhlasiť alebo nesúhlasiť. Zákon zároveň umožňuje MŽP SR korigovať technické a technologické riešenie navrhovanej činnosti podmienkami uvedenými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. MŽP SR využilo túto možnosť.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona. Jeho podkladom sú najmä rozsah hodnotenia, správa o hodnotení, záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, stanoviská k správe o hodnotení a odborný posudok. Ďalšími podkladmi sú skutočnosti všeobecne známe, skutočnosti známe MŽP SR z jeho úradnej činnosti a niektoré ďalšie listiny.

Posúdené boli vplyvy navrhovanej činnosti na všetky relevantné zložky životného prostredia. Komplexne sú zhodnotené v kapitole IV. záverečného stanoviska. Ako vyplýva z tejto kapitoly, neboli zistené také skutočnosti, ktoré by bránili realizácii navrhovanej činnosti. Pozitívne vplyvy sú sústredené najmä v socioekonomickej oblasti. Negatívne vplyvy súvisia s niektorými vstupmi alebo výstupmi, ako sú hluk alebo emisie látok znečisťujúcich ovzdušie. Tieto negatívne vplyvy sa svojou kvantitou alebo kvalitou nevymykajú štandardom obvyklým pre tento typ navrhovaných činností a nepredpokladá sa, že by spôsobovali prekročenie limitov povolených podľa osobitných predpisov (hluk, kvalita ovzdušia, svetelné pomery).

V procese posudzovania vplyvov boli preskúmané aj možné opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie, a to nielen z hľadiska potláčania negatívnych vplyvov, ale aj z hľadiska podpory vplyvov pozitívnych. Relevantné a realizovateľné opatrenia sú uvedené v kapitole VI.3. záverečného stanoviska ako podmienky súhlasu MŽP SR s realizáciou navrhovanej činnosti

Jednotlivé varianty riešenia navrhovanej činnosti sa líšia len riešením dynamickej dopravy a distribúciou funkcií v parteri navrhovanej činnosti. Podrobné odôvodnenie súhlasu MŽP SR s Variantom č. 1 je uvedené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“ a časti „Vplyvy na obyvateľstvo“.

Združenie domových samospráv elektronickou poštou požiadalo o doručenie elektronickej kópie podkladov rozhodnutia a o zvolanie ústneho pojednávania za účasti povoľujúceho orgánu, rezortného orgánu, dotknutého orgánu, dotknutej obce a dotknutej verejnosti v predmetnej veci. Nepreukázalo relevantný dôvod a MŽP SR nepovažuje za účelné vykonať tento procesný úkon, ktorý nemá oporu v zákone. O zaslanie všetkých podkladov rozhodnutia elektronickou formou požiadal aj pán Daniel Ďuriš. Podľa § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov MŽP SR dalo účastníkom konania a zúčastneným osobám možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie. K

podkladu rozhodnutia sa vyjadrila Cyklokoalícia, ktorá navrhla doplnenie podkladu rozhodnutia o odborný posudok „na riešenie cyklistickej dopravy nezávislými odborníkmi, ktorí majú skúsenosti s bezpečným a pohodlným riešením cyklistickej infraštruktúry“. Námietky proti štúdii „Polyfunkčný komplex CPR a polyfunkčný blok CPR-A, Vyhodnotenie vedenia a kapacity navrhovaných cyklotrás“ (DOTIS Consult, spol. s r.o., 2018), sú MŽP SR známe už z existujúcich podkladov a MŽP SR ich pri svojom rozhodovaní zohľadnilo. Pre účely konania nepovažuje za nutné dopĺňať podklad rozhodnutia o ďalší posudok týkajúci sa cyklistickej dopravy, nakoľko podklady považuje za dostatočné pre potreby vyhodnotenia vplyvov na životné prostredie a naplnenie účelu zákona.

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

Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení je uvedené pri rozhodnutí o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktorých sa odôvodnenie týka, v kapitole VI.5. záverečného stanoviska (odôvodnenie je uvedené *kurzívou*).

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

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

Ing. Roman Skorka
riaditeľ odboru
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 04. október 2019

IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

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

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

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

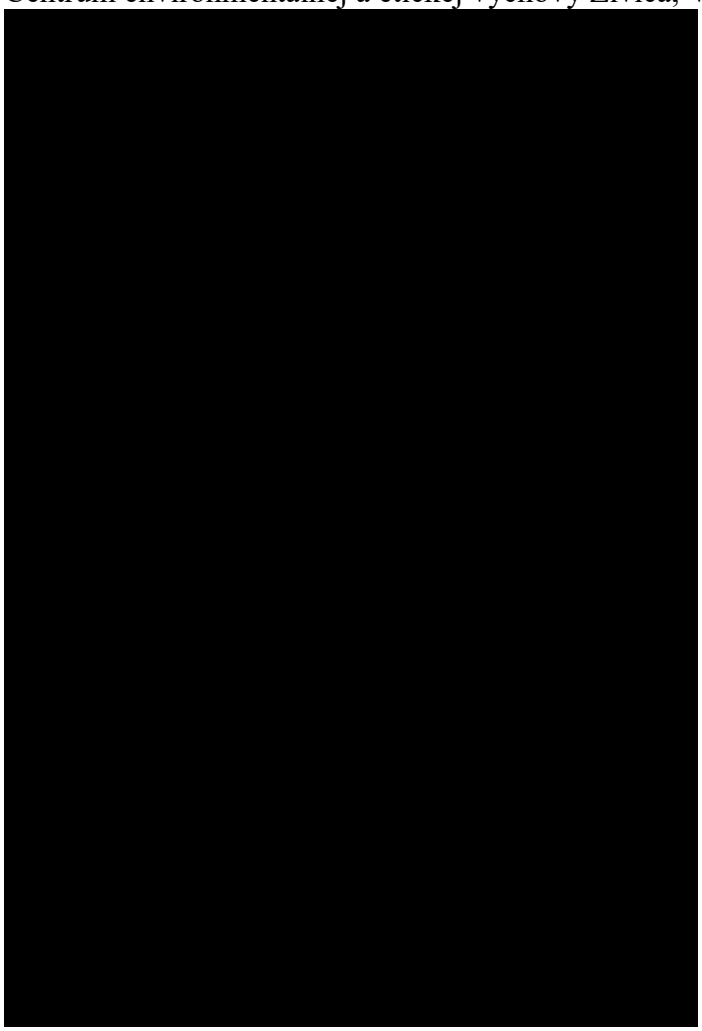
Podľa § 24 ods. 3 zákona verejnosť prejaví záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene a na konaní o jej povolení podaním

a) odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4 zákona,
b) odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa § 30 ods. 8 zákona,
c) odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2 zákona,
d) odôvodneného písomného stanoviska k oznámeniu o zmene podľa § 29 ods. 9 zákona.

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

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná nasledujúca dotknutá verejnosť:

- Mestská časť Bratislava – Karlova Ves, Námestie sv. Františka 8, 842 62 Bratislava 4
- Vodohospodárska výstavba, š. p., Karloveská 2, P.O.BOX 45, 842 04 Bratislava
- Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka
- Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa CHKO Dunajské luhy, Jeséniová 17D, 831 01 Bratislava
- Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava
- Občianske združenie Staromestský okrášľovací spolok, Wilsonova 2, 811 07 Bratislava
- Občianska iniciatíva za zachovanie životného prostredia v Starom Meste
- [redacted]

- 
- Centrum environmentálnej a etickej výchovy Živica, Vysoká 18, 811 06 Bratislava
- 

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

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

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

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

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

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

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

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásty deň zverejnenia záverečného stanoviska MŽP SR podľa § 37 ods. 6 zákona.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

Toto záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.

Doručuje sa elektronicky:

1. WOAL, s.r.o., Hodžovo námestie 2, 811 06 Bratislava
2. Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, Ing. arch. Karin Lexmann, ved. odd. stratégií rozvoja mesta a tvorby územnoplánovacích dokumentov, Primaciálne nám., P.O.Box. 192, 814 99 Bratislava
3. Mestská časť Bratislava – Staré Mesto, Vajanského nábrežie 3, 814 21 Bratislava 1
4. Mestská časť Bratislava – Karlova Ves, Námestie sv. Františka 8, 842 62 Bratislava 4
5. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
6. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia vôd, TU
7. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Námestie slobody č. 6, P.O. BOX 100, 810 05 Bratislava 15
8. Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Mierová 19, 827 15 Bratislava 212
9. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, P.O. BOX 26, 820 09 Bratislava 29
10. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
11. Dopravný úrad Slovenskej republiky, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava
12. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bratislave, Radlinského 6, 811 07 Bratislava
13. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
14. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, odbor správy majetku štátu, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
15. Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava 25
16. Vodohospodárska výstavba, š. p., Karloveská 2, P.O.BOX 45, 842 04 Bratislava
17. Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka
18. Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa CHKO Dunajské luhy, Jeséniová 17D, 831 01 Bratislava

Doručuje sa poštou:

19. Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava
20. Občianske združenie Staromestský okrášľovací spolok, Wilsonova 2, 811 07 Bratislava
21. Občianska iniciatíva za zachovanie životného prostredia v Starom Meste
22. [redacted]
23.
24.
25.
26.
27.
28.
29.
30.
31.
32.
33.
34.
35.
36.
37.
38.

39. [redacted]
40.
41.
42.
43.
44.
45.
46. Centrum environmentálnej a etickej výchovy Živica, Vysoká 18, 811 06 Bratislava
47. [redacted]
48.
49.
50.
51.
52.
53.
54.
55.
56.
57.
58.
59.
60.
61.
62.
63.
64.
65.
66.
67.
68.
69.
70.
71.
72.