

Hgr. Zalesníkem  
24.7.2015

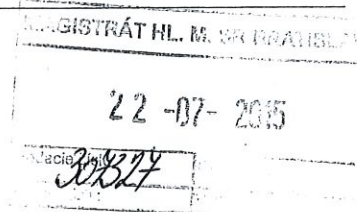


# OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA

odbor starostlivosti o životné prostredie  
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia  
Pracovisko: Odborárske nám. 3, P. O. BOX 19, 810 05 Bratislava 15

HDI + OSaP  
23 JÚL 2015

Číslo: OU-BA-OSZP3-2015/037478-r/LAZ/I-EIA  
Bratislava, 14. 07. 2015



## ROZHODNUTIE

Mag 8 HD 48849/2015

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 5 zákona NR SR č. 525/2003 Z.z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v spojení so zákonom č. 180/2013 Z.z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v spojení s § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov **vydáva** podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“) a podľa § 29 zákona o posudzovaní na základe zámeru „Električková trať Dúbravsko- Karloveská radiála“ predložený navrhovateľom Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie 1, 814 99 Bratislava, zastúpený oprávneným zástupcom navrhovateľa spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava (ďalej len „navrhovateľ“) toto rozhodnutie:

Navrhovaná činnosť „Električková trať Dúbravsko- Karloveská radiála“ účelom, ktorej je postupná modernizácia jestvujúcej dvojkoľajnej električkovej trate v úseku od tunela po v súčasnosti už zmodernizovaný úsek trate, umiestnená v Bratislavskom samosprávnom kraji, v okrese Bratislava I a IV na pozemkoch s parc. č. 2036/2, /8; 22344/2-3, /5-8, /50, /59-60; 22370/10 k.ú. Staré Mesto, pozemkoch s parc. č. 3072/1-2; 3073/1-3, /11; 3174/6; 3178/4; 3071/3, /15-16; 3069/11; 3068/3; 3054/12; 2340/7; 3051/3, /7-11, /16; 2367/1; 3110/9-10; 911/1-3; 912; 913; 914/4-5; 915; 1152/1; 879/3, /8, /30-33, /22-23; 874/10, 1373; 1374; 1375; 362/1; 668/30, /26, /45-46; 2057; 2058/1-3; 2059/1-6; 2210; 2211; 2212; 2366/1-2, /5-8; 2365/1-7; 2342; 2341/1-3; 2340/11; 2367/2-6 k.ú. Karlova Ves, a pozemkoch s parc. č. 2412/1-2, /7-11, /20-23; 2413/1-2, /9-12 /20-21; 2414/1-2, /6-11, /19; 2814/3-5; 2815/1, /5-6; 2816/2, /5-6 k.ú. Dúbravka a ďalších podľa upresnenia v následnom povoľovacom procese

**s a n e b u d e p o s u d z o v a ť**

podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“).

*Pri príprave dokumentácie stavby k územnému konaniu a v procese konania o povolení činnosti podľa osobitných predpisov bude potrebné zohľadniť tieto konkrétne*

*požiadavky vo vzťahu k navrhovanej činnosti, ktoré vyplývajú zo stanovísk doručených k zámeru a z opatrení navrhnutých v zámere:*

- Pri výrube stromov zohľadniť aj ich funkciu ako potenciálneho biotopu chránených druhov živočíchov, pričom je potrebné prihliadať na možné hniezdenie vtákov, dreviny v blízkosti stavby chrániť v zmysle STN 83 70 10 Ochrana prírody - ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie, pri používaní stavebných mechanizmov, nástrojov a pomôcok dbať na minimalizáciu poškodenia drevín, nadväzujúce ošetrovanie a iné opatrenia v závislosti od druhu dreviny realizovať hneď po skončení stavebných prác.
- V plnom rozsahu dodržať záväzok medzi navrhovateľom a Regionálnym úradom verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto, t.j. po dokončení rekonštrukcie bude vykonané meranie hluku v kritických bodoch a v prípade prekročenia prípustných hladín hluku sa pristúpi k vykonaniu ďalších opatrení (napr. aj výmena okien za protihlukové na fasáde dotknutých bytových domov).
- Predmetný zámer prekonzultovať a o záväzné stanovisko požiadať správcov dotknutých komunikácií a ich požiadavky rešpektovať v plnom rozsahu.
- Rešpektovať podmienky určené v stanovisku Mestskej časti Bratislava –Karlova Ves (body 9.1 až 9.8, 9.12).
- Zabezpečiť aby dokumentácia pre územné rozhodnutie obsahovala riešenie všetkých otázok, ktoré sú vyšpecifikované v rámci stanoviska Hlavného mesta SR Bratislavy (bod 12.2.2.2).
- V plnom rozsahu rešpektovať požiadavky určené Mestskou časťou Bratislava - Dúbravka (bod 13.1, 13.3, 13.4, a 13.5).
- Zaoberať sa pripomienkami dotknutej verejnosti, uplatnenými v rámci zisťovacieho konania vyhovieť ich požiadavkám, s ktorými navrhovateľ súhlasil a ostatné opodstatnené pripomienky dotknutej verejnosti, ktoré majú oporu v zákone, zvážiť a zapracovať do dokumentácie pre územné/stavebné konanie.
- Dotknutá verejnosť uvedená v § 24 zákona o posudzovaní disponuje právami definovanými v súlade s § 24 ods. 2 tohto zákona.

## ODÔVODNENIE

Navrhovateľ, **Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie 1, 814 99 Bratislava**, v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava, doručil dňa 09. 04. 2015 Okresnému úradu Bratislava-odboru starostlivosti o životné prostredie, oddeleniu ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OÚ BA“) podľa § 29 ods. 1 písm. a) zákona o posudzovaní zámeru navrhovanej činnosti „Električková trať Dúbravsko- Karloveská radiála“ vypracovaný podľa Prílohy č. 9 k zákonu o posudzovaní (doplnený po výzve príslušného orgánu dňa 21.04.2015). Na základe písomnej žiadosti navrhovateľa príslušný orgán podľa § 22 ods. 6 zákona o posudzovaní upustil od požiadavky variantného riešenia zámeru listom č. OU- BA- OSZP3-2015/02365/LUP zo dňa 27.02.2015. Predkladaný zámer je okrem nulového variantu (súčasný stav- t.j. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) vypracovaný v jednom variante modernizácie električkovej trate v existujúcej polohe.

*Popis navrhovanej činnosti:*

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia jestvujúcej dvojkol'ajovej električkovej trate s rozchodom 100 mm v úseku od tunela po v súčasnosti už zmodernizovaný úsek trate.

Jedná sa hlavne o úplnú výmenu električkového zvršku a spodku spolu s odvodnením. Z dôvodu zabezpečenia čo najdlhšej životnosti konštrukčných priestrešiek, budú vybudované na princípe pevnej jazdnej dráhy. Súčasťou modernizácie je aj vybudovanie nových nástupiskových zastávok, rekonštrukcia obrátiska a vybudovanie nového trakčného vedenia. Nástupišťia zastávok budú vybavené osvetlenými prístreškami pre cestujúcich s dostatočnou kapacitou pre daný uzol, automatmi na výdaj cestovných lístkov ako aj elektronickým systémom. Prístup na ne bude bezbariérový. Súčasťou modernizácie je tiež zabezpečenie aby sa na existujúcich priestrešliach, ktoré sú doteraz neriadené nachádzala svetelná signalizácia. Navrhovaná činnosť nadväzuje na koncepciu postupnej obnovy koľajovej infraštruktúry Hlavného mesta SR Bratislava, zvyšovania výkonnosti hromadnej dopravy a kvalitatívneho posunu komfortu cestujúcich využívajúcich tento druh dopravy.

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

Navrhovaná činnosť je situovaná v trase existujúcej električkovej trate. Miestom vykonávania navrhovanej činnosti majú byť pozemky s parc. č. 2036/2, /8; 22344/2-3, /5-8, /50, /59-60; 22370/10 k.ú. Staré Mesto, na pozemkoch s parc. č. 3072/1-2; 3073/1-3, /11; 3174/6; 3178/4; 3071/3, /15-16; 3069/11; 3068/3; 3054/12; 2340/7; 3051/3, /7-11, /16; 2367/1; 3110/9-10; 911/1-3; 912; 913; 914/4-5; 915; 1152/1; 879/3, /8, /30-33, /22-23; 874/10, 1373; 1374; 1375; 362/1; 668/30, /26, /45-46; 2057; 2058/1-3; 2059/1-6; 2210; 2211; 2212; 2366/1-2, /5-8; 2365/1-7; 2342; 2341/1-3; 2340/11; 2367/2-6 k.ú. Karlova Ves, a pozemkoch s parc. č. 2412/1-2, /7-11, /20-23; 2413/1-2, /9-12 /20-21; 2414/1-2, /6-11, /19; 2814/3-5; 2815/1, /5-6; 2816/2, /5-6 k.ú. Dúbravka a ďalšie podľa upresnenia v následnom povoľovacom procese.

#### *Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti:*

- Vydanie územného rozhodnutia a stavebného povolenia podľa zákona č. 50/1976 Z.z. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku.

OÚ BA v súlade so zákonom o posudzovaní a správnym poriadkom začal správne konanie vo veci zisťovacieho konania navrhovanej činnosti dňom doručenia zámeru navrhovateľom, o čom upovedomil účastníka konania, ako aj rezortný orgán, povoľujúce orgány, dotknuté orgány a dotknutú obec, ktorým zároveň podľa §29 zákona o posudzovaní zaslal predložený zámer v prílohe.

Príslušný orgán bezodkladne zverejnil na webovom sídle ministerstva na adrese: <http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/elektricka-trat-dubravsko-karloveska-radiala> zámer a oznámenie o predložení zámeru, ktoré obsahovalo základné údaje o navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 1 zákona o posudzovaní. Dotknutá obec – Hlavné mesto SR Bratislava podľa § 23 ods. 3 zákona o posudzovaní informovala o zámere verejnou spôsobom v meste obvyklým, t.j. na vývesnej tabuli magistrátu v dňoch 04.5.2015 - 25.5.2015 na [www.bratislava.sk](http://www.bratislava.sk), v tlači a bol k nahliadnutiu v informačnom centre magistrátu SLUŽBY OBČANOM – Front Office.

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

1. *Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Bratislava, list č. KRHZ-BA-OPP-473/2015, doručený dňa 04. 05. 2015* – vo svojom stanovisku uvádza, že nemá pripomienky k navrhovaným činnostiam.
2. *Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-BA-OSZP3-2015/42452-2/ROP, doručený dňa 05. 05. 2015* - z hľadiska ochrany prírody a krajiny vydáva nasledovné stanovisko:
  - 2.1 Stavba sa navrhuje umiestniť 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 (ďalej len „zákon“).
  - 2.2 Zámer nenavrhuje činnosť podľa zákona v danom území zakázanú.
  - 2.3 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 200). V blízkosti sa nachádza Územie európskeho významu Bratislavské luhy, Chránené vtáčie územie Dunajské luhy, Chránená krajinná oblasť Malé Karpaty a Chránený areál Sihot’.
  - 2.4 Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) sa v predmetnom území nenachádza žiadne biocentrum, biokoridor ani genofundová plocha. V blízkosti sa nachádza provinciálne biocentrum Devínska Kobyla, regionálne biocentrum Sihot’, regionálne biocentrum Sitina - Starý grunt, regionálne biocentrum Hradný vrch a provinciálny biokoridor Dunaj.
  - 2.5 Predložený zámer neobsahuje podrobnejšiu špecifikáciu drevín (dendrologický prieskum) v riešenom území. V zámere sa uvádza, že v súvislosti s realizáciou stavby dôjde k výrubu drevín na obratisku pri križovatke Molecova – Karloveská. Upozorňuje, že na výrub drevín sa vyžaduje súhlas podľa § 47 ods. 3 zákona, o ktorom je kompetentná rozhodnúť Mestská časť Bratislava – Karlova Ves. Pri výrube stromov je potrebné zohľadniť aj ich funkciu ako potenciálneho biotopu chránených druhov živočíchov, pričom je potrebné prihliadať na možné hniezdenie vtákov.
  - 2.6 Dreviny v blízkosti stavby 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. Pri používaní stavebných mechanizmov, nástrojov a pomôcok sa musí dbať na minimalizáciu poškodenia drevín. Nadväzujúce ošetrovanie a iné opatrenia v závislosti od druhu dreviny sa realizuje hneď po skončení stavebných prác.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny ku uvedenému zámeru nemá zásadné pripomienky a nepožaduje jeho posudzovanie podľa zákona o posudzovaní.

*Príslušný orgán stanovisko dotknutého orgánu zohľadnil a pripomienky (bod 2.6) v ňom uvedené zahrnul do podmienok, ktoré je potrebné dodržať v ďalších stupňoch povolenia procesu. Pripomienky ohľadne dendrologického prieskumu a výrubu drevín sa týka všeobecnej platnej a záväznej povinnosti ustanovenej zákonom č. 534/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov, preto nemôže byť predmetom rozhodovania príslušného orgánu.*
3. *Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, list č. OU-BA-OSZP3/2015/042350/POR/BA-EIA, doručený dňa 11. 05. 2015* - z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií (ďalej len „PZPH“) - konštatuje, že v uvedenej lokalite nie sú v súčasnosti, z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií, známe žiadne riziká, ktoré by túto výstavbu obmedzovali a súhlasí s vydaním súhlasného stanoviska bez pripomienok
4. *Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto, list č. HŽP/09484/2015, doručený dňa 11. 05. 2015* - vo svojom záväznom stanovisku uvádza, že trvá na posudzovaní

zámeru podľa zákona o posudzovaní pre činnosť „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“ k. ú. Staré mesto, Karlova Ves a Dúbravka, Bratislava, resp. žiada k zámeru doložiť doplnenú hlukovú štúdiu o opatrenia na ochranu priľahlého obytného územia podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z.

**Odôvodnenie:** Hluková štúdia (Klub ZPS Žilina, 04/2015) preukázala, že v okolí radiály dochádza v súčasnosti k prekročeniu prípustných hladín hluku, najmä pre noc, a to až do hodnoty 59,8 + 1,8 dB (Botanická ul.), t.j. viac ako o 10 dB. Z 10 hodnotených bodov je prekročené v ôsmich. Po vykonaní rekonštrukcie dôjde k zníženiu hluku o cca 0,5 dB, v prípade vykonania protihlukových opatrení (zatrávnenie, pohltivé platne v koľajisku, mazanie v oblúkoch) klesne hluk až o 3 dB, avšak naďalej bude prekračovať prípustné hladiny v 5 bodoch, z toho v dvoch bodoch o cca 10 dB po rekonštrukcii a o 4 - 5 dB i po využití protihlukových úprav.

§ 27 ods. 2 zákona č. 355/2007 o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov, však požaduje pri podstatnej rekonštrukcii trate dodržanie prípustných hodnôt hluku, príp. opatrenia na fasáde dotknutých objektov. Z tohto dôvodu nie je možné považovať predložených zámer za akceptovateľný.

Dňa 15.06.2015 bol doručený na Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava dodatok k zámeru, ktorý bol posúdený záväzným stanoviskom č. HŽP/09484/2015 zo dňa 05. 05. 2015. Dodatok obsahoval:

- 4.1. Upresnenie technického riešenia protihlukovej ochrany pozdĺž rekonštruovanej trasy, ako predpoklad ďalšieho zníženia hluku pri premávke nových električiek z modernizovaného vozidlového parku DPB.
- 4.2. Súčasne bol deklarován záväzok, že po dokončení rekonštrukcie bude vykonané meranie hluku v kritických bodoch a v prípade prekročenia prípustných hladín hluku sa pristúpi k vykonaní ďalších opatrení (napr. aj výmena okien za protihlukové na fasáde dotknutých bytových domov).
- 4.3. Plnenie opatrení na ochranu pred hlukom bude orgán verejného zdravotníctva podľa zákona č. 355/2007 o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov sledovať v rámci stavebného konania.

Na základe uvedeného mení záväzné stanovisko č. HŽP/09484/2015 zo dňa 05.05.2015, vydané k zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“ a uvádza že z hľadiska ochrany verejného zdravia netrvá na posudzovaní zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“.

Zmena záväzného stanoviska bola doručená príslušnému orgánu dňa 18. 06. 2015 v rámci doplňujúcich informácií.

*Príslušný orgán stanovisko dotknutého orgánu zohľadnil a pripomienky v ňom uvedené zahrnul do podmienok tohto rozhodnutia.*

5. **Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, list č. KRHZ-BA-HZUB6-1436/2015-001, doručený dňa 11. 05. 2015** – neuplatňuje pripomienky k navrhovanej činnosti, nakoľko sa v danej lokalite nenachádza zariadenie v správe Hasičského a záchranného zboru.
6. **Ministerstvo obrany SR, agentúra správy majetku, list č. ASM-115-897/2015, doručený dňa 15.05.2015** nemá pripomienky, lebo v riešenom území nemá zvláštne územné požiadavky.
7. **Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Oddelenie dopravného modelovania a infraštruktúry, list č. 05876/2015/B211-SZEÚ/28631, doručený dňa 18. 05. 2015** - vo svojom stanovisku uvádza:

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia existujúcej dvojkoľajovej električkovej trate v Bratislave v úseku od tunela po križovatku ulíc M. Sch. Trnavského s Hanulovou ulicou, ktorá je súčasťou Dúbravsko – Karloveskej radiály. Trať prechádza katastrálnym územím mestských častí Bratislava – Staré Mesto, Bratislava – Karlova Ves a Bratislava – Dúbravka. Cieľom modernizácie je zvýšenie traťovej rýchlosti, zvýšenie bezpečnosti prevádzky



a bezpečnosti cestujúcich, zvýšenie kultúry, komfortu a plynulosti cestovania, zníženie negatívnych dopadov koľajovej dopravy na obyvateľstvo a životné prostredie. Modernizácia električkovej trate značne ovplyvní súčasnú organizáciu dopravy a to znížením kapacity križovatiek pre individuálnu automobilovú dopravu z dôvodu preferencie električkovej dopravy, plánovaným zrušením niektorých priecestí a osadením svetelnej signalizácie na všetky nariadené priecestia a križovatky.

Na základe uvedeného žiada:

**7.1.** Predmetný zámer prekonzultovať a o záväzné stanovisko požiadať správcov dotknutých komunikácií a ich požiadavky rešpektovať v plnom rozsahu.

**7.2.** Navrhuje vypracovať k predmetnej stavbe dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a technickými predpismi (TP), v ktorom je potrebné zohľadniť aj výhľadový stav nasledujúcich 20 rokov.

MDVRR SR súhlasí s ukončením procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona o posudzovaní, po ukončení zisťovacieho konania, za podmienky rešpektovania vyššie uvedených pripomienok a požiadaviek MDVRR SR.

*Príslušný orgán podmienku (bod.7.1) plne rešpektoval a zapracoval ju do podmienok tohto rozhodnutia. Podmienke uvedenej v bode 7.2. nemohol OUŽP vyhovieť nakoľko ide o navrhovanú činnosť, situovanú v trase existujúcej električkovej trate. Stavba rieši modernizáciu električkovej trate a úpravu križovatiek len v minimálnom rozsahu.*

**8. Bratislavský samosprávny kraj, list č. 01167/2015-099, doručený dňa 20.05.2015**

- má túto pripomienku: Navrhovaná rekonštrukcia električkovej trate spôsobom otvoreného koľajového zvršku má obmedzené možnosti a splnenie vysokých nárokov na hluk a vibrácie v zastavaných – obytných zónach. Pre realizáciu električkových tratí a ich prevádzku v obytných zónach bol vyvinutý systém ERS (embended rail system) – pevná jazdná dráha a celotelová elastická zálievka, ktorá významne znižuje vibrácie o 8 – 11 Db. Koľajový zvršok pri použití uvedeného systému je možno upraviť podľa požiadaviek napr. pre prejazd záchranných zložiek alebo pre integrované zástavky je betónový zvršok, iná varianta umožňuje použitie zatrávnenie atď.

**8.1.** Doporúčujeme rekonštrukciu električkovej radiály naprojektovať a vyhotoviť systémom ERS aj pre nižšie celožitovné náklady pri prevádzke električkovej trate.

*V rámci doplňujúcich informácií v súlade s § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní navrhovateľ objasnil Vašu pripomienku (bod 8.1) kde uvádza, že technické riešenie bolo vypracované na základe požiadaviek vlastníka a správcu infraštruktúry. V urbanizovaných zónach je navrhnuté zatrávnenie električkovej trate, v niektorých vybraných miestach bude aplikovaný betónový povrch na pevnej jazdnej dráhe.*

**9. Mestská časť Bratislava Karlova Ves, list č. KV/EKO/2519/2015/7247/MD, doručený dňa 20. 05. 2015** – ako dotknutý orgán vo svojom stanovisku udáva, že nepožaduje, aby sa navrhovaná činnosť posudzovala podľa zákona o posudzovaní a považuje ukončenie procesu zisťovacím konaním za dostatočné, nakoľko nejde o činnosť v území novú.

K zámeru vznáša ako dotknutý orgán tieto pripomienky:

**9.1** Požaduje zatrávnenie električkovej trate v úseku od križovatky Molecová/Karloveská až po zástavku „Karlova Ves“ pre zvýšenie estetickej úrovne trate a funkcie prirodzenej retencie územia, ale aj pre zníženie prašnosti a hlučnosti trate v súvisle urbanizovanom území.

**9.2** Navrhuje preveriť technické možnosti vybudovania pevného pojazdného povrchu električkovej trate – pevnej jazdnej dráhy pre prípad núdzového prejazdu vozidiel záchrannej služby, polície a hasičského zboru v úseku od Devínskej cesty/Karlovskej po most Lafranconi. V prípade technickej únosnosti predmetného návrhu požaduje následne zapracovať takéto riešenie do projektu.

**9.3** V prejazde za zástavkou „Borská“ požaduje umožniť obojstranné otáčanie motorových vozidiel.

- 9.4 Na zástavke „Karlova Ves“ požaduje bezbariérové prepojenie medzi nástupišťami zástavky, ktoré by umožňovali bezbariérový presun aj v prípade nefunkčnosti navrhovaného výťahu. Požaduje za týmto účelom vybudovať na danej zástavke bezbarierový spevnený povrch medzi nástupišťami.
- 9.5 Požaduje také technické riešenie koľajového lôžka (uloženie koľajníc, protihlukové izolácie, resp. obloženie koľajníc a ďalšie), ktoré bude minimalizovať hlučnosť pri prejazde električiek, považuje túto pripomienku za zásadnú, z hľadiska požadovaného prínosu projektu pre skvalitnenie životného prostredia obyvateľov Mestskej časti Bratislava – Karlova Ves. Podľa predloženej hlukovej štúdie by sa mala po rekonštrukcii (s použitím protihlukových úprav) znížiť hlučnosť pri prejazde električky o cca 3dB. Požaduje preveriť všetky dostupné technické možnosti, ktoré by znížili hluk minimálne o predmetnú hodnotu, perspektívne pod hodnotu 50dB (LpAeq,8h).
- 9.6 Pri rozširovaní komunikácií, resp. pri prekládke inžinierskych sietí požaduje minimalizovať výruby drevín a existujúcu zeleň zachovať v maximálnej možnej miere.
- 9.7 Požaduje preveriť zlúčenie priameho jazdného pruhu s pruhom pre pravé odbočenie pred križovatkou Molecova/Karloveská (smer LIDL), pre jeho aktuálne malú vyťaženosť a nízku potrebu a posunúť celé vyosenie električkovej trate (a integrovaných zastávok MHD) tak, aby záber pozemkov pred ZUŠ Jozefa Kresánka, Karloveska 2, bol minimalizovaný.
- 9.8 Požaduje pri realizácii križovatky Molecova/Karloveská vybudovanie bezbariérového prechodu pre chodcov v spodnej časti Molecovej ulice.
- 9.9 Požaduje minimalizovať šírku zástavky „Segnerová“ a minimalizovať potrebné rozšírenie cestnej komunikácie v blízkosti bytových domov Segnerova 1, 3 a Tilgnerova 14.
- 9.10 Požaduje ponechanie súčasného priecestia v km 2,7 (Jurigovo námestie, pri kostolíku), minimálne zachovať možnosť otáčania vozidiel prichádzajúcich z Dúbravky.
- 9.11 Požaduje zapracovať do projektu výťah pre bezbariérový pohyb aj na nadchod pre chodcov v zástavke „Jurigovo nám.“
- 9.12 Ako alternatívne riešenie požiadaviek – bodov č. 9.9. až 9.11. navrhuje zlúčenie zastávok „Jurigovo nám.“ a „Segnerová“ a presunutie súčasného prejazdu pre vozidlá v danej oblasti. Jeho navrhnuté riešenie zrýchli električkovú dopravu o cca 1 minútu, vytvorí podmienky pre vybudovanie bezpečnej zastávky, umožní ponechať záložné koľajisko aj prejazd pre motorové vozidlá, vrátane možnosti obojstranného otáčania protiídúcich motorových vozidiel a zároveň minimalizuje negatívny dopad projektu na bytové domy Segnerová 1,3 a Tilgnerova 14.

*Príslušný orgán pripomienky dotknutého orgánu akceptoval a zapracoval do podmienok tohto rozhodnutia.*

10. **Dopravný úrad, list č. 09415/2015/ROP-002/15516, doručený dňa 21. 05. 2015** - vo svojom stanovisku uvádza :
- Dopravný úrad ako dotknutý orgán štátnej správy na úseku civilného letectva v zmysle ust. § 28 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov nemá z hľadiska záujmov civilného letectva k predmetnej stavbe žiadne požiadavky.
- Z hľadiska civilného letectva neexistujú vplyvy, ktoré by mali byť v zámere posúdené podrobnejšie teda, také, ktoré by mali byť posudzované podľa zákona o posudzovaní.
11. **Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, list č. OU-BA-OCDPK2-2015/043640/JTA, doručený dňa 21. 05. 2015** – ako príslušný cestný orgán ciest I., II., a III. triedy podľa § 3 ods. 4 a 5 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov, nemá k predloženému zámeru žiadne požiadavky a nepožaduje jeho ďalšie posudzovanie podľa zákona o posudzovaní.
12. **Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, list. MAGS OUGG 42619/15-214500 OUGG 226/15, k EIA č.24, doručený dňa 21.05.2015** – Oznam so základnými údajmi o zámere bol

podľa § 23 ods.3 zverejnený na vývesnej tabuli magistrátu v dňoch 04.5.2015 - 25.5.2015 na [www.bratislava.sk](http://www.bratislava.sk), v tlači a bol k nahliadnutiu v informačnom centre magistrátu SLUŽBY OBYČANOM – Front Office.

### **12.1. Z hľadiska územného plánovania:**

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

#### Základné údaje o predložennom investičnom zámere:

Stavba rieši modernizáciu existujúcej električkovej trate v úseku od tunela po križovatku ulíc M. Sch. Trnavského s Hanulovou. Jedná sa o rozsiahlu líniovú stavbu s celkovou dĺžkou 6,8 km. Ide najmä o úplnú výmenu električkového zvršku a spodku spolu s odvodnením na princípe pevnej jazdnej dráhy (priecestia, obratisko). Obratisko bude zapojené obojsmerne, vjazd električiek do obratiska bude umožnený aj z Dúbravky. Dôjde k vybudovaniu nových nástupísk zastávok. Súčasťou modernizácie bude vybudovanie nového trakčného vedenia.

V úsekoch, v ktorých to budú priestorové pomery umožňovať, budú plochy medzi traťou a súbežnými komunikáciami opatrené zatrávením.

Stanovisko:

#### z hľadiska funkčného využitia a prevádzkových vzťahov:

- Navrhovaná činnosť je situovaná v trase existujúcej električkovej trate, nedochádza k zmene trasovania.
- Z hľadiska funkčného využitia predmetný zámer je v **súlade s platným ÚPN**.

### **12.2. Z hľadiska dopravného inžinierstva:**

#### **12.2.1. A – konštatuje:**

Predmetom predloženého zámeru je modernizácia dvojkol'ajnej električkovej trate Dúbravsko - Karloveskej radiály s rozchodom 1000 mm v úseku od tunela po v súčasnosti už zmodernizovaný úsek trate - po križovatku ulíc M. Sch. Trnavského s Hanulovou ulicou. Navrhovaná činnosť sa bude dotýkať dvoch stavebno-prevádzkových úsekov a to Hanulova - obratisko Karlova Ves a obratisko - Karlova Ves - tunel. Navrhovaná činnosť je situovaná v trase existujúcej električkovej trate. Cieľom modernizácie je nahradenie opotrebovaných a zastaraných konštrukcií električkovej trate za nové progresívne prvky. Jedná sa o úplnú výmenu električkového zvršku a spodku spolu s odvodnením. Zároveň dôjde k vybudovaniu nových nástupných zastávok. Obdobne ako priecestia bude konštrukčne realizované aj obratisko, ktoré bude zapojené obojsmerne t.j. vjazd električiek bude do obratiska umožnený aj zo smeru Dúbravka. Jednou z najdôležitejších súčastí modernizácie je vybudovanie nového trakčného vedenia. Cestná svetelná signalizácia bude doplnená na vybraných jestvujúcich kríženíach trate s cestnými komunikáciami.

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

- Stručný opis technického a technologického riešenia, str. 9-19, v rámci ktorej je zhodnotený súčasný stav - nulový variant a navrhované riešenie modernizácie električkovej trate (kol'ajové riešenie, priecestia, nástupištia, podchody priechody, trakčné vedenie, preložky sietí).
- Obyvateľstvo, jeho aktivity, infraštruktúra, kultúrno - historické hodnoty kapitola 3, časť 3.5 Doprava, str. 53 – 65 – zhodnotenie dopravnej infraštruktúry MČ Bratislava Staré Mesto, Karlova Ves a Dúbravka so zreteľom na kapitolu Mestská hromadná doprava dotknutého úseku električkovej trate.
- Nároky na dopravu a inú infraštruktúru, kapitola IV.1.5, st. 82 – 83 – zhodnotenie súčasného stavu, potreba vybudovania cestných svetelných signalizácií, riešenie zastávok, zásah do cestnej infraštruktúry.
- Vplyvy na dopravu, str. 94 - 95 – popis fungovania dopravy počas výstavby, počas prevádzky, vplyvy na dopravu na dráhe, vplyvy na cestnú dopravu a na cyklistickú dopravu.



### 12.2.2. B – stanovisko:

12.2.2.1. Navrhovaná modernizácia električkovej trate je z koncepčného hľadiska v súlade s ÚPN hl. mesta SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov. Navrhovanou činnosťou nedochádza k zmene trasovania električkovej trate. Zmodernizovaním električkovej trate dôjde k zabudovaniu progresívnych konštrukčných prvkov zabezpečujúcich výrazné obmedzenie negatívnych vplyvov na okolitú urbanizovanú zónu (vibrácie, hluk), ako aj k plynulejšej preprave cestujúcich využívajúcich túto formu dopravy prostredníctvom preferencie električiek v križovatkových uzloch.

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

- nie sú konkretizované navrhované polohy jednotlivých prístupov, ako aj prístupia, ktoré sú navrhnuté na zrušenie. Uvádza sa, že návrhy na zrušenie prístupov budú podrobnejšie riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie;
- neuvádza sa či dochádza napr. k zmene polohy zastávok, k návrhu nových, resp. k zrušeniu existujúcich nástupísk, konkretizuje ktoré budú slúžiť ako integrované zastávky atď.;
- uvádza sa, že bude znížená kapacita existujúcich križovatiek pre individuálnu automobilovú dopravu z dôvodu preferencie električkovej dopravy – nie je kvantifikované predpokladané zníženie kapacity;
- v prípade núdzového zdržania električky na zastávke, príp. jej blokovanie zastávky pri výpadku el. energie bude znemožnená obsluha integrovanej zastávky autobusom – nie je návrh na operatívne riešenie situácie;
- nie sú konkretizované nové navrhované prístupia pre chodcov, prístupia pre chodcov ktoré budú doplnené o prístupia pre cyklistov; nie sú konkretizované zastávky, kde budú vytvorené odstavňové plochy pre bicykle;
- zámer neobsahuje situácie zastávok a trate v podrobnejšej mierke.

### 12.2.3. C – záver:

- Z hľadiska vyhodnotenia vplyvov na dopravu považujeme navrhovanú činnosť modernizácie električkovej trate Dúbravsko - Karloveská radiála za pozitívnu aj napriek tomu, že dokumentácia nevyhodnotila vplyvy súvisiace s neriešenými otázkami v zmysle bodu 12.2.2.2.
- Požaduje, aby dokumentácia pre územné rozhodnutie obsahovala riešenie všetkých otázok, ktoré sú vyšpecifikované v rámci bodu 12.2.2.2. tohto stanoviska.

### 12.3. Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry – bez pripomienok.

### 12.4. Z hľadiska vybraných zložiek životného prostredia a špecifických faktorov:

12.4.1. Zeleň, tvorba krajiny – pozitívne hodnotia návrh na zatravnenie niektorých úsekov električkovej trate (str. 106), čím sa zníži prašnosť prostredia a zvýši sa podiel prírody blízkych prvkov v území.

12.4.2. Pôdy – v zámere na str. 80 sa uvádza, že sa predpokladá nový záber 2.200 m<sup>2</sup> pôdy, ktorý bude riešený v zmysle platnej legislatívy, avšak na str. 95 v kap. 3.2.4. Vplyv na poľnohospodárstvo sa uvádza, že nedôjde k trvalým ani dočasným záberom poľnohospodárskej pôdy – žiada vysvetliť.

Príslušný orgán stanovisko Hlavného mesta SR Bratislavy zohľadnil a pripomienky v ňom uvedené zahrnul do podmienok tohto rozhodnutia. K bodu 12.4.2. navrhovateľ poskytol doplňujúce informácie uvedené v tomto rozhodnutí (str.23).

### 13. Mestská časť Bratislava Dúbravka, list č. SU-7882/5400/2015/Ma, doručený dňa 22. 05. 2015 – ako dotknutý orgán vo svojom stanovisku udáva:

Po zohľadnení peších trás na nástupišťá zástavky Damborského (obytné bloky sídliska severne od zástavky) budú tieto nástupišťá usporiadané protiáhlé. Prístup na nástupišťá bude zabezpečený na jednej strane podchodom a na opačnom konci úrovňovým prístupom pre peších, ktorý bude slúžiť na prístup cestujúcich so zníženou schopnosťou pohybu.

Zástavka bude združená – pri nástupištiach budú zastavovať autobusy aj električky. Dotknutý orgán požaduje:

13.1. Rekonštrukciu podchodu, nakoľko je vo veľmi zlom technickom stave.

13.2. Nesúhlasí s návrhom, aby prístupie P15 pri zástavke Dolné Krčace bolo riadené CDS s maximálnou možnou preferenciou električiek.

13.3. Zatravníť električkovú trať v úseku od zástavky Damborského po Harmincovú ulicu.

13.4. Širšie striedky na zastávkové prístrešky tak, aby do nich nepršalo na čakajúcich cestujúcich.

13.5. Pri riešení zastávok nepoužívať zo zadnej strany zásyp kameňom, kamene sa sypú na vozovku a sú nebezpečné v premávke.

*Pripomienkam (bod.13.1., 13.3., 13.4., a 13.5) OUŽP vyhovel, pripomienky sú premietnuté do podmienok tohto rozhodnutia. Pripomienke 13.2. nemohol OUŽP vyhovieť, nakoľko v zmysle požiadaviek na modernizáciu električkových tratí z fondov EÚ musí byť každé prístupie riadené CDS.*

#### 14. Dotknutá verejnosť podľa § 24 zákona o posudzovaní :

14.1 Združenie domových samospráv, zastúpené Marcelom Slávikom, stanovisko doručené dňa 05. 05. 2015 má nasledovné pripomienky:

14.1.1. Žiada doplniť dopravno – kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010, Metodika dopravno–kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky). V dôsledku zmeny konfigurácií nástupíšť, nového riešenia obrátiska ako aj osadenia nových cestných svetelných signalizácií na exponovaných križovatkách môže dôjsť k zmenám signálnych plánov, ktoré ovplyvnia prístupnosť križovatiek na celej radiále.

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

14.1.3. Žiada, aby prechody pre chodcov boli riešené systémom „Bezpečnostný prechod“, teda osadením bielych výstražných LED svetiel do vozovky, nasvietením prechodu zhora asymetrickým svetelným zdrojom a osadením zväčšenej zvislej dopravnej značky IP6 doplnenej o blikajúce výstražné oranžové svetlá.

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

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

14.1.6. Požaduje aplikovať systém preferencie električiek na tejto radiále, pričom v maximálnej možnej miere uplatniť aj líniovú koordináciu v nadväznosti na CSS v Dúbravke ale aj v Karlovej Vsi v križovatke s cestou na Devín.

14.1.7. V súvislosti s opatreniami za znižovanie hluku navrhuje aplikáciu zeleným trávnyim kobercom.

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

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

14.1.10. Navrhuje zváženie realizácie odstavných parkovacích plôch pri kľúčových zástavkách a vyriešiť ich v nadväznosti na Parkovaciu politiku mesta Bratislava.

Vzhľadom na uvedené v zmysle § 29 ods. 4 písm. d zákona č. 24/2006 Z. z. požaduje, aby pripomienky z tohto stanoviska boli zohľadnené a v zmysle § 29 ods. 7 zákona č. 24/2006 Z. z. sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“ podľa tohto zákona prostredníctvom správy o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska, ktoré navrhovaný zámer komplexne posúdi a prípadne navrhne kompenzačné opatrenia.

**14.2. Palátová Helena, Segnerova 3, 841 04 Bratislava** poslala prostredníctvom poštovej prepravy dňa 21. 05 . 2015 svoje pripomienky, kde nesúhlasí:

14.2.1. S výrubom zelene, posunutím hlavnej cesty minimálne o 3 metre k domu. Nikto nie je povinný znášať hluk z ulice a dýchať exhaláty, ako aj pociťovať dunenie a otrasy, ktoré budú ohrozovať statiku domu.

14.2.2 S posunutím električkovej trate o pár metrov dole, nakoľko je tu veľmi veľa aut, ktoré by sa nemohli, resp. vodiči dostať priamo do práce.

**14.3. Bronislava Diehelová, Segnerová 3, 841 08 Bratislava** poslala prostredníctvom poštovej prepravy dňa 21. 05 . 2015 stanovisko, kde:

14.3.1. Považuje rozšírenie zástavky Segnerová na 3,5m na úkor celého zeleného pruhu popri ceste za zbytočné, pretože nejde o prestupnú zástavku a nie je ani zďaleka taká „zaľudnená“ ako napr. Molecová, nehovoriac o tom, že by sa týmto zásahom priblížila cestná komunikácia takmer popod okná – čím by sa ešte viac zvýšil hluk, smog a všetky ostatné negatívne dopady masovej dopravy. Nástupisko v takej šírke ako je teraz, alebo rozšírenie max. o 0,5m považuje za postačujúce.

14.3.2. Tiež je proti zrušeniu prístupia, pretože to spôsobí zvýšenie vozidiel a najazdených kilometrov na ceste v oboch smeroch a dotkne sa to nie len vodičov, ale nepriamo aj väčšieho počtu obyvateľov Karlovej Vsi a kvality životného prostredia.

**14.4. RNDr. Ludovít Neischl, Segnerová 4, 841 08 Bratislava** poslal prostredníctvom poštovej prepravy dňa 22. 05. 2015 pripomienku, ktorá sa obsahovo stotožňovala s bodom 14.3.2.

**14.5. Vlastníci bytov BD (Občianska iniciatíva podľa § 24 ods.6 zákona o posudzovaní) v zastúpení Alžbety Páleníčkovej + 32 podpísaných občanov Segnerová 3, 84105 Bratislava** poslali poštovou prepravou dňa 22.05.2015 pripomienky k navrhovanej činnosti „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“ v skrátenom znení:

14.5.1. Nesúhlasia s návrhom, ktorý chce rozšíriť zástavku Segnerová o 3 metre, pretože v dôsledku toho by sa posunula veľmi rušná dvojprúdová karloveská hlavná cesta o 3 metre bližšie k ich bytovému domu Segnerová 3. Taktiež nesúhlasia s výrubom stromov, ktoré by museli ustúpiť ceste. Napriek tomu chápajú, že existujúca šírka zástavky Segnerová je nedostatočná, preto po konzultácii so zástupcom spracovateľa zámeru (Peter Hvizdoš, REMING CONSULT a.s.) by súhlasili s rozšírením zástavky o maximálne 0,5 metra, čo by bolo vzhľadom na veľmi nízku obslužnosť zástavky plne dostačujúce.

14.5.2. Nesúhlasia s návrhom, ktorý chce zrušiť prejazd pre automobily cez električkovú trať na úrovni Segnerovej ulice z nasledovných dôvodov :

a) Jedná sa o najfrekventovanejší Karloveský prejazd. Neslúži ani zďaleka len pre obyvateľov Segnerovej ulice, ale najmä pre pacientov veľkého zdravotníckeho strediska Poliklinika Karlová Ves, zákazníkov a zamestnancov Pošty a Poštovej Banky a príblyých firiem, zákazníkov a dodávateľov obchodného domu Billa, a v neposlednom rade ho veľmi využívajú rodičia, ktorí vozia svoje deti do školy a zo školy Tilgnerova 14. Za účelom

zistenia frekventovanosti spočítala občianska hliadka počet áut, ktoré odbočili za 24 hodín zo Segnerovej ulice smerom do mesta. Meranie bolo vykonané 19.05.2015 a nameraných bolo 2000 áut.

b) Spomínaných 2000 áut by zvýšilo hlučnosť a smog pre obyvateľov BD Segnerova 3, keďže obchádza vedie tou istou komunikáciou, ktorej posunutie riešia v prvej pripomienke.

c) Veľké percento obyvateľov celej Segnerovej ulice tvoria občania dôchodkového veku a sú tu tým pádom časté výjazdy sanitiek, ktoré následne odvážajú pacientov smerom do mesta. Tým pádom by pri zrušení (posunutí) prejazdu museli sanitky absolvovať obchádzku v dĺžke 1,4 km čo predĺži cestu pacienta do nemocnice o cca 3 minúty.

**14.6. Lucia Blažejová, Segnerová 3, Bratislava 84105** doručila dňa 22. 05. 2015 písomné stanovisko k zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“. Stanovisko je identické so stanoviskom uvedeným v bode 14.5.

**14.7. František Kušnír, Segnerova 3, 841 04 Bratislava** poslal prostredníctvom poštovej prepravy dňa 22. 05. 2015 svoje stanovisko, kde predkladá odpor proti modernizácii električkovej trate v Karlovej Vsi, pred bytovým domom Segnerova 3.

Ide najmä o negatívne ohlasované zmeny :

14.7.1. Električková zástavka na Segnerovej ul. je podľa odborníkov úzka a treba ju rozšíriť. Žiaľ projektant vybral taký spôsob rozšírenia, ktorý vybočí hlavnú cestu rovno pod ich dom aj keď na protihľej strane je väčší priestor, kde je aj vrstevnicový rozdiel proti komunikácii, ktorý neobmedzuje obyvateľov dotknutých bytov. Z pohľadu životného prostredia je výrub stromov a zrušenie zelených plôch veľkým a ničivým zásahom do ekologického procesu v okolí domu na Segnerovej ul. ale aj mestského prostredia. Veľkú zmenu pocítia obyvatelia nie len pri dýchaní výfukových plynov, ktorým nezabránia vyrúbané stromy vnikat' do bytov, ale aj zníženie trhovej ceny bytov v dome na Segnerovej ul. č. 3.

14.7.2. Ďalšou nevyhovujúcou zmenou pre obyvateľov bytov na Segnerovej ul. č. 3 je zmena systému prejazdu komunikácie a električkovej trate zo Segnerovej ulici smerom do mesta. V tomto prípade opäť prehráva životné prostredie. Segnerová ulica je ukončená základnou školou, kde rodičia vozia svoje deti autami, ktoré sa posunutím prejazdu budú musieť otočiť smerom do mesta najskôr smerom na Dúbravku a potom sa vrátia smerom do mesta. Množstvo zbytočných exhalátov vo vzduchu neprispieva k zdraviu všetkých obyvateľov mesta. Z uvedených dôvodov nesúhlasí s rekonštrukciou električkovej trate v Karlovej Vsi, pred bytovým domom na Segnerovej ul. č. 3, v takej podobe ako bola prezentovaná na Miestnom úrade v Karlovej Vsi 18.05.2015, bez ohľadu dopadu na životné prostredie a život obyvateľov bytového domu na Segnerovej ul. č. 3 v Bratislave.

**14.8. Ing. Juraj Kmet'ko, Majernikova 54, 841 05 Bratislava** doručil dňa 25.05.2015 odôvodnené stanovisko k zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“, kde má nasledovné pripomienky :

14.8.1. Pre zníženie prašnosti a hlučnosti trate v urbanizovanom území ako zlepšenie estetickej úrovne využiť v maximálnej možnej miere zatrávnenie električkovej trate. Následne zapracovať také riešenie do projektu.

14.8.2. Navrhuje, aby šírka nástupišt'a bola minimálne 3,5 m s predpokladanou vysokou koncentráciou cestujúcich rozšíriť na 4,0 m.

14.8.3. Preveriť prístupy k nástupištiam na oboch okrajoch ako určuje Konceptia rozvoja MHD a chýbajúce doplniť s výnimkou zastávky Botanická záhrada. Pre tú preveriť predĺženie priechodu naprieč vozovkou, s cieľom napojiť nástupište v smere z centra a chodníka spájajúceho Svrčiu so zastávkou pod nadchodom bez nutnosti použiť nadchod.

14.8.4. Preveriť zmenšenie šírky jazdných pruhov a vybudovať integrovanú zastávku Lafranconi. Možnosť posunutia zastávky smerom do mesta.

14.8.5. Preveriť možnosť redukcie počtu pruhov, resp. šírku jazdných pruhov aj v úseku pozdĺž zastávky Segnerova na strane domu Segnerova 1,3 a Tilgnerova 14, kde sa predpokladá posun vozovky s negatívnymi účinkami na obyvateľstvo a súčasné dreviny a

zeleň.

14.8.6. Preveriť redukciu počtu samostatných nástupíšť integrovanej zastávky Molecova. Podľa návrhu koncepcie majú byť vybudované dve nástupištia z každej strany. Týmto riešením sa veľmi rozšíria nástupištia a sú nútení uberať z priestoru pred školou. Pokiaľ by bola jedna integrovaná zastávka (tzv. Viedenský typ) pre električku, BUS a trolejbus, zamedzili by presuny cestujúcich z nástupištia električiek na nástupište BUS a naopak a preliezaniu a podliezaniu zábradlia pohybu cestujúcich medzi vozidlami MHD. Následne zapracovať takéto riešenie do projektu.

14.8.7. Preveriť prístup k zastávke Karloveská cez cestu zo strany Púpavovej cez nový priechod a chodník následne zapracovať do projektu. Prepojiť nástupištia pre uľahčený pohyb osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu, osobitne pojazdv vozíkov pre invalidov, medzi súčasným priechodom na strane od Kuklovskej a nástupíšťom v smere do Dúbravky.

14.8.8. Pripomienky týkajúce preverenia možnosti pevného pojazdného povrchu a minimalizovanie zásahu do zelene sú obsahovo totožné s pripomienkami Mestskej časti Karlova Ves (bod 9.2 a bod 9.6)

**14.9. Cyklokoalícia, občianske združenie** doručilo dňa 25. 05. 2015 pripomienky k zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“:

14.9.1. V miestach dohodnutých na predbežných rokovaniach so spracovávateľom zámeru umiestniť priechody pre cyklistov.

14.9.2. Pri zastávke Botanická záhrada vybudovať novú rampu na priamy zjazd cyklistov z lávky nad Botanickou ulicou smerom do centra.

14.9.3. Infraštruktúru pre cyklistov riešiť podľa Technických podmienok 7/2014

14.9.4. Dodržať požiadavky vyplývajúce z Koncepcie rozvoja MHD, obzvlášť dostatočnú šírku nástupíšť.

14.9.5. V zastávke Molecova rozšíriť nástupištia aj za cenu redukcie predimenzovaného počtu jazdných pruhov zo štyroch na tri alebo dokonca na dva.

14.9.6. Pri zastávke Molecova vybudovať samostatnú cestičku pre cyklistov po západnej strane od križovatky s Molecovou po obslužnú komunikáciu k obytnému súboru Karloveské rameno.

14.9.7. Obmedziť, prípadne vylúčiť používanie priechodov typu Z cez električkovú trať. Pred priechodmi cez trať navrhujeme doplniť svetelnú signalizáciu S9 Signál priescestného zabezpečovacieho zariadenia s červenými striedavo prerušovanými svetlami so znamením „Stoj“ doplnenú zvukovým znamením.

14.9.8. Zachovať súčasnú šírku priechodov pre chodcov, nesťažovať a neznepríjemňovať peší pohyb zužovaním peších trás.

14.9.9. Priechody pre chodcov umiestniť v maximálnej možnej miere na oboch koncoch zastávok, na obe strany ulice.

14.9.10. Svetelne riadené priechody cez vozovku mimo križovatiek používať v minimálnej miere, prípadne vôbec. Namiesto nich použiť v danom mieste riešenie na upokojenie dopravy podľa TP 15/2005.

14.9.11. V prípade zastávok, ktoré sú dnes prístupné len bariérovou (Karlova Ves, Damborského) doplniť nielen výťahy, ale aj bezbariérový chodník pre prípad poruchy výťahu.

14.9.12. Pri každej zastávke umiestniť cyklostojany v počte 5-10 kusov podľa frekvencie jej využívania. Cyklostojany umiestniť na vonkajšej strane komunikácie.

14.9.13. Zrušiť úrovňovú križovatku Karloveská – Kuklovská a nahradiť ju existujúcou mimoúrovňovou križovatkou s jej prípadným dobudovaním (rameno Púpavová – Dúbravka).

**14.10 Rudolf Rosina, Kolískova 4, 841 05 Bratislava** doručil dňa 25. 05. 2015 stanovisko, kde predkladá nasledovné zásadne pripomienky k realizácii vyššie uvedeného zámeru:

14.10.1. V úseku križovatky Karloveská – Molecova a mostom Lafranconi je nevyhnutné realizovať rekonštrukciu električkovej trate tak, aby bola plne pojazdná náhradnou autobusovou dopravou, vozidlami záchranných služieb, polície a iných oprávnených zložiek



v prípade nepredvídaných udalostí, ako je napr.: výpadok električkovej dopravy, dopravné nehody, rozkopávky, alebo stavebné práce, odstávka tunela Sitina atď.

14.10.2. Redukcie priecestí ako aj všetky ostatné zásahy sa musia robiť tak, aby nedošlo k dodatočnému zaťaženiu križovatky Karloveská – Molecova. Je potrebné upustiť od zamýšľaného zrušenia priecestia pri zastávke Jurigovo námestie alebo vybudovať na Karloveskej ulici priebežný odbočovací dopravný pruh od zastávky Jurigovo námestie až po križovatku Molecova.

14.10.3. Rozmery nástupných ostrovčekov je potrebné prispôbiť predpokladanej intenzite využitia. V predložennom návrhu sú naprojektované na prestupných uzloch ostrovčeky podstatne menších rozmerov ako na nástupno-výstupných zastávkach.

14.10.4. Navrhovateľ v predložennom návrhu nepočíta s kompenzáciou zelene a budovaním dodatočných protihlukových opatrení v dotknutých miestach.

#### **14.10.1. Širšie dopravné vzťahy a potreba spojzdenia električkovej trate pre kolesové vozidlá.**

Dopravné riešenie Karlovej Vsi pochádza zo začiatku 70tych rokov minulého storočia. Nosný dopravný systém počítal s chrbticovou komunikáciou Karloveská, ktorú tvorila dvojkoľajná električková trať a štvorprúdová cestná komunikácia. Tento chrbticový dopravný koridor Karlovej Vsi sa v oblasti dnešného Mosta Lafranconi napájal na celomestský dopravný systém. V tomto období neexistovali Dlhé diely a vzhľadom na politicky obmedzený rozvoj Devína, bola aj doprava na Devínskej ceste nevýznamná. Za uplynulé štvrtstoročie sa situácia podstatne zmenila. Na nosnú komunikáciu Karloveská sa v priestore medzi Molecovou a Riviérou pripájajú ďalšie tri cestné komunikačné prúdy 2 prúdy z Dlhých dielov (Molecova ul.) a jeden prúd z Devína (Devínska cesta). Týchto 5 v špičke plne vyťažených dopravných pruhov sa pri Riviére spája do dvojprúdovej Botanickej ulice. Pretože počet dopravných pruhov vstupujúcich do uzlového bodu je 2,5 krát vyšší, ako počet vystupujúcich pruhov, dochádza tu pravidelne k dopravným zápcham. Táto nepriaznivá situácia je len na veľmi obmedzenom úseku medzi križovatkou Molecova a Mostom Lafranconi, resp. vysokoškolským internátom, pri ktorom začína tretí súbežný jazdný pruh. Tieto zápchy sú obzvlášť výrazné v prípade mimoriadnych situácií, ako napr. : dopravná nehoda, odstávka tunela Sitina, výluky električkovej dopravy, rozkopávky a pod. Definitívne riešenie si vyžaduje zvýšenie súbežných jazdných pruhov na úseku Molecova – most Lafranconi najmenej o jeden súvislý jazdný pruh. Toto je vzhľadom na obmedzené priestorové možnosti realizovateľné len za využitia mimoriadnych prostriedkov a vysokých nákladov (vyvlastnenie pozemkov a nehnuteľností, vedenie ďalšieho pruhu estakádou). Jedným jestvujúcim využiteľným koridorom je priestor električkovej trate. Preto by električková trať mala byť v úseku Molecova – most Lafranconi rekonštruovaná tak, aby pri vzniku mimoriadnej situácie mohla byť použiteľná pre pohyb náhradnej autobusovej dopravy, vozidlá záchranej služby polície a iné služobné účely. Tomuto spojzdeniu električkovej trate sa navrhovateľ intenzívne bráni a pri odborných aj verejných prerokovaniach použil celú paletu dôvodov na to, aby požiadavke spojzdenia uvedeného úseku električkovej trate pre vybrané druhy kolesovej techniky v mimoriadnych situáciách nevyhovel. V mimoriadnych situáciách sa nerealizovaním požiadavky na spojzdenie :

- zväčší počet vozidiel čakajúcich v zápche
- predĺži doba čakania v zápche
- zvýšia emisie výfukových plynov
- ohrozí majetok a zdravie a životy obyvateľov dotknutej lokality

#### **14.10.2. Redukcia priecestí**

V bode 14.10.1. vysvetlil, že kritickým úsekom dopravného napojenia Karlovej Vsi je úsek medzi križovatkou Karloveská – Molecova a mostom Lafranconi. Akékoľvek dodatočné zaťaženie tohto kritického úseku zväčší dopravnú zápchu so všetkými negatívnymi dôsledkami. Navrhovateľ v predložennom materiáli zamýšľa zrušiť priecestie pri zastávke Jurigovo námestie. Týmto opatreniam sa presmeruje nie nevýznamný dopravný prúd

smerujúci do Líščieho údolia na križovatku Karloveská – Molecova. Doba čakania v zápche by sa takto predĺžila o cca 10 min. Od zamýšľaného zrušenia pricesttia je preto potrebné upustiť, alebo vybudovať na Karloveskej ul. priebežný odbočovací dopravný pruh od zastávky Jurigovo nám. až po križovatku Molecova.

#### **14.10.3. Rozmery nástupných ostrovčekov**

V prestupovom uzle Molecova sa počíta so súbežnými oddeleniami nástupnými ostrovčkami pre električky a kolesové dopravné prostriedky. Šírka nástupných ostrovčekov je 2,5m. V tomto uzle je potrebné počítať, že v období dopravnej špičky vystúpi naraz cca 120 ľudí z trolejbusu z Dlhých dielov a bude sa chcieť presunúť na paralelný električkový nástupný ostrovček. Pre presun takéhoto množstva cestujúcich sú takto dimenzované ostrovčeky nedostatočné. Predpokladáme vznik tlačene, ktorá môže byť až zdravie a život ohrozujúca. Na niektorých priebežných zástavkách, napr. Segnerova, sa počíta s rozšírením ostrovčeka na šírku 4 m. Pritom na zástavke takéhoto typu je možné počítať s nástupom max. niekoľko desiatok ľudí, ktorí budú prichádzať na zastávku postupne pešo. Tento paradox je nepochopiteľný.

#### **14.10.4. Záber zelene a zvýšenie zaťaženia hlukom**

V niektorých miestach trate, najmä v miestach rozšírenia nástupných ostrovčekov dochádza k posunu vozovky na úkor zelene. Okraj vozovky sa zároveň priblíži k obytným domom o asi 3m. Týmto zásahmi sa dosiahne zvýšenie hlukového zaťaženia priliehajúcich obytných budov, čo je v rozpore s účelom realizácie zámeru. I keď sa výsledné hodnoty imisii hluku do okolitých budov nezmenia, alebo budú dokonca o niečo nižšie – vzhľadom na realizáciu ostatných opatrení. Zásahy vyplývajúce na zhoršenie hlukových imisii je nevyhnutné kompenzovať vhodnými proti hlukovými opatreniami. Najvhodnejšie by boli lokálne proti hlukové bariéry kombinované zeleňou.

*14.11. Milan Čupka, Segnerova 3, 841 04 Bratislava* poslal prostredníctvom poštovej prepravy dňa 25. 05. 2015 svoje stanovisko, kde predkladá odpor proti návrhu rozšíriť cestu Karloveskej ulici smerom k obytnému domu Segnerova 3 a proti premiestneniu križovania električkovej trate pre automobily od Segnerovej ulice na Karloveskú ulicu z týchto dôvodov: Ako vlastník bytu v bytovom dome na Segnerovej ul. č. 3 sa so znepokojením dozvedel o plánovanom zámere rozšíriť hlavnú cestu na Karloveskej ulici smerom k ich bytovému domu. Nielenže sa tým zvýši už v súčasnosti dosť hlučná premávka pod oknami obyvateľov ich domu, k oknám obyvateľov ich domu sa priblíži aj zdroj smogu z predchádzajúcich automobilov, ale cesta by sa mala rozšíriť aj na úkor zelene, ktorej v okolí tiež nie je nazvyš. Na verejnej prezentácii projektu rekonštrukcie električkovej trate sa projektant vyjadril, že cesta má byť posunutá až o 3 metre smerom k ich bytovému domu, v prípade, že s tým nebudú súhlasiť obyvatelia Segnerovej 3, že môže použiť aj variantu s len 0,5- metrovým posunutím. Ako obyvateľ Segnerovej 3 a vlastník bytu v tomto bytovom dome žiada, aby sa uprednostnil variant len s 0,5 metrovým posunutím, v ideálnom prípade, aby sa hlavná cesta smerom k panelovému domu Segnerovej 3 neposunula vôbec. Rovnako sa chce vyjadriť k plánu posunúť križovanie električkovej trate pre autá v smere od Segnerovej ulice na Karloveskú smerom dom centra. Podľa zámeru sa toto križovanie má posunúť o pár metrov smerom k centru mesta, čím by sa znemožnil výjazd automobilov so Segnerovej smerom na Karloveskú smerom do centra. Neúmerne a zbytočne by sa tým zvýšil počet automobilov prechádzajúcich popod okná ich bytového domu. Nešlo by totiž len o autá obyvateľov Segnerovej ulice, ale aj o veľmi vysoký počet automobilov, ktoré na Segnerovej parkujú za účelom nákupu v Bille, návštevy pošty alebo zdravotného strediska. Uznáva, že výjazd z tejto ulice je komplikovaný a vozidlá pri prejazde električkovou traťou neraz nútia električky spomaliť, avšak navrhuje skôr iné riešenie – napríklad zavedením svetelnej signalizácie. V Dúbravke, kde už rekonštrukcia električkovej trate prebehla pribudli semafore aj na oveľa menej komplikovaných miestach, myslí si, že na tejto rušnej križovatke by svetelná signalizácia určite plnila svoj účel.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti navrhuje, aby sa v rámci rekonštrukcie neposúvala hlavná

cesta smerom k bytovému domu na Segnerovej 3 a zároveň aby bolo naďalej umožnený automobilom výjazd zo Segnerovej ulice na Karloveskú v smere do centra mesta.

**14.12. JUDr. Ing. Ivan Bojna, Levárska 11, 841 04 Bratislava,** doručil dňa 25. 05. 2015 stanovisko k zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“ kde uvádza: Ako úrad štátnej správy majúci na starosti životné prostredie chce príslušný úrad poprosiť, aby zvýšenú mieru pri posudzovaní projektu venoval práve ochrane pred hlukom, keďže osobne má z celého odprezentovaného projektu dojem, že síce áno, hlučnosť sa o niečo zníži, ale toto nie je vôbec prioritou projektu. Pritom celá karloveská radiála je zasadená do územia s vysokou hustotou obyvateľstva bývajúcich v tesnej blízkosti trate, prípade v priamom smerovaní zvukových vln šíriacich sa z trate. Zatrávenie trate síce bezpochyby pomôže, vzhľadom na nutnosť pravidelnej údržby takéhoto trávniku je však dosť možné, že po pár rokoch sa z „ekonomických,, dôvodov pristúpi k odstráneniu zatrávnenia. Úroveň hluku v izbách orientovaných k električkovej trati je naozaj na hranici únosnosti a zníženie hluku o 3dB považuje na mimoriadne nedostatočné. Hlučnosť je výrazná najmä v nočných hodinách, keď celkový ruch, ako aj automobilová doprava je minimálna. Toto je zvýraznené najmä v období jar - jeseň, keď v noci bývajú kvôli vetraniu otvorené okná. Nie je to problém napr. len bytov na Karloveskej ulici, ale aj vyššie položených bytov na uliciach ako sú Levárska, Silvianska, Sekulská, Pustá, Púpavová, Zohorská, Brodská atď. Hlučnosť pri zastávke Borská je spôsobená jednak dvojitým zatočením trate a jednak pomerne dlhým rovným úsekom od zástavky Borská po zástavku Karlova Ves, kde električky idú pomerne vysokou rýchlosťou, čo tiež spôsobuje mimoriadny hluk. Hoci sa necíti byť odborníkom na to, aby navrhoval konkrétne technické riešenia, dovoľuje si poukázať na fakt, že je možné postaviť aj relatívne nehlučnú trať, čo dokazujú prípady rekonštrukcii trate v okolí Reduty (nám. E. Štúra) alebo budovy „starého“ parlamentu (Župné nám. po zastávku Kapucínska). Nevie, aké technologické riešenie sa prijalo tam, ale bolo by nanajvýš vhodné, aby sa niečo minimálne v takom rozsahu realizovalo aj v zastavanom úseku radiály Karloveská. Myslí si že v Bratislave by sa mali začať prijímať riešenia koncepčné a dlhodobu udržateľné. Verí preto, že ako orgán, ktorý má hájiť ochranu životného prostredia, do ktorej nepochybne spadá aj ochrana pred hlukom, prijme k projektu také stanoviská, ktoré donútia realizáciu novej trate minimálne v takej hlučnosti, aká sa dosiahla na spomenutých úsekoch, a to riešením, ktoré budú trvalé. Z uvedeného dôvodu predkladá túto svoju pripomienku smerujúcu k tomu, aby orgán ochrany životného prostredia zvážil, či navrhované protihlukové opatrenia v zmysle priloženej hlukovej štúdie sú skutočne dostatočné, alebo je možné dosiahnuť ďalšie zníženie hluku električkovej trate po jej modernizácii.

**14.13. Ing. Vladimír Dulla, Majerníkova 50, 841 05 Bratislava,** doručil dňa 25. 05. 2015 stanovisko k zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“

14.13.1. Preveriť svetelné riadenie jedného priechodu ku každému nástupištiu. Priechody, ktoré sa nebudú riadiť svetelne, osobitne označiť spôsobom ako priechod pri luvante, resp. aplikovať zásady pre „Bezpečný priechod“ - svietidlá v ceste a horné osvetlenie, zväčšená dopravná značka IP6 a doplnkové blikajúce oranžové svetlá.

14.13.2. Preveriť lepšie využitie priechodu na Karloveskej bližšie k Devínskej vrátane posunu alebo posunu/ predĺženia nástupíšť pre ľahší prístup na zástavku Molecova od Devínskej a domu Karloveská 2, aj naopak, hlavne pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu, osobitne pre vozíčkarov.

14.13.3. Preveriť redukcii počtu pruhov vo vybraných úsekoch na dosiahnutie účelov zámeru, hlavne pozdĺž integrovanej zastávky Molecova v smere od Botanickej. Tiež pôvodne uvažovanej integrovanej zastávky Lafranconi, pričom ako alternatívu preveriť zúženie chodníka popred VŠ areál Lafranconi a/alebo posun zastávky smerom k tunelu s využitím zálivu zastávky v prípade nevyhnutnosti či výhodnosti. Účinky redukcie počtu pruhov preveriť aj v úseku pozdĺž zastávky Segnerova na strane domu Segnerova 1a 3 a Tilgnerova 14, kde sa predpokladá posun vozovky s negatívnymi účinkami na obyvateľstvo a súčasné dreviny a zeleň.

14.13.4. Preveriť redukciu počtu samostatných nástupíšť integrovanej zastávky Molecova, ak nemožno redukovať počet pruhov alebo ak rozšírením nástupíšť v súlade s Koncepciou rozvoja MHD vzniknú priestorové kolízie. Úspora 6 m dáva priestor rozšíriť nástupišťia o 1,0 – 1,5 m aj zväčšiť osovú vzdialenosť koľají o 0,5 m. Súčasne na strane ZUŠ Karloveska 3 by umožnilo "zachrániť" 1,0- 2,5 m v prospech zelene. Zároveň by sa eliminovali riziká pri prechádzaní medzi nástupišťami mimo vyznačené priechody a zhon pri úsilí stihnúť vozidlo na druhom nástupišťi, hlavne v rannej špičke. Preto ako prvoradé preveriť počet nástupíšť zastávky v smere na Botanickú.

14.13.5. Preveriť zlúčenie zastávok Jurigovo nám. a Segnerova do polohy v dotyku so súčasným priecestím Segnerova –Nábělkova. Umožnila by zachovať dreviny i zeleň pred domami Segnerova 1 a 3 Tilgnerova 14, zjednodušiť prístup osobám so zníženou pohyblivosťou, osobitne vozíčkarov, zachovať časť koľajiska pre otáčanie električiek v mieste súčasného priecestia pri kostole a zachovať otáčanie aspoň pre smer od Nábělkovej. V prípade nemožnosti zlúčenia, nástupišťia zastávky Jurigovo nám. vybaviť výťahmi. Pre zvýšenie bezpečnosti k nástupišťiam zabezpečiť priechody aj na strane od križovatky Karloveská – Molecova a súčasne priechody v dotyku oblúka cesty riešiť ako svetelne riadené. Na oboch stranách cesty doplniť chodník – prepojenie priechodov. V prípade nemožnosti zlúčenia zastávok, ponechať súčasné priecestie medzi kostolom sv. Michala a zastávok Jurigovo nám. len pre otáčanie zo smeru od Nábělkovej. Pri zlúčení zastávok, priecestie posunúť čo najbližšie k nadchodu na Jurigovo nám.

14.13.6. V prípade zlučovania zastávok Jurigovo nám. a Segnerova preveriť možnosť priecestia za nástupišťom na strane do centra pre otáčanie zo smerov od Líščieho údolia a Segnerovej, s cieľom zabrániť veľkej koncentrácii vozidiel pred priecestím Nad lúčkami a z toho plynúcich negatívnych dôsledkov. Posun nástupíšť v smere do centra by vytvoril priestor pre odbočovací pruh v smere z centra s priecestím v polohe medzi súčasným nástupišťom v smere do centra a napojením Baníkovej.

14.13.7. V záujme bezpečnosti a plynulosti prevádzky preveriť „uzavretie“ ľavého odbočenia v smere z Kuklovskej k Luvente pre cestnú dopravu s výnimkou záchranej zdravotnej služby, hasičskej záchranej služby a polície. Odbočenie / otočenie k Luvente zabezpečiť cez priecestie medzi zastávkami Karloveská a Borská. Odľahčenie priecestia Kuklovská je dôležité, lebo krátko za nim je pripojenie trate k obratisku a je využívané pre ľavé odbočenie z Karloveskej, ktorého funkciou možno nahradiť iba cez Púpavovú a nadjazd, ktorý nie je vo vyhovujúcom stavebnotechnickom stave. Na odstránenie v dohľadnom čase, koordinovane s realizáciou zámeru modernizácie trate niť projektu a prostriedkov. Ak by sa verejne osvetlenie na Púpavovej v úseku nadjazd – Pustá preložilo k parkovisku nad Karloveskou, dala by sa zabezpečiť plnohodnotná obojsmerná premávka, čím by sa dali úplne eliminovať negatívne účinky „uzavretia“ odbočovania z Kuklovskej k Luvente a zároveň by sa dalo nahradiť aj ľavé dobočenie z Karloveskej do Kuklovskej, čo by bol najvyšší možný príspevok k bezpečnosti a plynulosti prevádzky MHD, ako aj IAD. Osobitným prínosom takého opatrenia by bolo vytvorenie priestoru pre samostatnú koľaj využiteľnú v súvislosti s obratiskom a novou koncepciou jeho obojstranného pripojenia.

14.13.8. Po oboznámení sa s navrhovanou činnosťou zisťovacie konanie vníma ako dostatočné, keďže nejde o novú činnosť v území.

14.13.9 Pripomienky týkajúce sa preverenia pevného pojazdného povrchu, preverenia možnosti zníženia hluku, minimalizovanie zásahu do zelene a zlúčenia zastávok Jurigovo nám. a Segnerova sú obsahovo totožné s pripomienkami Mestskej časti Karlova Ves (bod 9.2, 9.5 a 9.6).

14.3.10. Pripomienky týkajúce sa preverenia šírky nástupišťa, preverenia prístupu k nástupišťiam na oboch okrajoch a prístupu k zastávke Karloveská sú obsahovo totožné s podmienkami p. Kmeťka (bod.14.8.2., 14.8.3.).

14.3.11.Pripomienka týkajúca sa posúdenia využiteľnosti ohraničenia živými plotmi je obsahovo zhodná s pripomienkou Združenia domových samospráv (bod. 14.1.8).

**14.14. Lukáš Borčín, Jamnického 12, 841 05 Bratislava,** doručil dňa 26. 05. 2015 k zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála” následovné pripomienky:

14.14.1. Prestupný bod Lafranconi – Hlavné mesto SR Bratislavy (ďalej len „predkladateľ projektu”) vyradil zo svojich prvotných plánov združenú zastávku na Lafranconi. Združená zastávka mala priniesť bezpečnejší prestup pre veľké množstvo cestujúcich, najmä študentov, ktorí tu prestupujú z autobusov na električky po ceste do škôl. Predkladateľ argumentuje nedostatočnými priestorovými možnosťami. V prípade úprav cestnej infraštruktúry je tu možné vybudovať združenú zastávku v mieste teraz existujúcej zastávky električiek. Cielový stav je možné dosiahnuť zúžením chodníka popri areáli FTVŠ, ktorý má v tomto úseku nadštandardnú šírku a preto ho vodiči využívajú na parkovanie. Na opačnej strane cesty je možné získať potrebnú šírku zrušením existujúcej zastávky autobusov, ktorá po vybudovaní združenej zastávky stratí opodstatnenie. Združenú zastávku by bolo vhodné budovať pojazdným najlepšie betónovým povrchom električkovej dráhy. Autobusy by zastavovali spolu s električkami pri jednom nástupišti.

14.14.2. Integrovaný prestupný bod Molecova – Navrhovateľ projektu navrhuje šírku takéhoto významného prestupného bodu len v šírke 2,5 metra. Takéto riešenie je neakceptovateľné. Cestujúcich takáto šírka nástupišt'a obmedzí v pohybe, nevnímajúc ešte zúženie nástupišt'a z dôvodu prístrešku. Preto žiada projekt prepracovať tak aby korešpondoval s prijatou koncepciou rozvoja MHD v Bratislave, ktorá vyžaduje minimálnu šírku nástupišt'a 3,5 metra v prípade prestupných zastávok. Takéto riešenie aplikovať aj pri prípadnom nutnom zúžení alebo obmedzení jazdných pruhov automobilov. Riešením je aj zrušiť zelený pás medzi chodníkom a cestou na strane predajne LIDL. V projekte taktiež navrhuje vyriešiť potrebné napojenie obrátiska na zastávku trolejbusov priamym BUS pruhom aby trolejbusy a autobusy nestáli v kolónach. Vyriešiť napojenie zastávok BUS pruhom navrhuje aj pri jazdne z Dlhých dielov. Pri združenej zastávke je potrebné určiť vhodné a kapacitne dostatočné osvetlené prístrešky pre cestujúcich. Ideálnym riešením by bolo vybudovanie kompletného prestrešenia združenej zastávky tak ako to býva vo zvyku v zahraničných mestách.

14.14.3. Nevyužitý potenciál bezkolízneho križovania električkovej trati pri obrátisku Karlova Ves – Projekt neráta s využitím bezkolízneho kríženia automobilov cez električkovú trať v mieste križovatky Kuklovská – Karloveská napriek tomu, že je to možné. Projekt navrhuje prebudovať križovatku, na ktorej sa opätovne vybuduje prejazd pre automobily. V oblasti križovatky je pritom vybudované premostenie cesty, ktoré prináša potenciál na navrhnutie bezkolízneho kríženia električkovej trate. Na moste však v rozpore s § 25 zákona č. 8/2009 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov parkujú vozidlá, pritom tento zákon zakazuje vodičovi zastaviť a stáť na moste. Navrhuje využiť možnosť využitia tohto bezkolízneho kríženia. Výsledkom je nie len ušetrenie finančných nákladov pri modernizácii, ale aj zrušenie kolízneho bodu. Časť ušetrených financií by mesto investovalo len do čiastkových opráv cesty, ktorá je súčasťou bezkolízneho riešenia a na dopravné značenie s tým súvisiace.

14.14.4. Vybudovanie priechodu pre chodcov na zastávke Karlova ves (smer Dúbravka) – Na zastávke Karlova Ves, smer Dúbravka nie je plánované bezbariérové riešenie na zastávku formou priechodu pre chodcov. Plánuje sa prístup len cez vybudovanie výťahu. V prípade poruchy výťahu nebude možnosť bezbariérového prístupu na zastávku. Navrhuje dobudovať krátky úsek chodníka, ktorý vedie ku zastávke a vybudovať priechod pre chodcov aj na zastávky v smere do Dúbravky.

14.14.5. Zmena polohy zastávky Dolné Krčace – Zastávka Dolné Krčace je v projekte plánovaná zbytočne vzdialená od križovatky s Iuventou. Kvôli tomu musia chodci prekonávať nadbytočnú vzdialenosť. Navrhuje zastávku presunúť bližšie ku križovatke. Týmto sa taktiež zväčší vzdialenosť medzi zastávkami Horné a Dolné Krčace.

14.14.6. Priechod pre chodcov pri Svrčej ulici – Pozitívne vníma prebudovanie priechodu pre chodcov pri Svrčej ulici aj s dostatočnými ostrovčekmi. Z dôvodu vysokej premávky vozidiel



však navrhuje zahrnúť do prebudovania tohto priechodu aj jeho výstražné osvetlenie, také aké využíva priechod pri Luvente. Uvedené riešenie je vhodné zväziť aj pre neriadené priechody, ktoré sa nachádzajú v blízkosti škôl, materských škôl a nákupných centier.

14.14.7. Prístup zastávky – V projekte navrhuje dopracovať prístup na každú zastávku MHD z oboch strán. Schválená Koncepcia rozvoja MHD v Bratislave vyžaduje aby na oboch koncoch zastávok boli vybudované priechody pre chodcov.

14.14.8. Vybudovanie samostatného odbočovacieho pruhu pri predajni LIDL – V projekte sa so súvislosťou budovania združenej zastávky na Molecovej ulici plánuje taktiež jej výrazná prestavba. V projekte však chýba samostatné pravé odbočenie od predajne LIDL. Z dôvodu krátkeho zeleného signálu tu v poobedných hodinách prichádza k vytváraniu kolón siahajúcich až na parkovisko k predajni LIDL a automobily zároveň blokujú vjazd na benzínovú pumpu Shell. Z dôvodu vybudovania preferencie električiek nie je možné očakávať predĺženie tohto signálu. Vybudovaním samostatného odbočovacieho pruhu nebudú musieť vodiči pokračujúci v jazde do Karlovej Vsi čakať na zelený signál a minimalizuje sa tak tvorba kolón z dôvodu čakania na zelený signál pre priamu jazdu smerom na Dlhé diely. Na vybudovanie odbočovacieho pruhu je dostatok priestoru. Časť vodičov teraz situáciu rieši skracovaním si cesty cez benzínovú pumpu Shell čím porušujú dopravné predpisy z dôvodu osadenia značky „Prejazd zakázaný“.

14.14.9. Výmena verejného osvetlenia – Navrhovateľ projektu spomína taktiež výmenu verejného osvetlenia v nešpecifikovanom množstve. Preto navrhuje aby v prípade výmeny verejného osvetlenia nevyužíval verejné osvetlenie na báze sodíkových výbojok, ale využil verejné osvetlenie na báze LED. Takéto verejné osvetlenie poskytuje prirodzenejšie svetlo pre ľudské oko, šetrí elektrickú energiu a taktiež šetrí náklady spojené s výmenou žiariviek. Samotné využívanie svetelných LED zdrojov presadzuje Európska únia. Osvetlenie na báze LED navrhuje v prípade výmeny aplikovať tak na svietidlá pri ceste, pri chodník, nadchodoch, podchodoch a na zastávkach MHD. V prípade kompletnej výmeny verejného osvetlenia príde k výraznej úspore elektrickej energie. Pri výmene stĺpov verejného osvetlenia navrhuje využiť stĺpy s modernejším vzhľadom, než ktoré mesto doteraz využíva s dôvodu lepšieho „zapadnutia“ do mestského prostredia.

14.14.10. Mestský mobiliár – Pri projekte takéhoto rázu sa počíta s pochopiteľným využitím prvkov spadajúcich do mestského mobiliáru (lavičky, smetné koše, prístrešky, zábradlia, zábrany proti parkovaniu). Navrhuje, aby boli konkrétne prvky mestského mobiliáru zvolené až po dohode s mestskou architektkou prípadne vybraným združením architektov. Predíde sa tak využitiu nevkusných zelených košov, neestetických lavičiek, červeno – bielych zábradlí a pod. V prípade inštalovania lavičiek v tomto projekte navrhuje využiť lavičky neumožňujúce ležanie, aby sa tak predišlo využívaniu lavičiek na spanie bezdomovcov. Pri voľbe smetných košov na zastávkach je vhodné voliť smetné koše väčšej kapacity. Navrhuje taktiež zmenu štýlu označníku zastávky, ktorý bude umiestnený na modernizovaných zastávkach. DPB teraz používa pomerne nemoderný označník červeno – žltej farby s malým smetným košom a zbytočným miestom, ktoré sa voľakedy využívalo na výlep cestovných poriadkov. Dopravný podnik však cestovné poriadky na väčšine zastávok umiestňuje do vitrín a toto miesto tak využívajú firmy na výlep svojej reklamy. Vitrínu, v ktorej budú vyvesené cestovné poriadky navrhuje vybaviť osvetlením. V dnešnej dobe je na to ideálnym riešením umiestniť po obvode vitríny LED pásik.

14.14.11. Povrch chodníkov – Na všetky upravované a nové chodníky navrhuje využiť v čo najväčšej miere dlažbu. Dlažba je esteticejšia než asfalt a šetrí finančné náklady v prípade nutnej rozkopávky. Typ dlažby navrhuje taktiež konzultovať s mestskou architektkou alebo vybraným združením architektov aby sa predišlo voľbe klasickej „haka“ dlažby. Chodníky taktiež navrhuje osadiť reliéfom pre nevidiacich.

14.14.12. Výsadba zelene – Navrhuje vybudovať zatravnenie aj v Dúbravke v úseku od zastávky Damborského po napojenie na rekonštruovanú časť trate. V úseku od obrátiska v Karlovej Vsi po zastávku Damborského navrhuje využiť zatravnenie „lúčneho charakteru“.

V zatravněných úsekokch v Karlovej Vsi je potrebné myslieť aj na potrebu zavlažovania takéhoto typu zatravněnia. Ideálnym riešením na zavlažovanie je samozavlažovací systém alebo aspoň vodovodné prípojky popri trati. Navrhuje výsadbu kríkov a stromov v širokých miestach zelených pásov, ktoré sa nachádzajú medzi električkovou traťou a cestou. Ideálne by bolo taktiež na niektorých miestach miesto kríkov vysadiť kvitnúce trvalky. Príklady navrhovaných miest na výsadbu zelene – okolie križovatky Molecova, zelené pásy popri trati v úseku Molecova – Jurigovo nám., zelené pásy medzi zastávkami Segnerova – Nad lúčkami, zelené pásy medzi zastávkami Nad lúčkami – Borská. Zbytočný betónový pás, ktorý sa nachádza popri trati medzi obratiskom električiek v Karlovej Vsi a zastávkou Dolné Krčace navrhuje pri modernizácii odstrániť a nahradiť ho taktiež pásom zelene.

14.14.13. Rekonštrukcia nadchodov – Okrem výstavby výťahov ku všetkým nadchodom je potrebné myslieť aj na ich opravu. Niektoré nadchody budované nad traťou nie sú v ideálnom stave, nadchod nad zastávkou Jurigovo nám. bol už provizórne opravený z dôvodu jeho statickej narušenosti. Povrchy pre peších na nadchodoch sú taktiež vo veľmi zlom stave. Navrhuje preto do projektu zahrnúť minimálne opravy nadchodov spočívajúce v ich statickej stabilizácii, nátere zábradlí a výmeny povrchov, ktoré sú dnes popraskané, drolia sa a v peších trasách sú aj diery.

14.14.14. Kamerový systém na zastávkach – Z dôvodu zvyšujúcej sa kriminality a ničenia verejného majetku aj samotný Dopravný podnik pristúpil na vybavovanie nových vozidiel kamerovým systémom. Nové zastávky si taktiež vyžadujú vybudovanie kamerového systému. Veľké prestupné body je potrebné riešiť kamerou, ktorá je schopná zachytiť jeho celú oblasť. Menšie zastávky je možné riešiť umiestnením kamery na prístrešky. Kamerový systém navrhuje napojiť na mestský kamerový systém, ktorý je pod dohľadom MsP, z dôvodu možnosti vykonania okamžitého zásahu. Kamerovým systémom navrhuje vybaviť aj podchod pri zastávke Borská.

14.14.15. Využívanie kasselských obrubníkov – V prípade budovania združenej zastávky na Molecovej je potrebné rátať s využitím kasselských obrubníkov v priestore zastávky trolejbusov a autobusov. Obrubníky kasselského typu navrhuje využiť v každej upravovanej alebo nanovo postavenej zastávky. Pri budovaní zastávok náhradnej dopravy, je potrebné dodržiavať normu STN 73 6425. Novo budované a prerábané zastávky navrhuje budovať s využitím povrchu „creteprint“, ktorý zabraňuje tvorbe „koľají“ od vozidiel.

14.14.16. Merače rýchlosti – Považuje za vhodné umiestniť pri miestach s vysokým pohybom chodcov merače rýchlosti. Takéto radary je vhodné umiestniť napríklad na cestu pri zdravotných zariadeniach, materských a základných školách.

14.14.17. Pripomienka týkajúca sa združenia zastávky Jurigovo nám. a Segnerova je obsahovo totožná s mestkou časťou Karlova ves (bod 9. 12)

**14.15. Občianska iniciatíva lepšia doprava v zastúpení Ing. Martinom Fundárekom + 10 podpísaných občanov, Školská 26, 900 84 Bratislava doručila prostredníctvom elektronickej pošty dňa 25. 05. 2015 a následne prostredníctvom poštovej prepravy dňa 27. 05. 2015 vyjadrenie k zámeru „Električková trať Dúbravsko – Karloveská radiála“**

14.15.1. V zámere sa navrhuje zatravněnie električkovej trate a aplikovanie obloženia koľajníc mimo úseku obratisko Karlova Ves – Harmincova s odôvodnením, že v tejto oblasti nie je bezprostredná blízkosť obytných domov. Vzhľadom na to, že uvedené územie je určené na výstavbu, žiada, aby v tomto úseku bola trať pripravená na dodatočné aplikovanie uvedených odhlučňovacích prvkov, aby sa v budúcnosti, až v blízkosti trate obytné domy budú postavené, dalo predísť sťažnostiam z dôvodu nadmerného hluku, ktoré často vedú k umelému zníženiu traťovej rýchlosti, čím sa znižuje atraktivita verejnej dopravy.

14.15.2. V zámere sa nespomína zlučovanie zastávok, hoci niektoré dvojice (Karlova Ves a Borská, Segnerova a Jurigovo nám.) sú príliš blízko. Žiada zlúčiť zastávky Segnerova a Jurigovo nám. do jednej (posunutím súčasnej zastávky Segnerova bližšie k Jurigovmu nám. a zrušením zastávky Jurigovo nám.) a vyhodnotiť možnosť zlúčenia zastávok Karlova Ves a Borská. V prípade zastávok Segnerova a Jurigovo nám. analýza preukázala vysoký pozitívny

vplyv zlúčenia zastávok a z hľadiska dostupnosti MHD zlepšenie, alebo v niektorých reláciách iba zanedbateľné zhoršenie. U zastávok Karlova Ves a Borská podľa ich informácií analýza vykonaná nebola. Pripomína, že zlučovanie zastávok vo všeobecnosti treba riešiť s rozvahou, pretože hoci znižuje spotrebu elektrickej energie redukovaním počtu zastavení a rozbehov, šetrí náklady a pre jedných cestujúcich zvyšuje cestovnú rýchlosť, pre iných môže v prípade necitlivej aplikácie a nedostatočného zohľadnenia miestnych pomerov znamenať predĺženie dochádzkovej vzdialenosti a zníženie atraktivity verejnej dopravy.

14.15.3. Zámer nerieši riadenú križovatku Karloveská – Kuklovská pri obratisku Karlova Ves. Táto križovatka je zbytočným obmedzujúcim prvkom a zdrojom zdržaní pre verejnú dopravu, ale aj zdrojom nadbytočných emisií v dôsledku zbytočného zastavovania áut na hlavnej ceste. V blízkosti (cca 125 m) sa nachádza premostenie Karloveskej ulice, ktorým je možné mimoúrovňovo odbočiť. Žiada preto zrušiť túto riadenú križovatku a ponechať iba možnosť výjazdu z Karloveskej ulice v smere od Dúbravky a vjazdu na Karloveskú v smere na Botanickú ulicu tak, ako to bolo pred vybudovaním riadenej križovatky.

14.15.4. V zámere je rozpor v informáciách o polohe trate. Na jednej strane sa konštatuje, že trať bude ponechaná v existujúcej polohe, na druhej strane sa spomína prekládka traťových koľají v oblasti Molecova – Jurigovo námestie (v súčasnosti sú traťové koľaje uprostred a odstavné koľaje sú situované z vonkajšej strany, navrhuje sa umiestniť odstavnú koľaj medzi traťové koľaje. Žiada preto spresniť formulácie o ponechaní trate v existujúcej polohe o informácie o zmenách v oblasti Molecova – Jurigovo námestie.

14.15.5. Zo zámeru nie je zrejmé, ako presne má byť riešená oblasť prestupnej zastávky Molecova. Z formulácií, ktoré sú v zámere uvedené, však možno dedukovať, že sa neplánuje redukcia jazdných pruhov na vozovke, ale plánuje sa rozšírenie komunikácie. Vyslovuje v tejto súvislosti obavu, že komunikácia bude rozšírená na úkor zelene pred základnou školou na Karloveskej 3, čo si vyžiada aj výrub stromov. Žiada minimalizovať zásahy do zelene a priestory pre zastávky MHD získať radšej obmedzením počtu jazdných pruhov na vstupe do križovatky Molecova v smere od Botanickej ulice. Priepustnosť cestnej siete je v tomto smere obmedzená už na vstupe od Botanickej ulice a podľa sčítaní dopravy, ktoré ich občianska iniciatíva vykonala, usudzujú, že pre priamy smer a odbočenie vpravo postačuje jeden jazdný pruh.

14.15.6. V zámere sa navrhuje zriadenie integrovanej zastávky električiek Damborského a zriadenie autobusových zastávok primknutých k električkovej trati na zastávke Molecova. Zastávky Chatam Sófer, Park kultúry a Lafranconi nie sú takto navrhnuté. Navrhuje aj jednu zo zastávok Chatam Sófer, Park kultúry a Lafranconi koncipovať ako integrovanú alebo s primknutím autobusovej zastávky k električkovej, a to tam, kde je to z priestorového hľadiska najvhodnejšie (z hľadiska potrieb MHD je to zastávka Lafranconi). Vytvorí sa tým možnosť pohodlného prestupu medzi električkami a autobusovými linkami smerujúcimi do Mlynskej doliny, na Staré grunty, Patrónku a ďalej do Lamača a Záhorskej Bystrice, ktorá v súčasnosti chýba.

**14.16. Anna Pauliaková, Segnerova 3, 841 04 Bratislava Bratislava** poslala prostredníctvom poštovej prepravy dňa 27. 05. 2015 svoje stanovisko kde uvádza : Z hrôzou zistila, že pripravovaná modernizácia električkovej trate na ktorú sa tešila, zmení križovatku a posunie cestu smerom k ich domu. Nerozumie tomu návrhu a je zásadne proti zmene, ktorá posunie cestu smerom k domu odkrojí z trávnatého pásu a zničí stromy, ktoré sú tam vysadené. Mimochodom patrí k najstarším obyvateľom domu nie vekom, ale dĺžkou bývania a stromy, ktoré sa chystajú zlikvidovať zasadili obyvatelia domu. Nevie, kto im dáva právo ich zničiť. Dúfa, že jej nebude zničená pohoda, ktorú má pri sedení na balkóne smerom na električkovú trať.

*OUŽP sa zaoberal pripomienkami dotknutej verejnosti a vyzval navrhovateľa o doplňujúce informácie, jeho stanovisko je uvedené v časti Doplňujúce údaje podľa 29 ods. 6 zákona o posudzovaní tohto rozhodnutia. Niektoré podmienky zahrnul do podmienok, ktoré budú*

podrobnejšie riešené v dokumentácii pre územne / stavebné rozhodnutie. Ostatné opodstatnené pripomienky dotknutej verejnosti majúce oporu v zákone, bude potrebné zohľadniť v dokumentácii k územnému konaniu o umiestnení stavby a pri povoľovaní činnosti podľa osobitných predpisov, v ktorom má dotknutá verejnosť postavenie účastníka konania. Vzhľadom na komplexné výsledky zisťovacieho konania, ktoré nepoukázali na predpokladané prekročenie medzných hodnôt alebo limitov ustanovených osobitnými predpismi v oblasti životného prostredia v dôsledku realizácie alebo prevádzky navrhovanej činnosti, teda príslušný orgán nedospel k záveru, že posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie z dôvodov uvedených dotknutou verejnosťou opodstatnené, preto nemohol vyhovieť návrhom dotknutej verejnosti, aby sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru podľa zákona o posudzovaní správy o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska, ktoré navrhovaný zámer komplexne posúdi a prípadne navrhne kompenzačné opatrenia. Dotknutá verejnosť uvedená v § 24 zákona o posudzovaní disponuje právami definovanými v súlade s § 24 ods.2 tohto zákona o posudzovaní. Účelom zákona o posudzovaní je získať odborný podklad na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov, nevytvára však vecný ani časový priestor pre posúdenie navrhovaného umiestnenia stavby v rozsahu kompetencií stavebného úradu.

• **Doplňujúce informácie v súlade s § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní**

Navrhovateľ, na základe výzvy príslušného orgánu č. OU-BA-OSZP3-2015/037478/LAZ/I-EIA-di zo dňa 01. 06. 2015, poskytol listom zo dňa 19. 06. 2015 tieto doplňujúce informácie v súlade s § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní na objasnenie pripomienok a požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk Ministerstva dopravy a regionálneho rozvoja (list č. 05876/2015/B211-SZEÚ/28631), Mestskej časti Bratislava – Karlova Ves (list č. KV/EKO/2519/2015/7247/MD), Hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava (list č. MAGS OUGG 41913/15-214500 OUGG 226/15, EIA č. 24), Mestskej časti Bratislava – Dúbravka (list č. SU-7882/5400/2015/Ma), Bratislavského regionálneho kraja (01167/2015-009), Regionálneho úradu verejného zdravotníctva (list č. HŽP/09484/2015) a dotknutej verejnosti (Cyklokoalícia, Združenie domových samospráv, zastúpené predsedom Marcelom Slávikom, Vlastníci bytov BD Segnerova 3, František Kušnír, Rudolf Rosina, Lukáš Borčín, Ing. Vladimír Dulla, Judr. Ing. Ivan Bojna, Ing. Juraj Kmeťko, Lepšia doprava, Lucia Blažejová, František Kušnír, Helena Palátová, Milan Čupka, Broniskava Diehelová, RNDr. Ľudovít Neischl).

(doplnené informácie uvádzame v skrátenom znení):

***Doplňujúce informácie k stanovisku Mestskej časti Bratislava – Karlova Ves, list č. KV/EKO/2519/205/MD (bod. 9):***

***K bodu 9.1.*** Navrhovateľ predmetnú požiadavku akceptuje. Električková trať bude zatrávená.

***K bodu 9.2.*** Pevný pojazdný povrch je navrhnutý.

***K bodu 9.3.*** Obojstranné otáčanie je navrhnuté, ale z priestorových dôvodov len pre osobné autá.

***K bodu 9.4.*** Navrhovateľ predmetnú požiadavku akceptuje, bude do projektu zapracované, ak to bude technicky možné.

***K bodu 9.5.*** Technické opatrenia navrhnuté v záujme zníženia hluku, ktoré boli uvedené v zámere, znižujú súčasné hlukové zaťaženie o 3dB, (čo vďaka logaritmickému funkciu v skutočnosti predstavuje zníženie hlukovej záťaže na polovičnú hodnotu). V záujme zlepšenia akustických pomerov budú do dokumentácie pre územné rozhodnutie doplnené ďalšie opatrenia (polyuretánové obloženie koľajníc, optimalizácia profilu kolesa električky...), ktoré

umožnia tichšiu prevádzku električkovej trate a tým výrazne zlepšia kvalitu života v príľahlej obytnej zóne. Začiatkom roka 2016 bude cca 40% pôvodného vozového parku električiek nahradených novými súpravami, čo prispeje k zníženiu hlukových emisií.

**K bodu 9.6.** Navrhovateľ predmetnú požiadavku akceptuje.

**K bodu 9.7.** Technické riešenie uzla Molecova bude preverené a v ďalšom stupni projektovej prípravy bude návrh do pozemkov pred ZUŠ Jozefa Kresánka minimalizovaný.

**K bodu 9.8.** Prechod je v dokumentácii zapracovaný.

**K bodu 9.9.** Šírka zastávky bude v ďalšom stupni projektovej prípravy upravená a navrhnutá tak, aby došlo len k miernemu rozšíreniu jestvujúceho nástupišťa oproti jestvujúcemu stavu a minimalizácii výrubov drevín pri novom vedení súběžnej komunikácie.

**K bodu 9.10.** Požiadavku je možné splniť lev prípade zlúčenia zastávok Segnerova a Jurigovo námestie.

**K bodu 9.11.** V prípade nezlúčenia zastávok bude v ďalšom stupni projektovej prípravy preverené umiestnenie výťahu, v prípade dostatočných priestorových možností bude výťah umiestnený.

**K bodu 9.12.** Z hľadiska technického riešenia je zlúčenie zastávok Segnerova a Jurigovo námestie možné, v prípade požiadavky zlúčenia bude požiadavka zapracovaná do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie.

**Doplňujúce informácie k stanovisku Mestskej časti Bratislava - Dúbravka, list č. SU-7882/5400/2015/Ma (bod 13):**

**K bodu 13.1.** Rekonštrukcia podchodu je súčasťou projektu.

**K bodu 13.2.** V zmysle požiadaviek na modernizáciu električkových tratí z fondov EÚ musí byť každé priecestie riadené CDS. Projektová dokumentácia bude obsahovať CDS, jeho spustenie do prevádzky môže byť odložené do doby zvýšenia záťaže cestnej premávky v území.

**K bodu 13.3.** Električková trať bude zatravnená, je súčasťou projektu.

**K bodu 13.4.** Je súčasťou projektu.

**K bodu 13.5.** Zo zásypom kameňov sa v projekte neuvažuje.

**Doplňujúce informácie k stanovisku Hlavného mesto Slovenskej republiky Bratislava, list. MAGS OUGG 42619/15-214500 OUGG 226/15, k EIA č.24 (bod 12):**

**K bodu 12.2.3.** Požiadavky budú zapracované do dokumentácie územného rozhodnutia.

**K bodu 12.4.2.** Pri realizácii stavby nedochádza k záberom poľnohospodárskej pôdy, za zábery pôdy uvedené na str. 80 sa považujú zábery nad rámec súčasného dopravného koridoru (t. č. evidované ako ostatné plochy, zastavané plochy a pod.)

**Doplňujúce informácie k stanovisku Bratislavského samosprávneho kraja, list č. 01167/2015-099 (bod 8):**

**K bodu 8.1.** Technické riešenie bolo vypracované na základe požiadaviek vlastníka a správcu infraštruktúry. V urbanizovaných zónach je navrhnuté zatravnenie električkovej trate, v niektorých vybratých miestach bude aplikovaný betónový povrch na pevnej jazdnej dráhe.

**Doplňujúce informácie k stanovisku Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Oddelenie dopravného modelovania a infraštruktúry, list č. 05876/2015/B211-SZEÚ/28631 (bod 7):**



**K bodu 7.1.** Ďalšie stupne projektovej dokumentácie budú prerokované so správcami dotknutých komunikácií.

**K bodu 7.2.** Predmetná stavba rieši modernizáciu električkovej trate a úpravu križovatiek len v minimálnom rozsahu, dopravno - kapacitné posúdenie nie je súčasťou projektu.

**Doplňujúce informácie k stanovisku Regionálneho úradu verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto, list č. HŽP/09484/2015 (bod 4):**

**K bodom 4.2. a 4.3.** Navrhovateľ požiadavky akceptuje .

**Doplňujúce informácie k stanovisku Združenia domových samospráv, zastúpené predsedom Marcelom Slávikom (bod 14.1):**

**K bodu 14.1.1.** Predmetná stavba rieši modernizáciu električkovej trate a úpravu križovatiek len v minimálnom rozsahu. Dopravno-kapacitné posúdenie nie je súčasťou projektu. Metodika dopravno- kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov sa vzťahuje na projekty, ktoré sa prejavia o.i. vo forme nárastu dopravného zaťaženia. Za investičný projekt sa v zmysle „metodiky“ považuje taká stavebná investícia, ktorej primárne požiadavky na statickú dopravu presahujú 200 nových parkovacích stojísk. V súvislosti s Modernizáciou električkovej trate DKR sa nenavrhujú žiadne parkovacie miesta.

**K bodu 14.1.2.** Technické opatrenia navrhnuté v záujme zníženia hluku, ktoré boli uvedené v Zámere, znižujú súčasné hlukové zaťaženie o 3dB, (čo vďaka logaritmickému efektu v skutočnosti predstavuje zníženie hlukovej záťaže na polovičnú hodnotu). V záujme zlepšenia akustických pomerov budú do dokumentácie pre územné rozhodnutie doplnené ďalšie opatrenia (polyuretánové obloženie koľajníc, optimalizácia profilu kolesa električky...), ktoré umožnia tichšiu prevádzku električkovej trate a tým výrazne zlepšia kvalitu života v priľahlej obytnej zóne. Začiatkom roka 2016 bude cca 40% pôvodného vozového parku električiek nahradených novými súpravami, čo prispeje k zníženiu hlukových emisií.

**K bodu 14.1.3.** Je súčasťou projektu, LED svetlá sú v prechodoch pre chodcov umiestnených mimo križovatky.

**K bodu 14.1.4.** Každý prejazd bude svetelne riadený.

**K bodu 14.1.5.** Duálny systém je v rozpore s Národnou stratégiou verejnej dopravy a s Operačným programom integrovaná infraštruktúra.

**K bodu 14.1.6.** Preferencia električiek je súčasťou projektu. Všetky križovatky budú pripojené na dopravnú centrálu, koordinačný kábel bude v rámci stavby položený.

**K bodu 14.1.7.** V urbanizovaných zónach je navrhnuté zatravnenie električkovej trate, v niektorých vybraných miestach bude aplikovaný betónový povrch na PJD.

**K bodu 14.1.8.** V nadväznosti na Stratégiu adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hl. mesta SR Bratislavy bude vo vybraných miestach realizovaná výsadba nízko rastúcimi drevinami v miestach, kde to bude z priestorových dôvodov možné.

**K bodu 14.1.9.** Dendrologický posudok bude spracovaný na základe podrobnejšieho technického riešenia v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

**K bodu 14.1.10.** Nie je súčasťou zadania.

**Doplňujúce informácie k stanovisku Občianskej iniciatívy lepšia doprava v zastúpení Ing. Martinom Fundárekom (bod 14.15):**

**K bodu 14.15.1.** Technické riešenie električkovej trate umožňuje dodatočné aplikovanie odhlučňovacích prvkov.

**K bodu 14.15.2.** Z hľadiska technického riešenia je zlúčenie zastávok Segnerova a Jurigovo námestie možné, v prípade požiadavky zlúčenia bude zapracovaná do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie. U zastávky Borská bolo navrhovateľom vykonané posúdenie, z

ktorého vyplynulo, že z prevádzkového hľadiska najvhodnejšie umiestnenie zastávky Borská je v súčasnej podobe.

**K bodu 14.15.3.** Ostáva v pôvodnom stave, nie je predmetom projektu

**K bodu 14.15.4.** Prekládka telesa električkovej trate je len v rozsahu jestvujúceho telesa dopravného koridoru.

**K bodu 14.15.5.** Technické riešenie uzla Molecova bude preverené a v ďalšom stupni projektovej prípravy budú zásahy do zelene minimalizované. Počet jazdných pruhov bude upresnený na základe technických požiadaviek.

**K bodu 14.15.6.** Zastávka Chatam Sófer nie je predmetom modernizovaného úseku. Možnosť vybudovania integrovanej zastávky v lokalite Park kultúry a Lafranconi bola preverená, vzhľadom na priestorové možnosti a vzhľadom na vysokú frekvenciu prostriedkov MHD (62 spojov/60 min) nie je vybudovanie integrovanej zastávky možné.

#### ***Doplňujúce informácie k stanovisku Cyklokoalície, občianske združenie (bod 14.9):***

**K bodom 14.9.1. a 14.9.2.** Sú súčasťou projektu.

**K bodu 14.9.3.** Je navrhnutá podľa Technických podmienok 7/2014.

**K bodu 14.9.4.** Je súčasťou projektu.

**K bodu 14.9.5.** Technické riešenie uzla Molecova bude podrobnejšie spracované v ďalšom stupni projektovej prípravy. Počet jazdných pruhov bude upresnený na základe technických požiadaviek.

**K bodu 14.9.6.** Z dôvodov priestorového obmedzenia to nie je možné.

**K bodu 14.9.7.** Na základe požiadavky DPB bude prechod typu „Z“ na zastávke Damborského a Horné Krčace. Priechody pre chodcov mimo svetelne riadených križovatiek budú opatrené svetelnou a zvukovou signalizáciou pre chodcov, ktorú bude spúšťať prichádzajúca električka.

**K bodu 14.9.8.** Šírky priechodov pre chodcov sú ponechané.

**K bodu 14.9.9.** Je súčasťou projektu.

**K bodu 14.9.10.** V miestach, kde to bolo možné, nie sú navrhnuté svetelne riadené priechody. Na vybraných miestach sú navrhnuté „optické psychologické brzdy“ Technické riešenie bude spresnené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

**K bodu 14.9.11.** Je súčasťou projektu.

**K bodu 14.9.12.** Budú vyriešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácií

**K bodu 14.9.13.** Úrovňová križovatka zostane zachovaná. Mimoúrovňové kríženie nie je súčasťou projektu.

#### ***Doplňujúce informácie k stanovisku Rudolfa Rosinu (bod 14.10)***

**K bodu 14.10.1.** Pevný pojazdný povrch je navrhnutý.

**K bodu 14.10.2.** Technické riešenie bude spresnené, možnosť odbočenia/ otočenia cez električkovú trať bude zachovaná.

**K bodu 14.10.3.** Šírky ostrovčekov sú navrhnuté v súlade s STN 73 6425, sú navrhnuté ako najširšie možné, aby vyhovovali priestorovému usporiadaniu križovatiek, pričom boli zohľadnené požiadavky na minimalizáciu záberov a minimalizáciu výrubu drevín.

**K bodu 14.10.4.** Kompenzácia zelene bude riešená kompetentnými orgánmi v ďalších povolovacích procesoch. Protihlukové opatrenia sú súčasťou projektu.

#### ***Doplňujúce informácie k stanovisku JUDr. Ing. Ivana Bojnu (bod 14.12):***

Z pohľadu vplyvov na obyvateľov patrí hluk k najzávažnejším negatívnym vplyvom prevádzkovej električkovej trate, preto bola tejto téme venovaná veľká pozornosť. Súčasťou technického riešenia je aj súbor protihlukových opatrení, ktoré boli zohľadnené v

modeli vypracovanej hlukovej štúdie. Do dokumentácie pre ÚR budú doplnené ďalšie technické opatrenia v záujme zníženia hlučnosti trate. Technické opatrenia navrhnuté v záujme zníženia hluku, ktoré boli uvedené v Zámere, znižujú súčasné hlukové zaťaženie o 3dB, (čo vďaka logaritmickému efektu v skutočnosti predstavuje zníženie hlukovej záťaže na polovičnú hodnotu). V záujme zlepšenia akustických pomerov budú do dokumentácie pre územné rozhodnutie doplnené ďalšie opatrenia (polyuretánové obloženie koľajníc, optimalizácia profilu kolesa električky...), ktoré umožnia tichšiu prevádzku električkovej trate a tým výrazne zlepšia kvalitu života v príľahlej obytnej zóne. Začiatkom roka 2016 bude cca 40% pôvodného vozového parku električiek nahradených novými súpravami, čo prispeje k zníženiu hlukových emisií.

***Doplňujúce informácie k stanovisku Ing. Juraja Kmeťka (bod 14.8.):***

***K bodu 14.8.1.*** V urbanizovaných zónach je navrhnuté zatrávnenie električkovej trate, v niektorých vybratých miestach bude aplikovaný betónový povrch na PJD.

***K bodu 14.8.2.*** Šírky nástupíšť sú navrhnuté v súlade s STN 73 6425, ako najširšie možné, aby vyhovovali priestorovému usporiadaniu križovatiek, pričom boli zohľadnené požiadavky na minimalizáciu záberov a minimalizáciu výrubu drevín.

***K bodu 14.8.3.*** Z priestorového riešenia križovatky Botanická nie je možné zriadiť prístup na nástupište v smere z centra.

***K bodu 14.8.4.*** Šírky jazdných pruhov je už v súčasnosti minimálna. Možnosť vybudovania integrovanej zastávky v lokalite Lafranconi bola preverená, po preverení priestorových možností a vzhľadom na vysokú frekvenciu prostriedkov MHD (62 spojov/60 min) nie je vybudovanie integrovanej zastávky možné.

***K bodu 14.8.5.*** Technické riešenie bude preverené v ďalšom stupni projektovej prípravy.

***K bodu 14.8.6.*** Bude preverené.

***K bodu 14.8.7.*** Cestujúci majú umožnený priamy bezbariérový prístup na zastávku Borská.

***K bodu 14.8.8.*** Pevný pojazdný povrch je navrhnutý a súčasne akceptuje aby bol dosah na existujúcu zeleň, dreviny, kroviny minimálny.

***Doplňujúce informácie k stanovisku Ing. Vladimíra Dullu (bod 14.13.):***

***K bodu 14.13.1.*** Priechody pre chodcov mimo svetelne riadených križovatiek budú opatrené svetelnou a zvukovou signalizáciou pre chodcov, ktorú bude spúšťať prichádzajúca električka.

***K bodu 14.13.2.*** Pre nástup chodcov je prioritne riešený priechod v križovatke. Druhý priechod je jestvujúci, zachováva sa súčasný stav.

***K bodu 14.13.3.*** Technické riešenie uzla Molecova bude v ďalšom stupni projektovej prípravy prepracované. Technické riešenie v lokalite zastávky Segnerova bude preverené.

***K bodu 14.13.4.*** Technické riešenie uzla Molecova bude v ďalšom stupni projektovej prípravy spresnené. Počet jazdných pruhov bude upresnený na základe technických požiadaviek.

***K bodu 14.13.5.*** Z hľadiska technického riešenia je zlúčenie zastávok Segnerova a Jurigovo námestie možné, v prípade požiadavky zlúčenia bude požiadavka zapracovaná do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie. Umiestnenie a vybavenie priechodov pre chodcov bude spresnené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

***K bodu 14.13.6.*** Bude preverené v ďalšom stupni projektovej prípravy.

***K bodu 14.13.7.*** Návrh v maximálnej možnej miere zachováva jestvujúci stav. Navrhovateľ preverí v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

***K bodu 14.13.9.*** Pevný pojazdný pruh je navrhnutý. Technické opatrenia navrhnuté v záujme zníženia hluku, ktoré boli uvedené v Zámere, znižujú súčasné hlukové zaťaženie o 3dB, (čo vďaka logaritmickému efektu v skutočnosti predstavuje zníženie hlukovej záťaže na polovičnú

hodnotu). V záujme zlepšenia akustických pomerov budú do dokumentácii pre územné rozhodnutie doplnené ďalšie opatrenia (polyuretánové obloženie koľajníc, optimalizácia profilu kolesa električky...), ktoré umožnia tichšiu prevádzku električkovej trate a tým výrazne zlepšia kvalitu života v príľahlej obytnej zóne. Začiatkom roka 2016 bude cca 40% pôvodného vozového parku električiek nahradených novými súpravami, čo prispeje k zníženiu hlukových emisií. Navrhovateľ tiež akceptuje minimalizovať výrub drevín a maximalizovať zachovanie existujúcej zelene.

**K bodu 14.3.10.** Rozšírenie zastávok by malo za následok zásahy do príľahlych komunikácií a sprievodné zelene. Šírky nástupíšť sú navrhnuté v súlade s STN 73 6425, ako najširšie možné, aby vyhovovali priestorovému usporiadaniu križovatiek, pričom boli zohľadnené požiadavky na minimalizáciu záberov a minimalizáciu výrubu drevín. V miestach s vysokou koncentráciou cestujúcich sú šírky navrhnuté ako maximálne možné. Šírky jazdných pruhov sú v miestach zastávok na minimálnych hodnotách.

Z priestorového riešenia križovatky Botanická nie je možné zriadiť prístup na nástupište v smere z centra.

**K bodu 14.3.11.** V nadväznosti na Stratéziu adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hl. mesta SR Bratislavy bude vo vybraných miestach realizovaná výsadba nízko rastúcimi drevinami v miestach, kde to bude z priestorových dôvodov možné.

#### ***Doplňujúce informácie k stanovisku Lukáša Borčinu (bod 14.14):***

**K bodu 14.14.1.** Možnosť vybudovania integrovanej zastávky v lokalite Lafranconi bola preverená, po preverení priestorových možností a vzhľadom na vysokú frekvenciu prostriedkov MHD (62 spojov/60 min) nie je vybudovanie integrovanej zastávky možné.

**K bodu 14.14.2.** Technické riešenie uzla Molecova bude v ďalšom stupni projektovej prípravy spresnené.

**K bodu 14.14.3.** Návrh v maximálnej možnej miere zachováva jestvujúci stav. Navrhovateľ danú požiadavku preverí v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

**K bodu 14.14.4.** Cestujúci majú umožnený priam bezbariérový prístup na zastávku Borská.

**K bodu 14.14.5.** Nie je predmetom projektu. Presun zastávky by si vyžiadal rozšírenie cesty, nové zábery a výrub zelene.

**K bodu 14.14.6.** Priechod je osvetlený, je navrhnutá aj zvuková aj svetelná signalizácia. Ochranné ostrovčeky – technicky budú riešené, so stavebnými úpravami.

**K bodu 14.14.7.** V maximálnej možnej miere bol navrhnutý prístup ma každú zastávku MHD z oboch strán. KRPZ KDI považuje tieto priechody za kolízne miesta a nesúhlasí s budovaním nových kolíznych miest.

**K bodu 14.14.8.** Vybudovanie samostatného odbočovacieho pruhu nie je predmetom projektu, už súčasný stav je kritický, projekt rieši prioritne modernizáciu električkovej trate.

**K bodu 14.14.9.** Verejné osvetlenie bolo navrhnuté podľa požiadaviek správcu VO, v prípade požiadaviek správcu môže byť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie zmenené.

**K bodu 14.14.10.** Bude riešený v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

**K bodu 14.14.11.** Je navrhnutá dlažba.

**K bodu 14.14.12.** Úsek bude zatravnovaný.

**K bodu 14.14.13.** Rekonštrukcia nadchodov nie je predmetom stavby.

**K bodu 14.14.14.** Kamerový systém bude umiestnený len vo vybraných križovatkách na základe požiadavky KRPZ KDI.

**K bodu 14.14.15.** Využívanie kasselských obrubníkov sú navrhnuté pri modernizovaných autobusových zastávkach.

**K bodu 14.14.16.** Merače rýchlosti nie sú súčasťou projektu.

**K bodu 14.14.17.** Z hľadiska technického riešenia je zlúčenie zastávok Segnerova a Jurigovo námestie možné, v prípade požiadavky zlúčenia bude požiadavka zapracovaná do ďalšieho stupňa projektovej dokumentácie.

*Doplňujúce informácie k stanovisku Lucii Blažejovej bod 14.5., Vlastníkov bytov BD (Občianska iniciatíva podľa §24 ods.6 v zastúpení Alžbety Páleníčkovej + 32 podpísaných občanov) bod 14.6., Františka Kušníra bod 14.7.1, 14.7.2 a Eudovíta Neischla bod 14.4*

Šírkové usporiadanie zastávky Segnerova bude upravené do takej podoby, aby nedochádzalo k výrubom drevín a aby rozširovanie komunikácie do príľahlej zelene bolo minimálne. Pri zachovaní zast. Segnerova v súčasnej polohe, z bezpečnostných dôvodov zachovanie prístupnosti zo Segnerovej ul. nie je možné. V prípade zlúčenia zastávok Segnerova – Jurigovo nám. bude zlúčená zastávka Segnerova presunutá bližšie k centru. Možnosť odbočenia/otočenia cez električkovú trať bude zachovaná na prístupnosti v novej polohe za zastávkou v smere z centra.

*Doplňujúce informácie k stanovisku Heleny Palátovej (bod 14.2) a Bronislavy Diehelovej bod (14.3):*

*K bodu 14.2.1 a 14.3.1.* Šírkové usporiadanie zastávky Segnerova bude upravené do takej podoby, aby nedochádzalo k výrubom drevín a aby rozširovanie komunikácie do príľahlej zelene bolo minimálne.

*K bodu 14.2.2. a 14.3.2.* Technické riešenie bude preverené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

*Doplňujúce informácie k stanovisku Milana Čupku (bod 14.11):*

Technické riešenie týkajúce sa jeho požiadaviek bude preverené v ďalšom stupni projektovej prípravy. V prípade technických možností bude návrh spracovaný tak, aby boli zásahy do zelene minimalizované.

Listom č. OU-BA-OSZP3- 2015/037478/LAZ/IV-EIA-osp zo dňa 23. 06. 2015, príslušný orgán *oboznámil účastníkov konania s podkladmi rozhodnutia* v súlade s § 33 správneho poriadku a zároveň im týmto poskytol možnosť sa pred vydaním rozhodnutia vyjadriť k jeho podkladom i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie v zmysle § 33 ods. 2 správneho poriadku doručením písomného stanoviska na príslušný orgán. Navrhovateľovi súčasne príslušný orgán týmto listom dal na vedomie.

*Združenie domových samospráv*, doručilo na príslušný orgán dňa 02. 07. 2015 list zo dňa 02. 07. 2015, v ktorom na základe výzvy príslušného orgánu má nasledovné pripomienky:

- Žiada doplniť informáciu v bode č.9.4 pre MČ Bratislava – Karlova Ves, či je tento bod akceptovaný a technicky realizovateľný alebo nie. Uvedená formulácia je nejasná a nejednoznačná.
- Žiada doplniť informáciu v bode č.9.10, 9.11 a 9.12 pre MČ Bratislava – Karlova Ves, či je tento bod akceptovaný a zastávky budú zlúžené spolu s dôsledkami alebo nie. Uvedená formulácia je nejasná a nejednoznačná.
- Žiada doplniť informáciu (voči viacerým subjektom) akým spôsobom sa bude minimalizovať výrub stromov a akým spôsobom bude do tohto procesu zahrnutá zainteresovaná verejnosť, okrem štandardného výrubového konania-teda, akým spôsobom bude zahrnutá už do projektovania výrubu a náhradnej výsadby; za naše združenie by sme boli radi súčasťou pracovného tímu v tejto oblasti.
- K bodu č. 1 pre Združenie domových samospráv uvádza, že súčasťou stavby karloveskej električkovej radiály je zavedenie električkovej preferencie a zmena organizácie dopravy na viacerých kľúčových križovatkách, čo zákonite vyvolá zmeny v prístupnosti nielen v týchto križovatkách, ale v celej dopravnej sieti minimálne v MČ Karlova Ves, Dúbravka



- a Staré mesto. Tieto vplyvy môžu byť také zásadné, že dopravno-kapacitné posúdenie je potrebné a na jeho spracovaní trvá.
- Žiada doplniť riešenie uzla Molecova (požiadavka viacerých subjektov) už v tomto stupni hodnotenia vplyvov na životné prostredie a chápať to ako variantné riešenie, ktoré sa komplexne posúdi z hľadiska vplyvov na životné prostredie a odporučí sa ten variant, ktorý je pre životné prostredie priaznivejší.
  - Stotožňuje sa s požiadavkou Cyklokoalície č. 13 a žiada variantné riešenie križovatky Karloveská – Kuklovská ponechaním súčasného stavu (nultý variant) a dobudovaním mimoúrovňovej križovatky podľa požiadavky Cyklokoalície (variantné riešenie) a posúdiť vhodnosť oboch variantov z hľadiska vplyvov na životné prostredie a odporučí sa ten variant, ktorý je pre životné prostredie priaznivejší.
  - Stotožňuje sa s pripomienkou p. Lukáša Borčina č. 14 a žiada, aby rekonštrukcia nadchodov resp. podchodov boli súčasťou tejto stavby, nakoľko tvoria prístupovú komunikáciu na a zo zastávok električiek. Ich sanácia sa javí ako nevyhnutná.
  - Plne sa stotožňuje a podporuje stanovisko vlastníkov bytov na Segnerovej 3.

Žiada, aby navrhovateľ doplnil informáciu a projektovú dokumentáciu v zmysle tohto stanoviska a pripomienok a stále trvá na tom, aby sa projekt posudzoval v zmysle zákona č.24/2006 Z.z. ako sme uviedli v pôvodnom vyjadrení.

*Kópia stanoviska účastníka konania (Združenia domových samospráv , list zo dňa 02. 07. 2015) bolo poskytnuté navrhovateľovi.*

*Dotknuté orgány: Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Krajský dopravný inšpektorát policajného zboru, Mestská časť Staré Mesto, Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie (z hľadiska odpadového hospodárstva, ochrany ovzdušia a ochrany vôd), Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a VZŽP kraja, oddelenie ochrany prírody a VZŽP kraja, Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia vrátane ďalšej verejnosti v zákonnej lehote písomné stanovisko príslušnému orgánu nedoručili a preto ich podľa § 29 ods. 9 zákona považuje za súhlasné.*

*Vyhodnotenie:*

OÚ BA v rámci zisťovacieho konania posúdil navrhovanú činnosť: „Električkový trať Dúbravsko- Karloveská radiála“ podľa § 29a zákona o posudzovaní a na základe kritérií uvedených v prílohe 10 zákona o posudzovaní, kde prihliadal najmä na povahu a rozsah navrhovanej činnosti, pravdepodobnosť účinkov na zdravie obyvateľstva, ovplyvňovanie pohody života, miesta vykonávania s prihliadnutím na súčasný stav využitia územia, súlad navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou, významu očakávaných vplyvov. Zároveň prihliadal na stanoviská podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní. Zaoberal sa s doručenými stanoviskami, pričom zistil, že v znesené požiadavky sa v prevažnej miere vzťahujú na spracovanie ďalších stupňov projektovej dokumentácie stavby a ich riešenie je v pôsobnosti iných orgánov v konaniach podľa osobitných predpisov, preto ich zahrnul do odporúčaní pre povolenie činnosti.

Pri rozhodovaní použilo primerane kritériá pre zisťovacie konanie podľa Prílohy č. 10 k zákonu o posudzovaní (transpozícia prílohy č. III Smernice 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie).

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

Navrhovaná činnosť bude realizovaná na existujúcom električkovom telese. Plánovaná stavba sa nedotýka žiadneho ložiska nevyhradených nerastných nerastov, chráneného ložiskového územia ani ložiska s dobývacím priestorom. Nepredpokladá sa vplyv na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické procesy. Pri realizácii nebude dochádzať ku kontaktu s podzemnými a povrchovými vodami, nepredpokladá sa vplyv na prúdenie podzemných vôd, či fyzickú a chemickú zmenu povrchových či podzemných vôd. Modernizáciou infraštruktúry a súvisiacich objektov sa dosiahne zvýšenie predpokladu zníženia podielu špecifického hluku tvoreného prevádzkou električiek ku hluku z pozemnej dopravy, ktorý v danej lokalite v súčasnosti prekračuje prípustné hodnoty určujúci veličinu hluku. Samotnou modernizáciou konštrukčných prvkov dôjde k pozitívnemu dopadu na zníženie hlukovej záťaže. Ďalším cieľom modernizácie električkovej trate je vytvoriť predpoklad zníženia určujúcich veličín vibrácií vo vnútornom prostredí budov. Technické vylepšenie modernizovanej trate zmierni hlukovú záťaž obyvateľstva v dotknutom území. Najvýznamnejším vplyvom na flóru bude najmä priama likvidácia vegetácie v priebehu výstavby. Pri realizácii nových záberov budú zničené najmä biotopy vhodné pre existenciu drobných živočíchov. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zmene charakteru biotopov v predmetnom území a jeho okolí. Dotknuté územie nie je zaradené do zoznamu Ramsarského dohovoru o mokradiach, nie je tu zaznamenaný výskyt chránených druhov rastlín a živočíchov, nenachádzajú sa tu biotopy národného, či európskeho významu. Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) sa v predmetnom území nenachádza žiadne biocentrum, biokoridor ani genofondová plocha. Modernizáciou trate nedôjde k zmene krajinnej štruktúry a scenérie. Realizácia navrhovanej činnosti zabezpečí vyšší komfort cestujúcich, plynulejší a bezpečnejší pohyb hromadnou dopravou,lepší prístup obyvateľstva na území mesta Bratislava za službami a prácou bez zvýšených časových nárokov. Predpokladá sa pozitívny vplyv. V lokalite plánovanej výstavby sa nenachádza žiadna kultúrna pamiatka ani evidovaná archeologická lokalita. Nepredpokladá sa žiadny vplyv na kultúrne a historické pamiatky. Modernizáciou električkovej trate sa zvýši atraktivita hromadnej prepravy, poklesne využívanie individuálnej automobilovej dopravy, zvýši sa bezpečnosť chodcov na priechode pre chodcov. Navrhovaná stavba neprichádza do kontaktu s chránenými územiami, nepredpokladá sa negatívne vplyvy na chránené územia. Nepredpokladá sa vplyv ani na vodohospodárske oblasti a ochranné pásma. Nepredpokladá sa že navrhovaná činnosť bude presahovať hranice Slovenskej republiky.

Na základe uvedeného je predpoklad, že navrhovaná činnosť *nebude dôvodom podstatného nepriaznivého vplyvu* činnosti na životné prostredie alebo zdravie obyvateľstva. Naopak ako dôsledok jej realizácie je očakávaný *pozitívny dopad* na zlepšenie a skvalitnenie životného prostredia.

Navrhovanú činnosť je tak možné za predpokladu plného rešpektovania všetkých zákonom stanovených požiadaviek odporučiť k realizácii.

### Záver:

Príslušný orgán pri rozhodovaní o tom, či sa navrhovaná činnosť bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní prihládalo na stanoviska a pri konečnom rozhodovaní primerane použilo kritériá pre zisťovacie konanie uvedené v prílohe č. 10 zákona o posudzovaní.

Príslušný orgán na základe preskúmania a zhodnotenia predloženého zámeru, vyjadrení subjektov konania, zistenia stavu z hľadiska zhodnotenia celkovej úrovne ochrany

životného prostredia podľa zákona konštatuje, že nie sú ohrozené ani neprimerane obmedzené alebo ohrozené práva a oprávnené záujmy subjektov konania a sú splnené podmienky podľa zákona a predpisov upravujúcich konania, ktoré boli súčasťou zámeru a preto rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

V rámci zisťovacieho konania OÚ BA nezistilo žiadne skutočnosti, ktoré môžu byť v rozpore so všeobecne záväznými právnymi predpismi na ochranu životného prostredia alebo ktoré by v závažnej miere ohrozovali životné prostredie a zdravie obyvateľov, ktoré by bolo potrebné posudzovať podľa zákona, a preto OÚ BA rozhodlo tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

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

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

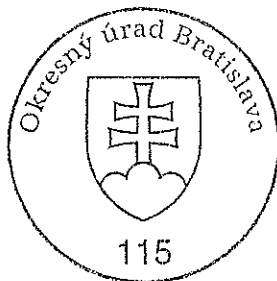
### P o u č e n i e


Účastníci konania vrátane verejnosti v súlade s § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní majú právo podať odvolanie proti tomuto rozhodnutiu podľa § 53 a 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Odborárske nám. č. 3, P.O.BOX č. 19, 810 05 Bratislava 15.

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

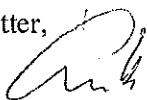
Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú, preskúmateľné súdom podľa ustanovení piatej časti zákona č. 99/1963 Zb. Občiansky súdny poriadok v znení neskorších predpisov.

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



  
Ing. Filip Macháček  
vedúci odboru

Schválil: Ing. Patrick Lutter,  
vedúci oddelenia



Rozhodnutie OÚ BA č. OU-BA-OSZP3-2015/037478-r/LAZ/I-EIA sa doručuje:

1. REMING CONSLUT a s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
2. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne nám. 1, P.O.BOX 192, 814 99 Bratislava
3. Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, P.O.BOX 106, 820 05 Bratislava
4. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
5. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Sekcia majetku a infraštruktúry, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
6. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, sekcia železničnej dopravy a dráh, dráhový stavebný úrad, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
7. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto, Ružinovská 8, P.O.BOX 26, 820 09 Bratislava 47
8. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
9. Krajský dopravný inšpektorát policajného zboru, Špitálska 14, 812 28 Bratislava
10. Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Bratislava, Staromestská 6, 811 03 Bratislava
11. Hasičský a záchranný útvar Hlavného mesta SR Bratislavy, Radlinského 6, 811 07 Bratislava
12. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Odborárske námestie 3, P.O.BOX 19, 810 05 Bratislava
13. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Odborárske námestie 3, P.O.BOX 19, 810 05 Bratislava
14. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Pri starej prachárni 14, 831 04 Bratislava
15. Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Staromestská 6, 814 40 Bratislava
16. Dopravný úrad, divízia civilného letectva, Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava
17. MČ Bratislava – Dúbravka, Žatevná 2, 841 02 Bratislava
18. MČ Bratislava – Karlova Ves, Nám. Sv. Františka 8, 842 62 Bratislava
19. MČ Bratislava – Staré Mesto, Vajanského nábrežie 3, 814 21, Bratislava
20. Občianske združenie Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava;
21. Občianska iniciatíva Lepšia doprava, zastúpená Ing. Martinom Fundárekom, Školská 26, 900 84 Báhoň
22. Alžbeta Páleníčková, Segnerova 3, 841 04 Bratislava
23. Anna Pauliaková, Segnerova 3, 841 04 Bratislava;
24. Ing. Vladimír Dulla, Majerníkova 50, 841 05 Bratislava;
25. Ing. Juraj Kmeťko, Majerníkova 54, 841 05 Bratislava;
26. JUDr. Ing. Ivan Bojna, Levárska 11, 841 04 Bratislava;
27. Rudolf Rosina, Kolískova 4, 841 05 Bratislava;
28. Milan Čupka, Segnerova 3, 841 04 Bratislava;
29. RNDr. Ľudovít Neischl, Segnerova 4, 841 04 Bratislava;
30. Lucia Blažejová, Segnerova 3, 841 04 Bratislava;
31. František Kušnír; Segnerova 3, 841 04 Bratislava;
32. Bronislava Diehelová; Segnerova 3, 841 04 Bratislava;
33. Palátová Helena; Segnerova 3, 841 04 Bratislava;
34. Lukáš Borčín, Jamnického 12, 841 05 Bratislava
35. Združenie domových samospráv, zastúpené predsedom združenia Marcelom Slávikom, P.O.BOX 218, 850 00 Bratislava;