



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: 291/2019-1.7./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 komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C (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 vrátane Planetária.

3. Užívateľ

navrhovateľ, 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, 22372/10, 22372/11, 22372/46, 22372/96, 22344/2, 22371/1,

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Termín začatia výstavby:	august 2019
Termín skončenia výstavby:	december 2022
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, ktorý sa nachádza na Dvořákovom nábreží medzi cestou na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu a promenádou popri Dunaji. Zo západu naň nadväzuje navrhovaný Polyfunkčný blok CPR-A a z východu existujúci polyfunkčný komplex River Park.

Navrhovaná činnosť (jej nadzemná časť) pozostáva z dvoch blokov. Blok CPR-B nadväzuje na navrhovaný Polyfunkčný blok CPR-A a blok CPR-C na existujúci polyfunkčný komplex River Park.

Blok CPR-B:

Samotný blok je funkčne riešený ako verejné námestie, ktoré integruje v sebe dve polohy centrálneho verejného priestoru - časť prináležiaca k ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu má skôr komunikačný/zhromažďovací charakter a časť námestia pri Dunaji poskytne verejnosti vysokú pobytovú kvalitu s výhľadmi na Dunaj a jeho pravý breh. Objekt Planetária prepája s námestím exteriérové pobytové schodisko s integrovanou špirálovitou rampou, ktorá vytvára jednak prekrytie vstupu a zároveň poskytuje priestorovú vyhlíadku. Rampa kontinuálne prechádza do interiéru, kde vznikajú jednotlivé výstavné priestory, cez ktoré sa návštevník dostane do hlavnej časti Planetária nachádzajúcej sa pod úrovňou terénu. V jej centre je umiestnené samotné digitárrium, ktoré sa svojou hmotou prejavuje na povrchu t. j. na námestí ako expresívna červená "dunajská" kvapka.

Planetárium napĺňa v rámci celého investičného zámeru kultúrno – spoločenskú a vzdelávaciu funkciu. Prístup z námestia do Planetária zabezpečuje exteriérové pobytové schodisko s rampou. Vstup do Planetária, predaj lístkov a suvenírov sa nachádza v presklennej časti objektu, orientovanej na nábrežnú promenádu. Z tejto vstupnej časti návštevník prechádza priestorovou komunikačnou rampou do hlavnej časti Planetária – multifunkčnej haly, ktorá je umiestnená v podzemí, pod časťou centrálneho námestia. Multifunkčná hala obsahuje priestor pre exploratórium - priestor určený na interaktívnu expozíciu. V centre priestoru haly je

navrhnuté samotné digitárium s kapacitou 140 miest. Technické priestory a parkovacie miesta sú umiestnené v podzemných podlažiach. Príjazd ku parkovacím miestam je navrhnutý cez vjazd do podzemnej garáže bloku CPR-C.

Moderné Planetárium je kruhová sála s kupolou na premietanie hviezdnej oblohy alebo multimediálnych filmov pomocou špeciálneho projektora s premietaním na celú pologuľu. Náučné a zábavné programy o hviezdach a planétach je možné premietat' aj počas dňa a za nepriaznivého počasia, na rozdiel od klasického pozorovania nočnej oblohy v hvezdárni. Doplnkovo sa Planetária venujú aj kultúrnym programom, napríklad hudobným projekciám. Pre jedinečnosť premietaného formátu na polguli s pokrytím 360°, je Planetárium vhodné aj pre neštandardné umelecké projekty ako sú virtuálne prehliadky múzeí či miest, napr. prehliadka Bratislavy pre zahraničných návštevníkov mesta a podobne. Popri Planetáriách bývajú organizované aj astronomické krúžky, prednášky a programy pre verejnosť či privátne kultúrne programy. Doplnkovým využitím sú aj kongresové a festivalové podujatia.

Blok CPR-C:

V nadzemnej časti sa prejavuje ako komplex piatich samostatne stojacích objektov, z ktorých tri sú navrhované ako rezidenčné, jeden je ubytovací a jeden objekt ako administratívny. Objekty sú priestorovo koncipované do tzv. línií, ktoré sú orientované paralelne s Dunajom a s ulicou Nábřežie arm. gen. Ludvíka Svobodu. Jedine objekt SO 502 Polyfunkčný dom, ktorý je „vyosený“ z tohto líniového usporiadania – je v kontakte s námestím blku CPR-B a svojím „vyosením“ posilňuje jeho status. Objekty SO 507 Administratívna budova a SO 505 Apartmánový dom sa nachádzajú v línii rovnobežnej s ulicou Nábřežie arm. gen. Ludvíka Svobodu a tvoria izolačnú bariéru od hlučnej komunikácie pre navrhovaný „zelený“ vnútorný verejný priestor a nábrežné rezidenčné objekty. Výšková úroveň jednotlivých objektov polyfunkčného komplexu postupne klesá od River Parku smerom na západ a zároveň od ulice Nábřežie arm. gen. Ludvíka Svobodu k Dunaju. Najvyššie podlažia sú navrhované ako ustupované, vytvárajúce priestor pre strešné terasy jednotlivých objektov.

Polyfunkčnosť bloku CPR-C je zabezpečená mixom priestorov občianskej vybavenosti pre obyvateľov a návštevníkov komplexu, administratívnych priestorov, apartmánového ubytovania a rezidenčného bývania. Funkcia bývania je umiestnená v objektoch SO 502, SO 503 a SO 504. Apartmánové ubytovanie je navrhované v objekte SO 502 (čiastočne) a v celom objekte SO 505. Občianska vybavenosť je situovaná v parteri jednotlivých objektov v kontakte s nábrežím, vnútroblokom a aj uličným priestorom ulice Nábřežie arm. gen. Ludvíka Svobodu. Administratívna funkcia sa navrhuje v objekte SO 507, s hlavným vstupom z ulice Nábřežie arm. gen. Ludvíka Svobodu. Priestor pre umiestnenie funkcie Mediatéka je navrhnutý v parteri objektu SO 502, technologické priestory, nevyhnutná statická doprava sú umiestnené v troch podzemných podlažiach. Vjazd do týchto podzemných podlaží je novonavrhovaný v objekte SO 507 - súčasne s výjazdom (do toho objektu sa navrhuje aj ďalší vjazd, v grafických prílohách správy o hodnotení označený ako „technický vjazd do stavby“).

SO 502 Polyfunkčný dom sa navrhuje v západnej časti bloku CPR-C. Do priestoru námestia je orientovaný hlavnou – západnou – fasádou s parterom, v ktorom sa navrhujú prevádzky služieb a občianskej vybavenosti. Parter je v severnej časti fasády artikulovaný nárožným stĺpom a radom stenových pilierov cez dve podlažia pozdĺž celej dĺžky objektu. Typickým podlažiam obsahujúcim byty a apartmány dominujú horizontálne línie v úrovni

podlaží. Na západnej fasáde sú vonkajšie priestory bytov riešené vo forme zapustených loggií. Na južnej fasáde orientovanej k Dunaju je v záujme zachovania šírky verejnej promenády línia parteru ustúpená na úroveň línie parteru komplexu River Park a ostatných objektov Polyfunkčného bloku CPR-C. Stropné dosky typických podlaží sú na južnej fasáde vykonzolované s dôrazom na vizuálny kontakt obytných terás s Dunajom. Kompozíciu fasády završuje horné ustúpené podlažie s horizontálnou líniou plochej strechy. Materiálové riešenie je založené na kombinácii bielych horizontálnych línii a obkladových materiálov na báze prírodného kameňa, hliníka a skla.

SO 503 Bytový dom je navrhovaný v južnej časti polyfunkčného súboru v bezprostrednej blízkosti dunajskej promenády. Orientovaný je svojou južnou dlhšou fasádou k promenáde. Svojou severnou fasádou je orientovaný do vnútrobloku vnútorného dvora bloku CPR-C. Architektonický koncept je naviazaný na horizontálne členenie čelných fasád objektu. Južná fasáda je výrazovo otvorená situovaním veľkých presklení do čelných pohľadov. Severná – dvorná fasáda, použitím subtilnejších presklených plôch pôsobí intímnejšie. Vrchné dve podlažia sú farebne a materiálovo odlišene a jemne dotvárajú kompozíciu objektu. Objekt je navrhnutý ako bytový dom. V parteri objektu sa navrhujú zariadenia spoločného stravovania.

SO 504 Bytový dom je navrhovaný v južnej časti polyfunkčného súboru na dunajskej promenáde. Medzi objektom a komplexom River Park je navrhnuté malé námestie, ktoré prepája nábrežnú promenádu s vnútroblokom bloku CPR-C. Objekt je svojou južnou fasádou orientovaný rovnobežne s nábrežnou promenádou. Na južnej fasáde, ktorá je orientovaná smerom k Dunaju sú navrhnuté veľké presklenené plochy fasády bytov s loggiami, ktoré sú rozdelené do asymetrických kompaktných celkov. Východná fasáda objektu dotvára svojou kompozíciou malé námestie medzi River Parkom a blokom CPR-C. Na prízemí je vstupná hala a zariadenia spoločného stravovania. V nadzemných podlažiach sa navrhujú byty.

SO 505 Apartmánový dom sa navrhuje v severovýchodnej časti bloku CPR-C. Je orientovaný paralelne s ulicou Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu medzi navrhovaným objektom SO 507 Administratívna budova a jestvujúcim polyfunkčným objektom komplexu River Park. Svojou polohou tvorí objekt izolačnú bariéru od hlučnej komunikácie pre navrhovaný “zelený” vnútorný verejný priestor a nábrežné rezidenčné objekty. Prieluka medzi navrhovaným objektom SO 504 Bytový dom a jestvujúcim objektom River Park v nábrežnej línii poskytuje apartmánovým jednotkám priamy vizuálny kontakt s Dunajom. Hmotovo-priestorové riešenie vychádza z jednoduchého hranola, ktorý je v hornej časti z južnej a východnej strany zrezaný šikmými plochami, ktoré objektu dodávajú výrazne skulpturálny charakter a zároveň umožňujú optimálne preslnenie a osvetlenie susedných objektov. Bočné fasády majú plošný charakter, severná fasáda je doplnená vertikálou predsadených balkónov. Kompozícia južnej fasády je založená na rytme balkónov z obytných miestností apartmánových jednotiek. Funkčné využitie apartmánového domu pozostáva z funkcií zariadenia spoločného stravovania (reštaurácie) a prechodného ubytovania.

SO 507 Administratívna budova sa navrhuje v severnej časti polyfunkčného súboru medzi objektmi SO 502 Polyfunkčný dom a SO 505 Apartmánový dom. Severnou stranou je orientovaný do ulice Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu a južnou stranou do vnútrobloku. Jednoplášťová zasklená budova so zaoblenými rohmi architektonicky naväzuje na prilahlý objekt SO 502 Polyfunkčný dom a svojou skosenou hranou rešpektuje jeho natočenie. Z ulice Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu sa navrhuje ustúpené prízemie a prvé poschodie vytvára krytý prechod popred objekt spolu s priznanými stĺpmi vytvára pocit prevýšeného parteru. Zo

strany nádvorí má objekt priznané parapety kvôli zamedzeniu plného slnečného žiarenia. Ustupené horné poschodia vytvárajú odľahčenie objemu objektu a následne tak umožňujú vniesť do vnútrobloku viac svetla. Na prízemí objektu je centrálné umiestnená vstupná hala a priestory vstupnej lobby pre administratívu. Na východnej strane prízemí objektu je umiestnený centrálny sklad odpadu pre polyfunkčný blok s vnútorným priestorom pre odvoz odpadkov a zásobovanie. V rámci objektu je riešený aj vjazd do podzemných garáží. Na západnej strane prízemí je situovaný centrálny priestor správy objektov („velín“) a priestor pre parking bicyklov s priamym prepojením na šatne pre cyklistov. Na 1. poschodí je umiestnená kantína a zázemie správy budovy. Na druhom až siedmom poschodí sa nachádzajú priestory administratívy. Na ôsmom poschodí sa nachádza technické podlažie s umiestnenou technológiou VZT a chladenia.

SO 501 Spodná stavba pre SO 502, 503, 504, 505, SO 501-7 Spodná stavba pre SO 507 Administratívna budova:

Obidva objekty spolu tvoria podzemnú trojpodlažnú garáž pre parkovanie osobných automobilov. Vjazd a výjazd do garáže je navrhnutý cez spoločnú rampu ktorá je napojená na automobilovú komunikáciu ulice Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu a privádza vozidlá do 1. suterénu. Rampa je dvojpruhová (s jedným pruhom pre vjazd, jedným pre výjazd) z 1. suterénu do 2. suterénu a z 2. do 3. suterénu je navrhnutá dvojpruhová priama rampa. V 1. suteréne sa navrhujú okrem parkovacích miest aj technické priestory ktoré zabezpečujú prevádzku nadzemných objektov, ako sú kotolne, vzduchotechnické technologické miestnosti, náhradný zdroj, trafostanice, elektromerne, vodomerné šachty, plynomerňa, kontrola vstupu do garáží, miestnosť pre lapače tukov a miestnosť pre lapač olejov atď. Technické priestory slúžia pre nadzemné objekty (SO 502, SO 503, SO 504, SO 505, SO 507). V 2. suteréne sa nachádzajú parkovacie miesta, pivničné kobky pre obyvateľov bytových domov, sklady správy objektu a strojovňa SHZ. V 3. suteréne sú situované parkovacie miesta, sklady, pivničné kobky pre obyvateľov a požiarňa nádrž SHZ.

Celková navrhovaná kapacita statickej dopravy je 844 stojísk, z toho 733 stojísk priamo v objektoch SO 501 a SO 501-7 a 111 stojísk v podzemnej garáži pod Planetáriom (blok CPR-B).

Verejné priestory a zeleň:

V riešenom území navrhovateľ definuje 4 typy verejných priestorov (námestie, nábrežnú promenádu, nábrežné pobytové terasy a vnútrobloky), ktoré sú typické svojim funkčným využitím, priestorovým usporiadaním a charakterom vegetačných prvkov. Nosnú kosť verejných priestorov tvorí centrálné námestie, v okolí Planetária s prepojením na rieku, a Dunajská promenáda pozdĺž rieky, ktorá plní komunikačnú spojnicu s centrom mesta. Vnútroblokový priestor vznikajúci medzi jednotlivými objektmi bloku C je riešený ako priestor s intímnejšou atmosférou, poskytujúcou pobyt a relax pre rezidentov a návštevníkov v pokojnejšom prostredí.

Zeleň námestia (blok CPR-B) tvoria solitérne stromy osadené v mobilných veľkorozmerových kvetináčoch, nakoľko sa celé námestie nachádza na streche podzemných objektov. Výška kvetináčov je navrhnutá tak, aby poskytovala možnosť sedenia po obvode. Navrhujú sa stredne vysoké stromy s ľahkou vzdušnou korunou, tak aby priestor námestia zostal vzdušný, no vytvorili sa čiastočne pritienené priestory. Celkový priestor je tvorený

predovšetkým spevnenými plochami, ktoré zabezpečujú voľnosť, plynulosť pohybu a možnosť rozptylu ľudí. Smerom k Dunaju, v nábrežnej hrane promenády sa navrhuje vyhliadková terasa, z ktorej je navrhovaný prístup na „mobilný verejný priestor“, na riečny pontón (riečny pontón nie je súčasťou navrhovanej činnosti – navrhovateľ to odôvodňuje tým, že rozhodnutie o umiestnení takéhoto zariadenia sa riadi špeciálnym konaním a je riešené samostatnou dokumentáciou).

Doprava:

Pozdĺž celého úseku zámerov v smere do mesta sa navrhuje kontinuálny vyraďovací a zaraďovací rozbehový pruh z podzemných garáží v sektore blokov CPR-A a CPR-CC, rovnako ako je zrealizovaný v rámci River Parku, v ktorom bude umiestnená autobusová zastávka MHD. Úprava existujúcej križovatky ulíc Nábrežia L. Svobodu a Žižkovej rieši otáčanie vozidiel do protismeru/do mesta a bude vypracovaná v samostatnej projektovej dokumentácii. Pre príchod vozidiel od centra mesta a odjazd smer Karlova Ves je potrebné zabezpečiť otáčanie vozidiel cez električkovú trať.

Smer Karlova Ves: Jestvujúci prejazd cez električkovú trať sa rozšíri minimálne na šírku 13,20 m umožňujúcu súčasné otáčanie vozidiel do oboch smerov. Jeho úprava je navrhnutá v rámci stavby „Električková trať, dúbavsko – karloveská radiála. V rámci rozšírenia komunikácie na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu sa vytvorí samostatný pruh pre otáčanie do Karlovej Vsi.

Smer CMO: Pre otáčanie vozidiel z CMO sa pre alternatívnu trasu navrhuje jednosmerná komunikačná spojka spájajúca ulicu Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu so Žižkovou ulicou s vyústením pred Lipovou ulicou.

Varianty:

Jednotlivé varianty sa líšia 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 zátokke 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 komunikácia pre chodcov a cyklistov – zelený pás – chodník 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. 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. Cyklistický pruh 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.

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 30. 07. 2018.

Správa o hodnotení bola vypracovaná na pracovisku spoločnosti IVASO, s.r.o. Pezinok v novembri 2017 až júli 2018 (hlavný riešiteľ [REDAKOVANÉ]). 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. 7092/2017-1.7./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 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-komplex-cpr-blok-cpr-b-polyfunkcny-blok-cpr-c-> .

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;
- Občianska iniciatíva za zachovanie životného prostredia v Starom Meste, Björnsonova 2, 811 05 Bratislava 1;
- Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka;

- [REDACTED];
- [REDACTED];
- [REDACTED];
- [REDACTED];
- [REDACTED];
- [REDACTED];
- [REDACTED];
- [REDACTED];
- [REDACTED];

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava podľa § 34 ods. 1 zákona zverejnilo správu o hodnotení v dňoch od 10. 08. 2018 do 09. 09. 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 06. 09. 2018 v budove Magistrátu hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy. Podľa prezenčnej listiny sa na ňom zúčastnilo 43 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 prezentoval projektový manažér spoločnosti JTRE [REDACTED] a hlavný architekt projektu, pán [REDACTED]. Správu o hodnotení prezentoval a proces jej posudzovania vysvetlil [REDACTED] (spracovateľ správy o hodnotení). V rámci diskusie boli prednesené nasledujúce diskusné príspevky (jednotlivé diskusné príspevky sú doslovne prepísané zo záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti):

- [REDACTED] (občan a zástupca Miestneho úradu Bratislava – Karlova Ves):
 - V dopravno-kapacitnom posúdení je uvedená firma, ktorá ho spracovala, ale nie je uvedený dopravný inžinier, ktorý za ňu zodpovedá. Preto moja otázka: Kto boli autorizované osoby pri dopravno-kapacitnom posúdení? Zaujímajú ma aj dôvody, prečo je posúdená špičková hodina v rozsahu 8. - 9. hodiny ráno, kdežto v tabuľke č. 2 na strane 7 (pomenované vo vzťahu k iným projektom v širších vzťahoch) je určená špičková hodina 7.30 - 8.30. Prečo sa predpokladá, že špičková hodina bude inde ako pri zámeroch v zóne Chalupkova? V zámeroch, ktoré sú uvedené, ktoré majú generovať 21 312 parkovacích miest (tab. 2) je prepočítané, že za špičkovú hodinu bude príchod a odchod 8794 áut, čo je 41,26 % parkovacích miest, čiže 41,26 % statických miest sa stane dynamickými. V tomto zámere ale prepočet predpokladá, že príchod a odchod vozidiel predstavuje počet 250 z 844, čo je 29,62 %, čo je o vyše 10 % menej ako vo všetkých

zámeroch (po spriemerovaní) v zóne Chalupkova. Čo viedlo k tomu, že v tomto zámere sa počíta s oveľa menším počtom áut v špičke?

- Ďalšia pripomienka: V dopravnom posúdení nie je posúdený blok CPR-B.
- Štvrtá otázka: Prečo bola ako berná minca braná zóna Chalupkova? Podľa čoho usudzujete, že táto zóna bude kľúčová pre dopravu pri CPR?
- Takisto otázka, z akého dôvodu neboli križovatky s električkovou traťou prepočítané v rámci preferencie električkovej dopravy – nie je to zohľadnené.
- Ďalšia otázka, kde a kedy urobili dopravno-kapacitné posúdenie súčasného stavu? Nevidel som dátumy, kedy bolo uskutočnené sčítanie.
- Na základe čoho je uvedené tvrdenie, že použité % hodnoty pohybu vozidiel sú brané z reálnych charakteristík RP1 – v ktorých termínoch boli riešené dopravno-kapacitné posúdenie tokov a prejazdov vozidiel?

Odpovedal [REDAKOVANÉ] (spoločnosť DI Consult, spracovateľ dopravno-kapacitného posúdenia):

- Spoločnosť DI Consult existuje 3 roky, je riadne zapísaná v OR SR, nosná činnosť je dopravné inžinierstvo a posudzovanie. Zodpovedná osoba je konateľ [REDAKOVANÉ], čiže ja. Moje VŠ vzdelanie končilo zameraním na oblasť dopravného inžinierstva, v tejto oblasti som pracoval na 3 pozíciách celý svoj pracovný život od roku 1982.
- Otázka na odlišnú špičkovú hodinu: Zóna Chalupkova je zahrnutá v dopravno-kapacitnom posúdení priamym spôsobom, t. j. rovnakým spôsobom ako zámer CPR. Špičková hodina v Bratislave nie je v rovnakom čase na každej komunikácii, to nie je nič výnimočné. Časový posun špičkovej hodiny medzi nábrežím a zónou Chalupkova je asi 30 minút vyplýva to z dopravných prieskumov. Pre projekt CPR máme mestom poskytnuté dopravné prieskumy, zadané magistrátom, a to vo 24-hodinovom vyjadrení. Do posudzovania bol zahrnutý potenciál zóny Chalupkova v špičkovej hodine pre túto zónu medzi 7.30 - 8.30 preto, aby sme pracovali s maximálnymi číslami, ktoré teoreticky môžeme dostať na nábreží. V skutočnosti sa predpokladá, že čísla budú nižšie, ak by sme brali rovnakú špičkovú hodinu. V zóne Chalupkova by v čase 8 - 9 boli čísla nižšie, tým pádom sumár by bol nižší.
- Rozdiel v % áut v špičkovej hodine: Počet áut nebol znížený, vyšiel z výpočtu, ktorý vychádza z platnej metodiky. Je rozdiel medzi Chalupkovou a CPR. Pri Chalupkovej je napríklad vysoký podiel shoppingu, ktorý generuje najvyšší počet jazd absolútne. V zóne Chalupkova existuje celkovo 18 zámerov s rôznymi funkciami, rôznymi počtami jazd podľa funkcie v závislosti od parkovacích miest (zamestnanci, shopping...). Toto je výsledok veľkého počtu údajov zahrnutých do výpočtu objemov špičkovej dopravy pre obe zóny – CPR aj Chalupkova. Detailnejšie viem vysvetliť na osobnej prezentácii spolu s ukázkou softvéru.
- Preferencia električiek pri posúdení: Preferencia električiek môže fungovať na pevných signálnych plánoch, keď sú plány skoorinované. To sa udialo v maximálnej možnej miere v tomto DKP. Pokiaľ máte na mysli dynamické riadenie, dynamické riadenie podľa normy nie je možné realizovať, tam sa počíta číslo za celú hodinu. Keďže čísla sa menia v závislosti od dopravnej situácie, nie je čo dosadiť do výpočtu algoritmov. Ak máme na mysli dynamickú preferenciu, aj na to sú spôsoby, ale môžem povedať, že obecné platí pravidlo, že ak funguje križovatka v pevnom režime riadenia, zaručene bude fungovať aj v dynamickom režime riadenia. Dôvod: na to je určený dynamický režim, aby lepšie využil kapacitu križovatky, t. j. aby radili do dopravy len smery, ktoré majú kapacitný dopyt.

- Počet električiek pri pevnom alebo dynamickom riadení je konštantný a závislý od grafikonu, ktorý bol uplatnený a vychádza z dnešného stavu.. Električka môže v dynamickom režime pomôcť hlavnému súbežnému dopravnému toku a zvýšiť priepustnosť na úkor vedľajších smerov. Pokiaľ v riadení nastavíme koordináciu v max. miere pre električkovú dopravu, treba napríklad na nábreží rozlišovať, ktorú električku uprednostníme, či z nábrežia alebo z tunela, t. j. je potrebné povedať privilegia a poradie. To znamená, že kapacitný výpočet dynamickej dopravy sa nedá urobiť, lebo to vychádza z podstaty výpočtu.
 - CPR-B nie je posúdené: V úvode je napísané, že potenciál bloku B v pomere 1:1 rozdelený do kapacít garáží bloku A a C. Nie je tam žiadne dopravné napojenie, žiadny vjazd na parkovisko.
 - DKP súčasného stavu: Vychádzalo sa z údajov dopravných prieskumov poskytnutých magistrátom od Molecovej až po Šafárikovo námestie. Údaje boli použité preto, aby sa dal kalibrovať model na súčasnú situáciu. Treba dodať, že kalibrovaný bol segment základnej dopravy, lebo ostatné segmenty sa nedajú zmerať fyzicky, lebo neexistujú, ale počítajú sa len podľa metodiky.
 - (občan a zástupca Miestneho úradu Bratislava – Karlova Ves):
 - Ak tvrdíte, že bol zhodnotený aktuálny stav, vy ste z prepočtu magistrátu vedeli vypočítať vjazdy aj výjazdy projektu RP1?

Odpovedal (spoločnosť DI Consult, spracovateľ dopravno-kapacitného posúdenia):

 - Súčasťou DKP sú nielen popísané križovatky, ale aj všetky ostatné križovatky od križovatky Molecova až po Dostojevského rad a Landererova. Je to v súlade s rozsahom hodnotenia, ktorý bol záväzný. Navyše bola urobená celá línia Žižkova. Každý jeden vjazd a výjazd v tomto úseku bol súčasťou posúdenia. Predmetom DKP neboli len križovatky, ktoré sú v texte popísané, ale aj všetky ostatné v okolí.
- (občan a zástupca Miestneho úradu Bratislava – Karlova Ves):
 - Čo sa týka posunu 30 minút, vy tvrdíte, že obyvatelia Karlovej Vsi jazdia do mesta o 30 minút neskôr ako obyvatelia iných zón?
 - Počítané čísla sú podľa môjho hodnotenia hypoteticky navýšené, aby boli veľké. Keďže ste dali max. hranicu, chceli ste minimalizovať vplyv CPR na dopravu?

Odpovedal (spoločnosť DI Consult, spracovateľ dopravno-kapacitného posúdenia):

- Nie, ja len hovorím, že objemy na nábreží sú maximálne v čase 8 - 9 podľa dát z magistrátu. Bolo jasné, že tieto objemy, tento stav nezmení ani CPR, lebo generuje rádovo nižšie objemy ako tie, ktoré sa tam dnes nachádzajú. To je fakt. Skombinovaním sa dali dokopy 2 maximá, ktoré sa môžu vyskytnúť v jednom čase len teoreticky. Ale zatiaľ dáta uvádzajú, že špička na nábreží je medzi 8 - 9, ale v zóne Chalupkova v čase 7.30 - 8.30. Keďže posúdenie musíme urobiť pre jeden hodinový výsek, skombinoval som maximálne údaje z dvoch vyššie uvedených zón, aké sa dnes reálne vyskytujú.
- Križovatke je jedno, odkiaľ vozidlo pochádza a vozidiel je tam určitý počet, s ktorým pri DKP pracujeme. Pracujeme so sumárnym počtom. Opakovane vysvetľujem, že sumárny počet je vyšší, ako by mal byť, lebo som zobral maximá na oboch stranách, ktoré sú reálne časovo posunuté.
- (občan a člen komisie v mestskej časti Bratislava – Karlova Ves):

- K vysvetleniu p. [REDAKOVANÉ] - k dopravno-kapacitnému posúdeniu chýbajú východiskové čísla, k akému dátumu sú robené dopravné prieskumy, poskytnuté magistrátom. Pre tak veľký projekt by sa to patrilo tam mať.
- Podľa mňa v prípade správy o hodnotení ide o nenaplnenie rozsahu hodnotenia, čo sa týka variantov. Varianty sú predpísané tri, DPR štúdia je len jedna. Pritom varianty 1 až 3 sa odlišujú. Najväčšie rozdiely sú v trasovaní cyklodopravy. Vo variante 2 spolu s oddeleným pohybom chodcov a cyklistov na nábreží v zmysle predpisov bola predpísaná aj dominantná funkcia občianskej vybavenosti nadmestského významu v celej stavbe v súlade s územným plánom s plnohodnotnou zeleňou. Ja som očakával, že dopravno-kapacitná štúdia bude vo variantoch, teda aj pre variant 2. Týka sa to aj celkovo správy o hodnotení vplyvov. Variant 2 som nikde nevidel vypočítaný. Sú tam podmienky, že treba tabuľkovo preukázať súlad s územným plánom. Je tam tabuľka s rôznymi číslami, rozložená na viac častí, keď si ju poskladáte, nenájdete tam zvlášť variant 1, 2 a 3, alebo rozdiely variantu 1 oproti variantu 2 v prípade, že má byť iná funkcia stavieb. Z môjho pohľadu nie je naplnený rozsah hodnotenia.

Odpovedal [REDAKOVANÉ]:

- Z hľadiska vlastných pozemných stavieb a variantnosti. Prvý variant v zámere bola len diskusia, či spĺňa parametre územného plánu alebo nie. Bola tu diskusia o rezidenčnej časti (či patrí alebo nepatrí), ktorá bola zavŕšená tým, že záväzné stanovisko hlavného mesta potvrdilo, že predložený zámer je v súlade s územným plánom, teda aj z hľadiska navrhovaných funkcií. Varianty pozemných stavieb sú preto pri všetkých variantoch identické, t. j. netreba variantné dopravno-kapacitné posúdenie.
- [REDAKOVANÉ] (občan a člen komisie v mestskej časti Bratislava – Karlova Ves):
 - Podľa mňa, ak je predpísaný variant s dominantnou funkciou občianskej vybavenosti, tak ten variant tam musí byť a aj keď si mesto povie, že tam nemusí byť, to nie je rozhodujúce...

Odpovedal [REDAKOVANÉ]:

- Ten variant tam je, pretože dominantná funkcia tam je, nebolo ju treba meniť. Čo sa týka zmien výpočtu, nás z hľadiska vplyvov na životné prostredie nezaujíma, koľko je potrebných, ale koľko je reálne navrhovaných. Reálne navrhovaná statická doprava je pri všetkých variantoch rovnaká. Tu sa musí posudzovať, koľko reálne je navrhovaných parkovacích miest v rámci statickej dopravy.

Odpovedal [REDAKOVANÉ] (spoločnosť DI Consult, spracovateľ dopravno-kapacitného posúdenia):

- Pokiaľ vo všetkých 3 variantoch sú počty parkovísk k navrhovaným funkciám totožné, tak sa dopravno-kapacitné posúdenie dá urobiť len jedno. Čo sa týka variantov – posúdenie DKP je v plnom rozsahu aplikovateľné pre varianty 1 až 3, čiže pre varianty s cyklistickými pruhmi na nábrežnej komunikácii v samostatnom cyklopruhu. V prípade, že by tam cyklisti neboli, výsledok by bol s rovnakými číslami rovnaký, pretože sú vedené paralelne v cyklopruhoch (pričom sú tam navrhnuté 2 - 3 priečne smery súbežne s prechodmi).
- [REDAKOVANÉ] (Združenie domových samospráv):
 - Pre posúdenie vplyvov sú dôležité nielen navrhované počty, ale vo všeobecnosti aj to, či je návrh dostatočný a či návrh nespôsobí problém niekde inde. Ale predpokladám, že kapacita je dostatočná pri každom variante.

- Moja prvá otázka sa týka environmentálnych opatrení na vysporiadanie sa so zmenami klímy. Aké sú navrhované opatrenia, aký nastal posun od prvotného návrhu v zisťovacom konaní?
- Verejné priestory sú na nábreží v oblasti RP limitované, napríklad podľa mňa by tam cyklotrasa nemala byť vôbec, lebo zaberá zeleň a ohrozuje chodcov. Na druhej strane je cykloďaľnica a dochádza tu k duplicite. Cyklodoprava na nábreží je podľa mňa negatívny prvok, lebo ohrozuje peších a je to na úkor iných enviro opatrení. Sú tam konflikty toho, čo verejný priestor bude poskytovať a akým spôsobom sa bude využívať tak, aby bol priestor kvalitný, aby bol kvalitným životným prostredím. Lebo aj ľudmi upravené prostredie je životným prostredím.
- Tretia oblasť je využívanie Dunaja a nakladanie s vodami. Uvažuje sa s tým, že by sa potenciál Dunaja vedel využiť a ako?

Odpovedal [REDAKOVANÉ]:

- Tieto požiadavky boli aj v zámere. Komunikovali sme ako spracovatelia správy s projektantmi, boli tam špecialisti vodári. Maximum, čo sa dalo, bolo do projektu transformované. Je tam väčší podiel zelene, navrhujeme menšie vodné prvky. Limitom je však samotný priestor. V priestore je geologické podložie v takom stave, že dažďové vody je možné vsakovať. Avšak, ak vytvoríme vsakovacie technické prvky, ony by pri vysokom stave Dunaja mohli znamenať kontraproduktívnu cestu opačným smerom. Riešime to kompromisom, máme retenčné nádrže pre zadržiavanie vody v prostredí, zachytávané dažďové vody budú využívané na polievanie.

Odpovedal pán [REDAKOVANÉ]:

- Mysleli sme aj na zelené plochy vrátane vnútroblokov, ktoré prispievajú k čiastočnému zadržiavaniu vôd v území a tiež na zelené strechy.

Odpovedal pán [REDAKOVANÉ]:

- S riešením cyklistov na nábreží sme sa zapodievali. My sme počúvali požiadavky OZ Cyklokoalícia, uvedomili sme si, že aj cyklisti majú nárok využívať promenádu, ak nebudú ohrozovať chodcov. Preto navrhujeme variant 3 zmiešaný pohyb, čiže pešia zóna so vstupom cyklistov a navrhujeme na ceste NAGLS zriadiť cyklotrasu.

- [REDAKOVANÉ] (Združenie domových samospráv):

- Ešte otázka na kvalitu priestorov, umiestnenie umeleckých diel, čiže aká bude kvalita verejných priestorov. A takisto otázka na využívanie vody a toku Dunaja.

Odpovedal pán [REDAKOVANÉ]:

- Ku kvalite priestorov: blok B, ktorý je vyslovene určený ako verejný priestor, má byť nielen hmotovo-priestorovým akcentom polyfunkčného súboru CPR, ale celej nábrežnej promenády. Chceme v rámci kvality materiálov, mobiliáru a osvetlenia ísť na najvyššiu kvalitu, aby sme vytvorili centrálny priestor medzi mostami SNP a Lafranconi. Na nábrežnej promenáde chceme pokračovať minimálne v kvalite River Parku. V časti, ktorú nazývame River Garden, má byť masívny substrát v min. hrúbke 1,5 metra, ktorý umožní reálnu zeleň a poskytne intímnejšiu atmosféru - opozitum oproti verejnej časti promenády.

Odpovedal pán [REDAKOVANÉ]:

- Využitie Dunaja nadviaže na to, čo povedal p. Grečmal. Pri prvku rieky uvažujeme s rozšírením terás na nábrežnú hranu v rámci limitov toku konzultovaných so správcom toku. Komunikujeme so správcom, uvažuje sa aj o pobytovej pontóne pre verejnosť.

- [REDAKOVANÉ] (študent, obyvateľ):

- V súčasnom stave je na promenáde miesta dostatok. Je na zamyslenie, keď navrhovateľ spracoval projekt, mohol myslieť na viac verejnej funkcionality a prispôbiť nábrežie tak, aby bolo viac miesta pre cyklistov aj pre chodcov.
- Otázky sa týkajú spojky NAGLS so Žižkovou, ktorá má byť ako jednosmerná spojka pre odbočenie k CPR. Ako je riešené odbočenie (resp. či tam je riešený konflikt s chodcami a autami – Žižkova, Lipová)? Rieši sa aj svetelná signalizácia? Bude sa dať zo spojky odbočiť na Lipovú?
- Či sa neuvažovalo sa o spojení autobusovej a električkovej zastávky? Keďže sa vyskytujú zápchy až po Ústav vodného hospodárstva, navrhujem vybudovanie buspruhu.

Odpovedal [REDAKOVANÉ] (spoločnosť DI Consult, spracovateľ dopravno-kapacitného posúdenia):

- K spojke Žižkova: pri hľadaní spôsobu napojenia bloku CPR-A sme hľadali možnosti, ktoré ponúka už uzavretý projekt modernizácie električkovej radiály. V tomto projekte sa zatvára priecestie Lafranconi. Prvé, čo sme skúšali fyzicky na mieste, bolo samostatné otáčanie. To by si ale vyžadovalo rozšírenie nábrežia na strane Žižkovej ulice, tým pádom by sme sa dostali hlboko do Žižkovej ulice, čo znamená, že na Žižkovu by sa nedalo odbočiť od tunela. Bol by tiež problém zísť zo Žižkovej a pokračovať do Karlovej vsi, táto možnosť sa fyzicky vyhodnotila ako nereálna. Druhá možnosť bola, aby sa Žižkova prepojila spojkou so svetlenou križovatkou v koordinácii s ďalšími semaforami v smere do mesta v rámci modernizácie električkovej radiály. Znamená to, že akonáhle by som sa dostal cez spojnicu na Žižkovu, bez zastavenia by som mohol pokračovať na nábrežie, keď pokračujem doľava.
 - Pri možnosti, keby spojka nebola vôbec, tak doprava by sa odpojila na Žižkovu pri objekte Zuckermandel a vrátila by sa naspäť v križovatke. Toto ale neodporúčame a neradi by sme využívali Žižkovu na tranzit pre dostupnosť objektu CPR zo strany Starého mesta.
 - Ďalšou možnosťou je otáčať sa pri Družbe, ale z hľadiska obsluhy objektov to nepovažujeme za dobré riešenia. A takto vznikla komunikačná spojka. Príjazd na Žižkovu bude svetelne riadený. Odbočenie vpravo ale nebude možné aj kvôli uhlu aj výškovému rozdielu. Na Lipovú sa ale dostanete. Na toto existujú presné osobitné projekty. Na tejto križovatke nie je dopravno-kapacitný problém, neposudzovali sme preto križovátku.
 - Otázka integrovanej zastávky: Integrovaná zastávka je veľmi dobré riešenie pri prestupe, ale treba s tým narábať opatrne. Je to vec mesta. Mesto dosť predvídavo nedávalo integrované zastávky hlava-nehlava. My máme 1,8 minútový interval, a to je len pre električky. Potom prídu autobusy, budú všetky vozidlá MHD čakať v rade na zastávku. Krátky úsek na integrovanej zastávke plynulosti autobusovej MHD by nepomohol. Ja plne chápem, prečo sa tu mesto rozhodlo neurobiť integrovanú zastávku. Chápem to ako rozvážny prístup.
- [REDAKOVANÉ] (obyvateľka River Parku):
- Bývam v River Parku. Ja nemám otázku, len sa chcem sa vyjadriť k cyklotrase na nábreží. Na promenáde historicky nikdy žiadni cyklisti neboli, na promenáde sme sa prechádzali my s rodičmi. My, ktorí tam bývame, to máme veľmi ťažké, pretože cyklisti sú arogantní, kým tam bola cyklotrasa, vulgárne nadávali ľuďom, keď vošli do cyklotrasy. Sama som videla, keď zrazili dievča. Kde po meste sa môže prechádzať? No nikde, presne na to je promenáda. Ľudia, ktorí k nám išli na návštevu, hovoria o tom, aké je to nebezpečné prejsť sa po nábreží a dostať sa pešo do River Parku. My bývajúci na nábreží sme proti tomu, aby tam bola cyklotrasa. Nábrežie má byť územie, kde sa môžu učiť deti bicyklovať

a tí, ktorí idú pomaly, tak tam prejdú. Tí rýchli a vyžívajúci sa v rýchlosti, nech idú na druhú stranu do Petržalky, kde sa môžu športovo vyžiť. Proste je to veľmi nebezpečné, preto, prosím, zohľadnite aj názor nás obyvateľov.

- Autá na obslužnej komunikácii na mieste bývalého PKO idú pomaly. Každý deň som vonku, ani jedno auto nikoho neohrozuje. Ale cyklisti tak prefrčia tesne okolo vás... Išla som so susedom von s malým dieťaťom a skoro nás jeden cyklista zabil. A pritom nás videl. Ale auto to nespraví. Stalo sa to priamo tam. Cyklisti nás ohrozujú, idú rýchlo.
- [REDAKOVANÉ]:
 - Formálna vec: predpokladám, že okrem nahrávky bude aj zápis. Ja svoje pripomienky zašlem písomne, cyklokoalícia, pokiaľ viem, ich tiež zaslala písomne.
 - K funkcii variantu 2: Neuspokojila ma odpoveď a zjavne s tým nebudem súhlasiť. Mám tu pred sebou tabuľku. Bytový dom 6 000 m², 4 700 m² apartmánový dom, 3 100 m² polyfunkčný dom, čo je trvalé bývanie, prechodné ubytovanie a občianska vybavenosť a priestory pre zariadenia spoločenského stravovania 7 300 m² a administratívna budova 10 000 m². Keď si napočítate rezidenčnú funkciu, je to vysoko nad 50 %. Je tu večná diskusia, prečo magistrát interpretuje prechodné bývanie ako nie rezidenčnú funkciu. Podľa mňa toto tu nenapĺňa podmienky variantu 2. Podľa mňa prevláda rezidenčná funkcia nad funkciou občianskej vybavenosti nadmestského významu. Reálna občianska vybavenosť je akurát planetárium a jedna časť budovy, ktorá bude mediatéka.
 - K cyklodoprave je spracovaná štúdia firmy DOTIS, ktorá uvažuje s 3 variantmi. Pričom vyšiel variant, pri ktorom investor už pri prerokovaní rozsahu hodnotenia na MŽP SR priznal, že mu ide o to dostať cyklistov do hlavnej cesty NAGLS a preč z promenády. V Ružinove sa my vždy snažíme, aby projekty vznikali v participácii s verejnosťou, aby nevznikali tak, že developer má pozemok, nakreslí si to, čo mu tam najviac povolí územný plán podľa koeficientov a ostatné je podradné a projekt potom prerábať nechce, hoci vznikajú pripomienky tam bývajúcich ľudí, samosprávy, poslancov, ktoré v drvivej väčšine nie sú akceptované. Čo ak by developer na to išiel naopak, zatiaľ veľa príkladov nie je: nevstúpi do územia s pripravenou dokumentáciou pre územné rozhodnutie, ale vstúpi do územia najprv s participáciou verejnosti a ukáže svoju predstavu o funkciách, v akom rozsahu, či tam chce mať cyklotrasu, akú chce mať občiansku vybavenosť nadmestského významu, ktorou apartmánový dom nie je. A potom v spolupráci s verejnosťou – hoci si môžete povedať, že je to súkromný pozemok, ale vy vstupujete do verejného priestoru, do najhodnotnejšieho priestoru, aký Bratislava mala, má a bude mať – diskutuje. To je taký môj apel. Toto je príklad, kde to tak nebolo.
 - Teraz otázka: neviem, či si niekto pozeral projekt, ale skúsím príklad. Mám 2 deti, zoberiem ich k Dunaju do planetária. Viete akou cyklotrasou tam mám ísť? Vy by ste ich pustili medzi 3 jazdné pruhy, kde je polmetrový pruh uprostred premávky. Tak je to projektované.
 - Riešenie, ktoré funguje v celom svete, len v Bratislave nie, sú segregované cyklotrasy. Keby RP1 urobil segregovanú cyklotrasu, ako to bolo pôvodne dohodnuté, t. j. segregovaný pruh oddelený pásom kríkov, kde deti neprebehnú, mohli by sme byť bez problému. Lenže táto plocha bola potrebná pre terasy a pre biznis, a tým pádom je tam štupeľ pri PKO. A teraz sa to rieši, aby sa cyklisti dostali úplne preč. Segregovaná cyklotrasa vedľa stavieb tu nevychádza, lebo sa definovala šírka 3,75 m, prečo sa nemohla dať šírka 4 alebo 5m, ktorá by tú kapacitu zvládla?
 - Zámer Bratislavy je dostať 8 % cyklistov na bicykle už teraz. S týmto návrhom to nedosiahneme, lebo zmiešaný pohyb bude stále robiť problémy. Plus k tomu úzky

cyklopruh v údolí hrôzy na ulici medzi svahom a stenou CPR. Odmietnutie variantu 2 a priklonenie sa k variantu 3 odmietam, aj v správe sú chyby, zlé technické odvolávky a detaily sú aj v odvolaní Cyklokoalície.

- A ešte kým dokončím príspevok. Je tu pripomienka - maximálna výťažnosť plochy a maximalizácia zisku. Obstavaná plocha, pôdorys na 1. a ďalších poschodiach presahuje pôdorys na prízemí. Potrebujú tam dostať komunikácie pre peších, dáme ju na prízemie, ale človek na nich nad hlavou už neuvidí modrú oblohu. Vzniká tu nové sídlisko a nič iné, a k nemu malé planetárium.

Odpovedal pán [REDACTED]:

- Je dobré si pomenovať limity v tomto území, my sa snažíme s týmto vysporiadať. Územie je definované riekou a kopcom a vzniká úzky pás na všetky funkcie, ktoré sú regulované územným plánom. Máme záväzné stanovisko od mesta, že limity plníme a zámer je v súlade s územným plánom. Je to vec názoru, či apartmánový dom patrí alebo nepatrí do vybavenosti, projekt ho v nej umiestňuje. V území je umiestnená nábrežná promenáda, ktorá má fungovať ako promenáda pre voľný pohyb peších, zároveň je tam umiestnená cyklotrasa – hlavná radiála, takisto je tu umiestnená medzinárodná dunajská cesta. Zároveň je tu technická infraštruktúra pre Karlovu Ves a protipovodňová ochrana. Toto sú všetko okolnosti, ktoré spracovateľ v návrhu musí zohľadňovať. Hodnotenie, že projekt sa predložil bez zohľadnenia okolností, nie je korektné. Vo variantoch a boli brané do úvahy viaceré kritériá, pričom normu plní každý variant. Ale z hľadiska meraní nie sú niektoré varianty akceptovateľné a z pohľadu bezpečnosti vyšiel najlepší variant 3, ktorý hovorí, že cyklisti musia zohľadniť slabšieho účastníka. Tento variant dáva možnosť cyklistom ísť aj po nábreží aj po samostatnej cyklotrase. Tu je bezpečnostný aspekt dôležitý a v zmysle normy je treba zabezpečiť, aby cyklotrasa bola vyhovujúca.

Odpovedal [REDACTED] (DOTIS Consult, kapacitné posúdenie cyklotrás):

- Som autorizovaný stavebný inžinier a bezpečnostný audítor. Spoločnosť DOTIS vykonala dopravno-kapacitné posúdenie cyklistickej dopravy na nábreží. Ako dopravný inžinier som povinný rešpektovať platnú legislatívu. Dovolím si upozorniť na v súčasnosti platný technický predpis 085, (075/2014), článok 3.3, ktorý hovorí o priestorových náležitostiach zariadenia cyklistickej dopravy. Citujem: „Miestom, kde sa odporúča zriaďovať spoločné priestory pre cyklistov a chodcov sú námestia, pešie zóny a centrálné zóny. V týchto oblastiach sa nezriaďujú samostatné cyklistické komunikácie, nakoľko tieto miesta sú akýmsi východiskovým bodom. Pritom je v nich možné napr. obmedziť rýchlosť cyklistov na 10 km/h“.
- Dovolím si uviesť, že norma má celoslovenskú platnosť. Územný plán v tomto prípade pre autorizovaného inžiniera je menej ako norma a my sme si dovolili viackrát upozorniť magistrát aj v iných oblastiach na nezhodu medzi normou a územným plánom Bratislavy.
- Dovolím si uviesť aktuálnu informáciu z roku 2018 - materiál Velocity a Európskej komisie. My stále chceme segregovať, nie je to v poriadku. Keď EU a štáty, ktoré do cyklistickej dopravy dlhodobo investujú dospeli k tomu, že sa cyklistická doprava znova vracia na cesty, na miestne komunikácie a do zmiešanej všeobecnej premávky, kým chodníky patria iba chodcom, ako prioritnej, objemovo najväčšej a najčastejšie sa vyskytujúcej skupine užívateľov verejných priestorov. Variant 1 – len zmiešaný pohyb: v štúdiu je uvedené, prečo nemôže dôjsť k zmiešanému pohybu. Na rok 2022 sme navrhovali navýšenie dopravy 15-20-25% na promenáde voči prieskumom 2016. Žiaľ je tam taký vysoký výskyt cyklistov a chodcov, že len zmiešaný pohyb nevyhovuje. Je tam presne uvedené, že to nevyhovuje už pri 15 % navýšení oboch druhov pohybu – cyklistov aj chodcov - pri popoludňajšej špičke.

- Je navrhnutá aj segregovaná trasa. Ako bezpečnostný audítor sa chcem spýtať, koľko bude vyznačených priečných prechodov pre peších? Pretože na cyklotrase má absolútnu prednosť cyklista. Segregovaný pohyb v danom priestore nevyšiel ani podľa kapacitného posúdenia. Boli stanovené podmienky (zachovať 5 m promenádu, pokúsiť sa zaradiť minimálne 3,75 m širokú cyklotrasu so zachovaním zelene). Avšak od Mosta SNP po Riverpark takýto priestor na promenáde nie je. Pred RP1 sa možno dá priestor nájsť, pri RP2 (CPR) tam priestor nie je, lebo architektonický zámer je inak koncipovaný. Ak vychádzam z normy, že na námestí a nábřeží nemá byť cyklopruh, zostáva kombinovaný systém dopravy.
- Naučme sa rozlišovať medzi rodinami s bicyklujúcimi deťmi a skupinou, ktorá ide vysokou rýchlosťou. Navrhli sme zmiešaný pohyb. Nikto vám nebude brániť prísť s 3-ročným vnukom na bicykli a motať sa. Trojročný vnuk nevie urobiť zrýchlenie pohybu ako dospelý cyklista a vie, že v tomto priestore môže robiť čokoľvek. Každý dospelý ho vidí. Našou snahou je zachovať cyklopohyb na promenáde, ale nie pre rýchlostných cyklistov, ktorí nepatria na promenádu. Promenáda je taká komunikácia pre peších, kde chodec chodí úplne bezcieľne a bezprizorne. To bola podstata promenády pri PKO pred desaťročiami. Nikto nevyháňa cyklistov z nábřežia, my im stanovujeme podmienky, aby bola zabezpečená väčšia ochrana slabšieho účastníka.
- [REDAKOVANÉ]:
 - Myslím, že kompromis sa dá nájsť. Nikto netlačí cyklistov na promenádu, ani ja, ale prečo nemôže byť promenáda 5 - 7 metrov zelený pás, segregovaná trasa? Viem, že to znamená posunutie stavebných objektov zo strany architektov. Je podľa vás bezpečné mať 0,5 m trasu uprostred dopravných pruhov?
 - Chcem dať apel do zápisu, na pána [REDAKOVANÉ]. Prečo tu nie sú zodpovední pracovníci magistrátu, aby vznášali oprávnené podmienky za verejnosť ako zástupcovia ich záujmov? Tá protiváha tu chýba. Kto je tu z magistrátu za dopravu, za cyklodopravu?
- Odpovedal [REDAKOVANÉ] (DOTIS Consult, kapacitné posúdenie cyklotrás):
 - Rozhodne tam nie je navrhnutý 0,5 m pás, je tam minimálne 1 meter jazdného pásu v danom smere (je tu aj autor projektu). Bolo by to potrebné vyskúšať, súbežne znížme rýchlosť áut na 40, v letných mesiacoch aj na 30. Sami hovoríte, že potrebujeme v krátkej dobe dostať 8 percent ľudí na bicykle. Ako inak to vieme dosiahnuť, ako spustením pilotného projektu a s účasťou MV SR? Nestačí mať na magistráte vypracované materiály, to je málo, kto je ten, čo za magistrát povie, že teraz dáme prenosné značenie a ideme vyskúšať pilotný projekt? Chceme zaviesť preferovanú cyklodopravu? Máme v jednom dopravnom priestore, MHD, IAD a cyklistov. Koho z tých troch musím obmedziť, aby som preferoval MHD a cyklistov? Je to IAD. Nestačí o tom hovoriť, treba k činu pristúpiť.
- [REDAKOVANÉ]:
 - Ešte by to rád osobne prebral.
- [REDAKOVANÉ]:
 - Kontaktoval [REDAKOVANÉ] a nemohla sa zúčastniť, lebo ide na dovolenku.
- [REDAKOVANÉ] (Grand Hotel Riverpark a občan):
 - Reprezentujem Grand Hotel Riverpark a som tu zároveň ako občan. Jednou z hlavných aktivít, ktorú komunikujeme aj k zamestnancom, je environmentálny prístup, čiže príchod do práce na bicykli. Vedenie firmy ide v tomto vzorom, náš personálny riaditeľ je vášnivý

cyklista. Prvoradou zodpovednosťou je bezpečnosť pre zamestnancov aj pre hostí. To je alfa a omega nášho fungovania a bezpečnosti je podriadené všetko.

- Stalo sa už mnohokrát, že sme riešili s kolegami aj s hosťami podobné prípady, ako spomínala pani a v tomto súhlasíme s názorom, že rýchli cyklisti na promenádu nepatria. K tomuto sa prihovám aj ja ako občan, pretože sa na promenádu rád chodím poprechádzať.
- Zároveň my ako nositelia budovania cestovného ruchu – a ja osobne ako člen predstavenstva Oblastnej organizácie cestovného ruchu Bratislava súhlasíme s tým, že prioritou mesta by malo byť rozvíjanie zelene a tiež cyklotrás. Avšak priorita je vždy bezpečnosť, pretože v opačnom prípade nás žiadni návštevníci nebudú navštevovať.
- Jednoznačne sa prikláňam k tomu, aby cyklisti mali možnosť využívať promenádu, ale v bezpečnej miere, čiže kombinácia chodci a cyklisti za limitovaných podmienok. A zároveň, aby bol vybudovaný samostatný pás, ktorý umožní pohyb cyklistov pre tranzit z jednej časti mesta na druhý.
- **[REDAKOVANÉ]** (Cyklokoalícia):
 - K otázke viesť nábrežnú cyklotrasu ako samostatnú cestu pre cyklistov chcem povedať nasledovné. V rozhodnutí primátora 15/2014 sa vyžaduje - ak ide o cyklotrasu, ktorá je v územnom pláne ako hlavná - musí byť segregovaná v šírke požadovanej normou (bod 4.6). Nábrežná cyklotrasa je súčasťou medzinárodnej cyklotrasy, hlavná mestská trasa R11, je aj v Územnom genereli dopravy, vzhľadom na geomorfologické podmienky tvorí hlavné spojenie so severozápadnými MČ Karlova Ves, Lamač, Devín, DNV, Dúbravka, Záhorská Bystrica. Cyklotrasu je preto potrebné dimenzovať na dostatočnú kapacitu. Navrhovaný zmiešaný pohyb je pre očakávanú vysokú frekvenciu nevhodný, a to najmä pre chodcov, ktorí nevedia, kde majú cyklistov očakávať na rozdiel od vyhradeného pásu pre cyklistov. Zneužívanie chodcov ako spomaľovacieho prvku v zmiešanom pohybe na hlavnej mestskej cyklotrase považujeme za nevhodné.
 - My sme vykonali sčítanie cyklistov v júni, pri RP1 medzi 8.20 a 8.50 ráno prešlo 68 cyklistov. Variant 3 je pre nás nedostatočný kvôli príliš úzkemu pásu pre cyklistov. Na cyklokomisii 06. 06. 2018 sme sa dohodli so starostom **[REDAKOVANÉ]**, že by bolo dobré dať vypracovať projekt so zmiešaným pohybom na nábreží pre rekreačných cyklistov a zároveň cyklotrasou popri ceste pri odbočení jedného pásu vozovky, kadiaľ by viedla rýchlotrasa.
 - Keď bolo nábrežie so segregovanou trasou pre cyklopohyb, bolo to bezpečnejšie. Teraz, keď je to zmiešané, neviem, kde mám očakávať pohyb chodcov. Je to viac náhodilé a nebezpečné. Pri variante 3 požadujeme širší pás pre cyklistov a bezpečný odstup od cesty, aby nás neohrozovali autá. Zároveň požadujeme farebné odlíšenie cyklotrasy. Požadujeme tiež vyčleniť priestor pre chodcov súbežne s riekou. Požadujeme parkovacie miesta pre bicykle v dostatočnej miere a kapacite. Pri vyvolaných rekonštrukciách križovatiek žiadame nerušiť prechody a nezužovať pešie trasy, aby neboli počas rekonštrukcie obmedzovaní chodci. Požadujeme nebudovať tretí jazdný pruh pri trase do centra, keďže odbočenie do garáží je možné aj z priebežného pruhu bez obmedzenia plynulosti cestnej premávky. Požadujeme tiež niky pre krátkodobé zastavenie a zásobovanie namiesto vyradovacieho a zaradovacieho pruhu.
- Odpovedal pán **[REDAKOVANÉ]**:
 - Variant 3 nám z viacerých meraní vychádza v ohľade na zdieľanie priestoru chodci – cyklisti ako najvhodnejší. Uvedomujeme si aj to, že vysunutie cyklopruhu na cestu musí spĺňať požiadavky normy na bezpečnosť. Z informácií, ktoré máme k dispozícii, vieme,

že je tu záujem zo strany mesta a Cyklokoalície o umiestnenie cyklotrasy na nábrežnej komunikácii. Že je teda možné cyklotrasu umiestniť na nábrežnej komunikácii. Je to zároveň komplikované, pretože je to intenzívna komunikácia pre dopravu, ale je to možný variant napr. znížením rýchlosti. V rámci 3. variantu sa snažíme ponúknuť riešenie tejto situácie. Chápeme, že bezpečnosť je kľúčová pre slabšieho účastníka a je potrebná sa ňou primárne zaoberať.

- S prihliadnutím na intenzitu komunikácie hovorí norma o minimálnych parametroch, čo je 1 meter s odstupným pásom 25 centimetrov. Pokiaľ by sa ukázalo, že je v záujme bezpečnosti potrebné napríklad zníženie rýchlosti, je to súčasť technického riešenia. Celý profil od Lafranconi po Starý most má svoje špecifiká - niekde sú užšie úseky. Variant 3 dáva možnosť umiestniť cyklopruh na cestnú komunikáciu. Pri riešení pohybu na promenáde je nevyhnutné zohľadňovať záujmy chodcov aj cyklistov. Nezľahčujeme, že sme vyriešili chodcov a cyklistov a presunuli sme cyklistov na cestu, uvedomujeme si záväzok, ktorý vyplýva z tohto variantu.
- Ešte k nika na zásobovanie: projekt CPR B a C uvažuje so zásobovacou uličkou, ktorá je v priestore medzi RP1 a samotným blokom CPR C. Účelom je zásobovanie prevádzok. Dáva možnosť neblokovať jazdné pruhy na hlavnej ceste. Mysleli sme na to.
- Navrhovaná činnosť neruší žiadne prechody. T. j. je to v súlade s vašou požiadavkou.

- (študent, obyvateľ):

- Ja len, či si myslíte, že vozidlá zásobovania budú prechádzať takú vzdialenosť až k zastávke Kráľovské údolie pešo? Ak rozumiem, že zásobovacia ulička je umiestnená na rozhraní RP1 a nového projektu. Niekedy autá jazdia aj na promenáde.

Odpovedal pán :

- Vytvárame priestore pre jednoduchšie zásobovanie. Tento priestor slúži už aj dnes na zásobovanie River Parku. Väčšie dodávky tovaru sa riešia cez podzemné parkovisko na konkrétne miesto. Pri pohybe zásobovania uvažujeme nad prípadným obmedzením v zmysle pravidiel platných v Starom meste napríklad do 9.00 hod.
- Priestor na zásobovanie je definovaný týmto spôsobom, môže byť, že v 3. pruhu dočasne stoja autá, ale nie je to primárne využitie. Pokiaľ viem, na promenádu majú povolený vstup ľudia z Povodia Dunaja a prevádzkovatelia existujúcich pontónov. Je absolútna zhoda, že promenáda nemá slúžiť na zásobovanie, my absolútne nepodporujeme využívanie promenády týmto spôsobom.

- (poslankyňa Mestského zastupiteľstva Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy a Mestskej časti Bratislava - Ružinov):

- Som prekvapená, keď ste prezentovali planetárium v podobe nezmenenej za 3 roky ako fenomén spojený s géniom loci PKO, keďže pred 3 rokmi ste to prezentovali ako futuristickú architektúru. Úplne prvá chyba bola predaj pozemku pod PKO za takých podmienok, že niektoré veci už nemôžeme robiť. Nedá sa diskutovať s občanmi, lebo diskusia je zakázaná v zmluve o predaji pod pokutou. V zmluve je tiež zakázaná tvorba územného plánu zóny, ktorý by mohol byť nástrojom zmeny tohto územia. Povedzme si na rovinu, tieto zmeny nie sú možné.
- Vo vnútrobloku hovoríte o kultivovanom priestore a napojení na námestie v dimenzii ako je napr. Námestie SNP alebo iné významné námestia. Ten vnútroblok bude fungovať rovnako ako v RP1, sú to také výšky, ktoré slnko nepustia a kde bude fúkať vietor a nikto tam nebude chodiť. Toto sú len poznámky k prezentácii.

- Projekt by musel byť prerobený, aby investor nestaval na svojej hranici. Musel by obetovať svoju časť pozemku, aby sa dalo hovoriť o komfortnej cyklodoprave alebo by sa mala zjednosmerniť doprava na nábreží. To riešenie existuje, ale my sa tu naťahujeme tam a späť, pretože developer hovorí, že toto je už dané. Mali by sme hovoriť aj o možnostiach, ktoré – ak to chcem urobiť pre mesto a pre ľudí - posunú stavby a vytvorí sa pohodlný priestor pre cyklodopravu. Jediná moja otázka: do akej hĺbky sa budú zakladať stavby a ako bude riešené parkovanie? Viem, že v rámci EIA sa spodné vody neposudzujú, ale moja otázka smeruje k tomu, či máte aj na toto posudky a či ste s tým počítali, keďže vieme, ako to bude vyzeráť so spodnými vodami v Bratislave alebo na Slovensku celkovo v blízkej budúcnosti.

Odpovedal pán [REDAKOVANÉ]:

- Myslím si, že futuristická architektúra môže byť takisto identická. Stále sa objavuje téma, že ak ustúpime stavbou a vytvoríme segregovanú trasu na nábreží, tak sme vyriešili problém. Ak zostane živý parter – čo, predpokladám, všetci chceme - nezabránime priečnemu pohybu medzi živým parterom a hranou promenády. A stále zostane problém, že na segregovanej trase je množstvo prechodov. Myslím, že všetci smerujeme k tomu, že segregovaná trasa musí byť na Nábreží Generála Svobodu. Súhlasím s pánom [REDAKOVANÉ], ani ja by som s deťmi na cestu nešiel. Ako povedal pán [REDAKOVANÉ], ďalší boj – a mal by byť spoločný – je vybojovať si priestor na úkor automobilovej dopravy a nie na úkor chodcov. Cítite problém, že ako cyklista ste ohrozený autami a ako riešenie idete na chodník, kde ale ohrozujete chodcov. Problém prehadzujete na druhú stranu. Poďme hovoriť o tom, aby sa zmenila kategorizácia cesty – to je otázka územného plánu a kategorizácie cesty - a tým sa môžu zmeniť šírky cestných pruhov. Súhlasím, že zrušenie cestného pruhu je možné a schodné a ten priestor si to zaslúži. Ak cesty znepríjemníme automobilovej doprave, tak ju odradíme – tam, kde sú zápchy, autá budú jazdiť logicky menej. Podľa mňa je variant 3 schodný, za predpokladu, že sa niečo spraví s cestou, aby to nebolo nebezpečné pre cyklistov.

Odpovedal pán [REDAKOVANÉ]:

- Založenie je na pilotoch, t.j. ideme do skalného podložia v hĺbke 14 - 15 metrov od súčasného terénu. Sú navrhované 3 podzemné parkovacie úrovne. Posúdenie spodných vôd sme zrealizovali pre varianty počas výstavby a aj počas prevádzky.

Odpovedal [REDAKOVANÉ]:

- Dali sme spracovať hydrogeologický posudok, kde je model, ako bude fungovať prúdenie podzemných vôd. Nielen v tejto etape, ale aj ako podklad pre ďalšie stupne projektovej prípravy. Podzemné vody by nemali byť ohrozené, keďže sú tu štandardy a technologické postupy, ktoré budú rozpracované v ďalších stupňoch. Významnejšie zdroje podzemných vôd projekt neohrozí, jeden je vyššie nad nami, druhý je na opačnej strane toku Dunaj.

- [REDAKOVANÉ] (OZ Naša Pošeň):

- Mám pripomienku k bodu 2.2.10, kde sa požaduje správa o hodnotení, zameraná na výskyt chránených živočíchov, netopierov a vtákov. Požadujeme, aby bol vypracovaný posudok o synantropných živočíchov, t. j. všetkých, ktoré fungujú v tejto oblasti – a aby bola posúdená ich ochrana v tomto prostredí, pretože sú napríklad vtáky, ktoré nehnedia na stromoch, ale na budovách. Napríklad aj netopiere. Môžu sa tam objaviť iné živočíchy, ktoré nie sú viazané na stromy. Čiže požadujeme vypracovanie posudku výskytu synantropných živočíchov, to je jedna vec.

Odpovedal [REDAKOVANÉ]:

- V rozsahu hodnotenia, v bode 2.2.10 nám bola predpísaná dendrológia a zoologický prieskum, ktoré boli realizované. Ak sa ukáže, že je potrebný podrobnejší prieskum zo záverečného stanoviska, tak sa daný podklad pripraví v rámci následných povolovacích konaní.
- [REDAKOVANÉ] (OZ Naša Pošeň):
 - Predsa toto je správa o vplyve stavby na celé životné prostredie, nielen na chránené živočíchy. Vráťme sa k tým druhom, ktoré nie sú momentálne chránené alebo o nich nevieme. Napríklad sokol nehniedzí na stromoch. Ak je zadanie len na chránené druhy a vtáky, ktoré hniezdia na stromoch, potom nehovorme o vplyve na životné prostredie.

Odpovedal [REDAKOVANÉ]:

 - Ak povieme vplyv na ŽP, je to tak široký pojem. Išli by sme do neadekvátnych detailov. Musíme niekde urobiť rez. Ak sa ukáže potreba v danom prípade, je tu priestor. Môj osobný názor: EIA ako proces je hodnotenie predpokladaných vplyvov na ŽP a zdravie. Pri živočíchoch nutne príde k nejakej ujme, pretože len umiestnenie výsadby riadeného parku by to nezmenilo. Ale územie k výstavbe znamená, že príde k ujme. Primárne sledujeme významné, chránené živočíchy, posúdenie všetkých si neviem predstaviť. Ak sa ale ukáže potreba, vieme to dopracovať.
- [REDAKOVANÉ] (OZ Naša Pošeň):
 - Pri inej výstavbe s posudzovaním EIA sa bežne vyžaduje posúdenie synantropných živočíchov, nielen chránených. Pri takto významnej investícii by som to požadovala. To, že to nebolo požadované, je nekompetentnosť MŽP SR. Môžu tam byť ježe, môžu tam byť iné živočíchy. Preto by mala byť vypracovaná správa o synantropných živočíchoch. Prosím, aby to bolo zaprotokolované.

Odpovedal pán [REDAKOVANÉ] (riešiteľ):

 - Keďže na ploche sa nachádzajú len stromy, vyplynula požiadavka v rozsahu hodnotenia zaoberať sa druhmi, ktoré hniezdia na stromoch. V CPR-A bol doplnený prieskum budov, kde by mohli potenciálne hniezdiť iné druhy, ale výskyt sa nepreukázal. Keď si pozriete štúdiu, hodnotili sme všetky druhy vtákov vrátane tých v chránenom vtáčom území, aj netopiere v území, aj tie, ktoré nezimujú, ale len prelietavajú. Ak si pozriete správu, máme vymenované druhy ostatných stavovcov, ktoré sa v území vyskytujú. Neboli riešené bezstavovce. Na zemi v tomto území nehniedzí nič.
- [REDAKOVANÉ] (OZ Bratislava Otvorene, poslanec MČ Bratislava – Staré Mesto):
 - Za primátora [REDAKOVANÉ] bola konferencia o hodnotách PKO a toho územia, kde sa hovorilo, že toto územie už vtedy kapacitne neznesie takéto veľké projekty. Presne toto ukázal projekt River Park, že objem, výška a metráže spravili z tohto územia ťažko regulovateľnú záležitosť a tento projekt v tom pokračuje. Keď sa takto intenzívne zastavuje územie, prináša to problémy. Ako staromestskí poslanci, v našej kompetencii bolo obstaráť územný plán zóny. Zaviazali sme uznesením starostu, avšak pán [REDAKOVANÉ] nebol schopný za 4 roky tieto veci dodržať a urobiť. Chceli sme to riešiť územným plánom zóny, ktorý by dokázal posunúť stavebnú čiaru, dokázal by zúžiť cestné pruhy na nábrežnej komunikácii, nebolo nám to umožnené. Moja ponosa, ako megalomansky sa pokračuje v zástavbe, potom táto produkuje len problémy, ktoré potom musia riešiť odborníci a sú neriešiteľné. Zbytočne. Sa tu proti sebe stavajú rôzne skupiny chodcov a cyklistov.

- Otázka na pána [REDAKOVANÉ]: Uvádzate čísla za Zuckermandel a hlavne za Vydricu, zaujíma ma zdroj. To je veľký investičný projekt, ktorý sa chystá – Vydrica - odkiaľ ste čerpali čísla? Do správy je potrebné uviesť presný zdroj, prosím.

Odpovedal [REDAKOVANÉ] (spoločnosť DI Consult, spracovateľ dopravného posúdenia):

- Zuckermandel je nový, jeho dopravný potenciál som vypočítal rovnako, t. j. z počtu parkovacích miest viazaných na jednotlivé funkcie. Nemám informáciu, že by Zuckermandel fungoval v plnej 100 % prevádzke. Preto som nechcel urobiť chybu a podceňiť rozsah a išiel som na hodnoty, ktoré sa dajú vypočítať podľa algoritmov metodiky, rovnako ako ďalšie nové zámery. Takto bola počítaná aj Vydrica, ktorá figuruje v podobe, v akej bola naposledy spracovaná. Tie údaje, ktoré vyplynuli z dokumentácie pre územné rozhodnutie, boli použité pre dopravný výpočet.

- [REDAKOVANÉ]:

- Je pravda, že Bratislava prišla v PKO o spoločensko-kultúrno-umelecký priestor. Viem, že som tematicky trochu inde. Mal by som návrh pre investora, ktorý je vlastníkom Eurovea aj Skladu č. 7. Čo takto ponúknuť Sklad č. 7 na tieto účely, ktoré sme v oblasti PKO stratili? To je otvorený návrh, ktorý by verejnosť určite prijala, pretože tie priestory naozaj nie sú.

Odpovedal pán [REDAKOVANÉ]:

- Za navrhovateľa – spoločnosť Woal - nemám právomoc sa k tomu vyjadriť. Ale nie je problém dať na stôl návrhy a diskutovať o nich.

Z verejného prerokovania navrhovanej činnosti bol vyhotovený záznam, ktorý bol spolu s prezenčnou listinou a zvukovou nahrávkou na USB kľúči dňa 17. 09. 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/9533/2018 zo dňa 20. 08. 2018)

- súhlasí s predloženou správou o hodnotení.

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky (list č. 20811/2018-4130-45087 zo dňa 23. 08. 2018)

- nepožaduje posudzovanie zámeru podľa zákona.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd (list č. 46672/2018 zo dňa 28. 08. 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.

• Požaduje realizáciu všetkých opatrení uvedených v časti C.IV Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (list č. 07288/2018/OSR/67060 zo dňa 04. 09. 2018)

- konštatuje, že požiadavky uvedené v stanovisku k zámeru č. 1076/2017/SCDPK/63558 zo dňa 11. 09. 2017 a v stanovisku k rozsahu hodnotenia č. 1076/2017/SCDPK/89354 zo dňa 21. 12. 2017 sú zapracované do správy o hodnotení navrhovanej činnosti. Pripomienky uvedené v stanovisku žiada dodržať v plnom rozsahu aj v ďalších stupňoch prípravy dokumentácie. K predloženej správe o hodnotení nemá ďalšie pripomienky.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OU-BA-OSZP3/2018/082069/BAB/I-EIA-suhr. zo dňa 04. 09. 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. Možno očakávať nepriame vplyvy na dotknutý úsek biokoridoru.
 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.
 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 drevo 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.

Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia (list č. OU-BA-OKR1-2018/082181 zo dňa 17. 08. 2018)

- berie správu o hodnotení na vedomie.

Bratislavský samosprávny kraj (list č. 02175/2018/ZP-8 zo dňa 03. 09. 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 krajinej zelene ako základného ekostabilizačného systému v krajine s významným krajnotvorným efektom.

- Požaduje zapracovať nasledujúce pripomienky:

1. Likvidáciu stromovej a trávno-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 cyklotrasy (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 polyfunkčných objektov CPR-B a C, a ich možné vplyvy na registrované environmentálne záťaž na území mesta Bratislavy.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava (list č. MAGS OSRMT 50642/18-393415, OSRMT 792/18, EIA č. 27 zo dňa 29. 11. 2018)

- konštatuje, že v prílohe č. 10 k správe o hodnotení sa uvádza, že k investičnému zámeru „Cresco riverside Bratislavské planetárium River Park – II. Etapa“ vydalo hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava stanovisko č. MAGS OUIČ 50896/16-329002 z 30. 03. 2017 a k dokumentácii pre územné rozhodnutie záväzné stanovisko č. MAGS OUIČ 47800/17-3319010, z 11. 05. 2018 – v uvedených stanoviskách bol 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 (MMDC), ktorá začína na ľavobrežnej strane Dunaja pod Mostom SNP a pokračuje nábrežím popri Karloveskej zátokke 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 ČR 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 Dvořákov 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 „Správe o hodnotení, všeobecné záverečné zhrnutie (str. 9)“, 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 „Podľa časti “Vyhodnotenie vedenia a kapacity navrhovaných cyklotrás (str. 7)“ 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.“
- K podľa správy o hodnotení optimálnemu Variantu č. 3 uvádza (doslovný prepis):
Vo vybranom Variante č. 3 sa uvádza, len že “Navrhované riešenie počíta so zúžením jazdných pruhov na 3 m.“, neuvádza však, či si riešenie vyžiada v mieste zastávok MHD zúženie jazdných pruhov na 2,75 m.
Podľa predloženej “Štúdie vedenia cyklotrasy v úseku most Lafranconi – Starý most“, v úseku cyklotrasy „A“ a úseku „B C“ t. j. od Mostu Lafranconi po tri vežiaky (po tunel): je vedenie cyklotrasy navrhované v komunikácii na Nábreží arm. gen. L. Svobodu (NAGLS), ako uvádza Variant č. 3. 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 navrhnuť v súlade s príslušnými technickými predpismi s ohľadom na maximálnu bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky.

- uvádza, že v grafickej časti „Situácia promenády – kolízne body chodcov a cyklistov“ sú preukázané kolízne body na promenáde a konštatuje: „Chýba grafická časť vyhodnotenia kolíznych bodov v celom úseku navrhovanej cyklotrasy v komunikácii od mostu Lafranconi až po tunel a to predovšetkým v území navrhovaného „Polyfunkčného komplexu CPR“ kde sú navrhované dva vjazdy do podzemných garáží: pre blok „CPR A“ s počtom 663 PM, pre „CPR B a CPR C“ s počtom 844 PM a tretím vjazdom v bloku „CPR-C“, ktorý má slúžiť pre potreby odvozu odpadu a zásobovania. Ďalej k existujúcim objektom River parku kde sú taktiež dva vjazdy do PG s počtom cca 1110 PM, neopomínajúc zastávky MHD, priechody pre chodcov atď. V prípade realizácie variantu č. 3 žiadame tieto kolízne body bezpečne vyriešiť.“

• Z hľadiska dopravného inžinierstva k plneniu špecifických požiadaviek rozsahu 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/vjazdmi na existujúce cesty a nasledovné napojenie na cesty vyššej triedy s pomenovaním príslušných komunikácií musí zahŕňať aj blok „CPR-A“ vrátane navrhovanej komunikačnej spojky, NAGLS-Žižkova s vyústením pred Lipovou ulicou, s ktorou alternatívne uvažuje aj DKP.“
- „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 zadáním 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 vyrad'ovacieho pruhu pred otočkou PKO v smere z centra mesta je v špičkových hodinách nepostačujúca. Žiadame preveriť potrebnú dĺžku vyrad'ovacieho 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.“
 3. „Návrh jednosmernej komunikácie - spojky NAGLS – Žižkova pred pripojením Žižkovej ul. na nábrežie v smere z centra, ktorá je predmetom osobitnej dokumentácie, žiadame preveriť v súvislosti s projektom „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“ a tiež štúdiou realizovateľnosti tohto návrhu (návrhové prvky - parametre, vzdialenosti, CDS...). Návrh tohto opatrenia v prípade realizovateľnosti, je vyvolanou investíciou stavby Polyfunkčný komplex CPR. Upozorňujeme, že v prípade vzniku nepriaznivej

dopravnej situácie (tvorba kongescií resp. spomaľovanie dopravného prúdu) na komunikácii NAGLS budeme žiadať uzatvorenie tejto komunikačnej spojky.“

Z výsledkov posúdenia považuje za zrejmé, že v prípade nerozšírenia komunikácie na Rázusovom nábreží (Námestie Ľ. Štúra) a v súvislosti s tým potrebnej regulácie objemov dopravy v predchádzajúcich križovatkách (vetva Most SNP a križovatky na nábreží), priráženie dopravy z pripravovaných celomestských zámerov zhoršia už teraz nepriaznivú dopravnú situáciu na celom nábreží v čase dopravných špičiek.

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

- „Podľa požiadavky bodu 2.2.3. rozsahu hodnotenia bola predložená tabuľka, podľa objektov s uvedením funkcií a údajmi pre potreby výpočtu statickej dopravy (VSD). Konštatujeme, že výpočet statickej dopravy je v súlade podľa uvedených funkcií. Návrh počtu parkovacích miest ostáva rovnaký.“
 - Z hľadiska zelene a tvorby krajiny konštatuje, že
- zeleň ako súčasť dunajskej promenády musí byť plnohodnotnou zeleňou tak, aby bola naplnená aj relaxačná funkcia nábrežia;
- navrhované mieru ozelenenia (17,7 %) akceptuje a považuje ju za splnené minimum (KZmin. = 0,15);
- požaduje rešpektovať odporúčania, ktoré môžu eliminovať negatívne vplyvy na ciele ochrany dotknutých území významných z hľadiska ochrany prírody a krajiny (biokoridor provinciálneho významu PBkXIII. Dunaj, lokalita Sihot', ktorá je regionálnym biocentrom a chráneným areálom, kde platí 2. a 3. stupeň územnej ochrany, Pečniansky les, ktorý je regionálnym biocentrom a chráneným areálom, kde platí 2., 3. a 4. stupeň územnej ochrany, SKUEV0064 Bratislavské luhy a SKCHVU007 Dunajské luhy).
 - Z hľadiska ovzdušia má nasledovné pripomienky (doslovný prepis):
- Zdrojmi znečisťovania ovzdušia z navrhovanej činnosti budú:
 - statická doprava,
 - vykurovanie (plynové kotolne),
 - a náhradné zdroje 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 (2 ks) sú malými zdrojmi znečisťovania ovzdušia (ďalej len „MZZO“). Prevádzkovanie MZZO vyplýva z ustanovení § 16 a § 17 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší. V prípade malého zdroja znečisťovania ovzdušia je potrebné vyžiadať si podľa § 17 súhlas na povolenie stavby MZZO od Hlavného mesta SR Bratislavy. Požadujeme doplniť údaje o nainštalovanom súhrnnom menovitom tepelnom príkone náhradného zdroja elektrickej energie.
- Zdrojom tepla budú plynové kotolne. V kotolni PS 500-5 budú osadené 2 ks kotlov, každý s maximálnym tepelným príkonom 435,8 kW. V kotolni PS 500-6 budú osadené 4 ks kotlov, každý s maximálnym tepelným príkonom 561,86 kW. Kotolne predstavujú nový stredný zdroj 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. Požadujeme doplniť údaje o súhrnnom menovitom tepelnom výkone plynovej kotolne.

- Rozptyľová štúdia ([REDACTED], 05/2018) potvrdila, že limitná hodnota pre NO₂ 200 µg/m³ nie je v uvedenej výpočtovej konfigurácii prekročená a navrhovaný komín je v dostatočnej výške. Krbový komín môže nepriaznivo vplyvať na okolité prostredie. Berieme na vedomie. Upozorňujeme, že je nutné vyvedenie krbového komína nad strechu objektu.
 - Z hľadiska vôd má nasledovné požiadavky (doslovný prepis):
- Na vypúšťanie prečistených vôd z povrchového odtoku do povrchových vôd treba požiadať orgán štátnej vodnej správy podľa § 21 vodného zákona o povolenie na osobitné užívanie vôd.
- Ploché strechy na objektoch žiadame riešiť ako extenzívne zelené vegetačné strechy, keďže umožňujú zmiernovať dopady klimatickej zmeny - spomalenie odtoku zrážkovej vody, podporujú výpar, prispievajú k zmierneniu tepelného ostrova, majú tepelno-izolačné vlastnosti, poskytujú aj ekologické funkcie. V prípade navrhovanej stavby je vhodné, aby bolo uplatňované hospodárne nakladanie so zrážkovými vodami v súlade s certifikačným systémom udržateľnej výstavby LEED.
- K riešeniu protipovodňových úprav nemáme námietky. Požadujeme rešpektovať požiadavky správcu toku – SVP, a.s.
- 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 SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), NV 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.
 - Z hľadiska odpadov upozorňuje, že
- v tab. č. 8 (str. 145 správy o hodnotení) chýba uvedenie odpadov, ktoré budú vznikať počas prevádzky pri údržbe zelene (katalógové číslo 200201);
- údaj o množstve výkopovej zeminy na str. 143 sa nezhoduje s množstvom, uvádzaným v tab. na str. 142.
 - Z hľadiska hluku upozorňuje, že vo vyhodnotení navrhovanej činnosti z hľadiska hlukových pomerov chýba zmienka o tzv. bodových zdrojoch hluku (vzduchotechnika, transformátory a pod.).
 - V závere svojho stanoviska uvádza (doslovný prepis):

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

Mestská časť Bratislava – Karlova Ves (list č. KV/DOP/1981/2018/14617/MK zo dňa 07. 09. 2018)

- považuje navrhovanú činnosť v záujmovej lokalite za objemovo predimenzovanú a v danej lokalite za nevhodnú. Uvádza, že jej realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia a zároveň by bola výrazne negatívne ovplyvnená doprava v predmetnej lokalite.

- Konštatuje, že predložená správa o hodnotení nie je spracovaná v zmysle rozsahu hodnotenia č. 7092/2017-I.7./ak, 55289/2017 zo dňa 15. 11. 2017. 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 navrhnuť 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, 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, pretože vo Variante č. 2 je obsiahnutý identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne bloku CPR-B, ale najmä polyfunkčného bloku CPR-C, ako vo Variante č. 1, v ktorom dominujú funkcie bývania a krátkodobého ubytovania v apartmánach.

- 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 Nábřeží 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 dĺžbe 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 Nábřeží 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 dĺžbe 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 Nábřeží 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 (v stanovisku je uvedené 68) predloženého dopravno-kapacitného posúdenia: „...posúdenie na viacerých križovatkách preukázalo nižšiu kapacitu vybraných smerov v porovnaní s ich zaťažením. 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 počínov.“ Je presvedčená, že pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na predmetnej komunikačnej sieti, najmä nárokov takých rozsiahlych investičných počínov ako je „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“, 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-B 18+21 nie je uvádzaných 40 a pod.).

- Konštatuje, že odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný. Pre bloky CPR-B a CPR-C sa ráta s príchodom iba 178 automobilov (na 844 parkovacích miest), resp. s odjazdom 71 automobilov (z 844 parkovacích miest) - predpokladať výjazd iba 20 % vozidiel z parkovacích miest - obytná funkcia v rannej špičke je nereálna, mimo toho je táto špička chybné 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 chybné a účelovo. Nevídi žiaden dôvod, že ak zábery uvedené v tabuľke č. 2 na str. 7 majú v špičkovej hodine uvažované príchody plus odjazdy na priemernej úrovni 41,26 % počtu parkovacích miest (8 794 áut za špičkovú hodinu pri počte parkovacích miest 21 312), aby v prípade blokov CPR-B a CPR-C boli tieto znížené na 29,62 % počtu parkovacích miest (250 z 844).

- 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 % 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. Namietla, že predmetné tvrdenie nie je nikdy verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát.

- Namieta, že v obrázkoch dopravných tokov nie je uvedené a počítané so zaťažením bloku CPR-B (je uvedené iba pre blok CPR-C a zámer CPR-A, ktorý nie je súčasťou predmetného posudzovania).

- 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 blokov CPR-B a CPR-C bolo zanedbateľné — nie je však žiaden predpoklad, že pre verejnú dopravu kľúčové zaťaženie električkovej trate (preferencia po rekonštrukcii) prejazdov vozidiel z dôvodu CPR-B a CPR-C 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 bola prepracovaná a dopracovaná tak, aby v nej boli zohľadnené pripomienky, resp. žiada, aby bol prepracovaný celý zámer.

Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava (list doručený dňa 28. 08. 2018) a [REDACTED] (list doručený dňa 30. 08. 2018)

- predložili identické stanoviská, v ktorých uvádzajú 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).

Totíž 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 byť 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 cyklo dopravy do roku 2020).

- 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 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.
- 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 vyradovací 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 komplikácií. 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 komunikácií (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 v súlade s požiadavkami rozsahu hodnotenia, noriem, technických podmienok a právnych predpisov Slovenskej republiky.

[redacted], Občianske združenie Nádej pre Sad Janka Kráľa, Švabinského 20, 851 01 Bratislava (list zo dňa 30. 08. 2018)

- opakuje pripomienky Cyklokoalície, ktoré dopĺňa nasledujúcimi vlastnými pripomienkami (doslovný prepis):

- Dopravné posúdenie v texte aj v grafickej časti zámeru nevychádza z jestvujúceho dopravného zaťaženia ani z predpokladaného nárastu dopravy. Opiera sa o neexistujúce merania, nereálny optimistický výhľad a doteraz nerealizované vybudovanie novej električkovej trate, ktorej kapacitu len odhaduje. Takto navrhnutá doprava zvyšuje riziko, že spôsobí v území kolaps a trvalé zápchy. Schválenie týchto variant veľmi pravdepodobne spôsobí ohrozenie obyvateľov zvýšením produkcie exhalátov (PM 2-10) a hlukom z dopravy. Návrhy cyklodopravy v zamorenom prostredí takejto komunikácie ohrozuje zdravie cyklistov všetkých vekových skupín a popiera všetky schválené koncepcie hlavného mesta na zdravú a bezpečnú cyklodopravu a nekonfliktnú dopravu v hlavnom meste. Dopravné riešenie uvažuje len zo zastaralými koncepciami dopravy a nezaoberá sa variantom obmedzenia automobilovej dopravy, ktorý je trendom v Európskych mestách.

POŽADUJEME: Vypracovanie variant dopravy s možnosťou odkloniť všetku tranzitnú automobilovú dopravu obchádzkou cez most SNP a následne most Lafranconi a tým umožniť odľahčenie dopravy cez celé nábrežie len pre zásobovanie a obsluhu objektov na nábreží.

- Vzhľadom na jestvujúcu zástavbu na hradnom kopci a okolí je nutné rešpektovať priehľady na Dunaj tak, aby sa jestvujúca zástavba neznehodnocovala výškou navrhovanej zástavby verejný priestor. Predimenzovaná kapacita zástavby zámeru nerešpektuje žiaden strategický dokument prijatý hlavným mestom pre tvorbu kvalitného verejného priestoru. Zastaralá koncepcia zámeru prehustenej výškovej zástavby sa opiera len o lacnú formu výstavby a neuvažuje zo zvýšením ceny zástavby cez kvalitný urbanizmus, dopravu, kvalitu bývania a špičkový verejný priestor akým nábrežie Dunaja umožňuje.

POŽADUJEME: prehodnotenie investičného zámeru z intenzívnej predimenzovanej zástavby spôsobujúcej neprimerané nároky na dopravu na investičný zámer, ktorý by rešpektoval kvalitu územia a navrhol zvyšovať atraktivitu a cenu priestorov cez kvalitnú architektúru, súčasný urbanizmus a verejný priestor hodný hlavného európskeho mesta 21 storočia.

- Žiada „zastaviť konanie a vrátiť spracovateľovi na prerobenie/opravenie v súlade s požiadavkami rozsahu hodnotenia, noriem, technických podmienok a iných právnych predpisov Slovenskej republiky a strategických dokumentov hlavného mesta Bratislava a BSK. (Dopravný generel hl. mesta Bratislava, katalóg opatrení na zmenu klímy BSK, európsku smernicu na ochranu ovzdušia v mestách atď.).“

(list doručený dňa 31. 08. 2018)

- predkladá na zváženie návrh vo forme obrázka, podľa ktorého je fasáda obrátená k Dunaju posunutá od existujúcej aleje k okraju existujúcej komunikácie (cca na dvojnásobnú vzdialenosť od travertínového múrika).

(list doručený dňa 24. 10. 2018)

- predkladá návrh zhodný so svojim návrhom doručeným na MŽP SR dňa 31. 08. 2019 doplnený o spoplatnený prémiový jazdný pruh pre cyklistov medzi existujúcou alejou a fasádou.

Občianska iniciatíva Bratislava
otvorene (list zo dňa 09. 09. 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. 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.
 - Najväčší 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 funkcií 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.).
 - Vzhľadom na vyššie uvedené pripomienky žiada, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti podľa zákona tak, že realizáciu navrhovanej činnosti neodporúča.
 - Ďalej vzhľadom na vyššie uvedené pripomienky žiada (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) – nie je uvedený žiaden dátum. 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 Vydrice, nie sú uvedené relevantné zdroje z ktorých boli čísla prebraté. River Park). Predložené dopravno-kapacitné posúdenie zámeru nikde neuvádza, že ho spracoval autorizovaný dopravný inžinier, nie je v ňom vôbec uvedené, kto za neho zodpovedá po odbornej stránke. Nebola splnená požiadavka rozsahu hodnotenia - 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 7092/2017-1.7./ak). Ďalej spracovateľ vo variante 2 s dlaždicou "oddeleným" pohybom chodcov a cyklistov nenavrhol cyklotrasu v súlade s STN 73 6110. 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 a plánovanej výstavby. Zámer by mal byť posúdený dôsledne z hľadiska preferencie električkovej dopravy, vybudovanie bus pruhov (preferencia hromadnej dopravy). Ministerstvo

životného prostredia SR by malo v záujme objektívneho vyhodnotenia zámeru navrhovanej činnosti objednať nezávislé dopravné-kapacitné posúdenie 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, ktorá výrazne zníži retenčnú schopnosť územia, ktoré bolo doteraz v značnej miere nezastavané. Odvádzanie dažďových vôd do hlavného toku Dunaja je z vyššie uvedeného dôvodu neprípustné a žiadam o zachovanie dažďovej vody v predmetnom území ako aj jej ďalšie využitie. Neprípustné je aj zabratie zelených plôch ako aj výrub zelene. Zámer nerieši, kde budú vytvorené náhradné plochy zelene v celom rozsahu. 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. 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.
3. Kultúrna krajina. Predkladaný zámer navrhovanej činnosti spôsobí zásadnú zmenu vizuálu Bratislavy (hlavne zo západnej časti). Je zrejmé, že výstavba na takomto vzácnom a cennom území výrazne ovplyvní siluetu mesta, ovplyvní panorámu hradného brala ako aj samotný vzhlľad 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 zaviesť takú mierku, aby nedošlo k porušeniu dominantnosti krajinej štruktúry, zmene vizuálu a panorámy mesta. Zámer navrhovanej činnosti ruší svojou výškou a objemom krajinný obraz, čo je v rozpore s verejným záujmom. Minimálne by mali byť v predloženom zámere doložené panoramatické fotky a vizualizácie z rôznych strán, ale najmä zo strany Dunaja či mosta Lafranconi, kde by bol zámer zakreslený, čím by sa dalo odborne posudzovať jeho vplyv na celkovú krajinu a panorámu Bratislavy.
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 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 odlišila 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 územia, história a génus loci. Žiadam stanoviť ako podmienku, že uličná čiara daného zámeru bude maximálne v línii navrhovaných chodníkov. 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 Uznesenie 58/2016 Miestneho zastupiteľstva zo dňa 26. 4. 2016.
 - Ďalej žiada, aby sa zámer posudzoval podľa zákona nielen v aktuálne navrhnutom variante, ale vo všetkých variantoch, a teda aj v novom - prepracovanom, ktorý zmení objem a výšku, zmenší rozsah presklených častí (predovšetkým tých obrátených k trati električiek) a pridá verejné plochy, športoviská a kultúrne priestory - teda zvýši občiansku vybavenosť, prepracuje architektúru tak, aby svojou kvalitou zodpovedala výnimočnosti priestoru kde má byť umiestnená.

(list zo dňa 14. 09. 2018)

• Konštatuje, že „predložená správa nie je spracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C “ 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. 7092/2017- 1.7./ak, 55289/2017, 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 mal navrhnuť 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), 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 bloku CPR-B. ale najmä polyfunkčného bloku CPR-C ako Variant č. 1.

• 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 Nábřeží 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 del'be 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 Nábřeží 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 del'be 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 Nábřežie 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 (v stanovisku je uvedené 68) 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 križovatkke dostaví, keďže je ovplyvnený riadiacim algoritmom na predchádzajúcich stop-čiarami 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 počínov.“ Je presvedčený, že pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na predmetnej komunikačnej sieti, najmä nárokov takých rozsiahlych investičných počínov ako je navrhovaná činnosť, si vyžaduje riešenie ráznych a výrazných zásahov do existujúcej dopravnej infraštruktúry, resp. riešenie nových cestných komunikácií a nových križovatkových uzlov.

- 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.

_____ (list zo dňa 09. 09. 2018)

- žiada neakceptovať správu o hodnotení ako kompletnú a splňajúcu predpísaný rozsah hodnotenia.

- Žiada zámer v predložených podobách zamietnuť ako nevyhovujúci kritériám posudzovania vplyvov na životné prostredie, správu o hodnotení prepracovať, ako aj prepracovať varianty tak, aby spĺňali rozsah hodnotenia.

- Podporuje stanoviská a pripomienky _____, _____, ako aj stanovisko Mestskej časti Bratislava – Karlova Ves č. KV/DOP/1981/2018/14617/MK zo dňa 07. 09. 2018, v celom rozsahu.

_____ (list doručený elektronickou poštou dňa 10. 09. 2018)

- žiada neakceptovať správu o hodnotení ako kompletnú a splňajúcu predpísaný rozsah hodnotenia.

- Žiada zámer v predložených podobách zamietnuť ako nevyhovujúci kritériám posudzovania vplyvov na životné prostredie alebo správu o hodnotení činnosti prepracovať, ako aj prepracovať varianty tak, aby spĺňali rozsah hodnotenia.

- Konštatuje, že „predložená správa nie je spracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ určeného podľa § 30 zákona, ktoré vydalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky pod č. 7092/2017-1.7/ak, 55289/2017, 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), s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy... Keďže vo variante 2 je obsiahnutý rovnaký, resp. identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne bloku CPR-B, ale najmä polyfunkčného bloku CPR-C, ako vo variante 1, v ktorom dominujú funkcie bývania a krátkodobého ubytovania v apartmánach, je možné konštatovať, že vyššie uvedená požiadavka na spracovanie variantu 2 obsiahnutá v rozsahu hodnotenia nebola splnená. 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 a preto je v prílohe len jedna tabuľka s rozsahom a podlahovými plochami pre jednotlivé funkcie. Samozrejmosťou má byť aj tabuľka pre variant 2 - s inými rozsahmi funkcií bývania, apartmánového bývania a občianskej vybavenosti. Následne - aj DKP by malo počítat' 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.“

- Konštatuje, že „podľa priloženej tabuľky nie je možné rozlíšiť pre objekty podlahové plochy rôznych funkcií, je uvedený len sumár. Preto nie je naplnená špecifická požiadavka RoH“.

- K Dopravno-kapacitnému posúdeniu uvádza: „Predložené Dopravno-kapacitné posúdenie(DKP) zámeru (spracovateľ – DI CONSULT s.r.o., apríl 2018), je bez autorizácie konkrétneho spracovateľa a teda bez možnosti overenia, či bolo vykonané oprávnenou osobou. Východiská DKP sú vágne, nejasné. DKP obsahuje veľa dohadov, nepresností. Neuvádza východiskové čísla a počty zaťaženia komunikácií v jednotlivých smeroch. Chýbajú jasné a preukázané prieskumy, z ktorých sa vychádzalo, ich datovanie, určenie presného spôsobu zistenia atď. Tým nebola naplnená špecifická požiadavka 2.2.2. “Ako prílohu k správe o hodnotení predložiť Dopravno-kapacitné posúdenie vrátane všetkých výpočtov a prieskumov dopadu navrhovanej činnosti na dopravu.” Mám za to, že predložená príloha SoH - DKP neobsahuje žiadne výsledky prieskumov. Predložená DKP preukazuje nedostatočnosť a prekročenie záťaže uzlových bodov (napr. Križovatka Molecova), a preto musí byť zámer prepracovaný resp. Realizovaný, až keď DKP preukáže dostatočné kapacity.“

- K cyklodoprave uvádza: „Absolútne nesúhlasím s predloženou štúdiou DOTIS Consult s.r.o. a variantami o trasovania kapacitách cyklotrás v 3 predložených variantoch. Nikde sa neuvádzajú počty terminálnych a iníciaľných jazd cyklistov, slúžiacich na dopravnú obsluhu CPR-B a C ako aj CPR-A. Predložený a navrhovaný variant 3, ktorý je vyhodnotený ako jediný vyhovujúci, nevyhovuje ani rozhodnutiu primátora č. 15/2014 – Metodika dopravnokapacitného 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 cyklopruhy nesegregované od automobilovej dopravy. Preto žiadam prerobiť štúdiu vedenia cyklotrás tak, aby bola aj trasa popri promenáde vedená ako segregovaná - aj na úkor posunutia zástavby bytových domov. Taktiež žiadam, aby variant s vedením cyklotrasy na NAGLS bol segregovaný, jasne oddelený od automobilovej dopravy a aby boli vytvorené dostatočné priestorové možnosti posunutím stavebných objektov smerom na juh.“

- K architektúre uvádza: „Nemôžem 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. Stavím na 1 NP (prízemie). Žiadam aby bola redukovaná zástavba a stavebné objekty posunuté na juh od NAGLS a na sever od promenády, aby bol celý priestor vzdušnejší a neobstavaný. Žiadam a zmenu architektur hlavných stavebných objektov tak, aby vnutroblok bol preslnený, a nebol obštaný takmer kompletne architektúrou.“

- K zeleni uvádza: „Hranica riešeného územia je 14 300 m², zeleň na rastlom teréne je „až“ 91 m² - podľa prílohy 21 Bilancia plôch zelene, čo predstavuje 0,64% riešenej plochy (!!!). Preto napriek započítavaniu zelene nad stavebnými konštrukciami považujem mieru zastavania riešenej plochy za neúmerňú, absolútne neakceptovateľnú a nehodnú riešenia stavieb vo verejnom priestore v 21. Storočí. Navyše - podľa práve schváleného VZN hlav. mesta SR o zeleni - 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 novej požiadavky.“

- Na záver uvádza: Projekt neobsahuje v dostatočnej miere implementované požiadavky strategického dokumentu hlav. Mesta SR o adaptácii na klimatické zmeny. Stále nie je v dostatočnej miere zadržovaná všetka voda z riešeného priestoru, ktorý je na 99,36 % 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.

_____ (list zo dňa 07. 09. 2018) a _____
_____ (list doručený dňa 11. 09. 2018)

- podporujú navrhovanú činnosť a žiadajú, aby bol odsúhlasený Variant č. 1. Považujú za potrebné odstrániť topole, pretože údajne produkujú alergény a odpad.

_____ (list doručený dňa 10. 09. 2018)

- po nepríjemnom zážitku má obavy z kolízií s cyklistmi. Súčasňý stav považuje z hľadiska pohybu chodcov za vyhovujúci – nemusí sledovať, či je „za správňou čiarou“, preto sa prikláňa k variantu so zmiešaným pohybom cyklistov a chodcov.

_____ (list zo dňa 04. 09. 2018),
_____ (list zo dňa 05. 09. 2018),
_____ (list zo dňa 06. 09. 2018) a _____
_____ (list doručený dňa 11. 09. 2018)

• predložili identické pripomienky: „Ako obyvateľ mesta Bratislavy, ktorý aktívne využíva dotknutý úsek promenády na každodennú jazdu bicyklom do a z práce požadujem, aby bola naďalej zachovaná možnosť prístupu cyklistov na promenádu, tak ako je to v dnešnom stave, t. j. umožnený pohyb cyklistov a chodcov. Musím uznať, že začiatku som vymazanie cyklotrasy na promenáde sledoval s veľkým rozčarovaním, ale časom som pochopil, že sa nejedná o zákaz jazdy cyklistom, ale len o iný prevádzkový režim. Potešila ma aj oprava promenády v úseku od mosta SNP smerom k River Parku. Očakávam, že investor a kompetentné úrady zabezpečia aj bežnú údržbu promenády, keďže hlavne v jesenných a zimných mesiacoch sú časti úsekov od mosta Lafranconi po Most SNP zanesené hrubou vrstvou lístia a nie je vykonávané ani odhŕňanie snehu, čo využívanie bicykla značne sťažuje a obmedzuje.“

[redacted] (list zo dňa 06. 09. 2018),
[redacted] (list zo dňa 06. 09. 2018) a [redacted]
[redacted] (list zo dňa 05. 09. 2018)

- predložili identické pripomienky (doslovný prepis):
1. Žiadam neprekročiť objem zástavby definovaný v územnom pláne, dodržať maximálnu výšku najbližších blokov susedného „River Parku“, dodržať maximálne uličné čiary založené susedným „River Parkom“, a to aj zo strany Nábřežia arm. gen. L. Svobodu, ako aj zo strany promenády Dvořákovu nábřeží.
 2. Žiadam na promenáde a na „centrálnej námestí“ okolo Planetária vybudovať verejné priestory s vysokou estetickou a pobytovou kvalitou.
 3. Objekt Planetária navrhnuť tak, aby spĺňal multifunkčný charakter, to znamená, aby objekt mohol slúžiť aj pre komornejšie koncerty, divadelné predstavenia, vzdelávacím aktivitám a iným podobným činnostiam.
 4. Žiadam vytvoriť verejne prístupné parkovacie miesta - pre návštevníkov planetária a iných verejne dostupných prevádzok v komplexe.
 5. Žiadam zabezpečiť cyklostojany pre návštevníkov komplexu v adekvátnej počte. Ďalej žiadam zriadiť pre pracovníkov v komplexe, ktorí využívajú cyklo dopravu, parkovanie pre bicykle, šatne a hygienické zázemie.

Z predložených variantov cyklotrás žiadajú realizovať variant č. 1 alebo variant č. 3 - zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov na promenáde kvôli obmedzeniu prípadných kolíznych situácií medzi rýchlymi cyklistami a pešmi na promenáde. V prípade návrhu segregovanej cyklotrasy túto umiestniť v dopravnom koridore Nábřežia arm. gen. L. Svobodu, na úkor automobilovej dopravy a nie na promenádu na úkor peších.

[redacted] (list doručený dňa 04. 09. 2018)

- predkladá nasledujúce pripomienky (doslovný prepis):
1. V prvom rade považujem daný projekt za objemovo predimenzovaný. Jeho realizáciou by prišlo k výraznému zníženiu celého nábřežia.
 2. Predložené dopravno-kapacitné posúdenie zámeru nikde neuvádza, že ho spracoval autorizovaný dopravný inžinier, obsahuje chyby a nezrovnalosti so súčasným stavom.
Odôvodnenie: V dostupnom materiáli nie je vôbec uvedené, kto za neho zodpovedá po odbornej stránke. Je uvedený iba spracovateľ DI Consult, s.r.o. - nie je však jasné aký autorizovaný dopravný inžinier za dané posúdenie zodpovedá. Už pri zbežnom posúdení daného dopravno-kapacitného posúdenia je badať, že nesedia ani základné počty - napr. v tabuľke č. 1 na strane 6 nesedia medzisúčty (príklad poobedňajšia špička CPR-B 18+21 nie je uvádzaných 40 a pod.). Odhadovaný počet áut v ranej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný CPR-B a CPR-C sa ráta príjazd iba 178 automobilov (na 844 parkovacích miest) resp. odjazd 71 automobilov (z 844 parkovacích miest) — predpokladať napr. výjazd

iba 20% vozidiel z parkovacích miest - obytná funkcia v rannej špičke je nereálny — mimo toho je táto špička chybné 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 za to, že dané hodnoty aj časové obdobie boli posúdené chybné a účelovo. Nevidím žiaden dôvod, že ak zábery uvedené v tabuľke č. 2 str. 7 majú v špičkovej hodine pomer prízjazdov 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-B a CPR-C boli znížené na 29,62 % počtu parkovacích miest (250 z 844). V 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. Dané však nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát. V obrázkoch dopravných tokov nie je uvedené a počítané so zaťažením projektom CPR-B (je uvedené iba CPR-C a zámer CPR-A, ktorý nie je súčasťou posudzovania v tomto prípade). V posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšinu dopravných tokov v území bude generovaných tzv. zónou Chalúpkova - je dôvodný predpoklad, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia zámeru CPR-B a CPR-C bolo iba „kvapkou v mori“ - nie je však žiaden predpoklad, že pre verejnú dopravu kľúčové zaťaženie električkovej trate (preferencia po rekonštrukcii) prejazdov vozidiel z dôvodu CPR-B a CPR-C nie je posúdené dostatočne. Križovatky NAGLS-otočka CPR (obr. č. 32) a NAGLS-Žižkova (obr. č. 31) neboli vôbec posúdené vo vzťahu k preferenciám električkovej dopravy. Navrhovaná jednosmerná komunikačná spojka spájajúca NAGLS-Žižkova vôbec nerieši problematiku križovania chodcov na chodníkoch na NAGLS i na Lipovej. Žižkova je v danom úseku obojsmernou komunikáciou a návrh vôbec nerieši spôsob riadenia dopravy v mieste vyústenia spojky. Zároveň ide o spojku, ktorá by bola vybudovaná na pozemkoch mesta, kde by došlo k výrubu stromov na príslušnom svahu Žižkovej ulice. Žiadam, aby navrhovateľ vypracoval iný variant pre obsluhu svojho územia zo smeru CMO tak, aby minimalizoval zásahy na mestských pozemkoch. V dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené - kedy a či vôbec sa vykonal dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smeru ich jazdy) - nie je uvedený žiaden dátum.

3. Vyznačiť segregovanú cyklotrasu R11 v polohe určenej územným plánom, teda na nábrežnej promenáde.

Odôvodnenie: Nesúhlasím s návrhom riešenia zmiešaného pohybu chodcov a cyklistov (variant č. 3). Tento variant je optimálny len pre navrhovateľa, ktorého jediným cieľom je očividne vyžmýkať z územia čo najviac pre maximalizáciu zisku. Cyklotrasa R11 predstavuje hlavnú cyklistickú tepnu spájajúcu mesto so severozápadnými štvrťami (Karlova Ves, Dúbravka, Lamač, Devín, Devínska Nová Ves - spolu cca 90 000 obyvateľov). Nadväzný úseky smerom na Most SNP a Most Lafranconi boli v minulosti vyznačené. V súčasnosti je mestským zastupiteľstvom schválený variant segregovanej cyklocesty od mosta Lafranconi až po Starý most.

4. Cyklotrasu R11 viesť ako samostatnú cestičku pre cyklistov fyzicky oddelenú od koridorov pre chodcov.

Odôvodnenie: Dnešný zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov na úrovni komplexu River Park je pri tak úzkom profile nebezpečný a nekomfortný ako pre chodcov, tak aj pre cyklistov. Mestské zastupiteľstvo navyše schválilo dokument, v ktorom zaväzuje primátora o znovuvybudovanie segregovanej cyklocesty od mosta Lafranconi až po Starý most (vrátane úseku posudzovaných objektov).

5. Zachovať dnešnú šírku promenády v plnom rozsahu.

Odôvodnenie: Požadujem zachovanie súčasnej šírky promenády s vyznačením segregovanej cyklocesty na strane bližšie k hodnoteným objektom (na mieste súčasnej obslužnej komunikácie za alejou) a promenády pre chodcov na strane bližšie k Dunaju. Variant č. 2 síce hovorí o segregovanej cyklocesti, plánuje ju však umiestniť bližšie k Dunaju (presne tak ako bola vedená segregovaná cyklocesta pri River Parku). Žiadam, aby bola cyklocesta oddelená stromovou alejou pre elimináciu stretov medzi chodcami a cyklistami. Variant č. 3 ktorý sa v správe o hodnotení uvádza ako optimálny nereflektuje súčasný územný plán, kde je cyklocesta R11 vedená na nábrežnej promenáde. Žiadam navrhovateľa aby dimenzoval priestor s väčším odstupom celej uličnej čiary. Žiadam stanoviť ako podmienku, že uličná čiara daného zámeru bude maximálne v línii navrhovaných chodníkov.

6. Zachovať súčasnú stromovú alej na promenáde v plnom rozsahu.

Odôvodnenie: Prieskum drevín klasifikuje topoľovú alej ako dreviny s malým poškodením, na pohľad v dobrom stave. Ďalej uvádza len domnienky a konštatuje prípadnú zvýšenú pozornosť, ktorá by sa mala týmto stromom venovať v budúcnosti. Dvojraková topoľová alej sa pôvodne tiahla po celej promenáde od Mosta SNP až po most Lafranconi a vytvárala súvislý celok zelene. Jej vyrúbaním by došlo k narušeniu celkového pohľadu na panorámu ľavého brehu Dunaja (tak ako sme to mohli pozorovať pri Riverparku). V súvislosti s mestskou koncepciou „Bratislava sa pripravuje na zmenu klímy“ by malo byť v záujme navrhovateľa projektu zachovať pôvodnú odrastenú zeleň v čo najväčšom možnom rozsahu, nakoľko odrastené stromy a súvislá zeleň poskytujú svojmu okoliu tieň a preukázateľne zabezpečujú nižšiu teplotu lokálneho prostredia a klímy v prípade horúceho počasia. Žiadam navrhovateľa vypracovať podrobný dendrologický posudok pre každý strom z dvojrakovej aleje, aby sa zistil reálny stav stromov. V prípade, že väčšina stromov bude v zlom stave, žiadam navrhovateľa, aby pri realizácii projektu vysadil dvojrakové stromoradie, ktoré by v budúcnosti plne kompenzovalo súčasný stav zelene. Riešenie zelene formou mobilných kvetínáčov, či na hrúbke substrátu menej než 1,0 m nie je postačujúce, nakoľko zeleň a stromy vysadené takouto formou nemajú dostatočný priestor pre rast koreňového systému a nebudú vedieť dostatočne zatieniť spevnené plochy a zmierniť tak negatívne prejavy počasia najmä počas tropických dní. Žiadam zabezpečiť hrúbku substrátu v celej ploche vnútrobloku nad 2,0 m/zachovať rastlý terén.

7. Nebudovať tretí jazdný pruh v smere do centra.

Odôvodnenie: Odbočenie do garáží je možné aj z priebežných pruhov bez výraznejšieho obmedzenia plynulosti cestnej premávky. Obdobne, tiež zaradenie sa do pruhov. Podľa pozorovania existuje tretí vyradovací a zaraďovací pruh pri existujúcom objekte River Park a 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 komplikácií. A to preto, že samotný jazdný pruh je v niektorých úsekoch zneužívaný vodičmi motorových vozidiel na zastavenie (zásobovanie) alebo státie (parkovanie) a to napriek tomu, že zákon o cestnej premávke to zakazuje a zakazuje to navyše aj dopravné značenie zdôrazňujúce zákaz zastavenia v danom pruhu. 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.

8. Vytvorenie niky pre krátkodobé zastavenie.

Odôvodnenie: Ponaučením z dizajnu dopravnej infraštruktúry v susediacom projekte River Park sú limitujúce možnosti pre nakládku a vykládku tovaru aj nástup a výstup osôb. Žiadam preto vytvoriť niku pre krátkodobé zastavenie a zásobovanie pre max. 5

motorových vozidiel typu taxi, kuriér, zásobovanie, namiesto vyraďovacieho a zaradovacieho pruhu.

9. Zastúpenie verejných funkcií a športového ihriska. Požadujem vybudovanie multifunkčného športového a detského ihriska na pozemku navrhovateľa, nakoľko návrh vôbec nezohľadňuje voľnočasové potreby budúcich obyvateľov a užívateľov verejného priestoru.

10. Vyňatie apartmánov z daného zámeru.

Odôvodnenie: Apartmánové bývanie je bývanie krátkodobého rozsahu, nie je ho možné považovať za polyfunkciu, ale za klasické obchádzanie zákonov. Požadujem vyňať apartmány z daného zámeru a nahradiť ich polyfunkciou nebytového charakteru.

11. Vybudovanie BUS-pruhu. V dopravnokapacitnom posúdení nie je vôbec riešená preferencia autobusovej MHD. Už v súčasnosti sú dopravné zápchy počas rannej špičky na NAGLS pravidelnosťou. Daným územím prejde počas rannej dopravnej špičky za 1 hodinu 32 autobusov MHD (každé 2 min. jeden autobus), ktoré zabezpečujú spojenie západných častí mesta s centrom. Ako vynútenú investíciu preto požadujem od navrhovateľa vybudovanie BUS pruhu na Nábřeží armádneho generála Ludvíka Svobodu v smere do centra mesta, nakoľko po dostavaní projektu dôjde k ďalšiemu navýšeniu statickej i dynamickej dopravy, čo znemožní plynulý prejazd autobusov mestskej hromadnej dopravy a spôsobí meškanie spojov.

12. Odvádzanie dažďových vôd. Odvádzanie dažďových vôd do hlavného toku Dunaja nepovažujem za vhodné a žiadam o zachovanie dažďovej vody v predmetnom území na jej ďalšie využitie. V predložennom posudku — hydrogeologickej štúdiu 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 a odvádzanie vody do Dunaja je v zmysle filozofie cca 40 rokov dozadu.

13. Posudzovanie vplyvov na životné prostredie vykonať pre celý zámer (CPR-A,B,C) spoločne. Posudzovanie vplyvov na životné prostredie bolo potrebné vykonať v zmysle § 20 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. pre celý zámer (tj. pre etapy CPR-A, CPR-B a CPR-C) spoločne. Žiadam dopravno-kapacitné posúdenie, posúdenie kapacity kanalizácie, odvádzanie dažďových vôd, index zelene, súlad s územným plánom, hlukovú štúdiu a svetlotechnickú štúdiu vypracovať pre všetky etapy CPR ako celok.

- Žiada, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko v tomto znení: „Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil 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 pravdepodobností, 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 komplex CPR, blok CRP-B a polyfunkčný blok CPR-C“.“

(list zo dňa 27. 08. 2018)

- považuje navrhovanú činnosť za objemovo predimenzovanú, domnieva sa, že jeho realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia a žiada (doslovný prepis):

- a) Predložené dopravno-kapacitné posúdenie zámeru nikde neuvádza, že ho spracoval autorizovaný dopravný inžinier, nie je v ňom vôbec uvedené, kto za neho zodpovedá po odbornej stránke. Je uvedený iba spracovateľ DI Consult, s.r.o. – nie je však jasné aký

autorizovaný dopravný inžinier zadané posúdenie zodpovedá. Už pri zbežnom posúdení daného dopravno-kapacitného posúdenia je badať, že nesedia ani základné počty – napr. v tabuľke č.1 na strane 6 nesedia medzisúčty (príklad poobedňajšia špička CPR-B 18+21 nie je uvádzaných 40 apod.). Odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný CPR-B a CPR-C sa ráta prízjazd iba 178 automobilov (na 844 parkovacích miest) resp. odjazd 71 automobilov (z 844 parkovacích miest) – predpokladať napr. výjazd iba 20% vozidiel z parkovacích miest – obytná funkcia v rannej špičke je nereálny – mimo toho je táto špička chybné 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 za to, že dané hodnoty aj časové obdobie boli posúdené chybné a účelovo. Nevidím žiaden dôvod, že ak zámery uvedené v tabuľke č. 2 str. 7 majú v špičkovej hodine pomer prízjazdov plus odjazdov na priemernej úrovni 41,26 % počtu parkovacích miest (8794 áut za špičkovú hodinu pri počte parkovacích miest 21312), aby v prípade CPR-B a CPR-C boli znížené na 29,62 % počtu parkovacích miest (250 z 844). V 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. Dané však nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát. V obrázkoch dopravných tokov nie je uvedené a počítané so zaťažením projektom CPR-B (je uvedené iba CPR-C a zámer CPR-A, ktorý nie je súčasťou posudzovania v tomto prípade). V posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšinu dopravných tokov v území bude generovaných tzv. zónou Chalúpkova – je dôvodný predpoklad, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia zámeru CPR-B a CPR-C bolo iba „kvapkou v mori“ – nie je však žiaden predpoklad, že pre verejnú dopravu kľúčové zaťaženie električkovej trate (preferencia po rekonštrukcii) prejazdov vozidiel z dôvodu CPR-B a CPR-C nie je posúdené dostatočne. Križovatky NAGLS-otočka CPR (obr. č. 32) a NAGLS-Žižkova (obr. č. 31) neboli vôbec posúdené vo vzťahu k preferencii električkovej dopravy. V dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené - kedy a či vôbec sa vykonal dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smeru ich jazdy) – nie je uvedený žiaden dátum.

- b) Odvádzanie dažďových vôd do hlavného toku Dunaja nepovažujem za vhodné a žiadam 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 a odvádzanie vody do Dunaja je v zmysle filozofie cca 40 rokov dozadu.
- c) Posudzovanie vplyvov na životné prostredie bolo potrebné vykonať v zmysle § 20 ods. 2 Zákona č. 24/2006 Z. z. pre celý zámer (t. j. pre etapy CPR-A, CPR-B a CPR-C) spoločne. Žiadam dopravno-kapacitné posúdenie, posúdenie kapacity kanalizácie, odvádzanie dažďových vôd, index zelene, súlad s územným plánom, hlukovú štúdiu a svetlotechnickú štúdiu vypracovať pre všetky etapy CPR ako celok.
- d) Stanoviť ako podmienku, že uličná čiara daného zámeru bude maximálne v línii navrhovaných chodníkov.
- e) Vybudovať na náklady investora cyklotrasu vedenú tak, aby nedochádzalo ku kontaktom s chodcami. Žiadam zároveň vybudovať pešiu promenádu pre chodcov v aspoň takej šírke, aká je v tomto území v súčasnosti.

f) 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.

- Žiada, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko v tomto znení: „Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zvažil 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 pravdepodobností, 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 komplex CPR, blok CRP-B a polyfunkčný blok CPR-C“.“

[redacted] (list zo dňa 03. 09. 2018)

- predkladá nasledujúce pripomienky (doslovný prepis):
- Žiadam dodržať Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007, v znení neskorších zmien a doplnkov, najmä regulatívy intenzity využitia územia IPP - index podlažnosti, IZP - index zastavanej plochy a KZ - koeficient zelene. Architektonické stvárnenie a materiálovo-technické riešenie musia odzrkadľovať exponovanú polohu lokality zámeru. Všetky priestory okolo objektov riešiť ako verejne prístupné a tak rozšíriť pobytové priestory pri nábreží.
- Zabezpečiť nároky na parkovacie miesta v rámci pozemku investora. Počet parkovacích miest musí byť minimálne vo výške stanovenej príslušnou STN.
- Realizácia zámeru nesmie negatívne ovplyvniť prevádzku MHD v dotknutom úseku Nábrežia arm. gen. L. Svobodu, v žiadnom prípade nesmie spôsobiť zastavenie prevádzky električkovej MHD. V rámci zámeru vybudovať prístupy na existujúce prípadne navrhované zastávky MHD.
- V lokalite zámeru je potrebné kompletne obnoviť úsek promenády. Alej topoľov žiadam nahradiť novou výsadbou vzrastlých stromov na náklady investora tak, aby sa dodržal jednotný ráz promenády (výsadba druhovo zhodná, ako na Rázusovo nábreží, alebo v úseku River parku). Promenáda musí byť koncipovaná tak, aby spĺňala charakter oddychovej-rekreačnej zóny a aby bola atraktívny pre návštevníkov mesta. Z uvedeného dôvodu žiadam realizovať variant č. 3, ktorý preferuje na promenáde uvedenú charakteristiku a cyklotrasu umiestňuje do komunikácie Nábrežie. arm. gen. L. Svobodu.
 - Pri dodržaní vyššie uvedených pripomienok súhlasí s navrhovanou činnosťou a preferuje Variant č. 3.

[redacted] (list doručený dňa 11. 09. 2018)

- podporuje navrhovanú činnosť a bola by rada, keby sa zachovala centrálna časť komplexu – blok CPR-B.

[redacted] (list doručený dňa 03. 09. 2018)

- považuje za nevhodné zrušenie cyklistickej trasy popri Dunaji. Samotné zavedenie cyklistických pruhov na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu považuje za dobrú vec, ale len ako dodatočné dopravné spojenie pre skúsenejších cyklistov.
- Žiada o vybudovanie cyklotrasy podľa návrhu Cyklokoalície. K žiadosti prikladá obrázok na ktorom je vodorovným značením vyznačená cyklotrasa medzi alejami topoľov (nie medzi alejou a travertínovým múrikom) na Dvořákovom nábreží.

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 11. 02. 2019.

Odborný posudok bol spracovaný v zmysle § 36 ods. 4 - 7 zákona v januári 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 zvažil 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 organizácií, 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 blok CPR-A“ 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 blok CPR-A“ 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. 7092/2017-1.7./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 Bratislavy a s platnou metodikou dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (hl. mesto SR Bratislava), s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným ÚPN Bratislavy a s plnohodnotnou verejne prístupnou zeleňou najmä stromového charakteru v zmysle požiadaviek hl. mesta SR 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. 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 Dvořákov nábřeží, 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 Nábřeží arm. gen. Ludvíka Svobodu. Tá má slúžiť pre zdatných cyklistov, pre menej zdatných ponecháva zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov na Dvořákovom nábřeží.

Vo Variante č. 3 sa na ceste na ulici Nábřeží 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 krajinu na protihľadej 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 nábřeží Dunaja je v ÚPN Bratislavy definovaná ako hlavná a je súčasťou Medzinárodnej moravsko-dunajskej cyklotrasy (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 nábřeží a aby cyklotrasa na Dvořákovom nábřeží bola v súlade s STN 73 6110 a to aspoň 3,75 m obojsmerne.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava 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 nepripustné. 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 navrhnuť 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 komunikácií (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 Nábřeží 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 (výškovu diferencovať motorovú, cyklistickú aj pešiu).“

Ako už bolo uvedené, vo Variante č. 3 sa na ceste na ulici Nábřeží 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. Pomocou funkcie „pravítka“ v aplikácii Google Earth bola medzi dobre viditeľným bielym čiarami vyznačujúcimi krajinu 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 vybúvať oporný múrik a chodník pred existujúcim River Parkom. Posunutie električkovej trate problém tiež nerieši, pretože na protiaľhlej strane ulice Nábřeží 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, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C, 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. Návrh jednosmernej komunikácie – spojky Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu – Žižkova pred pripojením Žižkovej ulice na nábrežie v smere z centra, ktorá je predmetom osobitnej dokumentácie, žiada preveriť v súvislosti s projektom „Električková trať Dúbravsko–Karloveská radiála“ a tiež štúdiou realizovateľnosti tohto návrhu (návrhové prvky - parametre, vzdialenosti, CDS...). Návrh tohto opatrenia v prípade realizovateľnosti považuje za vyvolanú investíciu navrhovanej činnosti. Upozorňuje, že v prípade vzniku nepriaznivej dopravnej situácie (tvorba kongescií resp. spomaľovanie dopravného prúdu) na komunikácii Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu bude žiadať uzatvorenie tejto komunikačnej spojky. Z výsledkov posúdenia považuje za zrejmé, že v prípade nerozšírenia komunikácie na Rázusovom nábreží (Námestie Ľ. Štúra) a v súvislosti s tým potrebnej regulácie objemov dopravy v predchádzajúcich križovatkách (vetva Most SNP a križovatky na nábreží), prítiaženie dopravy z pripravovaných celomestských zámerov zhoršia už teraz nepriaznivú dopravnú situáciu na celom nábreží v čase dopravných špičiek. 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 nadzemnými objektmi sa navrhuje trojpodlažné 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 výustného 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 odbočkou ku čerpacej stanici 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 zrekonštruje na potrubie DN 600, rovnako sa zrekonštruje výustný objekt v koryte Dunaja. Do kanalizácie sa napoja prípojky dažďovej kanalizácie z jednotlivých blokov stavby, napojenie sa urobí do vysadených odbočiek, resp. do revízných 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 akumulčné nádrže pre zachytávanie dažďových vôd. Z akumulčných 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 (██████, 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 hydraulikej 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 podlažia. 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 vzduťie 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 blok CPR-A) 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 navrhnuť 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, zabráňovanie 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 akumuláčnej 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 akumuláčnej nádrže z navrhovanej studne úžitkovej vody. Studňa sa zrealizuje v blízkosti akumuláčnej nádrže. Do studne sa osadí ponorné vodárenské čerpadlo. Nad vŕtanou studňou sa vybuduje revízná šachta, v ktorej sa osadí uzatvárací ventil, elektroinštalácia, filter a vodomer. Z revíznej šachty bude vedený rozvod úžitkovej vody ku akumuláčnej 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. Spevnené plochy

v súčasnosti predstavujú asi 12 249 m². Zeleň pôsobí nielen ekostabilizačne ale zlepšuje aj mikroklimu.

V nadväznosti na priechod pre peších do časti River Park I. bude vytvorené menšie námestie nepravidelného tvaru, doplnené tromi zvýšenými záhonmi elipsodného tvaru (rovnaký typ ako na námestí s Planetáriom), a vodnou fontánou. Vo zvýšených záhonoch ako aj v najbližších plochách bude vysadená rozvoľnená skupina stredne vysokých listnatých drevín viackmennej formy s ľahkou vzdušnou korunou

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 navrhovaného projektu. 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 projektu „Polyfunkčný blok CPR-A“. 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.“

Okrem uvedeného odporúčania sa v Rozptylovej štúdii uvádza: „Krbový komín hoci aj v občasnej prevádzke môže nepriaznivo vplyvať na okolité prostredie. Napriek splneniu imisných limitov 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 vyhodnotenie vplyvu prevádzky navrhovanej činnosti na hlukové pomery v dotknutom vonkajšom prostredí (██████████, 2018). Tento vplyv bol vyhodnotený 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-B+C spôsobí pred fasádami posudzovaných budov v dotknutom vonkajšom prostredí zvýšenie ekvivalentných hladín A zvuku v jednotlivých referenčných časových intervaloch oproti súčasným hlukovým pomeroch od 0 do +1,1 dB, čo v prípade hluku generovaného dopravou predstavuje subjektívne takmer nevýznamný 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 pomeroch od +0,2 do +1,3 dB, čo v prípade hluku generovaného dopravou predstavuje subjektívne ťažko vnímateľný, až nevýznamný rozdiel hladín A zvuku“.

Vplyvy na obyvateľstvo

Pozitívne vplyvy na obyvateľstvo sa prejavujú 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 príležitostí počas výstavby aj počas prevádzky navrhovanej činnosti.

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

Ďalším vplyvom sledovaným pri obdobnom type navrhovaných činností je vplyv na svetelné pomery. Podľa Svetlotechnickej štúdie (██████████, 2017) všetky stavebné objekty (River Park I. - Blok B1, SO 502 Polyfunkčný dom, SO 503 Bytový dom, SO 504 Bytový dom, SO 505 Apartmánový dom, SO 507 Administratívna budova, SO 402 Bratislavské Planetárium)

- vyhovujú v najviac zatienených kontrolných bodoch požiadavkám STN 73 4301 na preslnenie okolitých objektov. Plánované stavby svojou polohou a výškou negatívne neovplyvnia vyhovujúce preslnenie okolitých objektov.
- vyhovujú v najviac zatienených kontrolných bodoch požiadavkám STN 73 0580-1 Zmena 2 na ekvivalentný uhol vonkajšieho tienenia okolitých objektov.

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

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 rudérálne biotopy s dominanciou rudérálnej 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 (██████████, 2017). Podľa nej sa z ihličnatých drevín na dotknutých plochách nachádza borovica lesná (*Pinus sylvestris*) a tis obyčajný (*Taxus baccata*). Z listnatých drevín sa tu nachádza javor mliečny (*Acer platanoides*), pajaseň žliazkatý (*Ailanthus altissima*), breza previsnutá (*Betula pendula*), brestovec západný (*Celtis occidentalis*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), čerešňa pílkatá (*Cerasus serrulata*), orech kráľovský (*Juglans regia*), slivka guľatoplodá (*Prunus insititia*) topol kanadský (*Populus x canadensis*). Z krovín sa tu vyskytuje baza čierna (*Sambucus nigra*) a mahónia cezmínolistá (*Mahonia aquifolium*). Lianovité druhy v území reprezentuje brečtan popínavý (*Hedera helix*) a plamienok plotný (*Clematis vitalba*). 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 38 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 1,00 m² a 19 jedincov lianovitých druhov, ktoré sa ťahali po veľkých stromoch alebo plošne po zemi.

Veľmi veľké zastúpenie v území má topol 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 ošetrované (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. fuzáčovitý – *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.

Súčasťou navrhovanej činnosti majú byť aj sadové úpravy. Projekt sadových a parkových úprav má v ďalšom stupni projektovej dokumentáciu uprednostňovať domáce druhy drevín a má tvoriť samostatný stavebný objekt v rámci skladby projektu pre územné rozhodnutie. Sadové úpravy sa navrhujú vo vnútrobloku na konštrukcii podzemných garáží (plochy zelene oproti hlavnému chodníku zvýšené o cca 45 cm, priemernú hrúbka substrátu 2 m, múriky doplnené aj drevenými sedákmi), na menšom námestí nadväzujúcom na priechod pre peších do časti River Park I. (tri zvýšené záhony elipsoidného tvaru s drevinami, rovnaký typ, ako na námestí s Planetáriom, vodná fontána), na námestie s planetáriom (riešené podobne), na promenáde, na ulici Nábrehie arm. gen. Ludvíka Svobodu (vegetačný pás so stromoradiem listnatých stromov, s podrastom trávobylinného spoločenstva, oddeleného od cestnej komunikácie nižším tvarovaným živým plotom, pre zachovanie nadväznosti na River park I. pre stromoradie použitý *Celtis occidentalis* a pre živý plot *Ligustrum vulgare*).

Prílohou správy o hodnotení je aj Prieskum vybraných zložiek prírodného prostredia (██████████, 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*) – boli zistené dve hniezda 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 bielolica (*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 komplex CPR, blok CPR-B a

polyfunkčný blok CPR-C“ 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 uvedených blokov CPR-B a CPR-C sa v území plánuje aj realizácia bloku CPR-A. 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. OU-BA-OSZP3/2018/082069/BAB/I-EIA-suhr. zo dňa 04. 09. 2018), riziko stretov vtákov s presklenými plochami budov však v ňom neuvádza. Z úradnej činnosti je MŽP SR známe stanovisko Správy chránenej krajiny oblasti (ďalej len „CHKO“) Dunajské luhy k susednému Polyfunkčnému bloku CPR-A. Toto stanovisko je použiteľné aj v prípade navrhovanej činnosti a MŽP SR ho pri rozhodovaní vzalo do úvahy.

Správa CHKO Dunajské luhy vo svojom stanovisku k susednému Polyfunkčnému bloku CPR-A 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 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 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 vyhyba monotónnosti a uniformite.

Zo strany verejnosti boli v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti uplatnené námietky, že navrhovaná činnosť zakrýva obyvateľom bývajúcim v domoch na protihlhom svahu pohľad na Dunaj a znižuje hodnotu ich nehnuteľnosti. Lína budov navrhovanej činnosti je na niekoľkých miestach prerušená, najväčšiu medzeru tvorí námestie s Planetáriom (blok CPR-B). Napriek tomu navrhovaná činnosť bude predstavovať určitú vizuálnu bariéru. Alternatívou by bolo nezastavanie alebo nízkopodlažná zástavba, ktorá nezodpovedá významu danej lokality. Kompromis definovaný navrhovanou činnosťou a obmedzujúcimi podmienkami MŽP SR je preto nevyhnutný.

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

pravom brehu Dunaja (Dunajský les – lokality Pečna a Jelení háj) a na ľavom brehu Dunaja najbližšie územie je lokalita Sihot'. Všetky ostatné chránené vtáacie 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 vtáacie 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 zvažil 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 vhodných miestach navrhnuť v projektovej dokumentácii a umiestniť dostatočný počet cyklostojanov.
2. Zabezpečiť celoročnú údržbu spevnených plôch určených pre cyklistov aj pre chodcov, najmä čistenie od opadu zo stromov a od snehu.
3. Preveriť potrebnú dĺžku vyrad'ovacieho pruhu pred otočkou PKO v smere z centra mesta. V prípade, že nepostačuje, navrhnuť a zrealizovať účinné nápravné opatrenia.
4. Preveriť možnosť využitia obslužného pruhu pred navrhovanou činnosťou a existujúcim komplexom River Park aj ako vyhradený BUS-pruh.
5. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie opísať zmeny v oblasti riadenia križovatiek svetelnou signalizáciou (navrhnutá optimalizácia riadenia vo vybraných križovatkách).
6. Fasády budov, najmä fasády smerom k Dunaju, riešiť tak, aby sa minimalizovali nárazy vtákov do nich. Vyhnúť sa veľkým preskleným plochám, najmä preskleným rohom 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.
7. Ploché strechy na jednotlivých objektoch navrhnuť a realizovať v maximálnej možnej miere ako extenzívne vegetačné strechy.
 8. Komíny tepelných zdrojov na tuhé palivo (pec na pizzu, krby) vyviesť nad strechu objektu.
 9. Dreviny určené na výrub odstraňovať len v mimohniezdnom období vtákov.
 10. Počas výstavby, vrátane výkopových prác, zabezpečiť ochranu podzemných aj nadzemných častí 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 drevo chráni celá (koruna, kmeň, koreňová sústava) pred poškodením. Po ukončení výstavby dreviny, odborným spôsobom ošetriť (najneskôr ku kolaudácii stavby).
 11. 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, zaplachtením alebo kapotážou sypkých materiálov pri preprave a skladovaní, v prípade potreby aj ich klopením. Tieto materiály neskladovať mimo staveniska.
 12. Počas výstavby minimalizovať znečistenie pôdy, horninového prostredia a podzemných vôd ropnými látkami a splaškovými odpadovými vodami udržiavaním dopravných a stavebných mechanizmov 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 rešpektovaní kanalizačného poriadku pri inštalácii a prevádzke sociálnych zariadení na stavenisku.
 13. Počas výstavby minimalizovať vplyv hluku používaním vhodných dopravných a stavebných mechanizmov a v dobrom technickom stave. Výkopové práce a hrubé stavebné práce vykonávať len v pracovných dňoch mimo času nočného pokoja a mimo dňa 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 povoliujúci 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 zosúladienie 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/9533/2018 zo dňa 20. 08. 2018)

súhlasí s predloženou správou o hodnotení.

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. 20811/2018-4130-45087 zo dňa 23. 08. 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. 46672/2018 zo dňa 28. 08. 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.

Požaduje realizáciu všetkých opatrení uvedených v časti C.IV Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie.

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.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (list č. 07288/2018/OSR/67060 zo dňa 04. 09. 2018)

konštatuje, že požiadavky uvedené v stanovisku k zámeru č. 1076/2017/SCDPK/63558 zo dňa 11. 09. 2017 a v stanovisku k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti č. 1076/2017/SCDPK/89354 zo dňa 21. 12. 2017 sú zapracované do správy o hodnotení navrhovanej činnosti. Pripomienky uvedené v stanovisku žiada dodržať v plnom rozsahu aj v ďalších stupňoch prípravy dokumentácie. K predloženej správe o hodnotení nemá ďalšie 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. OU-BA-OSZP3/2018/082069/BAB/I-EIA-suhr. zo dňa 04. 09. 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. Možno očakávať nepriame vplyvy na dotknutý úsek biokoridoru.
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.
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 dreveniny sa realizuje hneď po skončení stavebných prác.

Akceptuje sa.

Prvé štyri body predstavujú nesporné konštatovania. Piaty a šiesty bod MŽP SR vyhodnotilo ako oprávnenú požiadavku, ktorou v kapitole VI.3. záverečného stanoviska podmienilo svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti.

Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia (list č. OU-BA-OKR1-2018/082181 zo dňa 17. 08. 2018)

berie správu o hodnotení na vedomie.

Akceptuje sa.

Bratislavský samosprávny kraj (list č. 02175/2018/ZP-8 zo dňa 03. 09. 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 krajinej zelene ako základného ekostabilizačného systému v krajine s významným krajínotvorným 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 MŽP SR č. 7092/2017-1.7./ak zo dňa 15. 11. 2017 navrhovateľ v prílohe správy o hodnotení predložil aj Prieskum vybraných zložiek prírodného prostredia (██████████, 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. Z úradnej činnosti je MŽP SR známe stanovisko Správy CHKO Dunajské luhy k susednému Polyfunkčnému bloku CPR-A. Toto stanovisko je použiteľné aj v prípade navrhovanej činnosti a MŽP SR ho pri rozhodovaní vzalo do úvahy.

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.

Neakceptuje sa.

Orgán ochrany prírody - Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie stanovisko k správe o hodnotení predložil (list č. OU-BA-OSZP3/2018/082069/BAB/I-EIA-suhr. zo dňa 04. 09. 2018). V stanovisku neurčil preventívne opatrenia proti stretu vtákov s presklenými plochami budov. (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 cyklotrasy (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 Dvořákovom nábreží 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.

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 polyfunkčných objektov CPR-B a C, a ich 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 (██████████ et al., 2017). Obsahuje aj požadované posúdenie zmeny prúdenia podzemných vôd v dôsledku výstavby polyfunkčných objektov CPR-B a CPR-C. 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 50642/18-393415, OSRMT 792/18, EIA č. 27 zo dňa 29. 11. 2018)

konštatuje, že v prílohe č. 10 k správe o hodnotení sa uvádza, že k investičnému zámeru „Cresco riverside Bratislavské planetárium River Park – II. Etapa“ vydalo hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava stanovisko č. MAGS OUIČ 50896/16-329002 z 30. 03. 2017 a k dokumentácii pre územné rozhodnutie záväzné stanovisko č. MAGS OUIČ 47800/17-3319010, z 11. 05. 2018 – v uvedených stanoviskách bol 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 Medzinárodnej moravsko-dunajskej cyklotrasy (MMDC), ktorá začína na ľavobrežnej strane Dunaja pod Mostom SNP a pokračuje nábrežím popri Karloveskej zátokke 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 ČR 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 Dvořákov 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 „Správe o hodnotení, všeobecné záverečné zhrnutie (str. 9)“, 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 „Podľa časti “Vyhodnotenie vedenia a kapacity navrhovaných cyklotrás (str. 7)“ 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.“
- K podľa správy o hodnotení optimálnemu Variantu č. 3 uvádza (doslovný prepis):

Vo vybranom Variante č. 3 sa uvádza, len že “Navrhované riešenie počíta so zúžením jazdných pruhov na 3 m.“, neuvádza však, či si riešenie vyžiada v mieste zastávok MHD zúženie jazdných pruhov na 2,75 m.

Podľa predloženej “Štúdie vedenia cyklotrasy v úseku most Lafranconi – Starý most“, v úseku cyklotrasy „A“ a úseku „B C“ t. j. od Mostu Lafranconi po tri vežiaky (po tunel): je vedenie cyklotrasy navrhované v komunikácii na Nábřeží arm. gen. L. Svobodu (NAGLS), ako uvádza Variant č. 3. 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 navrhnuť v súlade s príslušnými technickými predpismi s ohľadom na maximálnu bezpečnosť všetkých účastníkov cestnej premávky.

- uvádza, že v grafickej časti „Situácia promenády – kolízne body chodcov a cyklistov“ sú preukázané kolízne body na promenáde a konštatuje: „Chýba grafická časť vyhodnotenia kolíznych bodov v celom úseku navrhovanej cyklotrasy v komunikácii od mostu Lafranconi až po tunel a to predovšetkým v území navrhovaného “Polyfunkčného komplexu CPR“ kde sú navrhované dva vjazdy do podzemných garáží: pre blok “CPR A“ s počtom 663 PM, pre “CPR B a CPR C“ s počtom 844 PM a tretím vjazdom v bloku “CPR-C“, ktorý má slúžiť pre potreby odvozu odpadu a zásobovania. Ďalej k existujúcim objektom River parku kde sú taktiež dva vjazdy do PG s počtom cca 1110 PM, neopomínajúc zastávky MHD, priechody pre chodcov atď. V prípade realizácie variantu č. 3 žiadame tieto kolízne body bezpečne vyriešiť.“

Akceptuje sa.

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

„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 musí zahŕňať aj blok „CPR-A“ vrátane navrhovanej komunikačnej spojky, NAGLS-Žižkova s vyústením pred Lipovou ulicou, s ktorou alternatívne uvažuje aj DKP.“

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 OUIK 47800/2017, zo dňa 13. 12. 2017“ a konštatuje, že „predložené DKP je spracované v súlade so zadáním 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 vyrad'ovacieho pruhu pred otočkou PKO v smere z centra mesta je v špičkových hodinách nepostačujúca. Žiadame preveriť potrebnú dĺžku vyrad'ovacieho 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.“
3. „Návrh jednosmernej komunikácie - spojky NAGLS – Žižkova pred pripojením Žižkovej ul. na nábrežie v smere z centra, ktorá je predmetom osobitnej dokumentácie, žiadame preveriť v súvislosti s projektom „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“ a tiež štúdiou realizovateľnosti tohto návrhu (návrhové prvky - parametre, vzdialenosti, CDS...). Návrh tohto opatrenia v prípade realizovateľnosti, je vyvolanou investíciou stavby Polyfunkčný komplex CPR. Upozorňujeme, že v prípade vzniku nepriaznivej dopravnej situácie (tvorba kongescií resp. spomaľovanie dopravného prúdu) na komunikácii NAGLS budeme žiadať uzatvorenie tejto komunikačnej spojky.“

Z výsledkov posúdenia považuje za zrejmé, že v prípade nerozšírenia komunikácie na Rázusovom nábreží (Námestie Ľ. Štúra) a v súvislosti s tým potrebnej regulácie objemov dopravy v predchádzajúcich križovatkách (vetva Most SNP a križovatky na nábreží), prítiaženie dopravy z pripravovaných celomestských zámerov zhoršia už teraz nepriaznivú dopravnú situáciu na celom nábreží v čase dopravných špičiek.

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.

„Podľa požiadavky bodu 2.2.3. rozsahu hodnotenia bola predložená tabuľka, podľa objektov s uvedením funkcií a údajmi pre potreby výpočtu statickej dopravy (VSD). Konštatujeme, že výpočet statickej dopravy je v súlade podľa uvedených funkcií. Návrh počtu parkovacích miest ostáva rovnaký.“

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie.

Zeleň ako súčasť dunajskej promenády musí byť plnohodnotnou zeleňou tak, aby bola naplnená aj relaxačná funkcia nábrežia.

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie.

Navrhované mieru ozelenenia (17,7 %) akceptuje a považuje ju za splnené minimum ($KZ_{min.} = 0,15$).

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie.

Požaduje rešpektovať odporúčania, ktoré môžu eliminovať negatívne vplyvy na ciele ochrany dotknutých území významných z hľadiska ochrany prírody a krajiny (biokoridor provinciálneho významu PBkXIII. Dunaj, lokalita Sihot', ktorá je regionálnym biocentrom a chráneným areálom, kde platí 2. a 3. stupeň územnej ochrany, Pečniansky les, ktorý je regionálnym biocentrom a chráneným areálom, kde platí 2., 3. a 4. stupeň územnej ochrany, SKUEV0064 Bratislavské luhy a SKCHVU007 Dunajské luhy).

Akceptuje sa s výhradami.

V správe o hodnotení sa neuvádzajú osobitné opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov na zložky životného prostredia uvedené v pripomienke a v pripomienke sa takéto opatrenia ani nekonkretizujú. V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa nepreukázal jej negatívny vplyv na uvedené zložky životného prostredia, predpokladá sa len riziko kolízií vtákov migrujúcich biokoridorom provinciálneho významu PBkXIII. Dunaj s fasádami navrhovanej činnosti. Toto riziko je minimalizované opatreniami uvedenými v kapitole VI.3. záverečného stanoviska.

Zdrojmi znečisťovania ovzdušia z navrhovanej činnosti budú:

- statická doprava,
- vykurovanie (plynové kotolne),
- a náhradné zdroje 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 dieselaagregát (2 ks) sú malými zdrojmi znečisťovania ovzdušia (MZZO). Prevádzkovanie MZZO vyplýva z ustanovení § 16 a § 17 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší. V prípade malého zdroja znečisťovania ovzdušia je potrebné vyžiadať si podľa § 17 súhlas na povolenie stavby MZZO od Hlavného mesta SR Bratislavy. Požadujeme doplniť údaje o nainštalovanom súhrnnom menovitom tepelnom príkone náhradného zdroja elektrickej energie.“

Akceptuje sa.

Ide o povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší, preto ich nie je potrebné osobitne uvádzať v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. Údaje o nainštalovanom súhrnnom menovitom tepelnom príkone náhradného zdroja elektrickej energie možno doplniť v žiadosti o súhlas na povolenie stavby MZZO.

„Zdrojom tepla budú plynové kotolne. V kotolni PS 500-5 budú osadené 2 ks kotlov, každý s maximálnym tepelným príkonom 435,8 kW. V kotolni PS 500-6 budú osadené 4 ks kotlov, každý s maximálnym tepelným príkonom 561,86 kW. Kotolne predstavujú nový stredný zdroj 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. Požadujeme doplniť údaje o súhrnnom menovitom tepelnom výkone plynovej kotolne.“

Akceptuje sa.

Ide o povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší, preto ich nie je potrebné osobitne uvádzať v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. Údaje o nainštalovanom súhrnnom menovitom tepelnom výkone plynovej kotolne možno doplniť v žiadosti o súhlas na povolenie stavby SZZO.

„Rozptyľová štúdia ([REDAKOVANÉ], 05/2018) potvrdila, že limitná hodnota pre NO₂ 200 µg/m³ nie je v uvedenej výpočtovej konfigurácii prekročená a navrhovaný komín je v dostatočnej výške. Krbový komín môže nepriaznivo vplývať na okolité prostredie. Berieme na vedomie. Upozorňujeme, že je nutné vyvedenie krbového komína nad strechu objektu.“

Akceptuje sa.

Podľa Rozptyľovej štúdie komíny tepelných zdrojov (pec na pizzu, krby) môžu nepriaznivo vplývať na okolité prostredie. Vzhľadom na to MŽP SR podmieňuje svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti ich vyvedením nad strechu objektu.

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

Akceptuje sa.

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

„Ploché strechy na objektoch žiadame riešiť ako extenzívne zelené vegetačné strechy, keďže umožňujú zmiernovať dopady klimatickej zmeny - spomalenie odtoku zrážkovej vody, podporujú výpar, prispievajú k zmierneniu tepelného ostrova, majú tepelno-izolačné vlastnosti, poskytujú aj ekologické funkcie. V prípade navrhovanej stavby je vhodné, aby bolo uplatňované hospodárne nakladanie so zrážkovými vodami v súlade s certifikačným systémom udržateľnej výstavby LEED.“

Akceptuje sa.

Požiadavku riešiť ploché strechy na objektoch ako extenzívne vegetačné strechy MŽP SR vyhodnotilo ako odôvodnenú a podmieňuje ňou svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti.

„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 SNR č. 372/1990 Zb. o prístupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon), NV 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. SVP, a.s., nepredložilo k správe o hodnotení stanovisko a rovnako nie sú MŽP SR známe ani podmienky rozhodnutia orgánu štátnej vodnej správy.

V tab. č. 8 (str. 145 správy o hodnotení) chýba uvedenie odpadov, ktoré budú vznikať počas prevádzky pri údržbe zelene (katalógové číslo 200201).

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie.

Údaj o množstve výkopovej zeminy na str. 143 sa nezhoduje s množstvom, uvádzaným v tab. na str. 142.

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie.

Z hľadiska hluku upozorňuje, že vo vyhodnotení navrhovanej činnosti z hľadiska hlukových pomerov chýba zmienka o tzv. bodových zdrojoch hluku (vzduchotechnika, transformátory a pod.).

Akceptuje sa.

Ide o nesporné konštatovanie.

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

Akceptuje sa s výhradami.

Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní jednotlivých požiadaviek a odôvodnenie tohto rozhodnutia je uvedené pri jednotlivých požiadavkách.

Mestská časť Bratislava – Karlova Ves (list č. KV/DOP/1981/2018/14617/MK zo dňa 07. 09. 2018)

Považuje navrhovanú činnosť v záujmovej lokalite za objemovo predimenzovanú a v danej lokalite za nevhodnú. Uvádza, že jej realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia a zároveň by bola výrazne negatívne ovplyvnená doprava v predmetnej lokalite.

Neakceptuje sa.

Ide o tvrdenie bez argumentov.

Konštatuje, že predložená správa nie je spracovaná v zmysle rozsahu hodnotenia č. 7092/2017-I.7./ak, 55289/2017 zo dňa 15. 11. 2017. V predloženej správe 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 navrhnuť 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 dopravnokapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov, 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, pretože vo Variante č. 2 je obsiahnutý identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne bloku CPR-B, ale najmä polyfunkčného bloku CPR-C, ako vo Variante č. 1, v ktorom dominujú funkcie bývania a krátkodobého ubytovania v apartmánoch.

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 hl. mesta SR Bratislavy a s platnou metodikou dopravnokapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (hl. mesto SR Bratislava), s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným ÚPN Bratislavy. Vo Variante č. 2 síce je obsiahnutý identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne bloku CPR-B a polyfunkčného bloku CPR-C, ako vo Variante č. 1, to však neznamená, že požiadavka rozsahu hodnotenia nebola splnená. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava nespochybnilo súlad navrhovanej činnosti s platným ÚPN Bratislavy, ani Dopravnokapacitné posúdenie zámeru.

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 Nábřeží 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 del'be 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 Nábřeží 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 (v stanovisku je uvedené 68) predloženého dopravno-kapacitného posúdenia: „...posúdenie na viacerých križovatkách preukázalo nižšiu kapacitu vybraných smerov v porovnaní s ich zaťažením. 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 počínov.“ Je presvedčená, že pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na predmetnej komunikačnej sieti, najmä nárokov takých rozsiahlych investičných počínov ako je „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“, si vyžaduje riešenie ráznych a výrazných zásahov do

existujúcej dopravnej infraštruktúry, resp. riešenie nových cestných komunikácií a nových križovatkových uzlov.

Konštatuje, že v predložennom dopravno-kapacitnom posúdení nesedia ani základné počty — napr. v tabuľke č. 1 na str. 6 nesedia medzisúčty (príklad ranná špička CPR-B 18+21 nie je uvádzaných 40 a pod.).

Konštatuje, že odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný. Pre bloky CPR-B a CPR-C sa ráta s príchodom iba 178 automobilov (na 844 parkovacích miest), resp. s odjazdom 71 automobilov (z 844 parkovacích miest) - predpokladať výjazd iba 20 % vozidiel z parkovacích miest - obytná funkcia v rannej špičke je nereálny, mimo toho je táto špička chybné 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 chybné a účelovo. Nevidí žiaden dôvod, že ak zábery uvedené v tabuľke č. 2 na str. 7 majú v špičkovej hodine uvažované príchody plus odjazdy na priemernej úrovni 41,26 % počtu parkovacích miest (8 794 áut za špičkovú hodinu pri počte parkovacích miest 21 312), aby v prípade blokov CPR-B a CPR-C boli tieto znížené na 29.62 % počtu parkovacích miest (250 z 844).

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 % odjazdov v zmysle metodiky a v predložennom 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 obrázkoch dopravných tokov nie je uvedené a počítané so zaťažením bloku CPR-B (je uvedené iba pre blok CPR-C a zámer CPR-A, ktorý nie je súčasťou predmetného posudzovania).

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 blokov CPR-B a CPR-C bolo zanedbateľné — nie je však žiaden predpoklad, že pre verejnú dopravu kľúčové zaťaženie električkovej trate (preferencia po rekonštrukcii) prejazdov vozidiel z dôvodu CPR-B a CPR-C nie je posúdené dostatočne.

Konštatuje, že križovatky Nábřežie arm. gen. Ludvíka Svobodu - Žižkova (obr. č. 31) a Nábřežie arm. gen. Ludvíka Svobodu - 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 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 zábery 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. L. 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 zábery 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 del'be 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 del'be 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 del'by 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 Nábřeží 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 zlučenia maximálnych špičkových hodín na Nábřeží 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.

Z hľadiska uvažovaných príjazdov/odjazdov v špičkovej hodine pre navrhovanú činnosť a ostatné uvažované činnosti je potrebné brať do úvahy skladbu funkcií v nich navrhovaných, ktorá generuje predpoklady na posudzované hodnoty, pričom sa odvíja aj od počtu návrhu plôch pre statickú dopravu.

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.

V dopravno-kapacitnom posúdení je uvedené, že kapacity parkovacích miest pre blok CPR B sú sanované v blokoch CPR A a CPR C v pomere 1:1 a tomu zodpovedajú i hodnoty dopravných tokov. Konštatácia, že väčšina dopravných tokov bude na Nábřeží arm. gen. Ludvíka Svobodu generovaná zónou Chalupkova je uvedená len z dôvodu, že jej obsah je pravdivý a týka sa kľúčovej komunikácie Nábřeží arm. gen. Ludvíka Svobodu.

Posúdenie križovatiek je spracované v podmienkach riadenia križovatiek v pevnom cykle s prvkami líniovej koordinácie (nastavenej v maximálnej miere pre rýchlosť električky), t. j. pre prípad výpadku systému dynamického riadenia, teda aj preferencie električiek. Vtedy je totiž kapacita križovatiek najnižšia. Dynamické riadenie môže pri správnej logike riadenia dopravnú situáciu len zlepšiť a nezmení to ani preferencia električiek.

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 50642/18-393415 OSRMT 792/18, EIA č. 27, zo dňa 29. 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 navrhnuť 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.

Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava (list doručený dňa 28. 08. 2018) a [REDACTED] (list doručený dňa 30. 08. 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 dopravného-kapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov (bod 1, strana 1 rozsahu hodnotenia č. 7092/2017-1.7./ak).

Totíž podľa rozhodnutia primátora č 15/2014, ktorým schválil Metodiku dopravnokapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov sa vyžaduje „v prípade, ak ide o cyklotrasu, ktorá je v územnom pláne uvedená ako hlavná, musí byť konštruovaná ako segregovaná trasa v šírke požadovanej normou.“ (bod 4.14 metodiky). Nábřežná 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).“

Neakceptuje sa.

V prípade Variantu č. 1 nie je v rozsahu hodnotenia MŽP SR č. 7092/2017-1.7./ak zo dňa 15. 11. 2017 explicitne uvedený „súlady s územným plánom hl. mesta a metodikou dopravnokapacitného posudzovania vplyvov investičných projektov“. V prípade Variantu č. 3 sa navrhuje aj segregovaná cyklotrasa. V pripomienke sa neuvádza čím je táto cyklotrasa v rozpore s uvedenými dokumentmi.

„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 nábřežnej 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 vyradovací 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 komplikácií. 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“. Nekonzkretizuje 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 pruhu pre automobilovú dopravu. Technické podmienky pre navrhovanie cyklistických komunikácií (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 širkového 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 Nábřeží 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 v 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.

[REDAKOVANÉ], Občianske združenie Nádej pre Sad Janka Kráľa, Švabinského 20, 851 01 Bratislava (list zo dňa 30. 08. 2018)

V prvej časti stanoviska opakuje pripomienky Cyklokoalície (rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní a odôvodnenie rovnaké ako pri pripomienkach cyklokoalície).

„Dopravné posúdenie v texte aj v grafickej časti zámeru nevychádza z jestvujúceho dopravného zaťaženia ani z predpokladaného nárastu dopravy. Opiera sa o neexistujúce merania, nereálny optimistický výhľad a doteraz nerealizované vybudovanie novej

električkovej trate, ktorej kapacitu len odhaduje. Takto navrhnutá doprava zvyšuje riziko, že spôsobí v území kolaps a trvalé zápchy. Schválenie týchto variant veľmi pravdepodobne spôsobí ohrozenie obyvateľov zvýšením produkcie exhalátov (PM 2-10) a hlukom z dopravy. Návrhy cyklodopravy v zamorenom prostredí takejto komunikácie ohrozuje zdravie cyklistov všetkých vekových skupín a popiera všetky schválené koncepcie hlavného mesta na zdravú a bezpečnú cyklodopravu a nekonfliktnú dopravu v hlavnom meste. Dopravné riešenie uvažuje len zo zastaralými koncepciami dopravy a nezaoberá sa variantom obmedzenia automobilovej dopravy, ktorý je trendom v Európskych mestách.

POŽADUJEME: Vypracovanie variant dopravy s možnosťou odkloniť všetku tranzitnú automobilovú dopravu obchádzkou cez most SNP a následne most Lafranconi a tým umožniť odľahčenie dopravy cez celé nábrežie len pre zásobovanie a obsluhu objektov na nábreží.“

Neakceptuje sa.

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 k správe o hodnotení 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. Zo štruktúry dopravných tokov uvedenej v dopravno-kapacitnom posúdení vyplýva, že doprava generovaná CPR je objemovo tou poslednou, ktorá by nejakým spôsobom ohrozovala obyvateľstvo uvedeným spôsobom. Navrhované riešenie v plnom rozsahu rešpektuje platnú koncepciu definovanú ÚPN Bratislavy. (Odôvodnenie je prevzaté z odborného posudku). Zákon neumožňuje určiť ďalší variant v štádiu pripomienkovania správy o hodnotení.

„Vzhľadom na jestvujúcu zástavbu na hradnom kopci a okolí je nutné rešpektovať priehľady na Dunaj tak, aby sa jestvujúca zástavba neznehodnocovala výškou navrhovanej zástavby verejný priestor. Predimenzovaná kapacita zástavby zámeru nerešpektuje žiaden strategický dokument prijatý hlavným mestom pre tvorbu kvalitného verejného priestoru. Zastaralá koncepcia zámeru pre hustejšiu výškovú zástavbu sa opiera len o lacnú formu výstavby a neuvažuje zo zvýšením ceny zástavby cez kvalitný urbanizmus, dopravu, kvalitu bývania a špičkový verejný priestor akým nábrežie Dunaja umožňuje.

POŽADUJEME: prehodnotenie investičného zámeru z intenzívnej predimenzovanej zástavby spôsobujúcej neprimerané nároky na dopravu na investičný zámer, ktorý by rešpektoval kvalitu územia a navrhol zvyšovať atraktivitu a cenu priestorov cez kvalitnú architektúru, súčasný urbanizmus a verejný priestor hodný hlavného európskeho mesta 21. storočia.“

Neakceptuje.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava konštatuje súlad navrhovanej činnosti s ÚPN Bratislavy. Po predložení správy o hodnotení zákon posúdiť jednotlivé varianty (vrátane nulového) a vybrať najvhodnejší z nich.

Žiada „zastaviť konanie a vrátiť spracovateľovi na prerobenie/opravenie v súlade s požiadavkami rozsahu hodnotenia, noriem, technických podmienok a iných právnych predpisov Slovenskej republiky a strategických dokumentov hlavného mesta Bratislava a BSK. (Dopravný generel hl. mesta Bratislava, katalóg opatrení na zmenu klímy BSK, európsku smernicu na ochranu ovzdušia v mestách atď.).“

Neakceptuje sa.

Zákon neumožňuje zastaviť konanie na základe pripomienok k správe o hodnotení.

(list doručený dňa 31. 08. 2018)

predkladá na zváženie návrh vo forme obrázka, podľa ktorého je fasáda obrátená k Dunaju posunutá od existujúcej aleje k okraju existujúcej komunikácie (cca na dvojnásobnú vzdialenosť od travertínového múrika).

Neakceptuje sa.

MŽP SR nevidí dôvod na posúvanie fasády.

(list doručený dňa 24. 10. 2018)

predkladá návrh zhodný so svojim návrhom doručeným na MŽP SR dňa 31. 08. 2019 doplnený o spolpatnený prémiový jazdný pruh pre cyklistov medzi existujúcou alejou a fasádou.

Neakceptuje sa.

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

Občianska iniciatíva Bratislava
otvorene (list zo dňa 09. 09. 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. 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.

„Najväčší 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 krajínotvorného.“

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 prevládala 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 funkcií 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.).“

Akceptuje sa čiastočne.

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

Vzhľadom na vyššie uvedené pripomienky 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.

„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) – nie je uvedený žiaden dátum. 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 Vydrice, nie sú uvedené relevantné zdroje z ktorých boli čísla prebraté. River Park). Predložené dopravno-kapacitné posúdenie zámeru nikde neuvádza, že ho spracoval autorizovaný dopravný inžinier, nie je v ňom vôbec uvedené, kto za neho zodpovedá po odbornej stránke. Nebola splnená požiadavka rozsahu hodnotenia - 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 7092/2017-1.7./ak). Ďalej spracovateľ vo variante 2 s dlaždicou "oddeleným" pohybom chodcov a cyklistov nenavrhol cyklotrasu v súlade s STN 73 6110. 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 a plánovanej výstavby. Zámer by mal byť posúdený dôsledne z hľadiska preferencie električkovej dopravy, vybudovanie bus pruhov (preferencia hromadnej dopravy). Ministerstvo životného prostredia SR by malo v záujme objektívneho vyhodnotenia zámeru navrhovanej činnosti objednať nezávislé dopravno-kapacitné posúdenie 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. Nekonzkretizované výrazné zásahy do cestnej infraštruktúry s cieľom zvýšenia jej kapacity budú pravdepodobne generovať zvýšenie jej dopravného zaťaženia v neprospech prípadných regulačných snáh v otázkach delby 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 [REDAKOVANÉ], 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, ktorá výrazne zníži retenčnú schopnosť územia, ktoré bolo doteraz v značnej miere nezastavané. Odvádzanie dažďových vôd do hlavného toku Dunaja je z vyššie uvedeného dôvodu neprípustné a žiadam o zachovanie dažďovej vody v predmetnom území ako aj jej ďalšie využitie. Neprípustné je aj zabratie zelených plôch ako aj výrub zelene. Zámer nerieši, kde budú vytvorené náhradné plochy zelene v celom rozsahu. 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. 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.“

Neakceptuje sa.

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. 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 vybrať nejaké zastavané územie?).

„Kultúrna krajina. Predkladaný zámer navrhovanej činnosti spôsobí zásadnú zmenu vizuálu Bratislavy (hlavne zo západnej časti). Je zrejmé, že výstavba na takomto vzácnom a cennom území výrazne ovplyvní 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 zaviesť 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. Minimálne by mali byť v predloženom zámere doložené panoramatické fotky a vizualizácie z rôznych strán, ale najmä zo strany Dunaja či mosta Lafranconi, kde by bol zámer zakreslený, čím by sa dalo odborne posudzovať jeho vplyv na celkovú krajinu a panorámu Bratislavy.“

Neakceptuje sa.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na krajinu“. Vizualizácie navrhovanej činnosti sú súčasťou správy o hodnotení.

„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 odlišila 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 územia, história a génus loci. Žiadam stanoviť ako podmienku, že uličná čiara daného zámeru bude maximálne v línii navrhovaných chodníkov. 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 Uznesenie 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.

Ďalej žiada, aby sa zámer posudzoval podľa zákona nielen v aktuálne navrhnutom variante, ale vo všetkých variantoch, a teda aj v novom - prepracovanom, ktorý zmení objem a výšku, zmenší rozsah presklených častí (predovšetkým tých obrátených k trati električiek) a pridá verejné plochy, športoviská a kultúrne priestory - teda zvýši občiansku vybavenosť, prepracuje architektúru tak, aby svojou kvalitou zodpovedala výnimočnosti priestoru kde má byť umiestnená.

Neakceptuje sa.

Navrhovaná činnosť bola posúdená vo variantoch predložených v správe o hodnotení. Určenie ďalšieho variantu v etape pripomienkovania správy o hodnotení zákon neumožňuje.

(list zo dňa 14. 09. 2018)

Konštatuje, že „predložená správa nie je spracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C " 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. 7092/2017- 1.7./ak, 55289/2017, 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 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), 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), 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 bloku CPR-B, ale najmä polyfunkčného bloku CPR-C ako Variant č. 1.

Neakceptuje sa.

Vo Variante č. 2 síce je obsiahnutý identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne bloku CPR-B a polyfunkčného bloku CPR-C, ako vo Variante č. 1, to však neznamena, že požiadavka rozsahu hodnotenia nebola splnená. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava nespochybnilo súlad navrhovanej činnosti s platným ÚPN Bratislavy, ani Dopravno-kapacitné posúdenie zámeru.

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 Nábřeží 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 Nábřeží 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 (v stanovisku je uvedené 68) 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 počínov.“ Je presvedčený, že pokrytie nových kapacitných nárokov dynamickej dopravy na predmetnej komunikačnej sieti, najmä nárokov takých rozsiahlych investičných počínov ako je navrhovaná činnosť, si vyžaduje riešenie ráznych a výrazných zásahov do existujúcej dopravnej infraštruktúry, resp. riešenie nových cestných komunikácií a nových križovatkových uzlov.

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 zábery 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. L. 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 zábery 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 del'be 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 del'be 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 delby 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 Nábřeží 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 Nábřeží 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.

Z hľadiska uvažovaných príjazdov/odjazdov v špičkovej hodine pre navrhovanú činnosť a ostatné uvažované činnosti je potrebné brať do úvahy skladbu funkcií v nich navrhovaných, ktorá generuje predpoklady na posudzované hodnoty, pričom sa odvíja aj od počtu návrhu plôch pre statickú dopravu.

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.

V dopravno-kapacitnom posúdení je uvedené, že kapacity parkovacích miest pre blok CPR B sú sanované v blokoch CPR A a CPR C v pomere 1:1 a tomu zodpovedajú i hodnoty dopravných tokov. Konštatácia, že väčšina dopravných tokov bude na Nábřeží arm. gen. Ludvíka Svobodu generovaná zónou Chalupkova je uvedená len z dôvodu, že jej obsah je pravdivý a týka sa kľúčovej komunikácie Nábřeží arm. gen. Ludvíka Svobodu.

Posúdenie križovatiek je spracované v podmienkach riadenia križovatiek v pevnom cykle s prvkami líniovej koordinácie (nastavenej v maximálnej miere pre rýchlosť električky), t. j. pre prípad výpadku systému dynamického riadenia, teda aj preferencie električiek. Vtedy je totiž kapacita križovatiek najnižšia. Dynamické riadenie môže pri správnej logike riadenia dopravnú situáciu len zlepšiť a nezmení to ani preferencia električiek.

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 50642/18-393415 OSRMT 792/18, EIA č. 27, zo dňa 29. 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 činnosti 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.

(list zo dňa 09. 09. 2018)

žiada neakceptovať správu o hodnotení činnosti ako kompletnú a spĺňajúcu predpísaný rozsah hodnotenia.

Neakceptuje sa.

Správa o hodnotení je vypracovaná v intenciách určeného rozsahu hodnotenia a spĺňa účel určeným rozsahom hodnotenia zamýšľaný, aj keď niektoré požadované údaje chýbajú. Ide o detaily, ktoré nemajú vplyv na výsledok posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Žiada zámer v predložených podobách zamietnuť ako nevyhovujúci kritériám posudzovania vplyvov na životné prostredie, správu o hodnotení činnosti prepracovať, ako aj prepracovať varianty tak, aby spĺňali rozsah hodnotenia.

Neakceptuje sa.

Jednotlivé varianty spĺňajú rozsah hodnotený a boli vyhodnotený z hľadiska jednotlivých kritérií.

Podporuje stanoviská a pripomienky [REDAKOVANÉ], [REDAKOVANÉ], ako aj stanovisko Mestskej časti Bratislava – Karlova Ves č. KV/DOP/1981/2018/14617/MK zo dňa 07. 09. 2018, v celom rozsahu.

Akceptuje sa s výhradami.

Akceptuje sa skutočnosť, že podporuje stanoviská a pripomienky [REDAKOVANÉ], [REDAKOVANÉ], ako aj stanovisko Mestskej časti Bratislava – Karlova Ves. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní pripomienok uvedených v týchto stanoviskách a odôvodnenie tohto rozhodnutia je uvedené pri jednotlivých stanoviskách.

[REDAKOVANÉ] (list doručený elektronickou poštou dňa 10. 09. 2018)

žiada neakceptovať správu o hodnotení činnosti ako kompletnú a spĺňajúcu predpísaný rozsah hodnotenia.

Neakceptuje sa.

Správa o hodnotení je vypracovaná v intenciách určeného rozsahu hodnotenia a spĺňa účel určeným rozsahom hodnotenia zamýšľaný, aj keď niektoré požadované údaje chýbajú. Ide o detaily, ktoré nemajú vplyv na výsledok posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Žiada zámer v predložených podobách zamietnuť ako nevyhovujúci kritériám posudzovania vplyvov na životné prostredie alebo správu o hodnotení činnosti prepracovať, ako aj prepracovať varianty tak, aby spĺňali rozsah hodnotenia.

Neakceptuje sa.

Jednotlivé varianty spĺňajú rozsah hodnotený a boli vyhodnotený z hľadiska jednotlivých kritérií.

Konštatuje, že „predložená správa nie je spracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ určeného podľa § 30 zákona, ktoré vydalo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky pod č. 7092/2017-1.7./ak, 55289/2017, 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 navrhnuť 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), s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným Územným plánom hl. mesta SR Bratislavy... Keďže vo variante 2 je obsiahnutý rovnaký, resp. identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne bloku

CPR-B, ale najmä polyfunkčného bloku CPR-C, ako vo variante 1, v ktorom dominujú funkcie bývania a krátkodobého ubytovania v apartmánach, je možné konštatovať, že vyššie uvedená požiadavka na spracovanie variantu 2 obsiahnutá v rozsahu hodnotenia nebola splnená. 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 a preto je v prílohe len jedna tabuľka s rozsahom a podlahovými plochami pre jednotlivé funkcie. 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.“

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), s dominantnou náplňou občianskej vybavenosti celomestského a nadmestského významu v celej stavbe v súlade s platným ÚPN Bratislavy. Vo Variante č. 2 síce je obsiahnutý identický návrh funkčno-prevádzkovej náplne bloku CPR-B a polyfunkčného bloku CPR-C, ako vo Variante č. 1, to však neznamená, že požiadavka rozsahu hodnotenia nebola splnená. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava nespochybnilo súlad navrhovanej činnosti s platným ÚPN Bratislavy, ani Dopravno-kapacitné posúdenie zámeru.

Konštatuje, že „podľa priloženej tabuľky nie je možné rozlíšiť pre objekty podlahové plochy rôznych funkcií, je uvedený len sumár. Preto nie je naplnená špecifická požiadavka RoH“.

Akceptuje sa.

V správe o hodnotení, v tab. Č. 31 sú uvedené požadované údaje o jednotlivých navrhovaných objektoch. Účelom tejto požiadavky bolo preukázať správnosť výpočtu potrieb statickej dopravy (aj súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou). Výpočet potrieb statickej dopravy uvedený v správe o hodnotení nebol spochybnený a navrhovaná činnosť je podľa hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy v súlade s ÚPN Bratislavy.

„Predložené Dopravno-kapacitné posúdenie (DKP) zámeru (spracovateľ – DI CONSULT s.r.o., apríl 2018), je bez autorizácie konkrétneho spracovateľa a teda bez možnosti overenia, či bolo vykonané oprávnenou osobou. Východiská DKP sú vágne, nejasné. DKP obsahuje veľa dohadov, nepresností. Neuvádza východiskové čísla a počty zaťaženia komunikácií v jednotlivých smeroch. Chýbajú jasné a preukázané prieskumy, z ktorých sa vychádzalo, ich datovanie, určenie presného spôsobu zistenia atď. Tým nebola naplnená špecifická požiadavka 2.2.2. „Ako prílohu k správe o hodnotení predložiť Dopravno-kapacitné posúdenie vrátane všetkých výpočtov a prieskumov dopadu navrhovanej činnosti na dopravu.“ Mám za to, že predložená príloha SoH - DKP neobsahuje žiadne výsledky prieskumov. Predložená DKP preukazuje nedostatočnosť a prekročenie záťaže uzlových bodov (napr. Križovatka Molecova), a preto musí byť zámer prepracovaný resp. Realizovaný, až keď DKP preukáže dostatočné capacity.“

Neakceptuje sa.

Za dopravno-kapacitné posúdenie zodpovedá konateľ spoločnosti DI CONSULT s.r.o., ktorým je [REDAKOVANÉ], ktorý aktívne a súvisle pôsobí v odbore dopravného inžinierstva už dlhé roky. Východiskové zaťaženie komunikácií je vo všetkých kapitolách dopravno-kapacitného posúdenia dokumentované segmentom Základná doprava. 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 zámeru „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“ a kapacitách statickej dopravy,
- primárny návrh riešenia dopravnej obsluhy zámeru „Polyfunkčný komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“,
- podklady o stavebno-technickom riešení stavby Električková trať DúbravskoKarloveská 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 zábery 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. L. Štúra s cieľom vytvorenia dvoch pruhov priamo k Šafárikovmu nám,
- existencia jednosmerného komunikačného prepojenia Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu – Žižkova s cieľom vytvorenia možnosti dostupnosti CPR od CMO bez nutnosti tranzitu cez celú Žižkovu ulicu,
- existencia účinných opatrení pre zákaz tranzitu Žižkovou ulicou v smere do CMO 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.

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 DKP je spracované v súlade so zadaním správy o hodnotení činnosti – vstupné východiská pre spracovanie DKP. (Odôvodnenie je prevzaté z odborného posudku.)

„Absolútne nesúhlasím s predloženou štúdiou DOTIS Consult s.r.o. a variantami o trasovania kapacitách cyklotrás v 3 predložených variantoch. Nikde sa neuvádzajú počty terminálnych a iníciaľných jazd cyklistov, slúžiacich na dopravnú obsluhu CPR-B a C ako aj CPR-A. 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 cyklopruhy nese segregované od automobilovej dopravy. Preto žiadam prerobiť štúdiu vedenia cyklotrás tak, aby bola aj trasa

popri promenáde vedená ako segregovaná - aj na úkor posunutia zástavby bytových domov. Taktiež žiadam, aby variant s vedením cyklotrasy na NAGLS bol segregovaný, jasne oddelený od automobilovej dopravy a aby boli vytvorené dostatočné priestorové možnosti posunutím stavebných objektov smerom na juh.“

Neakceptuje.

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

K architektúre uvádza: „Nemôžem 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). Žiadam aby bola redukovaná zástavba a stavebné objekty posunuté na juh od NAGLS a na sever od promenády, aby bol celý priestor vzdušnejší a neobstavaný. Žiadam a zmenu architektúr hlavných stavebných objektov tak, aby vnutroblok bol preslnený, a nebol obstavaný takmer kompletne architektúrou.“

Neakceptuje sa.

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

Určitú mieru prekrytia tohto priestoru MŽP SR nevnímam ako negatívum. Naopak umožní týmto osobami zvoliť si pobyt a pohyb aj na ploche chránenej pred poveternostnými vplyvmi (slnko, dážď, sneh). Posun fasád MŽP SR nepovažujem za odôvodnený.

K zeleni uvádza: „Hranica riešeného územia je 14 300 m², zeleň na rastlom teréne je „až“ 91 m² - podľa prílohy 21 Bilancia plôch zelene, čo predstavuje 0,64 % riešenej plochy (!!!). 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. Navyše - podľa práve schváleného VZN hlav. mesta SR o zeleni - 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 novej 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 vybrať nejaké zastavané územie, je neštandardná a prehnaná.

Na záver uvádza: 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 99,36 % 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“.

_____ (list zo dňa 07. 09. 2018) a _____
_____ (list doručený dňa 11. 09. 2018)

podporujú navrhovanú činnosť a žiadajú, aby bol odsúhlasený Variant č. 1. Považujú za potrebné odstrániť topole, pretože údajne produkujú alergény a odpad.

Akceptuje sa.

MŽP SR súhlasí s Variantom č. 1. Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“ a časti „Vplyvy na biotu“. Všetky dreviny, vrátane topoľov, produkujú odpad. Riešením uvedeným v kapitole VI.3. záverečného stanoviska je celoročná

údržba spevnených plôch určených pre cyklistov aj pre chodcov, vrátane čistenia od opadu zo stromov.

[redacted] (list doručený dňa 10. 09. 2018)

po nepríjemnom zážitku má obavy z kolízií s cyklistmi. Súčasný stav považuje z hľadiska pohybu chodcov za vyhovujúci – nemusí sledovať, či je „za správnou čiarou“, preto sa prikláňa k variante so zmiešaným pohybom cyklistov a chodcov.

Akceptuje sa.

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

[redacted] (list zo dňa 04. 09. 2018),

[redacted] (list zo dňa 05. 09. 2018), [redacted]

[redacted] (list zo dňa 06. 09. 2018) a [redacted]

[redacted] (list doručený dňa 11. 09. 2018)

„Ako obyvateľ mesta Bratislavy, ktorý aktívne využíva dotknutý úsek promenády na každodennú jazdu bicyklom do a z práce požadujem, aby bola naďalej zachovaná možnosť prístupu cyklistov na promenádu, tak ako je to v dnešnom stave, t. j. umožnený pohyb cyklistov a chodcov. Musím uznať, že začiatku som vymazanie cyklotrasy na promenáde sledoval s veľkým rozčarovaním, ale časom som pochopil, že sa nejedná o zákaz jazdy cyklistom, ale len o iný prevádzkový režim. Potešila ma aj oprava promenády v úseku od mosta SNP smerom k River Parku. Očakávam, že investor a kompetentné úrady zabezpečia aj bežnú údržbu promenády, keďže hlavne v jesenných a zimných mesiacoch sú časti úsekov od mosta Lafranconi po Most SNP zanesené hrubou vrstvou lístia a nie je vykonávané ani odhrňanie snehu, čo využívanie bicykla značne sťažuje a obmedzuje.“

Akceptuje sa.

Jednou z podmienok uvedených v kapitole VI.3. záverečného stanoviska je: „2. Zabezpečiť celoročnú údržbu spevnených plôch určených pre cyklistov aj pre chodcov, najmä čistenie od opadu zo stromov a od snehu.“

[redacted] (list zo dňa 06. 09. 2018),

[redacted] (list zo dňa 06. 09. 2018) a [redacted]

[redacted] (list zo dňa 05. 09. 2018)

„Žiadam neprekročiť objem zástavby definovaný v územnom pláne, dodržať maximálnu výšku najbližších blokov susedného „River Parku“, dodržať maximálne uličné čiary založené susedným „River Parkom“, a to aj zo strany Nábrežia arm. gen. Ľ. Svobodu, ako aj zo strany promenády Dvořákového nábrežie.“

Akceptuje sa.

Vzhľadom na riešenie navrhovanej činnosti uvedené v správe o hodnotení a stanovisko hlavného mesta SR Bratislavy možno predpokladať, že uvedené požiadavky budú splnené.

„Žiadam na promenáde a na „centrálnom námestí“ okolo Planetária vybudovať verejné priestory s vysokou estetickou a pobyťovou kvalitou.“

Akceptuje sa.

Riešenie navrhovanej činnosti, výber variantu a podmienky realizácie navrhovanej činnosti uvedené v kapitole VI.3. záverečného stanoviska vytvárajú predpoklad, aby uvedená požiadavka bola splnená.

„Objekt Planetária navrhnuť tak, aby spĺňal multifunkčný charakter, to znamená, aby objekt mohol slúžiť aj pre komornejšie koncerty, divadelné predstavenia, vzdelávacím aktivitám a iným podobným činnostiam.“

Akceptuje sa.

Zo stručného popisu technického a technologického riešenia (kapitola II.6. záverečného stanoviska) vyplýva, že Planetárium bude plniť aj uvedené funkcie.

„Žiadam vytvoriť verejne prístupné parkovacie miesta - pre návštevníkov planetária a iných verejne dostupných prevádzok v komplexe.“

Akceptuje sa.

Parkovacie miesta pre návštevníkov planetária a iných verejne dostupných prevádzok sú súčasťou navrhovanej činnosti.

„Žiadam zabezpečiť cyklostojany pre návštevníkov komplexu v adekvátnom počte. Ďalej žiadam zriadiť pre pracovníkov v komplexe, ktorí využívajú cyklodopravu, parkovanie pre bicykle, šatne a hygienické zázemie.“

Akceptuje sa čiastočne.

Návrh a umiestnenie dostatočného počtu cyklostojanov je podmienkou súhlasu MŽP SR s realizáciou navrhovanej činnosti uvedenou v kapitole VI.3. záverečného stanoviska. Benefity pre zamestnancov a zabezpečenie vhodných pracovných podmienok sú vecou jednotlivých zamestnávateľov, nie navrhovateľa.

Z predložených variantov cyklotrás žiadajú realizovať variant č. 1 alebo variant č. 3 -zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov na promenáde kvôli obmedzeniu prípadných kolíznych situácií medzi rýchlymi cyklistami a pešími na promenáde. V prípade návrhu segregovanej cyklotrasy túto umiestniť v dopravnom koridore Nábrežie arm. gen. Ľ. Svobodu, na úkor automobilovej dopravy a nie na promenádu na úkor peších.

Akceptuje sa.

MŽP SR súhlasí s Variantom č. 1. Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“.

 (list doručený dňa 04. 09. 2018)

„V prvom rade považujem daný projekt za objemovo predimenzovaný. Jeho realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia.“

Akceptuje sa.

Akceptuje sa skutočnosť, že účastník konania považuje daný projekt za objemovo predimenzovaný, čo však neznamená, že MŽP SR tento názor zdieľa, najmä ak nie je podložený argumentami.

„Predložené dopravno-kapacitné posúdenie zámeru nikde neuvádza, že ho spracoval autorizovaný dopravný inžinier, obsahuje chyby a nezrovnalosti so súčasným stavom.

Odôvodnenie: V dostupnom materiáli nie je vôbec uvedené, kto za neho zodpovedá po odbornej stránke. Je uvedený iba spracovateľ DI Consult, s.r.o. - nie je však jasné aký autorizovaný dopravný inžinier za dané posúdenie zodpovedá. Už pri zbežnom posúdení daného dopravno-kapacitného posúdenia je badať, že nesedia ani základné počty - napr. v tabuľke č. 1 na strane 6 nesedia medzisúčty (príklad poobedňajšia špička CPR-B 18+21 nie je uvádzaných 40 a pod.). Odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný CPR-B a CPR-C sa ráta príjazd iba 178 automobilov (na 844 parkovacích miest) resp. odjazd 71 automobilov (z 844 parkovacích miest) — predpokladať napr. výjazd iba 20% vozidiel z parkovacích miest - obytná funkcia v rannej špičke je nereálny — mimo toho je táto špička chybné 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 za to, že dané hodnoty aj časové obdobie boli posúdené chybné 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-B a CPR-C boli znížené na 29,62 % počtu parkovacích miest (250 z 844). V 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. Dané však nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát. V obrázkoch dopravných tokov nie je uvedené a počítané so zaťažením projektom CPR-B (je uvedené iba CPR-C a zámer CPR-A, ktorý nie je súčasťou posudzovania v tomto prípade). V posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšinu dopravných tokov v území bude generovaných tzv. zónou Chalupkova - je dôvodný predpoklad, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia zámeru CPR-B a CPR-C bolo iba „kvapkou v mori“ - nie je však žiaden predpoklad, že pre verejnú dopravu kľúčové zaťaženie električkovej trate (preferencia po rekonštrukcii) prejazdov vozidiel z dôvodu CPR-B a CPR-C nie je posúdené dostatočne. Križovatky NAGLS-otočka CPR (obr. č. 32) a NAGLS-Žižkova (obr. č. 31) neboli vôbec posúdené vo vzťahu k preferenciám električkovej dopravy. Navrhovaná jednosmerná komunikačná spojka spájajúca NAGLS-Žižkova vôbec nerieši problematiku križovania chodcov na chodníkoch na NAGLS i na Lipovej. Žižkova je v danom úseku obojsmernou komunikáciou a návrh vôbec nerieši spôsob riadenia dopravy v mieste vyústenia spojky. Zároveň ide o spojku, ktorá by bola vybudovaná na pozemkoch mesta, kde by došlo k výrubu stromov na príslušnom svahu Žižkovej ulice. Žiadam, aby navrhovateľ vypracoval iný variant pre obsluhu svojho územia zo smeru CMO tak, aby minimalizoval zásahy na mestských pozemkoch. V dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené - kedy a či vôbec sa vykonal dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smeru ich jazdy) - nie je uvedený žiaden dátum.“

Neakceptuje sa.

Výpočet objemov novej dynamickej dopravy bol spracovaný v súlade s Metodikou dopravno-kapacitného posudzovania veľkých investičných projektov. Ranná špičková hodina na Nábřeží 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 zlučenia maximálnych špičkových hodín na Nábřeží 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.

Z hľadiska uvažovaných príjazdov/odjazdov v špičkovej hodine pre navrhovanú činnosť a ostatné uvažované činnosti je potrebné brať do úvahy skladbu funkcií v nich navrhovaných, ktorá generuje predpoklady na posudzované hodnoty, pričom sa odvíja aj od počtu návrhu plôch pre statickú dopravu.

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.

V dopravno-kapacitnom posúdení je uvedené, že kapacity parkovacích miest pre blok CPR B sú sanované v blokoch CPR A a CPR C v pomere 1:1 a tomu zodpovedajú i hodnoty dopravných tokov. Konštatácia, že väčšina dopravných tokov bude na Nábřeží arm. gen. Ludvíka Svobodu generovaná zónou Chalupkova je uvedená len z dôvodu, že jej obsah je pravdivý a týka sa kľúčovej komunikácie Nábřeží arm. gen. Ludvíka Svobodu.

Posúdenie križovatiek je spracované v podmienkach riadenia križovatiek v pevnom cykle s prvkami líniovej koordinácie (nastavenej v maximálnej miere pre rýchlosť električky), t. j. pre prípad výpadku systému dynamického riadenia, teda aj preferencie električiek. Vtedy je totiž kapacita križovatiek najnižšia. Dynamické riadenie môže pri správnej logike riadenia dopravnú situáciu len zlepšiť a nezmení to ani preferencia električiek.

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 50642/18-393415 OSRMT 792/18, EIA č. 27, zo dňa 29. 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.)

„Vyznačiť segregovanú cyklotrasu R11 v polohe určenej územným plánom, teda na nábrežnej promenáde.

Odôvodnenie: Nesúhlasím s návrhom riešenia zmiešaného pohybu chodcov a cyklistov (variant č. 3). Tento variant je optimálny len pre navrhovateľa, ktorého jediným cieľom je očividne vyžmýkať z územia čo najviac pre maximalizáciu zisku. Cyklotrasa R11 predstavuje hlavnú cyklistickú tepnu spájajúcu mesto so severozápadnými štvrťami (Karlova Ves, Dúbravka, Lamač, Devín, Devínska Nová Ves - spolu cca 90 000 obyvateľov). Nadväzné úseky smerom na Most SNP a Most Lafranconi boli v minulosti vyznačené. V súčasnosti je mestským zastupiteľstvom schválený variant segregovanej cyklocesty od mosta Lafranconi až po Starý most.“

Neakceptuje sa.

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

„Cyklotrasu R11 viesť ako samostatnú cestičku pre cyklistov fyzicky oddelenú od koridorov pre chodcov.

Odôvodnenie: Dnešný zmiešaný pohyb chodcov a cyklistov na úrovni komplexu River Park je pri tak úzkom profile nebezpečný a nekomfortný ako pre chodcov, tak aj pre cyklistov. Mestské zastupiteľstvo navyše schválilo dokument, v ktorom zaväzuje primátora o znovuvybudovanie segregovanej cyklocesty od mosta Lafranconi až po Starý most (vrátane úseku posudzovaných objektov).“

Neakceptuje sa.

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

„Zachovať dnešnú šírku promenády v plnom rozsahu.

Odôvodnenie: Požadujem zachovanie súčasnej šírky promenády s vyznačením segregovanej cyklocesty na strane bližšie k hodnoteným objektom (na mieste súčasnej obslužnej komunikácie za alejou) a promenády pre chodcov na strane bližšie k Dunaju. Variant č. 2 síce hovorí o segregovanej cykloceste, plánuje ju však umiestniť bližšie k Dunaju (presne tak ako bola vedená segregovaná cyklocesta pri River Parku). Žiadam, aby bola cyklocesta oddelená stromovou alejou pre elimináciu stretov medzi chodcami a cyklistami. Variant č. 3 ktorý sa v správe o hodnotení uvádza ako optimálny nereflektuje súčasný územný plán, kde je cyklocesta R11 vedená na nábrežnej promenáde. Žiadam navrhovateľa aby dimenzoval priestor s väčším odstupom celej uličnej čiary. Žiadam stanoviť ako podmienku, že uličná čiara daného zámeru bude maximálne v línii navrhovaných chodníkov.“

Neakceptuje sa.

Zachovanie súčasnej šírky promenády s vyznačením segregovanej cyklocesty na strane bližšie k hodnoteným objektom (na mieste súčasnej obslužnej komunikácie za alejou) a promenády pre chodcov na strane bližšie k Dunaju v navrhovaných variantoch nie je realizovateľné z priestorových dôvodov.

„Zachovať súčasnú stromovú alej na promenáde v plnom rozsahu.

Odôvodnenie: Prieskum drevín klasifikuje topoľovú alej ako dreviny s malým poškodením, na pohľad v dobrom stave. Ďalej uvádza len domnienky a konštatuje prípadnú zvýšenú pozornosť, ktorá by sa mala týmto stromom venovať v budúcnosti. Dvojraková topoľová alej sa pôvodne tiahla po celej promenáde od Mosta SNP až po most Lafranconi a vytvárala súvislý celok zelene. Jej vyrúbaním by došlo k narušeniu celkového pohľadu na panorámu ľavého brehu

Dunaja (tak ako sme to mohli pozorovať pri Riverparku). V súvislosti s mestskou koncepciou „Bratislava sa pripravuje na zmenu klímy“ by malo byť v záujme navrhovateľa projektu zachovať pôvodnú odrastenú zeleň v čo najväčšom možnom rozsahu, nakoľko odrastené stromy a súvislá zeleň poskytujú svojmu okoliu tieň a preukázateľne zabezpečujú nižšiu teplotu lokálneho prostredia a klímy v prípade horúceho počasia. Žiadam navrhovateľa vypracovať podrobný dendrologický posudok pre každý strom z dvojradovej aleje, aby sa zistil reálny stav stromov. V prípade, že väčšina stromov bude v zlom stave, žiadam navrhovateľa, aby pri realizácii projektu vysadil dvojradové stromoradie, ktoré by v budúcnosti plne kompenzovalo súčasný stav zelene. Riešenie zelene formou mobilných kvetináčov, či na hrúbke substrátu menej než 1,0 m nie je postačujúce, nakoľko zeleň a stromy vysadené takouto formou nemajú dostatočný priestor pre rast koreňového systému a nebudú vedieť dostatočne zatieniť spevnené plochy a zmierniť tak negatívne prejavy počasia najmä počas tropických dní. Žiadam zabezpečiť hrúbku substrátu v celej ploche vnútrobloku nad 2,0 m/zachovať rastlý terén.“

Neakceptuje sa.

Podrobne odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“ a v časti „Vplyvy na biotu“. Inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín rastúcich mimo les ([REDAKOVANÉ], 2017) MŽP SR vyhodnotilo ako postačujúcu. Zachovaním rastlého terénu by inde, než je uvedené v správe o hodnotení, by sa znemožnilo environmentálne vhodné zabezpečenie potrebných kapacít statickej dopravy. Priemerná hrúbka substrátu vo vnútrobloku sa podľa správy o hodnotení navrhuje 2 m, čo MŽP SR považuje za postačujúce. Zachovať súčasnú stromovú alej na promenáde v plnom rozsahu v navrhovaných variantoch nie je realizovateľné z priestorových dôvodov.

„Nebudovať tretí jazdný pruh v smere do centra.

Odôvodnenie: Odbočenie do garáží je možné aj z priebežných pruhov bez výraznejšieho obmedzenia plynulosti cestnej premávky. Obdobne, tiež zaradenie sa do pruhov. Podľa pozorovania existuje tretí vyradovací a zaraďovací pruh pri existujúcom objekte River Park a 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 komplikácií. A to preto, že samotný jazdný pruh je v niektorých úsekoch zneužívaný vodičmi motorových vozidiel na zastavenie (zásobovanie) alebo státie (parkovanie) a to napriek tomu, že zákon o cestnej premávke to zakazuje a zakazuje to navyše aj dopravné značenie zdôrazňujúce zákaz zastavenia v danom pruhu. 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.“

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. 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.

„Vytvorenie niky pre krátkodobé zastavenie.

Odôvodnenie: Ponaučením z dizajnu dopravnej infraštruktúry v susediacom projekte River Park sú limitujúce možnosti pre nakládku a vykládku tovaru aj nástup a výstup osôb. Žiadam

preto vytvoriť niku pre krátkodobé zastavenie a zásobovanie pre max. 5 motorových vozidiel typu taxi, kuriér, zásobovanie, namiesto vyrad'ovacieho a zarad'ovacieho pruhu.“

Neakceptuje sa.

Pozri odôvodnenie k predchádzajúcej pripomienke.

„Zastúpenie verejných funkcií a športového ihriska. Požadujem vybudovanie multifunkčného športového a detského ihriska na pozemku navrhovateľa, nakoľko návrh vôbec nezohľadňuje voľnočasové potreby budúcich obyvateľov a užívateľov verejného priestoru.“

Akceptuje sa čiastočne.

Vo východnej časti navrhovanej činnosti je vyčlenený priestor pre hru detí s dizajnovými prvkami (prevzaté z odborného posudku). Pre multifunkčné športové ihrisko nie sú vytvorené priestorové možnosti.

„Vyňatie apartmánov z daného zámeru.

Odôvodnenie: Apartmánové bývanie je bývanie krátkodobého rozsahu, nie je ho možné považovať za polyfunkciu, ale za klasické obchádzanie zákonov. Požadujem vyňať apartmány z daného zámeru a nahradiť ich polyfunkciou nebytového charakteru.“

Neakceptuje sa.

Rozhodnúť, či apartmánové bývanie je alebo nie je polyfunkciou, nie je v právomoci MŽP SR.

„Vybudovanie BUS-pruhu. V dopravnokapacitnom posúdení nie je vôbec riešená preferencia autobusovej MHD. Už v súčasnosti sú dopravné zápchy počas rannej špičky na NAGLS pravidelnosťou. Daným územím prejde počas rannej dopravnej špičky za 1 hodinu 32 autobusov MHD (každé 2 min. jeden autobus), ktoré zabezpečujú spojenie západných častí mesta s centrom. Ako vynútenú investíciu preto požadujem od navrhovateľa vybudovanie BUS pruhu na Nábreží armádneho generála Ludvíka Svobodu v smere do centra mesta, nakoľko po dostavaní projektu dôjde k ďalšiemu navýšeniu statickej i dynamickej dopravy, čo znemožní plynulý prejazd autobusov mestskej hromadnej dopravy a spôsobí meškanie spojov.“

Akceptuje sa čiastočne.

MŽP SR považuje za vhodné preveriť možnosť využitia obslužného pruhu pred navrhovanou činnosťou a existujúcim komplexom River Park aj ako vyhradený BUS-pruh a takýmto preverením podmieňuje svoj súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti.

„Odvádzanie dažďových vôd. Odvádzanie dažďových vôd do hlavného toku Dunaja nepovažujem za vhodné a žiadam o zachovanie dažďovej vody v predmetnom území na 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 a odvádzanie vody do Dunaja je v zmysle filozofie cca 40 rokov dozadu.“

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 akumuláčnej nádrže dažďových vôd z ktorej bude zrážková voda využívaná na závlahy zelených plôch a okrasných drevín.

„Posudzovanie vplyvov na životné prostredie vykonať pre celý zámer (CPR-A,B,C) spoločne. Posudzovanie vplyvov na životné prostredie bolo potrebné vykonať v zmysle § 20 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. pre celý zámer (tj. pre etapy CPR-A, CPR-B a CPR-C) spoločne. Žiadam dopravnno-kapacitné posúdenie, posúdenie kapacity kanalizácie, odvádzanie dažďových vôd, index zelene, súlad s územným plánom, hlukovú štúdiu a svetlotechnickú štúdiu vypracovať pre všetky etapy CPR ako celok.“

Neakceptuje sa.

Napriek skutočnosti, že navrhovaná činnosť „Polyfunkčný blok CPR-A“ 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 blok CPR-A“ 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.

Žiada, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko v tomto znení: „Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil 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 pravdepodobností, 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 komplex CPR, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C“.“

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.

 (list zo dňa 27. 08. 2018)

Považuje navrhovanú činnosť za objemovo predimenzovanú, domnieva sa, že jeho realizáciou by prišlo k výraznému znehodnoteniu celého nábrežia.

Akceptuje sa.

Akceptuje sa skutočnosť, že účastník konania považuje daný projekt za objemovo predimenzovaný, čo však neznamená, že MŽP SR tento názor zdieľa, najmä ak nie je podložený argumentami.

„Predložené dopravnno-kapacitné posúdenie zámeru nikde neuvádza, že ho spracoval autorizovaný dopravný inžinier, nie je v ňom vôbec uvedené, kto za neho zodpovedá po odbornej stránke. Je uvedený iba spracovateľ DI Consult, s.r.o. – nie je však jasné aký autorizovaný dopravný inžinier zadané posúdenie zodpovedá. Už pri zbežnom posúdení daného dopravnno-kapacitného posúdenia je badať, že nesedia ani základné počty – napr. v tabuľke č.1 na strane 6 nesedia medzisúčty (príklad poobedňajšia špička CPR-B 18+21 nie je uvádzaných 40 apod.). Odhadovaný počet áut v rannej špičkovej hodine je výrazne poddimenzovaný CPR-B a CPR-C sa ráta príjazd iba 178 automobilov (na 844

parkovacích miest) resp. odjazd 71 automobilov (z 844 parkovacích miest) – predpokladať napr. výjazd iba 20% vozidiel z parkovacích miest – obytná funkcia v rannej špičke je nereálny – mimo toho je táto špička chybné 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 za to, že dané hodnoty aj časové obdobie boli posúdené chybné a účelovo. Nevidím žiaden dôvod, že ak zábery 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 21312), aby v prípade CPR-B a CPR-C boli znížené na 29,62 % počtu parkovacích miest (250 z 844). V 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. Dané však nie je nikde verifikované a jedná sa iba o domnienku bez dát. V obrázkoch dopravných tokov nie je uvedené a počítané so zaťažením projektom CPR-B (je uvedené iba CPR-C a zámer CPR-A, ktorý nie je súčasťou posudzovania v tomto prípade). V posúdení nie je uvedený dôvod, prečo sa uvádza, že väčšinu dopravných tokov v území bude generovaných tzv. zónou Chalúpkova – je dôvodný predpoklad, že to bolo zahrnuté účelovo, aby posúdenie dopravného zaťaženia zámeru CPR-B a CPR-C bolo iba „kvapkou v mori“ – nie je však žiaden predpoklad, že pre verejnú dopravu kľúčové zaťaženie električkovej trate (preferencia po rekonštrukcii) prejazdov vozidiel z dôvodu CPR-B a CPR-C nie je posúdené dostatočne. Križovatky NAGLS-otočka CPR (obr. č. 32) a NAGLS-Žižkova (obr. č. 31) neboli vôbec posúdené vo vzťahu k preferencii električkovej dopravy. V dopravno-kapacitnom posúdení nie je uvedené kedy bolo územie posúdené - kedy a či vôbec sa vykonal dopravný prieskum (sčítanie vozidiel a smeru ich jazdy) – nie je uvedený žiaden dátum.“

Neakceptuje sa.

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 zlučenia 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.

Z hľadiska uvažovaných príjazdov/odjazdov v špičkovej hodine pre navrhovanú činnosť a ostatné uvažované činnosti je potrebné brať do úvahy skladbu funkcií v nich navrhovaných, ktorá generuje predpoklady na posudzované hodnoty, pričom sa odvíja aj od počtu návrhu plôch pre statickú dopravu.

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.

V dopravno-kapacitnom posúdení je uvedené, že kapacity parkovacích miest pre blok CPR B sú sanované v blokoch CPR A a CPR C v pomere 1:1 a tomu zodpovedajú i hodnoty dopravných tokov. Konštatácia, že väčšina dopravných tokov bude na Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu generovaná zónou Chalupkova je uvedená len z dôvodu, že jej obsah je pravdivý a týka sa kľúčovej komunikácie Nábreží arm. gen. Ludvíka Svobodu.

Posúdenie križovatiek je spracované v podmienkach riadenia križovatiek v pevnom cykle s prvkami líniovej koordinácie (nastavenej v maximálnej miere pre rýchlosť električky), t. j. pre prípad výpadku systému dynamického riadenia, teda aj preferencie električiek. Vtedy je totiž kapacita križovatiek najnižšia. Dynamické riadenie môže pri správnej logike riadenia dopravnú situáciu len zlepšiť a nezmení to ani preferencia električiek.

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 50642/18-393415 OSRMT 792/18, EIA č. 27, zo dňa 29. 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 nepovažujem za vhodné a žiadam 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 a odvádzanie vody do Dunaja je v zmysle filozofie cca 40 rokov dozadu.“

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 akumuláčnej nádrže dažďových vôd z ktorej bude zrážková voda využívaná na závlahy zelených plôch a okrasných drevín.

„Posudzovanie vplyvov na životné prostredie bolo potrebné vykonať v zmysle § 20 ods. 2 Zákona č. 24/2006 Z. z. pre celý zámer (t. j. pre etapy CPR-A, CPR-B a CPR-C) spoločne. Žiadam dopravno-kapacitné posúdenie, posúdenie kapacity kanalizácie, odvádzanie dažďových vôd, index zelene, súlad s územným plánom, hlukovú štúdiu a svetlotechnickú štúdiu vypracovať pre všetky etapy CPR ako celok.“

Neakceptuje sa.

Napriek skutočnosti, že navrhovaná činnosť „Polyfunkčný blok CPR-A“ 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 blok CPR-A“ 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.

„Stanoviť ako podmienku, že uličná čiara daného zámeru bude maximálne v línii navrhovaných chodníkov.“

Neakceptuje sa.

Uvedený návrh nie je realizovateľný z priestorových dôvodov.

„Vybudovať na náklady investora cyklotrasu vedenú tak, aby nedochádzalo ku kontaktom s chodcami. Žiadam zároveň vybudovať pešiu promenádu pre chodcov v aspoň takej šírke, aká je v tomto území v súčasnosti.“

Neakceptuje sa.

Uvedená požiadavka nie je realizovateľná z priestorových dôvodov.

„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.“

Neakceptuje sa.

Splnenie tejto požiadavky by znemožnilo realizáciu navrhovanej činnosti.

Žiada, aby MŽP SR vydalo záverečné stanovisko v tomto znení: „Na základe výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa ustanovení zákona, pri ktorom sa zväžil 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 pravdepodobností, 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 komplex CPR, blok CRP-B a polyfunkčný blok CPR-C“.“

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.

(list zo dňa 03. 09. 2018)

„Žiadam dodržať Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy, rok 2007, v znení neskorších zmien a doplnkov, najmä regulatívy intenzity využitia územia IPP - index podlažnosti, IZP - index zastavanej plochy a KZ - koeficient zelene. Architektonické stvárnenie a materiálovo-technické riešenie musia odzrkadľovať exponovanú polohu lokality zámeru. Všetky priestory okolo objektov riešiť ako verejne prístupné a tak rozšíriť pobytové priestory pri nábreží.“

Akceptuje sa.

Podľa hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava je navrhovaná činnosť v súlade s ÚPN Bratislavy. Všetky priestory okolo navrhovaných objektov sa navrhujú ako verejne prístupné.

„Zabezpečiť nároky na parkovacie miesta v rámci pozemku investora. Počet parkovacích miest musí byť minimálne vo výške stanovenej príslušnou STN.“

Akceptuje sa.

Navrhovaná kapacita statickej dopravy je vyššia než potreba vypočítaná podľa STN 73 6310 a STN 73 6310/Z2.

„Realizácia zámeru nesmie negatívne ovplyvniť prevádzku MHD v dotknutom úseku Nábrežia arm. gen. L. Svobodu, v žiadnom prípade nesmie spôsobiť zastavenie prevádzky električkovej MHD. V rámci zámeru vybudovať prístupy na existujúce prípadne navrhované zastávky MHD.“

Akceptuje sa.

Akceptuje sa princíp, že navrhovaná činnosť nesmie významne negatívne ovplyvniť prevádzku mestskej hromadnej dopravy. V pripomienke sa neuvádza, či ovplyvní a neuvádzajú sa ani

konkrétne návrhy. MŽP SR vylúčilo Variant č. 3, pri ktorom možno predpokladať najvýznamnejší negatívny vplyv na mestskú hromadnú dopravu.

„V lokalite zámeru je potrebné kompletne obnoviť úsek promenády. Alej topoľov žiadam nahradiť novou výsadbou vzrastlých stromov na náklady investora tak, aby sa dodržal jednotný ráz promenády (výsadba druhovo zhodná, ako na Rázusovo nábreží, alebo v úseku River parku). Promenáda musí byť koncipovaná tak, aby spĺňala charakter oddychovej-rekreačnej zóny a aby bola atraktívna pre návštevníkov mesta. Z uvedeného dôvodu žiadam realizovať variant č. 3, ktorý preferuje na promenáde uvedenú charakteristiku a cyklotrasu umiestňuje do komunikácie Nábrežie. arm. gen. L. Svobodu.“

Neakceptuje sa.

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

Pri dodržaní vyššie uvedených pripomienok súhlasí s navrhovanou činnosťou a preferuje Variant č. 3.

Neakceptuje sa.

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

[REDAKOVANÉ] (list doručený dňa 11. 09. 2018)

podporuje navrhovanú činnosť a bola by rada, keby sa zachovala centrálna časť komplexu – blok CPR-B.

Akceptuje sa.

MŽP SR s realizáciou navrhovanej činnosti súhlasí vrátane bloku CPR-B za podmienok podľa kapitoly VI.3. záverečného stanoviska.

[REDAKOVANÉ] (list doručený dňa 03. 09. 2018)

považuje za nevhodné zrušenie cyklistickej trasy popri Dunaji. Samotné zavedenie cyklistických pruhov na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu považuje za dobrú vec, ale len ako dodatočné dopravné spojenie pre skúsenejších cyklistov.

Akceptuje sa s výhradami.

Ani v jednom variante sa nenavrhuje zrušenie cyklistickej trasy popri Dunaji. Ako je odôvodnené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“, cyklistický pruh na ceste na ulici Nábrežie arm. gen. Ludvíka Svobodu je nevhodný a pravdepodobne aj nerealizovateľný.

Žiada o vybudovanie cyklotrasy podľa návrhu Cyklokoalície. K žiadosti prikladá obrázok na ktorom je vodorovným značením vyznačená cyklotrasa medzi alejami topoľov (nie medzi alejou a travertínovým múrikom) na Dvořákovom nábreží.

Neakceptuje sa.

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

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona. Jeho podkladom sú najmä rozsah hodnotenia MŽP SR č. 7092/2017-1.7./ak zo dňa 15. 11. 2017, 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 preskúvané aj možné opatrenia na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie, a to nielen z hľadiska potlačania 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. Podrobné odôvodnenie súhlasu MŽP SR s Variantom č. 1 je uvedené v kapitole IV. záverečného stanoviska, časti „Vplyvy na dopravu“.

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 vyjadrili traja účastníci konania, z toho jeden navrhol 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, blok CPR-B a polyfunkčný blok CPR-C, 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 doplniť 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 splňajúca 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 povoloťavacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu (§ 14 zákona č. 71/1967 Zb.). Právo dotknutej verejnosti na priaznivé životné prostredie, ktorá prejavila záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene postupom podľa odseku 3 alebo odseku 4, môže byť povolením navrhovanej činnosti alebo jej zmeny alebo následnou realizáciou navrhovanej činnosti alebo jej zmeny priamo dotknuté.

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

- a) odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4 zákona,
- b) odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa § 30 ods. 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
- Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka
- Cyklokoalícia, Partizánska 2, 811 03 Bratislava
- Občianska iniciatíva za zachovanie životného prostredia v Starom Meste, Björnsonova 2, 811 05 Bratislava 1

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 dorúčením písomného vyhotovenia rozhodnutia účastníkom konania.

V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia rozhodnutia považuje pätnásť 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. Mestská časť Bratislava – Staré Mesto, Vajanského nábrežie 3, 814 21 Bratislava 1
3. Mestská časť Bratislava – Karlova Ves, Námestie sv. Františka 8, 842 62 Bratislava 4
4. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3
5. Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia vôd, TU
6. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Námestie slobody č. 6, P.O. BOX 100, 810 05 Bratislava 15
7. Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky, Mierová 19, 827 15 Bratislava 212
8. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, P.O. BOX 26, 820 09 Bratislava 29
9. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
10. Dopravný úrad Slovenskej republiky, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava
11. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bratislave, Radlinského 6, 811 07 Bratislava
12. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
13. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, odbor správy majetku štátu, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
14. Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava 25
15. Združenie domových samospráv, P.O. BOX 218, 850 00 Bratislava – Petržalka

Doručuje sa poštou:

16. Cyklokoalícia, Partizánska 2, 811 03 Bratislava

17. Občianska iniciatíva za zachovanie životného prostredia v Starom Meste, Björnsonova 2,
811 05 Bratislava 1

18.
19.
20.
21.
22.
23.
24.
25.
26.
27.
28.
29.
30.
31.
32.
33.
34.
35.
36.
37.
38.
39.
40.
41.
42.

