

● ●
Podľa rozdeľovníka
● ●

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
	OU-BA-OSZP3-2026/018301-225	Mgr. Lucia Gazdaricová/ 09610 46675	31. 03. 2026

Vec

„Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“ – zaslanie záverečného stanoviska z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

V súlade s ustanovením § 37 ods. 1 a § 37 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v časovej verzii účinnej do 31.03.2023 (ďalej len „zákon o posudzovaní“) Vám zasielame záverečné stanovisko z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“, ktorého navrhovateľom je Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava.

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona o posudzovaní príslušným orgánom – Okresným úradom Bratislava, odborom starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46.

Podľa § 37 ods. 1 záverečné stanovisko je rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ktorá musí byť predmetom posudzovania vplyvov podľa § 18 ods. 1, podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Príslušný orgán podľa § 37 ods. 6 doručí záverečné stanovisko do 30 dní od jeho vydania navrhovateľovi, rezortnému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutému orgánu a dotknutej obci a zverejní ho bezodkladne na webovom sídle ministerstva životného prostredia a na úradnej tabuli.

Upozorňujeme, že podľa § 37 ods. 7 zákona o posudzovaní, dotknutá obec, ktorej bolo doručené záverečné stanovisko, ho zverejní v lehote troch pracovných dní od jeho doručenia na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce a oznámi, kde a kedy možno doň nahliadnuť, robiť neho výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie.

Záverečné stanovisko sa posiela poštou týmto účastníkom konania:

- Ambasáda USA, Hviezdoslavovo nám. 4, 811 02 Bratislava
- Damas Gruska, Jelenia 10, 811 05 Bratislava
- Agnes Horváthová, Košická 36, 821 08 Bratislava
- Terhesiv Cristian Ioan, Košická 44, 821 08 Bratislava
- Terhesiv Lucia, Košická 44, 821 08 Bratislava
- Jarmila Slobodová, Košická 12, 821 09 Bratislava
- Marcela Glembová, Trenčianska 692/30, 821 09 Bratislava

- Alžbeta Bieliková, Košická 33/D, 821 08 Bratislava

Príloha:

Záverečné stanovisko z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“ č. OU-BA-OSZP3-2026/018301-225 zo dňa 31.03.2026

Mgr. Jaroslava Grambličková
vedúca odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky

Rozdeľovník k číslu OU-BA-OSZP3-2026/018301-225

REMING CONSULT a.s., Tomášikova 14366/64A, 831 04 Bratislava-Nové Mesto

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava-Staré Mesto

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava-Staré Mesto

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, odbor hospodárkeho zabezpečenia, sekcia ekonomiky, Drieňová 22, Bratislava-Ružinov, Bratislava II

Ministerstvo kultúry Slovenskej republiky, Nám. SNP 489/33, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I

Ministerstvo obrany SR, Sekcia majetku a infraštruktúry, Námestie generála Viesta 11694/2, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia vôd, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava - mestská časť Staré Mesto

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia geológie a prírodných zdrojov, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava - mestská časť Staré Mesto

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, sekcia ochrany prírody a biodiverzity, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava - mestská časť Staré Mesto

Úrad pre územné plánovanie a výstavbu Slovenskej republiky, Tomášikova 14366/64A, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III

Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava-Ružinov

Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, hlavné mesto so sídlom v Bratislave, Ružinovská 4813/8, Bratislava-Ružinov, Bratislava II

Mestská časť Bratislava - Ružinov, Mierová 21, 827 05 Bratislava - mestská časť Ružinov

Mestská časť Bratislava - Staré Mesto, Vajanského nábr. 3, 814 21 Bratislava

SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik, Povodie Dunaja, odštepny závod, Karloveská 2, 841 04 Bratislava 4

Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta SR Bratislavy, Radlinského, 811 07 Bratislava - mestská časť Staré Mesto

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Tajovského 28B, 974 01 Banská Bystrica 1

Hlavné mesto SR Bratislava, Primaciálne nám. 1, 811 08 Bratislava-Staré Mesto

Okresný úrad Bratislava, OSZP kraj aj okres BA II. k.ú. Ružinov a Staré mesto, všetky zložky, Tomášikova 46, Bratislava-Ružinov, Bratislava III

Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, Bratislava-Ružinov, Bratislava III

Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, Bratislava-Ružinov, Bratislava III

Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Tomášikova 46, Bratislava-Ružinov, Bratislava III

Okresné riaditeľstvo Policajného zboru v Bratislave I, Sasinkova 23, 812 13 Bratislava - mestská časť Staré Mesto

Okresné riaditeľstvo Policajného zboru v Bratislave II, Osvetová 74, 827 49 Košice 1

Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika, Bratislava-Ružinov, Bratislava II

Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť, Račianska 149, 831 05 Bratislava-Nové Mesto
Krajské riaditeľstvo Policajného zboru v Bratislave, Špitálska 14, 812 28 Bratislava - mestská časť Staré Mesto
Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava-Staré Mesto
Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bratislave, Radlinského, 811 07 Bratislava - mestská časť Staré Mesto
Ing. Fedor Zverko, Eisnerova 6133/19, Bratislava-Devínska Nová Ves, Bratislava IV
Ing. Ladislav Venczel, Trenčianska 683/17, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Cyklokoalícia, Partizánska 7162/2, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
JUDr. Lucia Venczelová, Drieňová 71/11, Bratislava-Ružinov
Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, Bratislava-Petržalka, Bratislava V
PhDr. Ondrej Turza PhD., M. Granca 10, 851 10 Bratislava 59
Mgr. Jakub Lipták, Šancová 3572/37, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
Smart City Bridge s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
Stanica Nivy s. r. o., Mlynské Nivy 5, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
Nivy Tower s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
Twin City Infrastructure s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
Twin City VIII s. r. o., Bottova 1/1, 811 09 Bratislava I
Smart City Parking s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
Smart City Office IV s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
Smart City Office VIII s. r. o., Bottova 1/1, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Smart City Office IX s. r. o., Bottova 1/1, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Smart City Office I s. r. o., Mlynské nivy 16, 821 09 Bratislava-Ružinov
Smart City Office s. r. o., Digital Park II, Einsteinova 25, Bratislava-Petržalka, Bratislava V
Smart City Office II s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
Smart City Office V s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
Smart City Office VII s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
PhDr. Patrik Guldan, Dulovo nám. 896/7, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Katarína Šimončíková, Dulovo nám. 893/4, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Jana Sláviková, Miletičova 578/46, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Ivan Kačo, Pražská 3227/25, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Ivor Švihran, Hasičská 3788/8, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Daniela Falťanová, Košická 4982/24, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Juraj Falťan, Košická 4982/24, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
"Lepšia doprava", Školská 129, Báhoň, Pezinok
Messer Tatragas, spol. s r.o., Chalúpkova 9, 819 44 Bratislava-Staré Mesto
Ing. Petra Kurhajcová, Prešovská 344/32, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Slovenské národné divadlo, Pribinova 17, 819 01 Bratislava-Staré Mesto
Ing. Ernest Huska, Hrobákova 2481/14, Bratislava-Petržalka, Bratislava V
Mgr. Mária Grebečiová, Košická 4982/20, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Mgr. Pavol Zvara, Belinského 1066/6, Bratislava-Petržalka, Bratislava V
Ing. Ivanka Lukáčová, Košická 4982/26, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Spoločenstvo vlastníkov bytov a nebytových priestorov Košická 20-26, Košická 24, 821 09 Bratislava 2
Eleonora Ivanová, Košická 4984/50, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Róbert Šimurka, Košická 4984/46, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Jaroslav Kováč, Košická 4985/41, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Lukáš Moravčík, Liptovská 1216/2, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Soňa Kováčová, Košická 4985/41, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Marcel Malíček, Slatinská 5025/36, Bratislava-Vrakuňa, Bratislava II
Adrian Rajter, Fándlyho 1920/1, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Ing. Milan Mušák, Vranovská 1123/39, Bratislava-Petržalka, Bratislava V
Ing.arch. doc. Jarmila Húsenicová PhD., Hany Meličkovej 2985/21, Bratislava-Karlova Ves, Bratislava IV
Anton Popovič, Haburská 89/33, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Dr. Ing. Milan Skýva, Rumančeková 859/38, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Alexandra Kusá, Šulekova 1176/26, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Mgr. Lívia Franková, Košická 36, 821 08 Bratislava-Ružinov
Tomáš Barčík, Dulovo nám. 898/11, Bratislava-Ružinov, Bratislava II

Mgr. Tatiana Hargašová, Dulovo nám. 898/11, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Spojená škola, Novohradská 3, Bratislava, Novohradská 5829, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Občianske združenie Košická, Dulovo nám. 7, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
JUDr. Pavol Vaš, Košická 4981/18, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Martina Blažičková, Robotnícka 3116/10, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
Ing. Stanislav Martínek, Dulovo nám. 896/7, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Renáta Špírková, Košická 4980/14, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Renata Hruščová, Dulovo nám. 899/12, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
PhDr. Anna Nogheová, Košická 4980/12, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Pavel Legát, Vilová 2993/33, Bratislava-Petržalka, Bratislava V
Trhoviská Ružinov, s.r.o., Mierová 21, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Danica Ondrejovič, Košická 296/43A, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Jana Porubská, Košická 296/43A, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Eva Volleková, Líščie nivy 458/12, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Katarína Šablicová, Košická 17180/49, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
ORAETLABORA, s. r. o., Košická 18, Bratislava
Mgr. Katarína Bíliková, Dulovo nám. 899/12, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing.arch. Michal Ráchela, Košická 4984/50, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Dušan Jurčák, Dulovo nám. 899/12, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing.arch. Martin Kotrus, Košická 4984/46, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Andrej Mészároš, Dulovo nám. 898/10, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Tomáš Ambra, Košická 4982/20, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
MUDr. Daniela Stanislavová, Košická 4982/24, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Agnesa Horváthová, Košická 4984/36, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Mgr. Silvia Zvarová, Klariská 327/12, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
SOCIETA, Dostojevského rad 2543/1, 811 09 Bratislava-Staré Mesto
Ing. Mgr. Michal Páleník PhD., Líščie nivy 239/10, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
PhDr. Marcela Duchková, Dulovo nám. 896/7, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Michal Lánik, Dulovo nám. 899/12, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Magdalena Fibíková, Miletičova 578/46, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
MUDr. Ľudmila Kurillová, Miletičova 578/46, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
RNDr. Mária Galádová, Miletičova 578/46, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Spoločenstvo vlastníkov bytov a nebytových priestorov Miletičova 46, Miletičova 578/46, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing.arch. Milan Kiaček, Miletičova 578/46, Bratislava-Ružinov, Bratislava II



Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán podľa § 1 ods. 1 písm. c) a § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa ust. § 53 ods. 1 písm. c) a § 56 písm. b) a c) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, časová verzia predpisu účinná do 31.03.2023 vydáva podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie
Číslo: OU-BA-OSZP3-2026/018301-225

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava

2. Identifikačné číslo

00 603 481

3. Sídlo

Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava, Slovenská republika

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“ (ďalej len „navrhovaná činnosť“) je výstavba novej električkovej trate v centrálnej časti mesta Bratislava v úseku Pribinova ul. – Košická ul. – Miletičova ulica. Doplnením električkovej trate sa rozšíri existujúca sieť mestskej hromadnej dopravy s nosným systémom koľajovej dopravy. Navrhovaná činnosť má za cieľ zabezpečiť dopravnú obslužnosť rýchlo sa rozvíjajúcej mestskej oblasti, kde sa v priebehu nasledujúcich rokov predpokladá nárast denne sa vyskytujúcich rezidentov, zamestnancov a návštevníkov na úrovni vyše 200 000. Doplnenie novej električkovej trate vytvorí možnosť vybudovania novej vetvy na Mlynských nivách alebo na Prístavnej ulici v budúcnosti s možným budúcim predĺžením do Vrakuňe a Podunajských Biskupíc.

3. Užívateľ

- Cestujúca verejnosť
- Správca: Dopravný podnik Bratislava, a.s., Olejkárska 1, 814 52 Bratislava

4. Umiestnenie

Kraj: Bratislavský
Okres: Bratislava I. a II.
Obec: Mestská časť Bratislava – Staré mesto, Mestská časť Bratislava – Ružinov,
Katastrálne územie: Staré mesto a Nivy.
Navrhovaný nový úsek električkovej trate sa napojí na existujúcu vetvu v mestskej časti Ružinov, v mieste električkovej zastávky Saleziáni a trhoviska Miletičova.
Parcely:

Parcely v k.ú. Staré mesto:

Variant 1, Variant 2

pozemky C-KN:

8897, 9136/15, 9145/4, 9150/1, 9155/1, 9155/4, 9155/15, 9155/16, 9155/17, 9155/18, 9155/19, 9155/20, 9155/21, 9155/22, 9155/23, 9161/2, 9161/10, 9161/11, 9161/12, 9161/13, 9162/2, 9162/13, 9162/14, 9162/22, 9165/19, 9165/22, 9165/23, 9165/23, 9165/27, 9165/38, 9168/11, 9173/1, 9173/12, 9179/3, 9180/1, 9180/2, 21293/4, 21293/19, 21293/20, 21293/21, 21293/22, 21293/23, 21293/25, 21293/26, 21293/27, 21293/28, 21293/34, 21293/35, 21293/36, 21293/37, 21333/5, 21333/9, 21333/11, 21341/, 21786/1, 21786/2, 21786/3, 21793/1, 21794, 21795/1, 21795/2, 21795/7, 21836/12, 21844/17;

pozemky E-KN:

9173/1, 9173/2, 21340, 21836/1, 21836/2, 21844/2;

Variant 3

pozemky C-KN:

8897, 9118/26, 9120/54, 9120/62, 9134/45, 9134/47, 9134/106, 9134/111, 9134/122, 9134/123, 9134/147, 9155/1, 9155/4, 9155/21, 9161/10, 9161/11, 9161/12, 9161/13, 9162/2, 9162/13, 9162/22,

9165/19, 9165/22, 9165/23, 9165/23, 9165/27, 9165/38, 9168/10, 9168/11, 9173/1, 9173/4, 9173/12, 9179/3, 9180/1, 9180/2, 9180/4, 21293/4, 21293/19, 21293/20, 21293/21, 21293/22, 21293/23, 21293/25, 21293/26, 21293/27, 21293/28, 21293/34, 21293/35, 21293/36, 21293/37, 21333/5, 21333/9, 21333/11, 21340/10, 21341/3, 21345/1, 21786/1, 21786/2, 21786/3, 21794, 21795/1, 21795/2, 21795/7, 21836/12, 21844/17;

pozemky E-KN:

9173/1, 9173/2, 21340, 21789/1, 21836/1, 21836/2, 21844/1, 21844/2, 21844/3;

Parcely v k.ú. Nivy:

Variant 1, variant 2

pozemky C-KN:

9182/12, 9182/18, 9182/34, 9185/4, 9185/5, 9185/8, 9186/4, 9186/22, 9186/29, 9186/40, 9186/41, 9186/42, 9186/45, 9186/57, 9186/58, 9193/12, 9193/15, 9193/16, 9193/17, 9193/18, 9193/19, 9193/20, 9193/24, 9193/33, 9193/116, 9193/189, 9193/201, 9193/374, 9193/377, 9193/384, 9193/480, 9193/481, 9193/483, 9193/484, 9193/486, 9193/487, 9193/670, 9193/672, 9193/673, 9193/743, 9193/744, 9193/749, 9193/755, 9193/771, 9206/1, 9206/2, 9206/3, 9206/4, 9206/6, 9206/7, 9206/8, 9253/5, 9254/1, 9254/6, 9254/15, 9254/16, 9254/17, 9254/18, 9254/23, 9254/24, 9254/25, 9255/1, 9385/6, 9385/8, 9385/19, 9385/20, 9385/21, 9385/38, 9385/48, 9385/49, 9385/55, 9385/73, 9385/74, 9385/75, 9385/83, 9385/102, 9385/103, 9385/128, 9385/129, 9385/130, 9385/131, 9385/132, 9385/141, 9656/1, 9732/1, 9732/2, 9732/3, 9732/4, 9732/5, 9732/6, 9732/7, 9732/8, 9732/9, 9732/10, 9732/11, 9732/12, 9732/13, 9732/15, 9732/18, 732/20, 9732/21, 9733/1, 9733/2, 9733/9, 9733/11, 9733/20, 9733/22, 9733/23, 9734/6, 9734/13, 736/11, 9737/1, 9737/2, 9737/22, 9737/34, 9739/2, 9739/31, 9747/97, 9747/110, 9749/12, 10013/1, 10013/12, 10014/29, 10014/33, 10014/34, 10014/35, 10014/40, 10029/1, 10029/32, 10032/1, 10033/2, 10499/4, 10499/5, 10500, 10566/3, 10566/5, 10566/8, 10567/8, 10567/9, 10568/1, 10568/2, 10568/8, 10568/17, 10568/36, 10568/37, 10568/46, 10568/47, 10568/48, 10568/49, 10568/50, 10568/51, 10568/52, 10568/53, 10568/55, 10568/155, 10568/156, 10569/1, 21796/1, 21818/1, 21821/1, 21821/3, 21823/1, 21824/1, 21825/1, 21832/2, 21834, 21835/4, 21835/9, 21835/10, 21835/11, 21835/12, 21835/13, , 1835/14, 21835/16, 21835/17, 21844/2, 21844/66, 21844/67, 21873/1, 21873/5, 21873/35, 21873/37, 21885/1, 21887/1, 21887/6, 21888/1, 21889/1, 21895/1, 21895/2, 21895/17, 21895/25, 21895/27, 21895/29, 22194/3, 22194/4;

pozemky E-KN:

9186/6, 21818/102, 21879/100;

Variant 3

pozemky C-KN:

9182/12, 9182/18, 9182/34, 9185/8, 9186/4, 9186/22, 9186/29, 9186/40, 9186/41, 9186/42, 9186/45, 9186/57, 9186/58, 9193/12, 9193/15, 9193/16, 9193/17, 9193/18, 9193/19, 9193/20, 9193/24, 9193/33, 9193/116, 9193/189, 9193/201, 9193/374, 9193/376, 9193/377, 9193/480, 9193/481, 9193/483, 9193/484, 9193/487, 9193/672, 9193/673, 9193/743, 9193/744, 9193/749, 9193/755, 9193/771, 9206/1, 9206/2, 9206/3, 9206/4, 9206/6, 9206/7, 9206/8, 9253/5, 9254/1, 9254/6, 9254/15, 9254/16, 9254/17, 9254/18, 9254/23, 9254/24, 9254/25, 9255/1, 9385/4, 9385/6, 9385/8, 9385/19, 9385/21, 9385/38, 9385/48, 9385/49, 9385/55, 9385/73, 9385/74, 9385/75, , 385/83, 9385/90, 9385/102, 9385/103, 9385/128, 9385/129, 9385/130, 9385/131, 9385/132, 9385/133, 9385/141, 9656/1, 9732/1,

9732/2, 9732/3, 9732/4, 9732/5, 9732/6, 9732/7, 9732/8, 9732/9, 9732/10, 9732/11, 9732/12, 9732/13, 9732/15, 9732/20, 9733/1, 9733/2, 9733/9, 9733/11, 9733/20, 9733/23, 9734/1, 9734/6, 9734/11, 9734/12, 9734/13, 9737/1, 9737/2, 9737/22, 9737/24, 9737/28, 9737/33, 9737/34, 9737/43, 9739/1, 9739/2, 9739/31, 9739/39, 9739/40, 9741, 9747/77, 9747/110, 9749/12, 9749/45, 9881/3, 10005/5, 10013/1, 10013/12, 10014/29, 10014/33, 10014/33, 10014/34, 10014/35, 10014/40, 10029/1, 10029/32, 10032/1, 10534, 10535, 10550/1, 10550/13, 10555/10, 10555/13, 10561/12, 10563/3, 10566/3, 10566/5, 10566/8, 10567/8, 10567/9, 10568/1, 10568/8, 10568/36, 10568/37, 10568/46, 10568/47, 10568/48, 10568/50, 10568/51, 10568/52, 10568/53, 10568/55, 10568/155, 10568/156, 10569/1, 10800/40, 10800/45, 11150/1, 11243/39, 11243/61, 11243/65, 11243/66, 21796/1, 21818/1, 21821/1, 21821/3, 21823/1, 21824/1, 21824/4, 21824/7, 21832/2, 21833, 21834, 21835/4, 21835/9, 21835/10, 21835/11, 21835/12, 21835/13, 21835/14, 21835/16, 21835/17, 21837/3, 21837/4, 21844/2, 21844/66, 21844/67, 21847/1, 21873/1, 21873/5, 21873/35, 21873/37, 21887/1, 21888/1, 21889/1, 21895/1, 21895/2, 21895/17, 21895/25, 21895/27, 21895/29, 21895/49, 21928/1, 22194/3, 22194/4, 21925, 21927;
pozemky E-KN:
9186/6, 9708/2, 21818/102.

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín začatia stavby:	2028
Predpokladaný termín začiatku prevádzky:	2030
Predpokladaná doba prevádzky:	bez časového obmedzenia

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

6.1 Súčasný stav

Verejná doprava je v dotknutom rozvojovom území v súčasnosti zabezpečovaná prostredníctvom trolejbusov a autobusov tranzitne premávajúcich po obvodových cestách Dostojevského rad, Landererova a Košická, resp. končiacich pri Malej Scéne alebo Novom SND. Električková doprava je dostupná len na juhozápadnom okraji dotknutého územia zo zastávky Šafárikovo námestie a na severnom okraji územia zo zastávky Saleziáni.

6.2 Varianty navrhovanej činnosti

Zámer navrhovanej činnosti bol na príslušný orgán predložený vo variante nulovom a v dvoch realizačných variantoch, ktoré sa líšia v umiestnení novej električkovej zastávky Trhovisko Miletičova. V ostatných parametroch sú oba varianty totožné.

Správa o hodnotení je predložená v nulovom variante a troch realizačných variantoch. Na základe špecifických požiadaviek rozsahu hodnotenia, stanovísk doručených k zámeru navrhovanej činnosti, zistených nových skutočností a vznesených požiadaviek zo strany niektorých dotknutých subjektov počas spracovávania správy o hodnotení došlo k úpravám pôvodne navrhovaného technického riešenia a vznikol modifikovaný realizačný variant (variant 3).

Nulový variant je situácia, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala.

Navrhovaná Trasa novej električkovej trate navrhovanej činnosti „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“ začína napojením sa na existujúcu električkovú trať na Šafárikovom námestí. Nová električková trať bude ďalej pokračovať po Pribinovej ulici okolo nákupného centra Eurovea a Slovenského Národného divadla (ďalej aj ako „SND“). Následne sa napojí na ulicu Košická, kde pokračuje v koridore cestného telesa ulicou Košická až po vyústenie na ulicu Miletičova. Ukončenie nového električkového úseku je riešené napojením na Ružinovskú električkovú radiálu, ktoré bude v mieste trhoviska Miletičova a miestneho parku sv. Ondreja.

Variant 1 (V 1) a Variant 2 (V 2):

Oba varianty majú totožné riešenie návrhu električkovej trate a vyvolaných úprav cestnej, cyklistickej a pešej infraštruktúry.

Napojenie na začiatku trate v mieste Šafárikovho námestia je riešené na dvoch miestach, priamo na Šafárikovom námestí na vnútorný električkový okruh a druhým napojením na Petržalskú radiálu odbočkou z Pribinovej ulice medzi budovou Ministerstva vnútra SR a budovou Umeleckej besedy (Umelka) smerom na Starý most.

Električková trať bude ďalej vedená v telese existujúcej cesty ulicou Pribinova s pokračovaním priamo medzi SND a nákupným centrom Eurovea, pričom okolo SND sa navrhuje aj dopĺňajúca vetva, tzv. prevádzková opcia električkovej trate vedená poza budovu SND. Trasa prechádza okrajom Námestia M.R. Štefánika. Za námestím trasa pokračuje do východnej časti ulice popri obchodnom centre Eurovea II až pod most Apollo, kde sa nachádza mimoúrovňové kríženie s Košickou ulicou. Po mimoúrovňovom krížení električkovej trate s Košickou ulicou trať mení smer a odbáča na sever na ulicu Košická.

Električková trať ďalej pokračuje ulicou Košická v súbehu so súčasnou pozemnou komunikáciou. Po vyústení električkovej trate na ulicu Miletičova bude električková trať lemovať areál trhoviska Miletičova.

Napojenie novej trate na existujúcu Ružinovskú radiálu je navrhnuté dvomi odbočkami. Odbočením vpravo zo smeru – Záhradnícka, na existujúcu cestu medzi parkom sv. Ondreja a trhoviskom Miletičova. A priamym napojením z Miletičovej ulice rovno k zastávke Saleziáni.

Rozdiel variantov je v umiestnení novej električkovej zastávky Trhovisko Miletičova:

- variant 1 uvažuje s novou zastávkou západne od trhoviska,
- variant 2 uvažuje s novou zastávkou pri severnom vchode na trhovisko.

Variant 3 (V 3):

Trasovanie električkovej trate je totožné ako pri variantoch 1 a 2. Vykonané boli úpravy napojenia električkovej trate na existujúce električkové radiály na začiatku a konci riešeného úseku. Pribudlo dopravné napojenie na električkovú trať Dúbravsko-Karloveskú radiálu zo smeru Vajanského nábrežia. Na konci riešeného úseku bolo v Križovatke ulíc Miletičova – Záhradnícka doplnené obratisko. Vypustená bola prevádzková opcia okolo budovy SND. Mierne upravené bolo riešenie električkových

zastávok Košická a Trhovisko Miletičova. Lokálne boli vykonané zmeny navrhovaného riešenia úprav cestnej, cyklistickej a pešej infraštruktúry.

Variant zohľadňuje špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia, viaceré vznesené požiadavky v stanoviskách doručených k zámeru, nové požiadavky niektorých dotknutých subjektov, aktuálny stav dotknutého územia, odporúčania doplnkových štúdií, nové požiadavky na nároky dopravnej obsluhy a vyšší stupeň podrobnosti rozpracovania technického návrhu.

6.3 Popis navrhovaného riešenia

V rámci výstavby novej električkovej trate sa navrhuje:

- Výstavba električkového zvršku a spodku
- Výstavba trolejového vedenia
- Výstavba nových električkových zastávok s prislúchajúcou infraštruktúrou
- Výstavba novej meniarne Miletičova a doplnenie existujúcej meniarne Martanovičova
- Úprava ciest, chodníkov a cyklistickej infraštruktúry
- Úpravy a výstavba nových cestných svetelných signalizácií (CSS)
- Úprava verejného osvetlenia
- Preložky a ochrana inžinierskych sietí
- Úprava protipovodňovej ochrany
- Vegetačné úpravy a náhradná výsadba

Navrhovaná je dvojkolajná električková trať s rozchodom 1000 mm vedená trasou Starý most/Šafárikovo námestie/Vajanského nábrežie (V3) – Pribinova ul. – Košická ul. – Miletičova ul. – Záhradnícka ul. s celkovou dĺžkou 2,808 km (V1 a V2), resp. 3,288 km (V3). Prevádzková rýchlosť bude 50 km/hod. Výnimku bude tvoriť niekoľko oblúkov s malým polomerom, ktorých prevádzková rýchlosť bude do 20 km/hod. V miestach napojenia trate na existujúce bude rýchlosť 10 – 15 km/hod. Na námestí M.R.Štefánika sa uvažuje s rýchlosťou max 20km/hod. kj

Na novom úseku električkovej trate je navrhovaná konštrukcia pevnej jazdnej dráhy (ďalej aj ako „PJD“). Tento typ technického riešenia električkového zvršku spočíva v uložení koľaje na betónový podklad, ktorý je uložený na ďalších podkladových vrstvách koľajového spodku. Táto konštrukcia je v porovnaní s konštrukčným typom klasického koľajového zvršku, kde sú koľajnice uložené v koľajovom lôžku a uchytené na podvaloch, investične náročnejšia. Výhodami pevnej jazdnej dráhy sú potreba minimálnych nárokov na údržbu, minimálne prevádzkové obmedzenia, nižšie prevádzkové náklady a dlhá životnosť.

Táto konštrukcia umožňuje aplikáciu rôznych typov povrchovej úpravy trate vrátane vegetačného krytu. Električkový zvršok je navrhovaný so žliabkovými koľajnicami (napr. 60Ri2) s pružným upevnením. Upevnenie koľajnic bude do upevňovacích profilov alebo špecifických kovových prvkov s ich kotvením do nosnej dosky. Upevňovacie profily budú zabetónované do nosnej betónovej dosky. Upevňovacie prvky budú prekryté typovými krytkami.

Koľaj sa navrhuje ako bezstyková v celom novom úseku s dilatáčnymi zariadeniami jazykového typu len pred výhybkami, čím sa v maximálnej možnej miere eliminuje možnosť vzniku nárazového hluku.

Samotný povrch električkovej trate je riešený úsekovo:

- Na začiatku úseku novej trate v priestore ulice Pribinova je v celej dĺžke uvažované s aplikáciou betónového povrchu.
- V úseku vedenia trate Košickou ulicou sa na povrchu trate navrhuje aplikácia vegetačného krytu (s využitím rozchodníkov – Sedum sp.) s vylúčením oblasti zastávok, kde bude povrch betónový.
- V úseku Miletičova až po koniec trate je v celej dĺžke uvažované s aplikáciou betónového povrchu.

V celom novom úseku električkovej trate je pre elimináciu hluku a vibrácií vyvolaných koľajovou dopravou trať navrhovaná s protihlukovou a antivibračnou úpravou. Táto úprava bude tvorená systémom viacerých prvkov: pružné upevnenie koľajníc, zriadenie bezstykovej koľaje, osadenie antivibračnej rohože, prilepenie koľajnicových bokovnic, inštalácia podložiek pod koľajnicu, obalenie rozchodníc. V obytných zónach, pri Spojenej škole Novohradská (a Gymnáziu Juraja Hronca) a na námestí M. R. Štefánika pred Slovenským národným divadlom bude pre obmedzenie šírenia hluku a vibrácií koľaj zaliata v polyuretánovej hmote na oddelenie styku koľajnice a betónu, ktorá zvýši pohltenie vibrácií spôsobenej koľajovou dopravou. Koľaj bude celá až po hlavu obalená do gumovej bokovnice a podpätého profilu. Pre zabezpečenie maximálnej životnosti budú všetky prvky vyrobené z nerecyklovaných homogénnych prvkov.

Súčasťou navrhovanej električkovej trasy budú viaceré električkové zastávky, ktorých umiestnenie bolo zvolené s cieľom čo najrovnomernejšieho rozmiestnenia a s prihliadnutím na jestvujúcu a plánovanú zástavbu. Na novej trase sú vo všetkých realizačných variantoch navrhované zastávky s pracovnými názvami:

- zastávka Nové SND,
- zastávka Eurovea,
- spojená zastávka Prístavná,
- združená zastávka Košická,
- združená zastávka Dulovo námestie,
- zastávka Trhovisko Miletičova.

Zastávky Košická a Dulovo námestie budú slúžiť ako tzv. združené zastávky pre autobusy a električky, autobusy budú zastavovať pri rovnakom nástupisku ako električka, čo umožní komfortný prestup cestujúcim medzi oboma dopravnými módmi bez nutnosti presunu na autobusovú zastávku. Zastávka Prístavná bude riešená ako tzv. spojená, z jednej strany bude nástupisko využívané pre električkovú dopravu a z druhej strany bude slúžiť pre autobusovú dopravu. Prístrešky zastávok budú realizované ako vegetačné. Navrhujú sa extenzívne vegetačné strechy, ktoré splnia požadovaný účel zlepšenia mikroklimy a zlepšenia estetického vzhľadu mesta, a súčasne sú nenáročné na údržbu a odolné voči stresovým javom v mestskom prostredí.

Na navrhovanej električkovej trati bude inštalované trolejové vedenie. Výstavba novej električkovej trate si vyžiada úpravu dotknutej cestnej a cyklistickej siete, ako aj prilahlých chodníkov. Stavebné úpravy na cestách budú pozostávať z úprav smerového vedenia existujúcich jazdných pruhov, zo

zmeny dopravného značenia prípadne organizácie dopravy v križovatkách. Novovzniknuté križovania električkovej trate budú vybudované prevažne ako svetelne riadené. Existujúce autobusové zastávky zostanú v maximálnej možnej miere zachované, v niektorých prípadoch dôjde k zmene ich ak aktuálnej polohy. Úpravy v križovatkách sú navrhnuté tak aby boli zachované, resp. optimalizované trasy pre peších a cyklistov. Pre napojenie navrhovanej činnosti na elektrickú energiu sa uvažuje s vybudovaním novej meniarne Miletičova (v priestore dnešného existujúceho parkoviska za trhoviskom na ulici Miletičova na pozemku vo vlastníctve navrhovateľa, vo všetkých variantoch) a s využitím existujúcej meniarne Martanovičova. Zásobovanie elektrickou energiou jednotlivých zastávok bude riešené samostatnými elektrickými prípojkami. Možné kolízie jestvujúcich inžinierskych sietí s navrhovanou električkovou traťou a vyvolanými úpravami budú riešené ich prekládkami alebo ochranou.

Navrhovaná električková trať prichádza pri moste Apollo do kolízie s objektom protipovodňovej ochrany pred vyliatím vody z koryta Dunaja. Ide o konštrukciu základu mobilného hradenia, do ktorého sa v prípade povodňového stavu vsúvajú mobilné nastaviteľné prvky. Realizácia električkovej trate v navrhovanom trasovaní si vyžiada presun konštrukcie základu mobilného protipovodňového hradenia do novej polohy. Nová konštrukcia bude v maximálnej možnej miere tvorená prvkami demontovanej konštrukcie a bude napojená na protipovodňovú ochranu územia susediaceho projektu Polyfunkčný súbor Eurovea 2 a pôvodnú protipovodňovú ochranu projektu Most Košická - Bratislava, ktorá je majetkom Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy. Riešená bude ako plošne založená železobetónový základ mobilného hradenia a mobilné hradenie systému DPS 2000. Realizácia novej konštrukcie zachová kontinuálne prepojenie protipovodňovej ochrany územia a zabezpečí jej plnohodnotnú funkčnosť.

Súčasťou navrhovanej činnosti budú v dotknutom území vegetačné úpravy. Počíta sa o založením nových plôch zelene, revitalizáciou existujúcich plôch a náhradnou výsadbou za odstránenie drevín v kolízii s navrhovanou činnosťou. Súčasťou vegetačných úprav je:

- vegetačný povrch električkovej trate na Košickej ulici tvorený zmesou rozchodníkov (Sedum sp.),
- výsadba trvalkových záhonov a drevín v ostrovčekoch a pásoch v rámci cestnej a cyklistickej infraštruktúry a chodníkov pre peších,
- výsadba kríkovej i stromovej izolačnej zelene pozdĺž električkovej trate, výsadba stromoradií na ulici Košická,
- presadenie existujúceho stromoradia ginka dvojlaločného (Ginko biloba) z Košickej ulice na Páričkovu ulicu,
- náhradná výsadba drevín v priestore parčíka na rohu ulíc Miletičova – Záhradnícka a vnútroblokov Tekovská, Gemerská a Oravská (varianty 1, 2),
- revitalizácia parčíka na rohu ulíc Miletičova – Záhradnícka a vnútroblokov Tekovská, Gemerská a Oravská v súlade s požiadavkou MČ Bratislava-Ružinov (variant 3).

Nosné prvky systému zelene budú tvoriť stromy v stromoradiach na začiatku Pribinovej ulice a v uličnom priestore na Košickej ulici. Uvažuje sa s výsadbou odrastených stromov s obvodom kmeňov v rozmedzí 18 – 20 cm. Stromy budú vysadené do prekoreniteľných buniek, stromových boxov alebo do

štruktúrovaného substrátu, aby bol zabezpečený dostatočný veľký koreňový priestor pre rast koreňov a možnosť zadržiavania dažďovej vody. Druhovú zloženie bude orientované na druhy dobre znášajúce mestské prostredie, t. j. druhy odolné na vlny horúčav a suché obdobia, odolné voči škodcom, chorobám, exhalátom a posypovým soliam a druhy tolerantné na spevnené povrchy. Uvažované sú druhy dub letný (*Quercus robur*) (*Fastigiata Koster*'), sofora japonská (*Sophora japonica* 'Princeton Upright' a 'Fleright'), jaseň úzkolistý (*Fraxinus angustifolia* 'Raywood'), ginkgo dvojlaločné (*Ginkgo biloba* 'Tremonia'), lieska turecká (*Corylus colurna* 'VDB Obelisk'), gledíčia trojtŕňová (*Gleditsia triacanthos* Skyline'), lipa malolistá (*Tilia cordata* 'Greenspire') a agát biely (*Robinia pseudoacacia*).

V páse popri električkovej trati na Košickej ulici v smere po Prístavnú ulicu je navrhovaná výsadba krovín nízkych, odolných a ľahko udržiavaných druhov, ktoré sú zároveň atraktívne sfarbením listov alebo kvetmi. Uvažované sú druhy imelovník *Chenaultov* (*Symphoricarpos chenaultii* 'Hancock'), nátržník krovitý (*Potentilla fruticosa* 'Goldfinger' a 'Red Ace'), zemolez lesklý (*Lonicera nitida*), ľubovník bobuľovitý (*Hypericum androsaemum*), tavoloňník japonský (*Spiraea japonica* 'Elegant' a 'Magic Carpet').

Významný podiel nových plôch zelene budú tvoriť extenzívne trvalkové záhony s vyššou mierou autoregulácie v dopravných ostrovčekoch a menších priestoroch popri električkovej trati. Koncipované budú ako zmiešané záhony trvaliek a okrasných tráv, kde budú kombinované viaceré funkčné skupiny s rôznym percentuálnym zastúpením. Výsadba bude realizovaná ako tzv. zahustená, čím sa vytvoria súvislé zelené plochy, ktoré budú významným príspevkom k obohateniu miestnej biodiverzity, a súčasne znížia náklady na potrebu údržby.

Súčasťou vegetačných úprav je presadenie existujúceho stromoradia ginka dvojlaločného (*Ginkgo biloba*), ktoré sa nachádza na Košickej ulici v smere na Miletičovu ulicu. Vo všetkých realizačných variantoch sa navrhuje jeho presadenie na Párickovu ulicu, kde sa dnes nachádzajú ešte zvyšky dožívajúceho stromoradia topoľov. Po presadení bude drevinám zabezpečená pravidelná odborná starostlivosť a kontrola ich ujatia. V prípade odumretia sa vykoná primeraná kompenzácia vysadením nových drevín.

Jednotlivé realizačné varianty sa riešia v návrhu vegetačných úprav len lokálne. Rozdielom je rozsah navrhovaných úprav, ktorý vychádza z rozsahu zastúpenia voľných plôch v rámci priestorov úprav cestnej infraštruktúry.

Vo všetkých realizačných variantoch je zohľadnená požiadavka MČ Bratislava-Ružinov (stanovisko k zámeru listom č. CS 10755/2022/2/LRI zo dňa 7.7.2022), ako orgánu ochrany prírody príslušného vo veci riešenia nevyhnutných výrubov drevín v ich pôsobnosti, ktorá žiadala náhradnú výsadbu za vyrúbané dreviny realizovať formou revitalizácie vnútroblokov Košická - Tekovská, Košická - Gemerská - Trenčianska a Košická - Oravská – Trenčianska a v lokalite parčíku na rohu ulíc Miletičova a Záhradnícka. V rámci navrhovanej činnosti sa uvažuje:

Vo variantoch 1 a 2 sa uvažuje s realizáciou náhradnej výsadby v priestore dotknutých vnútroblokov, v priestore parčíka a na ploche pri parčíku (za veľkým parkoviskom). Vo variante 3 sa navrhuje oblasť vnútroblokov riešiť komplexnejšie. Na základe ich súčasného stavu bolo ako potrebné vyhodnotené spracovanie návrhu reorganizácie parkovania, zmeny spevnených povrchov na priepustné, zmeny povrchov ihrísk a športovísk, modernizácie mobiliáru, obnovy verejného osvetlenia, revitalizácie

odpadového hospodárstva, odborného ošetrovania drevín, revitalizácie drevín a trávnatých plôch a doplnenia kvetinových záhonov. V rámci navrhovanej činnosti bude rozsah revitalizácie zodpovedať rozsahu náhradnej výsadby za vyrúbané dreviny na území mestskej časti. Špecifikovaný bude vo vyšších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti v úzkej spolupráci s MČ Bratislava-Ružinov.

Varianta 3 navyše uvažuje s komplexnou revitalizáciou priestoru parčíka na uliciach Záhradnícka - Miletičova. Úprava bude spočívať v revitalizácii prítomnej zelene a jej dosadbe, prehodnotení spevnených plôch a chodníkov a ich realizáciou v kombinácii rôznych priepustných povrchov (dlažba, zatravnovacia dlažba, mlatový povrch), doplnení mobiliáru (lavičky a priestory na oddych, zatienenie plôch napr. formou pergol s popínavou zeleňou, pitná fontána, odpadkové koše a pod.) a eventuálne aj osadení kiosku.

Úsek: Uzol Šafárikovo námestie

Umiestnenie novej električkovej trate na zjazde zo Starého mosta vyvolá nevyhnutné terénne úpravy bez nutnosti zásahu do areálu budovy Ministerstva vnútra SR. Po zmene šírkového usporiadania na zjazde bude v tejto lokalite pre zabezpečenie stability chodníka pre peších a cyklistov vybudovaný oporný múr s rímsou. Múr bude výškovo kopírovať niveletu trate a pôdorysne vedenie chodníka. Na rímse bude osadené zábradlie rovnaké ako na jestvujúcom opornom múre a Starom moste pre zachovanie vizuálnej kontinuity verejného priestoru.

Úpravy v predmetnej lokalite sa mierne líšia v závislosti od variantu. Výstavbou električkovej trate vo variante 1 a 2 bude vyvolaná úprava dopravy a cestnej komunikácie na ulici Dostojevského rad. V prípade realizácie variantu 3 dôjde takisto k úpravám jazdných pruhov na ulici Vajanského nábrežie a Dostojevského rad. Na vozovke ulice Vajanského nábrežie sa navrhuje pruh pre cyklistov, ktorý sa v mieste križovatky na Šafárikovom námestí napojí na existujúce cyklotrasy. Z dôvodu stiesnených pomerov a nemožnosti viesť chodcov a cyklistov oddelene bude priestor pred Umelkou slúžiť ako združený priestor pre chodcov a cyklistov. Ukončenie cyklistického pruhu je v realizačných variantoch riešené tiež rozdielne.

Úsek: Pribinova

V oblasti SND je trať riešená variantne. Vo variantoch 1 a 2 sa navrhuje vedľajšia vetva, tzv. prevádzková opcia električkovej trate, vedená poza budovu SND. Doprava by na ňu bola presmerovaná v prípade konania kultúrnych podujatí na námestí alebo v priestoroch SND nachádzajúcich sa v polohe pri trati, čím vznikne dočasná pešia uľudnená zóna. Vedľajšia vetva bude napojená na priamu vetvu na Pribinovej ulici koľajovými výhybkami pred a za objektom SND. Vo variante 3 nie je prevádzková opcia navrhovaná, trať je vedená výlučne popred budovu SND. Tento návrh zohľadňuje pripomienky viacerých subjektov doručených k zámeru navrhovanej činnosti. Konštrukcia električkovej trate a samotná prevádzka električiek vyvolajú nové statické zaťaženie konštrukcie garáží nachádzajúcich sa pred budovou SND v podzemných priestoroch, ktoré bude treba stavebne upraviť. Technické riešenie prevedenia električkovej trate ponad tento podzemný priestor je možné zrealizovať náhradou existujúcej časti parkovacieho suterénu úplne novou konštrukciou alebo odstránením časti suterénu presypaním a s vedením električkovej trate na násype. Na úseku Pribinova budú zriadené dve nové zastávky s pracovnými názvami: Nové SND, pri budove MV SR a zastávka s pracovným názvom

Eurovea bude v oblasti obchodného centra Eurovea II.

Nová električková trať vyvolá potrebu úpravy cestnej infraštruktúry na celej Pribinovej ulici. V prípade variantov 1 a 2, vznikne potreba úprav cesty na Olejkárskej ulici a príslušného parkoviska z dôvodu prevádzkovej opcie okolo budovy SND.

Úsek: most Apollo – Mlynské nivy

V oblasti projektu Klingerka je navrhovaná nová zastávka s pracovným názvom Prístavná, ktorá bude realizovaná ako spojená, t.j. nástupisko električkovej zastávky v smere ku Miletičovej ul. bude súčasne nástupiskom pre existujúcu autobusovú zastávku MHD v smere severne na Trnavské mýto.

V úsekoch od mosta Apollo po ulicu Prístavná a od zastávky Prístavná po cca km 1,5 s výnimkou križovanií trate s cestnou sieťou bude trať opatrená vegetačným zvrškom. Vyvolané budú tiež nevyhnutné úpravy v križovatke ulíc Košická – Prístavná a v križovatke Košická – Mlynské nivy v jazdných pruhoch a cyklistickej a pešej dopravy.

Úsek: Mlynské nivy – Miletičova

V celom tomto úseku trate, okrem križovania s cestnou dopravou a priestorov zastávok, bude trať opatrená vegetačným zvrškom.

Pri objekte Spojenej školy Novohradská (cca km 1,7) je navrhnutá združená zastávka s pracovným názvom Košická, ktorá bude slúžiť električkám aj autobusom. Umiestnenie párovej zastávky električiek si z priestorových dôvodov vyžiada zrušenie autobusovej niky linky 68 na výstupe Košická (Dulovo nám.). Autobusy v smere na Trnavské mýto vybočia pred križovaním ulice Mlynské nivy - Košická na električkovú trať a v telese električkovej trate prejdú križovatkou Košická - Mlynské nivy, a teda autobus bude zastavovať na zastávke priamo v telese električkovej trate. Návrh novej električkovej zastávky rešpektuje prítomnosť atletického oválu v športovom areáli SŠ Novohradská. Dĺžka nástupnej hrany tejto zastávky je uvažovaná variantne. Vo Variantoch 1 a 2 je to 66m a vo variante 3 je to 53 metrov z dôvodu odsadenia oporného múru od plochy športového areálu pri Spojenej škole Novohradská. Ďalšia nová zastávka na tomto úseku je navrhovaná na Dulovom námestí s pracovným názvom Dulovo námestie.

V celej dĺžke Košickej ulice budú nevyhnutné úpravy cestnej siete. Zmeny sa dotknú aj ulice Tekovská. Od Dulovho námestia po vyústenie na Miletičovu ulicu bude uličný priestor Košickej ulice upravovaný v celom rozsahu. Riešenie sa uvažuje pre všetky realizačné varianty rovnaké. Po okrajoch budú riešené nové chodníky pre peších a nadväzovať na ne budú v oboch smeroch cyklistické pruhy. Pred združenou zastávkou Dulovo námestie zo smeru Mlynské nivy sa budú jazdné pruhy rozdeľovať na ľavý jazdný pruh umožňujúci odbočenie autobusov MHD na električkovú trať a novú združenú zastávku, stredový jazdný pruh umožňujúci ľavé odbočenie na Dulovo námestie a možnosť otočenia v smere na Mlynské nivy, a pravý priebežný pruh na pokračovanie jazdy po ulici Košická v smere na zastávku Trhovisko Miletičova a pre obsluhu okolitých bytových domov. Za združenou zastávkou Dulovo námestie zo smeru Mlynské nivy sa budú ľavý jazdný pruh vymedzený pre MHD a priebežný jazdný pruh spájať, čím vznikne jeden jazdný pruh v smere na zastávku Trhovisko Miletičova. Možné budú tiež pravé odbočenia pre obsluhu okolitých bytových domov. Vpravo od priebežného jazdného pruhu budú vyznačené miesta pre statickú dopravu. V opačnom smere na Mlynské nivy bude vedený jeden jazdný pruh, pred združenou zastávkou Dulovo námestie bude rozdelený na ľavý jazdný pruh umožňujúci

odbočenie autobusov MHD na električkovú trať a novú združenú zastávku, a pravý priebežný pruh pre pokračovanie jazdy po ulici Košická v smere na Mlynské nivy. Pravý jazdný pruh sa bude ďalej na úrovni zastávky rozdeľovať na pravý jazdný pruh pre potreby odbočenia na Dulovo námestie a ľavý priebežný pruh pre pokračovanie jazdy po ulici Košická v smere na Mlynské nivy.

Vyvolaná zmena šírkového usporiadania ulice Košická umiestnením električkovej trate a chodníka pre peších pri areáli Spojenej školy Novohradská si vyžiada zásah do existujúceho múrika oplotenia areálu školy. Jestvujúci múrik bude v požadovanom rozsahu odstránený a bude nahradený novým múrom vymedzujúcim priestor medzi verejným priestranstvom a areálom školy. Zrealizovaný bude ako plošne založený železobetónový múr, ktorý bude pôdorysne kopírovať chodník. Výška múra bude prispôsobená existujúcemu oploteniu areálu školy, na ktoré sa bude napájať.

Ďalšie drobné zmeny vo variantoch navrhovanej činnosti sú uvažované s realizáciou parkovacích miest pre potreby Spojenej školy Novohradská. Vo variante 1 a 2 sa uvažuje s vybudovaním nových parkovacích miest pre krátkodobé parkovanie na uliciach Tekovská, Novohradská alebo v priestore parkovej plochy od ulice Prievozská. Vo variante 3 sa uvažuje so zriadením priestoru vyhradeného na parkovanie priamo v areáli školy na jeho východnom okraji.

Úsek: Miletičova – Záhradnícka

Električková trať po vyústení z ulice Košická na ulicu Miletičova bude lemovať areál trhoviska Miletičova pričom dôjde k nevyhnutnému záberu trhoviska na juhozápadnom okraji. V tomto úseku je navrhovaná nová zastávka s pracovným názvom Trhovisko Miletičova. Poloha zastávky je riešená variantne z hľadiska polohy a dĺžky nástupísk.

- Vo variante 1 je zastávka navrhovaná v polohe juhozápadne od areálu trhoviska (cca km 2,7) v mieste súčasnej polohy autobusovej a trolejbusovej zastávky Trhovisko. Krajné nástupisko električkovej zastávky priľahlé ku ceste bude slúžiť zároveň ako autobusová zastávka v smere na Trnavské mýto.
- Vo variante 2 je navrhovaná zastávka v polohe severne od areálu trhoviska (cca km 3,0) na odbočovacej vetve električkovej trate na Ružinovskú radiálu. Zastávka bude slúžiť len pre električky smerujúce do Ružinova, avšak bude bližšie k prestupovému uzlu Saleziáni, kde zastavujú autobusy aj trolejbusy.
- Vo variante 3 je zastávka navrhovaná v polohe severne od areálu trhoviska (cca km 3,0). Obsluhovať bude električky smerujúce do Ružinova (zo smeru Trnavské mýto a zo smeru Košická) a z Ružinova (smer Trnavské mýto a smer Košická). Navrhnutá je aj výstupná zastávka zo smeru Košická, a to juhozápadne od areálu trhoviska v mieste súčasnej polohy autobusovej a trolejbusovej zastávky Trhovisko (cca km 2,7).

Nástupiská zastávky sú navrhnuté vo variante 1 a variante 2 dĺžky 66 m a vo variante 3 dĺžky 39 m smere od Ružinova a 66 m v smere Ružinov. Navrhovaná činnosť vyvolá úpravy v cestnej infraštruktúre ulíc Miletičova a Záhradnícka. Vo variante 3 sa z dôvodu vybudovania nového obratiska a viacerých zastávok MHD v tejto lokalite uvažuje s celkovou revitalizáciou priestoru parčíka na rohu Miletičovej a Záhradníckej ulice.

Revitalizácia priestoru bude spočívať v koordinácii pohybov peších rôznymi smermi s prístupom na zastávky MHD a vo zvýšení estetickej a funkčnej hodnoty priestoru, ktorý bude okrem tranzitu určený aj na krátkodobý pobyt napr. pri čakaní na spoj MHD. Vo všetkých variantoch bude riešený tiež prístup na parkovisko pri trhovisku na Záhradníckej ulice, keďže nové teleso električkovej trate a zrealizované úpravy zamedzia využívaniu súčasného vjazdu a výjazdu z Miletičovej ulice. Vjazd a výjazd na parkovisko bude možný z ulice Ružová dolina, kde bude dobudovaný aj krátky úsek prepojujacej cesty.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť je zaradená do podľa prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v znení účinnom do 31.03.2023 (ďalej len „zákon o posudzovaní“) nasledovne:

Kapitola 13. Doprava a telekomunikácie:

Pol. číslo 9. Elektrické dráhy, závesné dráhy alebo podobné dráhy osobitného druhu a trolejbusové dráhy - časť B (zist'ovacie konanie) podlieha zist'ovaciemu konaniu bez limitu

Navrhovateľ Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava, IČO: 00 603 481 v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Tomášikova 64A, LakeSide Park II, 831 04 Bratislava (ďalej aj ako „navrhovateľ“) doručil dňa 21.06.2022 na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava (ďalej len „Okresný úrad Bratislava“ alebo „OÚ BA“) zámer navrhovanej činnosti „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“ na začatie zist'ovacieho konania podľa zákona o posudzovaní.

Výsledkom zist'ovacieho konania navrhovanej činnosti „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“ bolo rozhodnutie zo zist'ovacieho konania č. OU-BA-OSZP3-2023/049451-117 zo dňa 01.08.2023, právoplatné 06.12.2023, ktorým príslušný orgán Okresný úrad Bratislava po posúdení predloženého zámeru, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk od dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti rozhodol, že zámer navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

Okresný úrad Bratislava určil listom č. OU-BA-OSZP3-2024/033396-130 zo dňa 05.02.2024 rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti, po prerokovaní rozsahu hodnotenia ktoré sa konalo 30.01.2024,. V rozsahu hodnotenia sa špecifikovali požiadavky, ktoré treba v správe o hodnotení podrobnejšie rozpracovať.

V rozsahu hodnotenia bol pre ďalšie podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti určený nulový variant, variant 1 (V1) a variant 2 (V2), uvedené v predloženej zámere navrhovanej činnosti, s tým, že ak sa pri vypracovaní správy o hodnotení vyskytnú nové varianty na základe nových poznatkov, limitov územia a iných zistení, je potrebné ich zahrnúť do správy o hodnotení ako modifikovaný variant s odôvodnením jeho výberu.

Podľa § 30 ods. 6 zákona o posudzovaní je platnosť rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti tri roky od jeho doručenia, ak sa v harmonograme neurčí inak.

Navrhovateľ doručil dňa 01.04.2025 na Okresný úrad Bratislava podľa § 31 ods. 6 zákona o posudzovaní Správu o hodnotení navrhovanej činnosti „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“ (ďalej len „Správa o hodnotení“).

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“ bola vypracovaná spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Tomášikova 64A, 831 04 Bratislava, IČO: 35 729 023 v marci 2025. Navrhovateľ na základe požiadavky zo stanovísk zahrnul do správy o hodnotení modifikovaný variant, s označením „variant 3 (V3)“.

Správa o hodnotení má 241 strán a 5 príloh. (Prílohy: 1.Prehľadná situácia navrhovanej činnosti 1:50 000, 2.Vyhodnotenie splnenia požiadaviek rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti, 3.Vyhodnotenie stanovísk k určenému rozsahu hodnotenia, 4. Stanovisko Krajského pamiatkového úradu k navrhovanej činnosti, 5. Záznam z rokovania s Úniou nevidiacich a slabozrakých Slovenska

Ako samostatné prílohy boli k správe o hodnotení doručené: 1. Všeobecne zrozumiteľné záverečné hnutie k správe o hodnotení 2. Štúdia realizovateľnosti električkovej dráhy v okolí Novej budovy SND. Posúdenie vplyvu generovania hluku a vibrácií pri prejazdoch električiek (EUROAKUSTIK s.r.o., STU BA, 2023), 3. Vibroakustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2024), 4. Dendrologický posudok (Kollár a Palaj, 2024), 5. Návrh koncepcie zelene v záujmovom území projektu (ATR s.r.o., 2024), 6. Dopravno-kapacitné posúdenie križovatiek (DI CONSULT, s.r.o., 2025), 7. Vyhodnotenie stanovísk k zámeru navrhovanej činnosti, 8. Situácie

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Okresný úrad Bratislava podľa § 33 ods. 1 zákona o posudzovaní rozoslal listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-145 zo dňa 16. 04. 2025 správu o hodnotení na zaujatie stanoviska povoľujúcemu orgánu, rezortnému orgánu, dotknutým orgánom a dotknutej obci.

Správa o hodnotení bola zaslaná okrem navrhovateľa, povoľujúceho orgánu, rezortného orgánu, dotknutých orgánov a dotknutej obci aj verejnosti, ktorá sa stala účastníkom konania v zisťovacom konaní zámeru navrhovanej činnosti a všetkým dotknutým orgánom určených v dokumentácii Správe o hodnotení.

Správa o hodnotení bola taktiež zverejnená na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR – enviroportál. <https://www.enviroportal.sk/eia/detail/nove-elektrickove-trate-v-bratislave-usek-kosicka> a zároveň bola zverejnená informácia pre verejnosť o doručení zámeru aj na úradnej tabuli Okresného úradu Bratislava <https://www.minv.sk/?okresne-urady-klientske-centra&urad=1&odbor=10&sekcia=uradna-tabula#popis>.

Okresný úrad Bratislava požiadal dotknutú obec (Hlavné mesto SR Bratislava) aby podľa § 34 ods. 1 zákona do 3 pracovných dní od doručenia tejto správy o hodnotení informovala o jej doručení verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a zároveň oznámila, kde a kedy možno do správy o hodnotení nahliadnuť, robiť z neho odpisy, výpisy alebo na vlastné náklady zhotoviť kópie; správa o hodnotení bola verejnosti prístupná najmenej po dobu 30 dní od jej doručenia.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

V súlade s § 34 ods. 2 a ods. 3 zákona o posudzovaní, dotknutá obec po dohode a v spolupráci s navrhovateľom zabezpečila verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti, ktoré sa uskutočnilo 15.05.2025 o 13:00 hod na Magistráte hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, v Justiho sieni Primaciálneho paláca (prízemie), Primaciálne námestie 1, Bratislava. Navrhovateľ pozvánku zverejnil na úradnej tabuli hlavného mesta <https://bratislava.sk/uradna-tabula/TUFHMDBCNEMwWEVJIzA=>. Verejné prerokovanie sa uskutočnilo aj online formou.

Podľa prezenčnej listiny zo záznamu z verejného prerokovania sa verejného prerokovania zúčastnilo **97** osôb: navrhovateľ, zástupcovia navrhovateľa a spracovateľa správy o hodnotení, zástupcovia dotknutých orgánov, zástupca príslušného orgánu a dotknutá verejnosť. Cez online pripojenie bolo podľa zoznamu e-mailových adries prítomných 41 účastníkov.

Záznam z verejného prerokovania bol vypracovaný ako prepis audiozáznamu. Záznam obsahuje dve prílohy: prezenčnú listinu a zoznam online prítomných podľa emailových adries. Na príslušný orgán bol záznam doručený z Hlavného mesta Sr Bratislava dňa 11.06.2025 ako e-podanie, listom č. MAGS OEaTI 53489/2025-430773 zo dňa 10.06.2025 spolu s prezenčnou listinou.

Verejné prerokovanie pozostávalo z privítania prítomných a pléna, rekapitulácie krokov posudzovania vplyvov na životné prostredie, predstavenia projektu a vplyvov na životné prostredie a diskusie.

Mgr. Andrea Seč, za Magistrát hlavného mesta Bratislava otvorila verejné prerokovanie správy o hodnotení navrhovanej činnosti s informáciou, že z verejného prerokovania bude vyhotovený záznam, ktorý sa doručí príslušnému orgánu vo veci posudzovania vplyvov na životné prostredie. Prítomných upozornila, že zotrvaním na verejnom prerokovaní, či už prezenčne alebo dištančne, jeho účastníci udeľujú súhlas s nahrávaním záznamu z verejného prerokovania.

Ďalej predstavila svojich kolegov z Magistrátu hlavného mesta SR Bratislavy (ďalej tiež „Magistrát“). Z Magistrátu sa zúčastnili: Ing. Tatiana Kratochvílová - námestníčka primátora, Ing. arch. Juraj Šujan - hlavný architekt mesta, Ing. Marcela Vícenová - zást. ved. útvaru hl. architekta, Ing. Samo Rajt - riaditeľ projektovej kancelárie Magistrátu, Ing. arch. Daniel Bobovský - projektová kancelária Magistrátu, Ing. Marek Jašíček - riaditeľ sekcie dopravy, Ing. Roman Havlíček - riaditeľ sekcie ŽP, Ing. Štefan Surňák - vedúci ref. zelene pri dopr. infraštruktúre, Ing. Andrea Varga - ref. zelene pri dopr. infraštruktúre, Mgr. Klaudia Šupáková - odd. komunikácie a marketingu, Ing. arch. Lýdia Hartlová - vedúca odd. obstarávania územnoplánovacích dokumentov. Z útvaru hlavného architekta, Oddelenia environmentalistiky a technickej infraštruktúry (OEaTI) sa zúčastnili: Mgr. Jana Hrabovská, Mgr. Andrej Kučeravý, RNDr. Tomáš Kováč, PhD., Mgr. Veronika Štarková, Ing. Peter Tahotný.

On-line boli pripojení zástupcovia úradov štátnej a verejnej správy a ich organizácií: Mgr. Lucia Gazdaricová - za príslušný orgán OÚ BA, Mgr. Martin Gregor - odd. ochrany a tvorby životného prostredia MČ Ružinov, Ing. Roman Koreň - vedúci odboru stratégie a projektov Dopravného podniku Bratislava (ďalej tiež „DPB“), a.s., Ing. Denisa Vaculčiaková - projektový manažér odboru stratégie a projektov DPB, Ing. Lubomír Čarvaga - riaditeľ technicko-prevádzkového úseku SND, Ing. Róbert Polc – SND.

Z kolektívu spracovateľov správy o hodnotení (REMING CONSULT, a. s.), boli predstavení: RNDr. Monika Vyskupová - zodpovedný riešiteľ, Ing. Igor Masaryk - manažér projektu.

Na začiatku verejného prerokovania prebehla rekapitulácia doterajších krokov v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie z hľadiska dotknutej obce. Bolo uvedené, že prerokovávaná správa o hodnotení (ďalej tiež „SoH“) bola Hlavnému mestu SR Bratislava (ďalej tiež „HM SR BA“) doručená 23.04.2025. Hlavné mesto informovalo verejnosť o doručení SoH, a zároveň zverejnilo všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie na úradnej tabuli a na svojom webovom sídle dňa 24.04.2025. Verejnosť môže pripomienky k SoH zasielať OÚ BA do 26.05.2025. Dňa 25.04.2025 HMBA oznámilo verejnosti termín a miesto konania verejného prerokovania a prizvalo naň príslušný orgán, rezortný orgán a dotknuté orgány.

Nasledovala prezentácia navrhovanej činnosti a výsledkov hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie navrhovateľom a spracovateľom správy o hodnotení. Ing. arch. Juraj Šujan – hlavný architekt mesta predstavil základné kroky Magistrátu a vedenia mesta pred zahájením dokumentácie EIA. A RNDr. Monika Vyskupová, PhD. – za spracovateľa správy o hodnotení podrobne odprezentovala navrhovanú činnosť v kontexte vybraných aspektov životného prostredia.

Po odprezentovaní navrhovanej činnosti Mgr. Andrea Seč vyzvala na diskusiu. Vystúpenie diskutujúcich bolo dopĺňované online príspevkami prednesenými moderátorkou. Na diskusné príspevky reagovali spracovatelia správy o hodnotení, zástupcovia Magistrátu a Útvaru hlavného architekta mesta a Dopravného podniku Bratislava. Diskusia prebiehala okolo týchto hlavných problémových okruhov, z ktorých mnohé boli prednesené opakovane: alternatívy, SND, Pribinova, Košická, Miletičova, SŠ Novohradská, a iné. Verejné prerokovanie bolo sprevádzané výzvami na podávanie pripomienok do konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie (EIA), pre účely rozhodnutia príslušného orgánu, ktorý sa s nimi v záverečnom stanovisku vysporiada.

Diskusie a reakcie navrhovateľa v rámci uvádzaných okruhov, formou uvedenia pripomienky a na to uvedením reakcie navrhovateľa, sú zhrnuté tu:

Pripomienka: Opierajúc sa o staršie štúdie sa mnohé otázky týkali pôvodne uvažovaných alternatív trás, najmä alternatív mimo SND – po Landererovej, alebo aspoň Olejkárskou na Landererovu, variant tunela mimo SND.

Reakcie: Trasa mimo Landererovu je výhodnejšia, umožňuje časovo najvýhodnejšie riešenie prepojenie významných bodov záujmu pre zabezpečenie obsluhy širšieho mestského centra; cez už dnes kapacitne kritickú križovatku Landererova – Košická – Prístavná prechádza v priamom smere, je

územne vhodnejšia pre budúce napojenie na vrakunsko-biskupickú radiálu.

Pripomienka: Realizáciou električkovej trate dôjde k obmedzeniu prevádzky SND, k finančnej ujme, úniku umelcov a stratám hostí. Nie je známa dĺžka tohto obmedzenia, sú pochybnosti, či sa 200 m úsek dá urobiť za pol roka. Údajne mesto preferuje zásyp, s čím ale súvisia technické problémy pri riešení havárií technológií divadla - vodovod, kanalizácia, elektrorozvody pre divadlo, fontánu, vzduchotechnika a výduchy pred divadlom, požiarna ochrana – únikové východy. Nie je vyriešená zásadná vec, ako to ovplyvní fungovanie divadla.

Reakcie: Technické riešenie nie je ustálené. Jednoduchší je zásyp časti podzemných garáží pri SND, s ponukou náhrady parkovacích miest v priľahlom objekte. Alternatívne je riešená mostná konštrukcia – preklopenie podzemných priestorov novou konštrukciou, pri ktorých sa zachová možnosť parkovania, ale vibroakustické odozvy budú zložitejšie, zároveň by sa zjednodušilo riešenie v súčasnosti opakujúcich sa havárií inžinierskych sietí divadla. Na základe doterajších informácií je známa prítomnosť dvoch kanalizácií, ktoré sú zasypané pod garážami, pod betónovou doskou – ide o veľké kanalizácie s možnosťou rekonštrukcie zvnútra (vyspravenie, čistenie). Vzduchotechnika by išla do chráničiek v prípade zásypu, aby sa k nej dalo dostať. Problémom sú únikové cesty – cez násyp by išli tunely smerom k vežiam, kde sú schodiská a dvere smerom na námestie. Ide o technicky riešiteľné veci. Potrebná je ale projektová dokumentácia divadla a protipožiarna bezpečnostné predpisy, ktoré sú momentálne nedostupné pre komunikačný odstup divadla. V tomto štádiu teda nie je možné podrobnejšie určiť dobu odstávky, úsek bude uzavretý len na nevyhnutnú dobu, treba si k tomu sadnúť a urobiť to tak, aby bolo divadlo spokojné.

Pripomienka: V divadle je zhoda, že hluk nie je až taký problém. Modrý salón nie je až taký kľúčový pre SND. Podľa pripomienok ale nie sú dostatočne preverené vibrácie presahujúce do sál, ktoré pri nahrávaní nemusí nikto počuť, ale na nahrávke je to zachytené. Nikde v štúdiu nie je analyzované a merané vibrovanie stien a odozvy do sál, nie sú tam tri modely spomínané prof. Žiaranom. Podľa prof. Žiarana absentuje modálna analýza štruktúrneho hluku v miestnostiach SND.

Reakcie: Vibroakustické štúdie vyhodnocujú stav vo vzťahu produkcii SND na základe meraní (odozvy sa merali pred fasádou, vo vnútri, kde bolo viacero meracích a experimentálnych bodov) a modelových výpočtov (2D, 3D), plus dynamické zaťaženie. Vypracované sú technické opatrenia pre jednotlivé alternatívy trate okolo SND. Vyhovuje rýchlosť do 20 km/h. Výpočty v 3D robil prof. Sokol zo Stavebnej fakulty. Merali sa odozvy na balkónoch v opere, činohre. Môže sa to urobiť ešte podrobnejšie.

Pripomienkujúci sa opakovane dožadovali organizácie odbornej diskusie (konferencie) na tému vibrácií a akustiky, za účasti prof. Žiarana a ďalších odborníkov. Podľa prof. Žiarana sa odborníci majú stretnúť a veci vykonzultovať, výsledky majú byť v besede, ktorú organizuje pán Popovič.

Reakcie: Mesto má snahu, potrebná je účasť SND, ktorí štúdiu prof. Žiarana iniciovali, ale s SND nepodarilo dohodnúť na tej diskusii. Zo strany mesta sú k tomu otvorení. Uskutočnilo sa zatiaľ aspoň stretnutie na MK SR.

Účastníci žiadali špecifikovať konštrukcie preklopenia garáží vo vzťahu k vibračnou štúdiou

navrhnutým technickým opatreniam a upresniť rýchlosti električiek okolo divadla, či budú 10 alebo 20 km/h.

Reakcie: Navrhnuté sú dve alternatívy preklenutia garáží – zásypom, alebo novou mostnou konštrukciou. Vibroakustická štúdia explicitne určuje rýchlosť električiek 20 km/h v prípade alternatívy zásypu a 10 km/h v prípade mostnej konštrukcie. Navrhovanými technickými opatreniami na elimináciu vibrácií a hluku sú antivibračné rohože položené na betónový základ, zaliatie koľají do polyuretánovej hmoty. Vibroakustická štúdia a z toho vyplývajúce opatrenia, aj ohľadom rýchlosti električiek, sa aktualizuje, keď budú k dispozícii požadované technické podklady.

Prezentované bolo narušenie verejného priestoru, umeleckého konceptu divadelného námestia, lepšie sú alternatívy mimo tohto priestoru, napr. po Olejkárskej na Landererovu. Z hľadiska pamiatkárskoho električka naruší uhol chráneného pohľadu (na Bratislavský hrad, na pomník, na národné divadlo) v mieste kríženia osi námestia a Pribinovej. Apeluje sa na ochranu duchovných hodnôt – obrazu mesta. Reakcie: Pešia zóna pred divadlom zostane pešou zónou s električkou podobne ako na Obchodnej ul. Z prieskumu a terénnych pozorovaní vyplýva, že pohyb ľudí je viazaný na nábrežie Dunaja a priestor medzi vstupmi do obchodných domov, v polkruhu pred SND je minimálny pohyb. Skúsenosti z iných miest poukazujú na to, že električkové trate, ktoré sa do centier miest vracajú, sú významným socializačným faktorom. Trať bude vedená okrajom Námestia M. R. Štefánika. Pribinova ulica ako priestor medzi fontánou Tanečnica a fontánou Prameň je využívaný pre peší a cyklistický tranzit. Trasa električky sa teda nedotkne pobytových priestorov na nábreží, námestí, ani polkruhového predpolia pred vstupmi do divadla. Prevádzka električky privedie ľudí a život do územia, čo potvrdzujú skúsenosti z iných miest, napr. Viedne. Pre cestujúcu verejnosť je zároveň dôležitá atraktivita ulíc pozdĺž trate. Vhodne integrovaná trasa električky môže byť významným prvkom verejného priestoru.

V diskusii odznelo, že pri prekleňovaní podzemných priestorov SND novou mostnou konštrukciou bude potrebné budovať stĺpy a mikropilóty, ktoré narušia základovú dosku, za vzniku rizika zaplavenia suterénu, pri zvyšovaní tlaku na spodnú dosku so stúpaním Dunaja. Vyčíta sa absencia riešení založených na prieskumoch (aspoň kopaných sond) na elimináciu zdržania v dôsledku prekládok a odstávok, čo je drahšie, ako aj neakceptovanie štúdie z r. 2019 (alternatíva 800-metrového tunela) odporúčanej Ministerstvom kultúry SR na konzultáciu s mestom.

Reakcie: Pre vypracovanie technického riešenia prebudovania suterénu je nevyhnutné mať k dispozícii projektovú dokumentáciu, alebo aspoň umožniť vstupy a realizáciu prieskumov. Tunelový variant z r. 2019 sa vyhodnocoval pri zmenách a doplnkoch územného plánu, je súčasťou vyhodnocovacej tabuľky.

Zdôraznila sa ekonomická efektívnosť tunelového riešenia s vyššími rýchlosťami električiek oproti povrchovému riešeniu (šetrenie prevádzkových nákladov).

Reakcie: Nižšie rýchlosti električiek budú len v predpolí novej budovy SND, v úseku dlhom 220 m. Z hľadiska cestového času od Šafárikovho nám. po Miletičovu je to nevýznamné zdržanie.

Ďalšou otázkou bola námietka ohľadom kultúrnych akcií pred SND (veľké pódium s hlučnou hudbou), či to neruší vystúpenia v SND a spôsob zásahu do pešej zóny pred SND – prevádzka trate pri kultúrnych

podujatiach.

Reakcie: Vo variante 1 a 2 by sa električka presmerovala na opciu, pri variante 3 by bola doprava dočasne vylúčená.

Najčastejšou témou bola problematika:

- zeleň, výrub desiatok stromov na Košickej, čím sa zintenzívni pôsobenie horúčav ako dôsledok klimatických zmien a vplyvov na zdravie, zníži sa kvalita života a znehodnotí sa majetok, presadba odrastených stromov, ktoré sa z Košickej ale odstránia; podľa Ústavy, čl. 44, sú stromy a ochrana kultúrneho dedičstva verejným záujmom, čo má prednosť aj pred dopravnými stavbami; Dulovo nám. bolo vymodelované architektom Svetkom, električka tam nepatrí;

Reakcie: Električková trať v stredovom páse Košickej je plánovaná odjakživa. Umiestnenie trate vyvolá zmenu usporiadania ulice. Je problémom vtesnať všetky dopravné cesty (električka, autá, cyklotrasy, chodníky) a zeleň. Riešené boli viaceré možnosti a kompromisom je usporiadanie ulice prezentované v správe o hodnotení. Plochy zelene a stromoradia sú v priestore Košickej maximalizované v rámci možností. Plochy zelene (vegetačné povrchy trate, trvalkové záhony a ostrovčeky) sú väčšie ako v súčasnosti, dĺžky alejí budú porovnateľné. Vysadia sa vzrastlé stromy. Preferované sú priepustné a polopriepustné povrchy kde sa dá, čo umožní v zmysle adaptačných podmienok vsak zrážkových vôd do podkladu, namiesto ich odvádzania do kanalizácie. Vizualizácie Košickej preukazujú významné zhodnotenie scenérie uličného priestoru. Projekt donesie spoľahlivú dopravu, upravia sa verejné priestory, bezbariérovosť, široké chodníky, osvetlenie, masívna výsadba zelene. Nie je to len technický projekt, má širší súvis, prináša kvalitu obyvateľom. Uvedený bol príklad dúbavsko-karloveskej a petržalskej radiály.

- usporiadanie ulice, ako sa doprava priblíži k domom, či usporiadanie ulice bude na úkor chodníkov;

Reakcie: Profil ulice sa mení. Cyklotrasa bude mať 2 m, jazdný pruh 3 m, električka 7 m. Šírka chodníkov bude podľa priestoru. Ponúkla sa prezentácia konkrétneho miesta.

- mechanizmus pasportizácie objektov vo vzťahu k vibráciám počas výstavby a počas prevádzky ťažkých električiek, a ako sa stať pasportizovaným objektom; konštrukčné opatrenia proti vibráciám;

Reakcie: Na verejnom prerokovaní odznel prísľub deklarovaný v správe o hodnotení v znení: „V prípade predpokladu negatívneho vplyvu na statiku blízkych objektov bude pred začatím stavebných prác vykonaná pasportizácia objektov v dosahu stavby, za prítomnosti majiteľov a budú navrhnuté primerané technické opatrenia.“ Na verejnom prerokovaní sa upozornilo na potrebu spísania požiadavky pasportizácie na príslušný orgán. Na Košickej, podobne ako okolo Reduty, ale vo väčšom, sa uplatnia opatrenia typu hrubej dosky pevnej jazdnej dráhy s antivibračnými rohožami, zaliate v polyuretánovej hmote.

- prekládky sietí v stredovom páse Košickej – horúcovod, plynovod;

Reakcie: Uvažuje sa s prekládkou horúcovodu a plynovodu, alebo inštalácia chráničiek v prípade, že tieto siete nie sú plytko.

- úbytok parkovacích miest projektom električky, cyklotrasy a Zwirnu a v celom Ružinove I. kvôli zahusťovaniu výstavby; koľko ubudne parkovacích miest – najviac je zasiahnutý úsek od Dulovho nám. po Miletičovu; úbytok parkovacích miest versus nevyužívané cyklochodníky;

Reakcie: Zasiahnuté miesta sú v systéme PASS. Presné čísla sú v SoH. Je to nejakých 70 miest na Košickej a Miletičovej, presne je to uvedené v SoH. Profil ulice sa mení, niekde sa pri jazdných pruhoch

zmestili aj parkovacie miesta, niekde nie. Je snahou mesta vytvoriť kompletnú sieť cyklotrás, čím sa podporí nemotorová doprava.

- odstup MČ Ružinov od projektu vo vzťahu k obyvateľom Košickej, a žiadosť obyvateľov Košickej o stretnutie s mestom ohľadom predstavy o usporiadaní Košickej, čo čaká ľudí, na čo sa majú pripraviť;

Reakcie: Evidujú sa výzvy prísť na Košickú vysvetľovať. Už bola prezentácia v bývalom Doprastave, v spoločenskej sále. Zvažuje sa ďalšia. Vždy, keď je výzva, organizujú sa stretnutia. Treba napísať krátky mail, na Magistráte je komunikačné oddelenie, zorganizuje sa to aj s poslancami Ružinova.

Pripomienka: Potrebné je riešiť vykládku detí a parkovisko pri škole, riešiť trojuholník Novohradská - Prievozska. Odmietajú variant 3, lebo parkovisko zaberie poslednú zeleň, ktorá tam je. Je sľúbené, že múrik sa posunie, ale stromy zostanú. Zaberie sa zeleň pri zastávke, ktorú potrebujú. Preto ani nechcú „účko na vykládku“, lebo sa to priblíži ku škole. Je potrebné sa stretnúť a rokovať.

Reakcie: Pôvodne sa nemalo zasahovať do areálu školy. Okolité komunikácie sú v správe MČ Ružinov, ktorá odmieta vyhradzovanie parkovacích miest na vykládku. Je to otvorené.

Okrem hlavných problémových okruhov sa pripomienky týkali ďalších rôznych tém:

- finančné zdroje, kto zaplatí vyvolané investície v súvislosti s SND, cena stavby a investor, participácia J&T

Reakcie: Projekt sa bude uchádzať o európske zdroje. Odhad nákladov je 48 mil. Eur, nie je známe koľko to bude pre SND. Je zverejnené memorandum o spolupráci medzi mestom a J&T, ktoré spolupracuje na príprave dokumentácie, participácia je v memorande 10 mil. Eur.

Mesto Bratislava bolo úspešné pri uchádzaní sa o európske zdroje, vrátane Dopravného podniku, práve preto, že má pripravené projekty. Staví nové trate, rekonštruje staré. Dopravný podnik urobil v minulom operačnom pláne projekty za 300 mil. Eur.

- ktorá linka a akou rýchlosťou pôjde z Petržalky do Ružinova; čo bude s linkami č. 50, 68 a 78, ako bude jazdiť linka č. 9;

Reakcie: Vznikne nové spojenie zo Šafárikovho nám. na Miletičovu, do centra mesta, s možnosťou prestupu na všetky ostatné smery, buď na Šafárikovom nám., alebo pri Trhovisku, Saleziánoch. Linku č. 50, ktorá najviac mešká, jazdí nepravidelne a nestíha kapacitne, nahradí kapacitná električka s preferovanou jazdou v rámci izolovanej trate. Linka č. 68 sa nezruší, linka č. 78 nesúvisí s projektom. Linkovanie je predčasné riešiť. Otázka linkovania sa vyvíja v spolupráci s DPB a mestom.

- riešenie liniek 1,2,3,4 v štvorminútovom a trojminútovom intervale, mesto chce 2,5 minútový; presadzuje sa variant 3, ktorý redukuje počet jazdných pruhov na Dostojevského rade; či je spracované dopravno-kapacitné posúdenie križovatky, či bude model, a či bude prístupný; či je spracované DKP pre variant 3 a 2,5 minútovú linku do Petržalky;

Reakcie: Linkovanie uvedené v SoH je pracovné (2,5 minútové, do Petržalky 3 minútové, lebo sa použijú dlhé súpravy). Na toto linkovanie je spracované DKP, ktoré je prílohou SoH. Spracované je pre všetky varianty, pre variant 3 najpodrobnejšie.

- jazdné časy, napr. v úseku Šafárikovo nám – Miletičova, v súvislosti so zdržaním električky pomalou jazdou pred divadlom, a v súvislosti s požiadavkou prepraviť 20.000 až 40.000 cestujúcich za deň, aj do Vrakune;

Reakcie: Prepočty jazdného času od Šafárikovho nám. na Miletičovu sa zatiaľ nerobili. Odhad je 9,5 min. Zdržanie by bolo len v úseku dlhom 200 až 300 m, dá sa tu zvládnuť 20.000 cestujúcich.

- zobojsmernenie Vajanského dvojkol'ajnou traťou, čo Starému mestu chýba;

Reakcie: Zdvojkol'ajnenie trate je mimo projektu.

- častá zmena územného plánu mesta, vznik právnej neistoty; pred 14-timi rokmi bolo oznámené obstarávanie nového územného plánu, ale nič sa nerobí;

Reakcie: Územný plán nie je nemenný dokument, nedokáže predvídať 30 rokov dopredu, ani územný plán z r. 2007. Po rokoch je potrebné ho aktualizovať, nerobia sa žiadne zásadné zmeny, len lokálne. Územný plán z roku 2007 je pomerne stabilný, väčšinou je mesto obviňované, že sa nemení dosť často a masívne. V súlade s novými predpismi sa bude robiť Koncepcia územného rozvoja regiónu (2027), potom sa bude spracovávať nový tzv. Metropolitný územný plán. Plán je: príprava územnoplánovacích podkladov (predtým generely), jeden z nich bude o doprave, potom bude metodika nového ÚP.

- nulový variant;

Reakcie: Nulový variant je súčasťou hodnotenia. V nulovom variante je jedinou možnosťou cestná doprava, ktorá má výrazne horšie dopady ako funkčný systém električky. Budovanie električkovej trate je základným projektom mesta, nosným systémom MHD. DPB prepraví ročne 256 mil. cestujúcich. Skvalitní sa obsluha Ružinova, pribudne projekt podunajsko-vrakunskej radiály. Dopravný model električiek predpokladá prepraviť 20.000 až 39.000 cestujúcich za deň v jednom smere, čo je nemožné inými spôsobmi dopravy. Na trať bude nadväzovať trať do Podunajských Biskupíc s prepravnými nárokmi celkovo 40.000 cestujúcich.

- participácia verejnosti a odborníkov; reálna diskusia s relevantnými orgánmi;

Reakcie: Celý projekt je spracovaný odborníkmi, proces EIA je stále otvorený, je aj o komunikácii s verejnosťou. Mesto Bratislava je v tomto konaní nielen navrhovateľom, ale aj dotknutou obcou, a ktorá má zo zákona povinnosť zorganizovať verejné prerokovanie. Verejnosť bola informovaná na úradnej tabuli, na enviroportáli, pozvánky obdržali orgány. Bol poskytnutý priestor ako odborníkom, tak verejnosti.

- obratisko bude zdrojom hluku a dôjde k záberu parčíka;

Reakcie: Stav parčíka je momentálne neutešený. Každá plocha zelene v meste je vzácna. Je to skôr tranzitný priestor medzi MHD prestupmi. Funkcia by sa podporila návrhom revitalizácie vo variante 3.

V závere verejného prerokovania, po vyčerpaní všetkých námietok, poďakovala Mgr. Andrea Seč za účasť a ukončila verejné prerokovanie.

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

Podľa § 35 ods. 1 zákona o posudzovaní, rezortný orgán, dotknutý orgán, povoľujúci orgán a dotknutá obec doručia príslušnému orgánu písomné stanovisko k správe o hodnotení činnosti najneskôr do 30 dní od jej doručenia. Podľa § 35 ods. 2 zákona o posudzovaní, verejnosť môže doručiť písomné stanovisko príslušnému orgánu najneskôr do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods.1 zákona o posudzovaní.

V zákonnej lehote boli na Okresný úrad Bratislava doručené písomné stanoviská od dotknutých

orgánov (6 stanovísk) a dotknutej verejnosti (39 stanovísk) (pripomienky zo stanovísk sú v skrátanom znení uvedené v kapitole VII.2. aj s odôvodnením akceptovania alebo neakceptovania):

Okresný úrad Bratislava vyzval v súlade s § 35 ods. 5 zákona o posudzovaní listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-196 zo dňa 14.07.2025 navrhovateľa na preloženie doplňujúcich informácií k stanoviskám doručeným k správe o hodnotení, ktoré navrhovateľovi zaslal ako prílohu listu. Výzva bola navrhovateľovi doručená elektronicky 28.07.2025.

Navrhovateľ doručil doplňujúce informácie cez podateľňu Okresného úradu Bratislava dňa 29.09.2025, v ktorých sa vyjadril k pripomienkam zo stanovísk doručených k správe o hodnotení.

S uvedenými podkladmi rozhodnutia oboznámil príslušný orgán v súlade s § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov dotknuté orgány a účastníkov konania listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-198 zo dňa 07.10.2025, v ktorom zároveň oznámil možnosť vyjadriť sa k podkladom rozhodnutia do 15 dní odo dňa doručenia listu. Doplňujúce informácie boli zverejnené aj na enviroportáli.

K oboznámeniu s podkladmi rozhodnutia (k doplňujúcim informáciám) boli v súlade s listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-198 zo dňa 07.10.2025 bolo doručené záväzné stanovisko orgánu ochrany zdravia a ďalších 6 stanovísk verejnosti. Stanoviská sú takisto uvádzané v skrátanom znení v kapitole VII.2..

Dňa 02.12.2025 doručil navrhovateľ cez podateľňu Okresného úradu Bratislava odborný posudok k navrhovanej činnosti v zmysle § 36 ods. 3 zákona o posudzovaní.

Okresný úrad Bratislava znova oboznámil s podkladmi rozhodnutia (s odborným posudkom) v súlade s § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov dotknuté orgány a účastníkov konania listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-209 zo dňa 04.12.2025, v ktorom zároveň oznámil možnosť vyjadriť sa k podkladom rozhodnutia do 15 dní odo dňa doručenia listu. (s odborným posudkom) dotknuté orgány a účastníkov konania.

K tomuto oboznámeniu bolo doručených 14 stanovísk verejnosti., ktoré sú taktiež uvedené v skrátanom znení v kapitole VII.2..

Všetky stanoviská doručené v konaní o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti od štátnej a verejnej správy ako aj stanoviská od jednotlivých občanov a skupín občanov sú bližšie popísané v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska. Kompletný zoznam účastníkov konania z radov verejnosti je uvedený v kap. IX. tohto záverečného stanoviska.

V rámci Správy o hodnotení predmetnej navrhovanej činnosti boli vypracované a predložené ako prílohy k SoH viaceré odborné stanoviská, odborné posudky, štúdie a prieskumy, ktorých závery OÚ BA uvádza tu:

- Stanovisko Krajského pamiatkového úradu Bratislava, číslo konania S-PUSR-020102/2024 z dňa 14.11.2024

V stanovisku Krajský pamiatkový úrad Bratislava z hľadiska záujmov chránených pamiatkovým zákonom súhlasí s dokumentom Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická", navrhovateľ Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Tomášikova 14366/64A, 831 04 Bratislava, spracovateľ REMING CONSULT a.s., jún/2022, spracovaným pre územie hlavného mesta Bratislava v úseku Pribinova ul. - Košická ul. - Miletičova ul., časť územia sa nachádza v Pamiatkovej zóne Bratislava - centrálna mestská oblasť, a nepožaduje zisťovacie konanie vo veci posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Nová električková trať v úseku ulice Dostojevského rad, Pribinova a v úseku napojenia ulice Pribinova, „Starý" most sa nachádza v dotyku s nehnuteľnou kultúrnou pamiatkou (ďalej len „NKP") zapísanou v ústrednom zozname pamiatkového fondu (ďalej len „ÚZPF") - Umelecká beseda, č. ÚZPF 268/1 a jej ochranným pásmom, a prechádza NKP zapísanou v ÚZPF - Nájazd mostný 1., č. ÚZPF 11599/1. Spôsob a podmienky ochrany týchto kultúrnych pamiatok v riešenom území bude špecifikovaný podľa zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v platnom znení v rámci územných a stavebných konaní na základe posudzovanej predloženej projektovej dokumentácie.

KPÚ Bratislava zároveň upozorňuje, že uplatňuje príslušné záujmy aj z hľadiska ochrany archeologického kultúrneho dedičstva a to aj mimo územia Pamiatkovej zóny, pričom spôsob ochrany potenciálnych archeologických nálezov je špecifikovaný na základe projektovej dokumentácie v územnom a stavebnom konaní, ktorú predloží investor na posúdenie KPÚ Bratislava v zmysle § 30 ods. 4 a § 41 ods. 4 pamiatkového zákona.

- Záznam z rokovania s Úniou nevidiacich a slabozrakých Slovenska, termín konania 2.12.2024

Zo stretnutia, kde prítomní prediskutovali aktuálny návrh technického riešenia novej električkovej trate a súvisiacich vyvolaných úprav, a podrobnejšie diskutovali navrhované riešenie nástupísk nových električkových zastávok vyplynulo nasledovné: Zástupca Únie konštatoval, že navrhovaná činnosť musí byť spracovaná v súlade so všeobecnými technickými požiadavkami na užívanie stavieb osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie podľa vyhlášky MŽP SR č. 532/2002 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o všeobecných technických požiadavkách na výstavbu a o všeobecných technických požiadavkách na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Potrebné je zamerať sa na zvolené úprav povrchov, doplnenie vodiacich línií (signálnych a varovných pásov), riešenie výškových rozdielov v miestach nástupísk a priechodov a ich označenia, a pod. Prítomní sa dohodli, že v ďalšom kroku prípravy navrhovanej činnosti bude projektová dokumentácia predložená Únii na vyjadrenie.

- Štúdia realizovateľnosti električkovej dráhy v okolí Novej budovy SND. Posúdenie vplyvu generovania hluku a vibrácií pri prejazdoch električiek (EUROAKUSTIK s.r.o., Letisko M.R.Štefánika 63, 820 01 Bratislava a Slovenská technická univerzita v

Bratislave, Stavebná fakulta, Radlinského 11, 810 05 Bratislava a SH Diagnostics, s.r.o., november 2023)

Zo štúdie realizovateľnosti vyplýva:

Z hľadiska hluku:

Prevádzka električiek po novej električkovej dráhe, v priestoroch sály opery a baletu, činohry a Štúdia, nebude spôsobovať rušenie produkcie v uvedených priestoroch. V priestore Modrého salónu prevádzka električiek, samostatné prejazdy, môžu spôsobovať rušenie produkcie. Hodnotu zvukovej izolácie Modrého salónu voči exteriéru možno považovať za nedostatočnú, ktorá si vyžaduje pozornosť a je potrebné navrhnuť opatrenia na jej zvýšenie. Nerušené sledovanie produkcie v tomto priestore je možné zabezpečiť realizovaním úprav obvodového plášťa.

Z hľadiska vibrácií:

Pre variant budovania električkovej trate nad garážami v chránených priestoroch Opery, Činohry a Štúdia nebudú hodnoty vážených efektívnych zrýchlení dosahovať prípustné hodnoty vibrácií pri rýchlostiach električiek do 10km/hod. V prípade, že sa električková dráha nebude budovať nad garážami, ale budeme uvažovať len trať na teréne, potom v chránených priestoroch Opery, Činohry a Štúdia nebudú hodnoty vážených efektívnych zrýchlení dosahovať prípustné hodnoty vibrácií pri rýchlostiach električiek až do 20km/hod.

Špecifickým prípadom je priestor Modrý salón, u ktorého treba poznamenať že jeho pôvodne projektovaným účelom bola divadelná kaviareň, resp. bar a nie priestor pre predstavenia či nahrávanie, o čom svedčí aj jeho umiestnenie v kontakte s fasádami, s veľkými presklenými plochami a atraktívnymi výhľadmi, ktoré sú dnes umelo zaslepené. Priestor má nízku svetlú výšku cca 3m. Aj dnes je už tento priestor vystavený vibráciám, ktoré sú na hranici alebo aj vyššie, ako je prah ich vnímania. V Modrom salóne vychádza vo všetkých posudzovaných bodoch maximálna hodnota váženého efektívneho zrýchlenia väčšia ako je prípustná hodnota vibrácií. Nakoľko však ide o veľmi malý priestor, je možné, že by sa technickými opatreniami (napr. výmenou skladby podlahy a pod.) dali tieto účinky minimalizovať. Podrobnejší návrh technického riešenia bude predmetom vypracovania vyšších stupňov projektovej dokumentácie.

Výsledky poukazujú tiež na fakt že vo variante vedenia električkovej dráhy z časti "nad garážou" sa dajú očakávať vyššie dynamické účinky ako vo variante "na teréne". Budovanie dráhy na stropoch konštrukcií (napr. garáží) negatívne ovplyvňuje prenos vibrácií do chránených priestorov. Vzhľadom na to, že sa počítalo s dvoma električkami, ktoré sa navyše vždy nachádzali v najnepriaznivejšej polohe, možno očakávať, že pri reálnej situácii môžu byť tieto hodnoty priaznivejšie. Dve električky sa v reálnej prevádzke budú nachádzať v najnepriaznivejšej polohe (čo je len niekoľko desiatok metrov) iba zriedka, a to s malou štatistickou pravdepodobnosťou. Prípadne sa dajú tieto situácie úplne eliminovať prevádzkovým poriadkom. Existuje reálna možnosť, že po vybudovaní električkovej dráhy, a po meraní skutočných dynamických účinkov, ktoré sa budú robiť už na jestvujúcich konštrukciách, sa bude dať stanoviť vyšší rýchlostný limit pre prejazdy električiek.

Ďalšie požadované technické podmienky (okrem rýchlosti električiek a spôsobu budovania dráhy, t.j. alternatívy vedenia trate na teréne/nad garážami) sú tieto:

- V úseku budú premávať len električky podobných typov, ako je typ Škoda 30T forcity plus. Ak sa predpokladá prevádzkovanie dlhších vozidiel, výsledky tejto štúdie platia aj pre ne, za podmienky, že budú zachované rovnaké základné technické parametre vozidiel, ako sú najmä rovnaké odpruženia podvozkov a skriň, rovnaké nápravové tlaky, a pod.
- Električky musia byť v dobrom technickom stave vrátane náprav a geometrie kolies,
- Koľaj bude uložená priebežne v polyuretánovom lôžku,
- Železobetónová doska pod koľajou bude priebežná (bez dilatácií) v celom úseku pred divadlom, prípadne sa zabezpečí také technické riešenie, aby nedochádzalo k nežiadúcim dynamickým efektom pri prejazde náprav cez dilatácie.
- Smerové, výškové vedenia trás električiek a funkčnosť antivibračných rohoží budú udržiavané v dobrom technickom stave podľa projektu,

Vyššie uvedené závery určujú podmienky, za ktorých je technicky zrealizovateľná nová električková dráha pred budovou SND. Pričom z jednotlivých podmienok, napr. určujúcich rýchlosť, prejazdu jednej alebo dvoch električiek súčasne, alternatívy vedenia trate na teréne/nad garážami atď. je potrebné vybrať vhodné kombinácie s ohľadom na požiadavky prevádzky.

- **Vibroakustická štúdia vo vymedzenom území (mimo oblasti nového SND) (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., V. Tvrdeho 23, 010 01 Žilina september 2024)**

Z vibroakustickej štúdie vyplýva:

Podľa § 2 písm. zr) vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. je „podstatná rekonštrukcia dopravnej stavby a súvisiacej dopravnej infraštruktúry rekonštrukcia, v dôsledku ktorej je možné predpokladať zmenu posudzovanej hodnoty hluku v súvisiacom vonkajšom prostredí o viac ako 1 dB bez protihlukových úprav“, tzn.: realizáciou posudzovanej navrhovanej činnosti narastie hluková záťaž o 0,6 dB, tzn. v zmysle § 2 písm. zr) vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. nie je potrebné realizovať protihlukové úpravy. Ak je preukázané, že jestvujúci hluk z pozemnej a koľajovej dopravy prekračujúci prípustné hodnoty podľa tabuľky č. 1 pre kategórie územia II a III zapríčinený postupným narastaním dopravy nie je možné obmedziť dostupnými technickými opatreniami alebo organizačnými opatreniami bez podstatného narušenia dopravného výkonu, posudzovaná hodnota pre kategóriu územia II môže prekročiť prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku z pozemnej dopravy uvedené v tabuľke č. 1 najviac o 5 dB a pre kategórie územia III a IV najviac o 10 dB.“

V dôsledku vyvolaných zmien technického riešenia vo variante 3 nepredpokladáme zmenu posudzovanej hodnoty hluku v súvisiacom vonkajšom prostredí v porovnaní s variantmi 1 a 2 o viac ako 1 dB.

Z pohľadu platnej legislatívy nepredstavuje nový, ale jestvujúci zdroj hluku v území (električková doprava je v zmysle platných predpisov na ochranu zdravia obyvateľstva súčasťou pozemnej dopravy). Posudzovaná hodnota určujúcej veličiny hluku v tomto území môže v zmysle bodu 1.6 prílohy č. 1 vyhlášky MZ S č. 549/2007 Z. z. prekročiť vyššie uvedené prípustné hodnoty najviac o 5 dB (v kategórii územia II), resp. 10 dB (kategórii územia III) v prípade ak je preukázané, že hluk nie je možné

obmedziť dostupnými technickými opatreniami alebo organizačnými opatreniami bez podstatného narušenia dopravného výkonu, ako je uvedené v podkladoch zadávateľa úlohy.

V prípade porovnania rôznych úsekov električkových tratí sa vyskytujú miestne obmedzené rozdiely spôsobené prídavným hlukom škrípacia v zákrutách závislým od zakrivenia, trecích podmienok, rýchlosti električky, geometrie a dynamiky vzťahu koľaje a kolies.

Pre zníženie negatívneho pôsobenia električkovej dopravy na bezprostredné okolie navrhujeme aplikáciu viacerých opatrení pre etapu pred výstavbou, počas výstavby aj počas prevádzky električkovej trate.

Opatrenia pred výstavbou:

Pre účely vyhodnotenia monitorovania vibrácií a otrasov je nutné vykonať pasportizáciu s kvalitatívnym a kvantitatívnym popisom konštrukčných porúch poškodenia stavebných objektov. V popise na základe podrobnej fotodokumentácie s použitím pravítka, poprípade mierky sa určí pravdepodobná príčina vzniku poškodenia hodnotených objektov od hodnotenej technickej seizmicity s určením stupňa poškodenia v zmysle STN EN 1998-1. Kompletná pasportizácia interiérov a exteriérov objektov slúži na vylúčenie, poprípade potvrdenie času vzniku stupňov poškodenia objektu. Pre potreby hodnotenia vplyvu stavby je dôležité osadiť na niektorých vybraných objektoch meracie značky alebo body. Pasportizácia je viazaná na súhlas majiteľa objektu a je nutná osobná účasť počas pasportizácie (prípadne jeho zástupcu). Posúdenie vplyvu odozvy od technickej seizmicity na citlivé zariadenia v budovách sa vykoná na základe technickej analýzy funkčnosti zariadení a porovnania nameraných hodnôt deskriptorov vibrácií a otrasov s prípustnými hodnotami.

Opatrenia počas výstavby:

Z dôvodu ochrany obyvateľov pred hlukom počas výstavby odporúčame monitoring hluku, vzhľadom na to, že pomocou predikcie hlukových pomerov nie je možné relevantne určiť hluk počas výstavby a prípadné protihlukové opatrenia.

Na základe platnej legislatívy je nutné dodržať najvyššie prípustné limity hluku v pracovných dňoch od 07:00 do 21:00 hod. a v sobotu od 08:00 do 13:00 hod. Pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti sa vo vonkajšom prostredí stanovuje posudzovaná hodnota pripočítaním korekcie $K = (-10)$ dB k ekvivalentnej hladine A zvuku v uvedených časových intervaloch.

V týchto časových intervaloch sa neuplatňujú korekcie pre stanovenie posudzovaných hodnôt hluku vo vonkajšom prostredí. V pracovných dňoch od 08:00 do 19:00 hod. sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti vo vnútri budov posudzovaná hodnota stanovuje pripočítaním korekcie $K = (-15)$ dB k maximálnej hladine A zvuku. Pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti sa neuplatňuje korekcia pre špecifický hluk.

Výstavba električkovej trate musí byť zrealizovaná tak, aby pri prevádzke neboli prekračované limitné hodnoty hluku, vibrácií a otrasov vo vonkajšom a vnútornom prostredí budov v zmysle zákona NR SR č. 355/2007 Z. z. z 21. júna 2007 o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení

niektorých zákonov, vyhlášky MZ SR č.237/2009 Z. z., ktorou sa dopĺňa vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.

Počas realizácie električkového zvršku s monolitnou betónovou doskou musí zhotoviteľ kontrolovať dynamickú skúškou frekvenčne závislý rozdiel hladín vibrácií medzi nosnou doskou a voľným povrchom a základom chránených objektov, aby vibrácie šírené podložími vyvolané koľajovými systémami neovplyvnili činiteľ prenosu budovy medzi základom budovy a miestami zdržiavania sa ľudí v budove. Výpočtový model musí preukázateľne zaistiť: vlastnú frekvenciu systému na úrovni $f_{t,r} = 25$ Hz a útlm vibrácií $f_{t,r} = 63$ Hz minimálne na úrovni 80%.

Spôsob aplikovania antivibračnej rohože do systému nesmie ovplyvniť uvedené záväzné technické parametre antivibračnej rohože homogénnej bunkovej štruktúry so statickou tuhosťou $C_{stat} = 0,011$ N/mm³ (určená ako sečnicový modul zaťaženia) medzi hladkými oceľovými platňami medzi zaťažzeniami 0,02 a 0,07 N/mm², dynamickou tuhosťou C_{dyn1} (10Hz) = 0,027 N/mm³ a stratovým súčiniteľom $\eta = 0,20$ (-).

Zavedený útlm vibrácií sa vyhodnotí na základe znalosti:

- zákona útlmu šírenia vln v horninovom prostredí identifikujeme potenciálne riziká pre šírenie vibrácií a otrasov vyvolaných koľajovou dopravou v záujmových územiach
- geologickej stavby horninového podložia posudzovanej lokality – prenosové prostredie

Posudzované hodnoty hluku LR_{Amax} , vo vnútornom priestore v prípade podozrenia výskytu hluku a vibrácií šírených podložími od koľajového systému si vyžadujú validáciu vo forme doplnenia merania rýchlosti vibrácií v hodnotenej miestnosti (podlaha, steny a strop).

Na základe doterajších skúseností odporúčame počas výstavby električkovej trate operatívnym meraním dynamických parametrov trate „in situ“ priebežne identifikovať prípadné defekty funkčnosti systému LMSS (light mass spring system), aby sa predišlo prípadným defektom pri výstavbe električkovej trate, čo je v súčasnosti vnímané ako hlavné riziko pri realizácii projekčného návrhu.

Opatrenia počas prevádzky:

Aj napriek tomu, že v zmysle platných predpisov na ochranu zdravia a vykonanej predikcie po realizácii navrhovanej činnosti nie je nevyhnutná realizácia doplnkových protihlukových opatrení, pre zvýšenie akustickej pohody v priestore školy SŠ Novohradská odporúčame zvážiť možnosť realizácie doplnkových protihlukových opatrení (napríklad protihlukovej steny v mieste posunu plota, pričom vlastné charakteristiky PHS by stanovila vibroakustická štúdia v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti na podklade podrobného technického riešenia a platných predpisov a noriem).

Po realizácii stavby je nutné vykonať objektivizáciu expozície obyvateľov a ich prostredia hluku. Objektivizácia expozície obyvateľov a ich prostredia hluku, infrazvuku a vibráciám sa zabezpečuje prostredníctvom odborne spôsobilých osôb s osvedčením o odbornej spôsobilosti na meranie hluku podľa zákona č. 355/2007 Z. a zároveň prostredníctvom akreditovaných laboratórnych pracovísk podľa STN EN ISO/IEC 17025:2018 pre meranie hluku, vibrácií a otrasov.

Pre prípad zistenia prekročenia limitných hodnôt hluku, vibrácií a otrasov na základe reálneho merania „in situ“ pri kolaudácii stavby je nutné zabezpečiť finančnú rezervu na vyprojektovanie a realizáciu splnenia prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku vo vnútornom priestore, a to napríklad dodržaním

zvukovo izolačných vlastností obvodového plášťa a deliacich konštrukcií medzi miestnosťami pri súčasnom zabezpečení ostatných vlastností chránených miestností, napríklad vetranie, vykurovanie, osvetlenie. Tieto opatrenia je možné realizovať len po dohode s majiteľmi dotknutých objektov.

Nakoľko je potrebné zabezpečiť počas spánku nepretržité vetranie (výmenu vzduchu, bez nutnosti otvárania a zatvárania okna), tak aby boli splnené normatívne požiadavky z hľadiska výmeny vzduchu (25m³ čerstvého vzduchu na osobu za hodinu podľa STN EN15251), je nutné pri chránených miestnostiach (obytná miestnosť) riešiť iným spôsobom ako pootvorením okna, nakoľko by neboli splnené požiadavky max. prípustných hladín hluku podľa Vyhlášky MZ SR č. 549/2007.

- **Dendrologický posudok (Kollár a Palaj, december 2024)**

Spracovaná dokumentácia dokladuje najmä existujúce zastúpenie stromov, krov a krovitých skupín v riešenom území, ich druhovú skladbu, zdravotný stav, použité prirážkové indexy, spoločenskú hodnotu, číslo parcely registra C, druh pozemku a priestorovú lokalizáciu (mapy). Dendrologický prieskum je spracovaný podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 170/2021 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Súčasťou dendrologického prieskumu je návrh spoločenskej hodnoty podľa § 42 vyššie citovanej vyhlášky.

Početne zastúpenými sú druhy stromov ako: sofora japonká (*Sophora japonica*), slivka čerešnoplodá (*Prunus cerasifera*), platan javorolistý (*Platanus x hispanica*), borovica čierna (*Pinus nigra*), lipa veľkolistá (*Tilia platyphyllos*), jaseň štíhly (*Fraxinus excelsior*), topol čierny (*Populus nigra*), ginko dvojlaločné (*Ginkgo biloba*). Ďalej sú zastúpené aj tieto druhy: javor mliečny (*Acer platanoides*), brestovec západný (*Celtis occidentalis*), breza previsnutá (*Betula pendula*), jaseň červený (*Fraxinus pennsylvanica*), vrba biela (*Salix alba*), moruša čierna (*Morus nigra*), moruša biela (*Morus alba*), gledíčia trojtrňová (*Gleditsia tricanthos*), pagaštan konský (*Aesculus hippocastanum*), smrek obyčajný (*Picea abies*), javor horský (*Acer pseudoplatanus*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*), tujovec východný (*Platycladus orientalis*), agát biely (*Robinia pseudoacacia*), dub červený (*Quercus rubra*), katalpa bignóniovitá (*Catalpa bigonides*), huška obyčajná (*Pyrus communis*), jablň (*Malus sp.*), jarabina (*Sorbus intermedia*), topol sivý (*Populus x canescens*), topol osikový (*Populus tremula*), jaseňovec metlinatý (*Kolreuteria paniculata*), lipa striebriстая (*Tilia tomentosa*), jaseň mannový (*Fraxinus ornus*), tujovec východný (*Platycladus orientalis*). Z krov sú najviac zastúpené druhy ako: orgován obyčajný (*Syringa vulgaris*) a ruža šíповá (*Rosa canina*).

Pre varianty V1 a V2 sa v dotknutej oblasti nachádza spolu 205 stromov (168 s obvodom viac ako 10 cm, 37 s obvodom do 10 cm hodnotených podľa výšky) a 28 skupín krov, pre ktoré sa v prípade výrubu vyžaduje súhlas podľa § 47 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Spoločenská hodnota stromov je 246 410,30 €, spoločenská hodnota krov je 6 368,08 €. Súhrnná spoločenská hodnota týchto drevín je 252 778,38 €.

V dotknutej oblasti sa nachádza spolu 215 stromov (152 s obvodom viac ako 10 cm, 63 s obvodom do 10 cm) a 15 skupín krov, pre ktoré sa v prípade výrubu vyžaduje rozhodnutie podľa § 14 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov, keďže sa vyskytujú na parcelách registra C evidovaných ako cesta. Spoločenská hodnota stromov je 230 738,522 €,

spoločenská hodnota krovín je 2 306,07 €. Súhrnná spoločenská hodnota týchto drevín je 233 044,59 €.

Vo variante navrhovanej činnosti V3 sa v dotknutej oblasti nachádza spolu 160 stromov (123 s obvodom viac ako 10 cm, 37 s obvodom do 10 cm hodnotených podľa výšky) a 28 skupín krov, pre ktoré sa v prípade výrubu vyžaduje súhlas podľa § 47 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Spoločenská hodnota stromov je 176 723,81 €, spoločenská hodnota krov je 6 368,08 €. Súhrnná spoločenská hodnota týchto drevín je 183 091,89 €.

V dotknutej oblasti sa nachádza spolu 231 stromov (168 s obvodom viac ako 10 cm, 63 s obvodom do 10 cm) a 15 skupín krov, pre ktoré sa v prípade výrubu vyžaduje rozhodnutie podľa § 14 zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov, keďže sa vyskytujú na parcelách registra C evidovaných ako cesta. Spoločenská hodnota stromov je 228 147,28 €, spoločenská hodnota krovín je 2 306,07 €. Súhrnná spoločenská hodnota týchto drevín je 230 453,35 €.

V hodnotenom území sa nachádzajú tiež invázne dreviny (invázne v zmysle nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 449/2019 Z. z.), konkrétne 6 kusov javorovca jaseňolistého (*Negundo aceroides*) a 34 ks pajaseňa žliazkatého (*Ailanthus altissima*) (4 ks s obvodom viac ako 10 cm, 30 ks s obvodom do 10 cm), na výrub ktorých sa súhlas nepožaduje, a ktoré je naopak vlastník resp. správca povinný odstrániť predpísaným spôsobom (zákon č. 150/2019 Z. z.). Z uvedeného zoznamu sa jeden kus javorovca jaseňolistého (*Negundo aceroides*) (ID 424) nachádza mimo územia samotnej trasy (na parcelách určených na revitalizáciu).

Spolu 252 stromov (195 s obvodom viac ako 10 cm, 57 s obvodom do 10 cm) a 42 skupín krov sa nachádza na parcelách v preverovaných vnútroblokoch v MČ Ružinov a v lokalite parčíka Miletičova-Záhradnícka mimo samotnú trasu plánovanej električkovej trate, kde sa uvažuje vykonať revitalizáciu zelene vo variante V3 navrhovanej činnosti.

Spolu 39 stromov (39 s obvodom viac ako 10 cm) druhu ginko dvojlaločné v stredovom ostrovčeku cesty na Košickej ulici priamo dotknutých navrhovanou električkovou traťou vo všetkých realizačných variantoch je určených na presadenie.

Osobitne považujeme za dôležité upozorniť, že počas výkonu stavebných prác je nevyhnutné, aby zhotoviteľ stavby zabezpečil ochranu drevín nachádzajúcich sa v blízkosti staveniska. Bude potrebné zabezpečiť, aby nedošlo k bezprostrednému alebo následnému zníženiu ekologických alebo estetických funkcií týchto drevín, alebo k ich odumretiu.

Odporúčame dodržať princípy zhrnuté v STN 83 7010 „Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie“, resp. využiť overené arboristické postupy zhrnuté v Arboristickom štandarde „Ochrana drevín pri stavebnej činnosti“ (2018).

- Návrh koncepcie zelene v záujmovom území projektu (ATR s.r.o., Martinengova 30, 811 02 Bratislava, december 2024

Z návrhu koncepcie zelene vyplýva:

Koncepcia zelene je navrhovaná pre koridor električkovej trate. Snahou je maximalizovať plochy zelene a hlavne počet stromov. Z hľadiska výsadiieb drevín predstavujú významné limity existujúce inžinierske siete, ktoré nie je možné preložiť resp. náklady na ich preloženie sú vysoko neekonomické. Konkrétne dotknutým územím prechádza káblovod a kolektor sietí. Ďalším limitom sú priestorové podmienky v okolí električky. Podľa zákona o dráhach č.513/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov je v obvode dráhy zakázané vysádzať stromy a kry. Obvod električkovej dráhy je určený ako tri metre od hrany pozemku, najmenej však 1,5 m od vonkajšieho kraja súčasti dráhy (električkovej trate).

Pri výbere vhodných stromov bolo potrebné okrem vyššie uvedeného zohľadniť aj priestorové možnosti lokality, na ktorú majú byť stromy vysadené. Zároveň je potrebné sa orientovať na stromy, pri ktorých je očakávaná životnosťou 50 a viac rokov. Stromy tiež musia spĺňať niekoľko podmienok, ktoré priamo vyplývajú z podmienok navrhovaného stanovišťa: Znášanlivosť podmienok mestského tepelného ostrova, Odolnosť na vlny horúčav, Odolnosť na obdobia sucha, Odolnosť proti vetru, Odolnosť voči chorobám a škodcom, Odolnosť na posypové soli, Odolnosť na exhaláty, Tolerancia k spevnenému povrchu. Veľkostné parametre stromov sú spoločné pre všetky tri varianty. Podľa normy STN 83 7010: Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie je pri výbere drevín na výsadbu do alejí v prípade prejazdu autobusovej a kamiónovej dopravy požiadavka na výšku nasadenia koruny 4,2 m, prípustné je zníženie výšky na 3,5 m. Obvod stromov pri výsadbe sa odporúča v rozmedzí 18-20 cm. Cieľová podchodná/prejazdná výška sa dosiahne vhodným rezom až na stanovišti.

Pred výsadbou nových stromov v blízkosti cestnej infraštruktúry bude potrebné zabezpečiť pre každý strom dostatočne veľký koreňový priestor systém prekoreniteľných buniek či boxov. Systém stromových boxov nazývaný aj prekoreniteľné bunky je vhodné použiť v mestskom prostredí všade tam, kde je nedostatok priestoru na dostatočne veľké výsadbové jamy a tiež tam, kde prichádza k neustálemu zhutňovaniu povrchu. Stromové boxy či prekoreniteľné bunky vytvárajú dostatočný priestor pre rast koreňov a sú tiež schopné zadržiavať dažďovú vodu. Koľajový zvršok bude v úseku Košickej ulice riešený ako vegetačný, bude pokrytý porastom rozchodníkov. V stredovom deliacom páse na Košickej ulici je vysadené stromoradie ginka dvojlaločného (*Ginkgo biloba*), ktoré bude presadené vo všetkých variantoch. Uvažuje sa s vytvorením stromoradia na Páričkovej ulici.

Na úseku Pribinova ulica od Dostojevského radu po Olejkársku sa nenachádza vzrastlá zeleň, je tu zatravnovaný stredový pás. Na tomto úseku bude umiestnená zeleň v zelenom ostrovčeku pri zastávke MHD a ukončení cyklotrasy a v zelenom páse medzi chodníkom a cestnou komunikáciou. Navrhované sú priestorovo výrazné stromy, ktoré však majú pomerne úzku korunu a nebudú tak prekážať premávke ani vo vyššom veku. Ide o tieto druhy: dub letný - *Quercus robur* 'Fastigiata Koster', sofora japonská - *Sophora japonica* 'Princeton Upright' ('Fleright'), jaseň úzkolistý - *Fraxinus angustifolia* 'Raywood', ginkgo dvojlaločné - *Ginkgo biloba* 'Tremonia',

Na úseku za budovou SND sa nachádza výrazné stromoradie líp (*Tilia x vulgaris*) a jasene mannové

(*Fraxinus ornus*). Vo variantoch 1 a 2 sa tu navrhuje výsadba v dopravných ostrovčekoch vo forme trválnych záhonov alebo zahustenej výsadby nízkych kríkov.

Úsek Pribinovej ulice pred budovou SND je bez zelene, stromy sa nachádzajú iba v predpolí budovy SND. Ide o výsadby červenolistej formy slivky guľatoplodej a nového stromoradia platanu javorolistého, kultivaru *Alphens Globe* (*Platanus x hispanica*). Ostatná zeleň je vysadená v mobilných nádobách. S výsadbou na neuvažuje.

Na úseku Pribinovej ulice od budovy SND po Košickú ulicu sa nachádza línie zelene so stromoradiím kultivaru ginka dvojlaločného (*Ginkgo biloba*) s úzkou korunou. Po križovatku s Čulenovou ulicou je línia súvislá, potom sa mení na menšie plochy so stromami až po úroveň predpolia Eurovea Tower a ďalej pokračuje už len úzka línia trválnych výsadby. S ďalšou výsadbou sa neuvažuje.

Úsek Košická ulica po križovatku Mlynské Nivy je takmer bez zelene, nachádza sa tu len stredový zatravnovaný pás. V časti úseku medzi Prístavnou a ulicou Mlynské Nivy sa nachádza stredový deliaci pás so stromoradiím 18 ks jaseňovca metlinatého (*Koelreuteria paniculata*). Na úseku Košickej ulice po Landererovu ulicu sa uvažuje s výsadbou kríkov v páse na ľavej strane koridoru. Výsadbu stromov, nie je možné ju realizovať, nakoľko priamo v jeho v línii prechádza káblod. Na úseku Košickej ulice od Landererovej po križovatku Mlynské nivy rieši výsadbu stromov na pravej strane projekt Klingerka/Downtown Yards. Na ľavej strane trate je pás zelene, na ktorom ale výsadbu stromov nie je možné realizovať z dôvodu káblvodu.

Úsek Košickej ulice od križovatky Mlynské nivy po Dulovo námestie je charakteristický zeleňou ktorú tvoria zo strany ulice menšie predzáhradky a uličné stromoradie. Z druhej strany bytových domov sa nachádzajú vnútrobloky s bohatou zeleňou. V strede ulice je zatravnovaný deliaci pás, v časti pri Dulovom námestí aj so stromami. Na ľavej strane ulice je medzi chodníkom a vozovkou situovaný zelený pás so stromoradiím. Uličné stromoradie na pravej strane je tvorené prevažne lipami: lipou malolistou (*Tilia cordata*) a lipou veľkolistou (*Tilia platyphyllos*), v stredovom páse sa nachádzajú agáty biele (*Robinia pseudoacacia*) a na ľavej strane pri objektoch ZWIRN sa nachádzajú sofory japonské (*Sophora japonica*). Na Košickej ulici od Dulovho námestia po Miletičovu ulicu sú predzáhradky a uličné stromoradie tvorené lipou malolistou (*Tilia cordata*). V stredovom deliacom páse je až po úroveň napojenia Gemerskej ulice vysadené stromoradie ginka dvojlaločného (*Ginkgo biloba*). Ľavá strana je bez zelene. Od napojenia Gemerskej ulice je stredový deliaci zelený pás len zatravnovaný a stromy sú vysadené po oboch stranách ulice. Na pravej strane sa nachádza v menšej ploche zelene skupina jaseňov červených (*Fraxinus pennsylvanica*) a jarabiny prostrednej (*Sorbus intermedia*), na ľavej strane je v zelenom páse pri parkovisku vysadených niekoľko jedincov hrušky obyčajnej (*Pyrus communis*). Na styku ulíc Košická a Miletičova sa nachádza plocha zelene, ktorá je súčasťou rozsiahlejších plôch v okolí bytových domov na Viktorínovej ulici. Druhé zloženie je pomerne pestré, rastú tu napríklad topol čierny (*Populus nigra*), smrek obyčajný (*Picea abies*), slivka čerešňoplodá (*Prunus cerasifera*), breza previsnutá (*Betula pendula*) a pod.

Riešenie výsadby zelene sa Košickej ulici od križovatky Mlynské Nivy po Miletičovú ulicu je spoločné pre všetky 3 varianty. V celom úseku bude stromoradie po oboch stranách ulice. V kontakte s projektom ZWIRN je existujúce

stromoradie, ktoré nie je súčasťou riešenie električkovej trate.

Pri výsadbe sa uvažuje s niekoľkými druhmi stromov a ich kultivarmi, ktoré vytvoria vzhľad ulice veľmi

podobný tomu, aký je v súčasnosti. Ide o tieto druhy: gledíčia trojtŕňová - *Gleditsia triacanthos* 'Skyline', lipa malolistá - *Tilia cordata* 'Greenspire', Agát biely - *Robinia pseudoacacia*.

Úsek Miletičova ulica – Záhradnícka ulica je takmer bez zelene, v malej otvorenej ploche v chodníku rastie gledíčia trojtŕňová (*Gleditsia triacanthos*) (obr.9). Niekoľko brestovcov západných (*Celtis occidentalis*) rastie v areáli trhoviska. Na tomto úseku je navrhovaná výsadba v dopravných ostrovčekov vo forme trvalkových záhonov.

V parčíku Miletičova – Záhradnícka rastie rôznorodá zmes drevín, aj niekoľko stromov väčších rozmerov. Druhovú zloženú tvoria: sofora japonská (*Sophora japonica*), javor mliečny (*Acer platanoides*), javor poľný (*Acer campestre*), jeseňovec metlinatý (*Koelreuteria paniculata*), breza previsnutá (*Betula pendula*), lipa malolistá (*Tilia cordata*), pagaštan konský (*Aesculus hippocastanum*), tis obyčajný (*Taxus baccata*). Nové riešenie parčíka je uvažované vo variante 3, so zachovaním čo najviac hodnotnej stromovej zelene a umožnením aj novej výsadby. Spevnené povrchy by tvorila kombinácia rôznych priepustných povrchov (dlažba, dlažba zatrávňovacia, mlatový povrch), ktoré budú závisieť od intenzity predpokladaného pohybu (obr.22). Mobilár by mal byť odolný a zároveň by mal spĺňať nároky na vysokú funkčnosť a estetickú hodnotu.

Súčasťou navrhovanej činnosti je aj náhradná výsadba a revitalizácia vnútroblokov a revitalizácia existujúcej zelene a spevnených plôch vnútroblokov. Vo vnútrobloku Tekovská sa nachádza dostatok vzrastlej stromovej zelene, prevládajú lipy a javory. Spevnené plochy sú asfaltové, asfaltové je aj centrálné umiestené ihrisko. Vnútroblok bol pred časom revitalizovaný. Vo vnútrobloku Oravská nachádza dostatok vzrastlej stromovej zelene, prevládajú lipy a javory. Spevnené plochy sú asfaltové a sú v zlom technickom stave. Vnútroblok Gemerská je plošne najväčší, veľkú časť zaberá aktuálne statická doprava. Parkovanie a statickú dopravu je potrebné prehodnotiť a reorganizovať prostredníctvom projektu dopravného riešenia navrhnutého projektantom s príslušnou špecializáciou. Je potrebné stanoviť kapacitu parkovacích miest tak, aby neprichádzalo k úbytku zelene či znižovaniu jej kvality. Parkovacie miesta je potrebné riešiť ako otvorené, vodopriepustné povrchy so zatrávňovacou dlažbou. Nad parkovacími miestami sa odporúča použiť tieniace konštrukcie s popínavými rastlinami. Na oddelenie komunikácií a parkovacích státí od zelene či iných oddychových plôch by sa mali použiť napr. živé ploty. Prístupové komunikácie treba riešiť z dlažby, ktorá je aspoň čiastočne priepustná pre zrážkovú vodu. Súčasný mobilár, najmä lavičky, prípadne odpadkové koše, by bolo potrebné nahradiť modernejšími a zároveň odolnejšími prvkami, čo tiež prospeje ku skvalitneniu priestorov. Obnovu potrebuje aj verejné osvetlenie. Stromy a kríky navrhujeme ošetriť arboristom, pozornosť treba venovať hlavne prevádzkovej bezpečnosti stromov. Bolo by vhodné časti zatrávnených plôch zmeniť na pobytové trávniky s vyššou intenzitou údržby. Ostatné plochy môžu mať

s nižšiu intenzitu údržby a môžu byť zmenené na extenzívne druhovo obohatené trávniky. Na pohľadovo exponovaných miestach je možné situovať kvetinové záhony na zvýšenie atraktivity priestorov. Pri ich údržbe je možné využiť rôzne formy občianskej participácie.

- **Dopravno-kapacitné posúdenie križovatiek (DI CONSULT, s.r.o., Tranovského 22, 841 02 Bratislava, marec 2025**

Z dopravno-kapacitného posúdenia vyplýva:

Varianta 3 vykazuje takmer na všetkých profiloch vyššie hodnoty priemerných časových zdržaní, ako varianty 1 a 2. Tento výsledok plne zodpovedá i popisu dopravných stavov počas simulácie a je preto logický. V oboch hodnotených oblastiach je hlavnou príčinou horších výsledkov zložitejšia kolízna schéma križovatky pri variante 3.

Z nameraných výsledkov je zrejmé, že priemerné dĺžky kolón pred stop čiarami sú pomerne vysoké na vstupoch Vajanského nábr. a Záhradnícka v oboch posudzovaných variantoch, pričom u variantu 3 sú tieto hodnoty vyššie. To znamená, že aj tento parameter potvrdzuje zložitejšie dopravné stavy v prípade variantu 3.

Vo variante 3 boli namerané relatívne vysoké dĺžky priemernej kolóny i na úseku Miletičovej ul. Košická – Záhradnícka. Relatívne preto, že jej dĺžka na pravom odbočení do Záhradníckej ul. 73, resp. 68 m vysoko prevyšuje dĺžku samotného radiaceho pruhu (kvôli zastávke BUS) a v prípadoch pomerne častého výskytu vozidla BUS na zastávke je tento pruh takmer nefunkčný. Vozidlá odbočujúce vpravo musia buď čakať, alebo ak je to možné využiť stredný pruh určený pre smer rovno. Za týchto okolností dochádza ku stavom, že pre rovný smer je zaradený zelený signál, ale príslušný pruh je obsadený vozidlami odbočujúcimi vpravo a teda v rovnom smere neprechádza žiadne vozidlo. Vznikajú vzdutia až za zúžený profil Miletičovej ul. medzi zastávkami BUS, kam od križovatky s Košickou ul. vchádza len jeden pruh, keďže ten druhý (vonkajší) je vyhradený pre BUS. Výskyt takýchto nepriaznivých stavov je počas simulačnej hodiny veľmi častý a ich hlavnou príčinou je jednoznačne zastávka BUS pred stop čiarou Miletičovej ul., ktorá výrazne znižuje využiteľnosť ponúkanej kapacity vstupu Miletičovej do križovatky so Záhradníckou ul. a výnimočne dochádza aj k zahlcovaniu križovatky s Košickou ul.

Z hľadiska počtu nepriradených vozidiel, môžeme v tomto zmysle konštatovať 2 kritické vstupy: Vajanského nábr. a Záhradnícka (od Svätoplukovej), pričom pri variante 3 dopadli oba horšie, ako u variantov 1 a 2.

Na Vajanského nábr. podiel nepriradených vozidiel predstavuje vo variantoch 1 a 2 cca 7%, a pri variante 3 je to cca trojnásobok. Príčinou je zložitejšia kolízna schéma križovatky Šafárikovo nám. vo variante 3, v rámci ktorej je navrhnuté vedenie koľají vo vnútorných zdieľaných pruhoch medziúseku sekcií Štúrova a Pribinova a vyhradenie vonkajších pruhov pre BUS so zastávkami na danom medziúseku. Tieto zastávky umiestnené medzi sekciami s koordinovaným riadením spôsobujú nútené prerušovanie koordinácie dopravy nielen cestnej, ale i električkovej. Pritom pre MHD ako celok je na Šafárikovom nám. nosnou električková, ktorá je vo variante 3 paradoxne obmedzovaná autobusovou s nižším prepravným výkonom.

Výraznejší je podiel nepriradených vozidiel na vstupe Záhradnícka, vo variantoch 1 a 2 od 30 do 45%

a u variantu 3 až 47, resp. 64%. To je v oboch variantoch príliš veľa a hlavnou príčinou je vyhradenie vonkajšieho pruhu Záhradníckej ul. pre vozidlá BUS. Ak k tomu zohľadníme aj priemerné časové zdržania, ktoré sa týkajú úplne všetkých vozidiel, teda aj vozidiel MHD hoci len na meranom cca 200 m úseku, možno vyvodiť záver, že vyhradenie vonkajšieho pruhu pre vozidlá BUS je v konečnom dôsledku kontraproduktívne pre samotnú nekoľajovú MHD. V súvislosti s križovatkou Miletičova – Záhradnícka je na mieste pripomenúť i nadmerné časové zdržania na vstupe Miletičovej ul. (od Košickej) vo variante 3 spôsobované polohou navrhovanej zastávky BUS pre rovný smer tesne pred stop čiarou, t.j. na mieste, kde patrí radiaci pruh pre pravý smer. Poloha tejto zastávky si navyše vynútila zredukovať počet pruhov v profile priechodu Trhovisko z dvoch na jeden a tak znížiť kapacitu daného smeru Miletičovej ul. cca o polovicu. Dôsledky uvedeného návrhu sledujúceho minimalizovať prestupové vzdialenosti medzi nástupnými hranami zastávok sú tak negatívne i pre nekoľajovú MHD.

Dopravný význam Chalupkovej ul. pre rozvoj doposiaľ nezastavaných blokov územia Twin City s veľkým dopravným potenciálom bude natoľko veľký, že výjazd na nosnú Košickú ul. bude výrazne obmedzený. Prejavilo sa to ako v parametroch priemerného časového zdržania a priemernej dĺžky kolóny, tak i v počte nepriradených vozidiel v simulácii. Hovorí to o tom, že rozvoj tohto územia v deklarovanom rozsahu nemôže dopravne fungovať len na súčasnom stave cestnej infraštruktúry a je žiaduce pre príslušné zámery navrhnuť účinné opatrenia pre lepšie podmienky dopravnej obsluhy predmetného územia. Pre úplnosť treba dodať, že súčasné neriadené ľavé odbočenie Košická – Chalupkova nedokáže kapacitne pokryť dopyt a pri simulovaní postupne narastalo vzdutie siahajúce až do križovatky s Landererovou ul., ktorá ním bola zahľtená. Z tohto dôvodu je v simulácii navrhnuté riadenie križovatky Košická – Chalupkova, čo kapacitný problém vyriešilo, avšak len na ľavom odbočení Košická – Chalupkova.

Odporúčania zo strany spracovateľa dopravno-kapacitného posúdenia:

- Pre križovatku Šafárikovo nám. sa odporúča realizovať návrh v zmysle variantov 1 a 2, nakoľko benefit koordinovaného riadenia sekcií tejto križovatky (v prvej úrovni pre električkovú dopravu) vysoko prevyšuje benefit kratších prestupových vzdialeností vo vzťahu električka Štúrova – autobus.
- Úseky električkovej trate na Pribinovej a Košickej ul. sú navrhnuté invariantne, so zanedbateľným dopadom na ostatnú dopravu a preto sa odporúča návrh implementovať
- Pre oblasť Miletičova sa odporúča prijať variant 3 vďaka prevádzkovej flexibilitnosti a ekonomickej efektívnosti električkovej dopravy a s nasledovnými úpravami: nenavrhopvať kontraproduktívne vyhradenie vonkajšieho pruhu na vstupe Záhradnícka (od Svätoplukovej), zastávku BUS na Miletičovej ul. v smere na Záhradnícku ul. riešiť ako spoločnú pre všetky linky v polohe variantov 1 a 2 a tak zabezpečiť plnohodnotné využitie kapacity vstupu Miletičova (od Košickej) do križovatky so Záhradníckou ul.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona o posudzovaní vypracovala na základe určenia Okresným úradom Bratislava listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-200

zo 16.10.2025 RNDr. Iveta Mociková, CSc. (ďalej len „spracovateľka posudku“) v novembri 2025. Spracovateľka posudku je zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 32/95-OPV v odboroch geológia, environmentalistika, vodné hospodárstvo, odpadové hospodárstvo a v oblastiach činností ťažba a úprava tuhých nerastov, líniové stavby, vodné stavby, stavby, zariadenia a činnosti na rekreáciu a cestovný ruch, stavby a zariadenia pre dopravu, spoje a telekomunikácie. Zároveň je odborne spôsobilou osobou podľa zákona č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach (geologický zákon) na hydrogeologický prieskum a geologický prieskum životného prostredia; preukaz odb. spôsobilosti č.5/2007, zápis v registri geologických oprávnení č. 2214.

Odborný posudok bol vypracovaný v súlade s § 36 zákona o posudzovaní a obsahuje všetky zákonom stanovené náležitosti.

Podľa § 36 ods. 7 zákona o posudzovaní sa v odbornom posudku vyhodnotí najmä:

- a) úplnosť správy o hodnotení činnosti,
- b) stanoviská podľa § 35,
- c) úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia,
- d) použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií,
- e) návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia,
- f) varianty riešenia navrhovanej činnosti,
- g) návrh opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu navrhovanej činnosti alebo jej zmeny a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak ide o likvidáciu, sanáciu alebo rekultiváciu, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny.

Podkladom pre vypracovanie odborného posudku k navrhovanej činnosti (ďalej tiež „posudok“) boli kópie všetkých písomností, ktoré obsahuje spis, najmä správa o hodnotení navrhovanej činnosti, stanoviská k správe o hodnotení doručené príslušnému orgánu, záznam z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, doplňujúca informácia k správe o hodnotení, stanoviská k doplňujúcej informácii, ďalej konzultácie a terénna obhliadka dotknutého územia, ako aj ďalšie odborné podklady vypracované v priebehu doterajšej prípravy projektu. Posudok bol vypracovaný v súlade s Metodickou príručkou spracovateľa odborného posudku v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie (Slovenská agentúra životného prostredia, 2020).

Podľa spracovateľky odborného posudku správa o hodnotení po formálnej i obsahovej stránke spĺňa všetky požiadavky v zmysle prílohy č.11 zákona o posudzovaní a plní špecifické požiadavky určeného rozsahu hodnotenia, s výnimkou riešenia marginálnej témy - možnosti využitia solárnych panelov na nových elektrických zastávkach (uprednostnené sú vegetačné strechy). Popis technického a technologického riešenia, základných vstupov a výstupov je adekvátny stupňu projektovej prípravy, ktorý je prepracovaný v hĺbke potrebnej pre vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Údaje o súčasnom stave životného prostredia sú relevantné, vychádzajú z verejne dostupných celoštátnych a regionálnych databáz, podrobných terénnych prieskumov, meraní, výpočtov a modelov. Pre najdôležitejšie problémové okruhy sa v súlade s rozsahom hodnotenia pre navrhovanú

činnosť vypracovali samostatné odborné štúdie, založené na kvalifikovanom posúdení všetkých dostupných podkladov, terénnych prieskumoch, meraniach, výpočtoch a numerických simuláciách, v súlade s príslušnými metodikami a štandardmi, a v kontexte legislatívnych požiadaviek. Tieto štúdie boli vypracované odborne spôsobilými osobami alebo autorizovanými spoločnosťami. Údaje o vplyvoch sú vypracované objektívne, so snahou dokumentovať úplne a všestranne stav vecí.

Podľa odborného posudku je správa o hodnotení vypracovaná s primeranou podrobnosťou, má náležitú výpovednú hodnotu. Je spracovaná kvalifikovane, na vysokej odbornej úrovni, napriek zložitosti vzhľadom na viacvariantné riešenie, umiestnenie v silne urbanizovanom a dopravné vyťaženom území, objem dát, zložitosť techník a metód špecializovaných posudkov, ako aj náročnosti interpretácie získaných údajov v ich komplexnosti a prepojenosti. Taktiež je možné oceniť dobrú orientáciu v legislatívnom prostredí, konzistentnosť textov a výpovednosť grafických príloh.

Spracovateľka posudku v závere odborného posudku odporúča realizáciu navrhovanej činnosti podľa variantu 3 odporúčaným aj v správe o hodnotení. Výsledok vzišiel z multikriteriálneho hodnotenia nulového a navrhovaných variantov pre fázu výstavby a fázu prevádzky. Hodnotili sa jednotlivé aspekty vplyvov na obyvateľstvo, sídelné prostredie, na prírodné prostredie a technicko-realizačné kritériá. Pri určovaní miery vplyvu sa použila škála: 0 – bez vplyvu, 1 – malý, nevýznamný vplyv, 2 – mierne významný vplyv, 3 – významný vplyv a 4 – veľmi významný vplyv, s vyznačením pozitivity (+) resp. negativity (-).

Spracovateľka posudku ďalej má ďalej za to, že výhodnosť odporúčaného variantu podporuje plnenie strategických cieľov mesta udržateľnej vnútornej mobility s preferenciou MHD, modernizácie verejných priestorov a zvýšenia kvality života vo vzťahu k adaptácii na zmenu klímy. Bez realizácie navrhovanej činnosti nie je možné zabezpečiť obsluhu hromadnou dopravou rozvíjajúceho sa nového mestského centra a prepojenie na ostatné mestské časti, v podmienkach preťaženia cestnej siete individuálnou dopravou, chýba podpora pre nemotorovú dopravu (cyklistickú). Pri realizácii navrhovanej činnosti je významným momentom príležitosť zvýšenia podielu zelene a revitalizácie existujúcej, ako aj možnosť obnovy ulíc (Košická), resp. vnútroblokov. Negatívne vplyvy sú spojené hlavne s fázou výstavby. Ruch z výstavby naruší pohodu a kvalitu života miestnych obyvateľov, kvalitu ovzdušia, vibroakustické pomery, krajinný obraz, obmedzí pohyb a využívanie objektov. Hromadná doprava segregovanou traťou vytvorí predpoklady pre elimináciu individuálnej dopravy a jej sprievodných javov (emisii výfukových plynov a hluku). Navrhovaná činnosť zlepší hygienu a komfort obyvateľov, a nemá žiadne zdravotné riziká.

Vyššie prínosy odporúčaného variantu 3 spočívajú z hľadiska dopravného riešenia

- v upustení od opcie okolo SND,
- v prepojení na dúbavsko-karloveskú radiálu a operatívnosti presmerovania dopravy mimo vnútorného okruhu, napr. pri konaní akcií v centre mesta,
- v súvislosti s obratiskom v ekonomických aspektoch dopravy do Ružinova, s možnosťou skrátenia trasy na obratisku, variabilitou linkovania električkových tratí a operatívneho uzatvárania jednotlivých dopravných smerov v prípade nehôd a mimoriadnych situácií,
- v optimalizácii polôh zastávok pre skrátenie prestupových vzdialeností v dopravných uzloch Šafárikovo nám., Miletičova – Záhradnícka.

Daňou za uvedené benefity je

- v uzle Šafárikovo nám. umiestnenie BUS zastávok medzi sekcie s koordinovaným riadením a posun koľajového prepojenia do jazdných pruhov, čo spôsobuje nútené prerušovanie koordinácie cestnej a električkovej dopravy,
- redukcia jazdných pruhov na Miletičovej v smere na Záhradnícku a vznik nových kolíznych bodov na pravom odbočení z Miletičovej na Záhradnícku, čo ovplyvní kapacitu križovatky sekciou Miletičova, a potrebu dodatočných úprav a opatrení.

Pri SŠ Novohradská je vo variante 3 skrátene nástupisko, čím sa minimalizuje zásah do športového areálu školy. Nová poloha múrika oplotenia zabezpečí dostatočnú šírku chodníka a jeho tvarovanie. Konštrukčná výbava trate pri škole zníži šírenie hluku do areálu školy. Pre krátkodobé parkovanie pre účely vykládky a nakládky detí sú navrhnuté viaceré alternatívy.

Ako kompenzácia za zásah do parčíka na Miletičovej variantom 3 (obratiskom) je navrhnutá komplexná revitalizácia parčíka spočívajúca nielen v ošetrovaní existujúcej hodnotnej zelene a náhradnej výsadbe, ale aj vybudovania peších prepojení a novej výbavy (lavičky, odpadkové koše, pergoly, prípadne kiosk a pod.).

Vo variante 3 je okrem náhradnej výsadby a revitalizácie drevín a trávnatých plôch vo vnútroblokoch Tekovská, Oravská, Gemerská navrhnutá komplexnejšia reorganizácia statickej dopravy bez úbytku zelene, zmena krytu spevnených parkovacích a peších plôch na priepustné, zmena povrchov ihrísk a športovísk, modernizácia mobiliáru, obnova verejného osvetlenia a doplnenie kvetinových záhonov.

Vo vzťahu k novej budove SND existujú dve alternatívy vedenia trate nad podzemnými garážami divadla. Ustálenie technického riešenia viazne na odstupe divadla od rozvojového zámeru a v nedostupnosti projektovej dokumentácie. Z hľadiska prevádzkových podmienok je vhodnejšia alternatíva zasypu, ale nie je vylúčená ani alternatíva mostnej konštrukcie. V oboch prípadoch bude zabezpečená funkčnosť technickej výbavy (vzduchotechnika, požiarne únikové cesty, prípadne kanalizácie vedenej pod bázou garáže a i.) a prístup k nej. Pri každej alternatíve budú zabezpečené parkovacie miesta aj v OC Eurovea.

Z odborného posudku vyplýva, že z posudzovaných variantov odporúčaný modifikovaný variant 3 je najoptimálnejším riešením, ktorým sa sledujú požiadavky budúceho prevádzkovateľa električkovej trate, zúčastnených subjektov a dotknutej obce Hlavného mesta SR Bratislavy na skvalitnenie dopravy a života v dotknutom území mesta.

Podľa § 36 ods. 8 zákona o posudzovaní je odborný posudok podkladom na vydanie záverečného stanoviska v zmysle § 37 zákona o posudzovaní.

Okresný úrad Bratislava konštatuje, že odporúčania a závery z odborného posudku sú premietnuté do rozhodnutia vo veci a do odôvodnenia záverečného stanoviska, kapitol VI. a VII. tohto záverečného stanoviska. Odborný posudok bol navrhovateľom doručený na Okresný úrad Bratislava dňa 02.12.2025.

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

Vplyvy na obyvateľstvo:

Realizáciou navrhovanej činnosti sú dotknutí obyvatelia mesta Bratislava a obyvatelia mestských

časťi, cez územia ktorých trať prechádza – MČ Bratislava-Staré Mesto a MČ Bratislava-Ružinov. Bezprostredne sú dotknutí obyvatelia na prilahlých uliciach Pribinova ul., Košická ul., Miletičova ul. a Záhradnícka ul. Dotknutí budú aj návštevníci príslušných mestských častí a dotknutých ulíc, ktorých sa budú týkať dočasné obmedzenia vyvolané stavebnými prácami, resp. trvalé zmeny organizácie dopravy a zmeny verejného priestoru po ukončení výstavby a nakoniec aj samotní pracovníci počas výstavby navrhovanej činnosti.

Počas výstavby navrhovanej činnosti sa očakáva zvýšená hladina hluku, vibrácií a znečistenie ovzdušia. Zvýšená hladina hluku bude predovšetkým zo stavebných mechanizmov realizujúcich búracie a zemné práce, strojov potrebných pre budovanie stavebných konštrukcií, prejazdy nákladných automobilov s materiálmi i dočasná zmena organizácie dopravy. Zvýšenie akustickej záťaže naruší celkovú pohodu obyvateľstva prítomného v bezprostrednom okolí staveniska. Negatívne ovplyvnenie akustickej situácie vo vonkajšom priestore dotknutého územia stavebnou činnosťou však bude dočasné, s trvaním po dobu vykonávania prác, obmedzené bude na miesto a čas pôsobenia jednotlivých zdrojov hluku. Pre zmiernenie akustickej záťaže spojenej so stavebnými prácami a ochranu obyvateľov sa pre etapu realizácie navrhovanej činnosti navrhuje počas výstavby monitoring hluku (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2024). Vplyv hluku z výstavby je možné hodnotiť ako negatívny, významný. V dôsledku realizácie stavebných prác budú v dotknutom území zvýšené hladiny vibrácií. Pôjde o dočasné pôsobenie, ktoré bude obmedzené na etapu realizácie stavebných prác a bude sústredené v mieste staveniska. Pre vyhodnotenie vplyvu vibrácií a otrasov na statiku blízkych objektov sa pred začatím stavebných prác navrhuje vykonať pasportizáciu objektov v dosahu stavby s popisom ich konštrukčných porúch a poškodení (Klub ZPS vo vibroakustike, s. r. o., 2024). V prípade potreby budú pre vybrané objekty navrhnuté primerané kompenzačné opatrenia. Vplyv výstavby navrhovanej činnosti na zvýšenie úrovne vibrácií v dotknutom území je možné hodnotiť ako negatívny, málo významný. Dočasné zníženie kvality ovzdušia počas výstavby bude spôsobené búracími, zemnými a stavebnými prácami, pohybom motorovej stavebnej techniky a súvisiacej automobilovej dopravy. Hlavnými znečisťujúcimi látkami budú prachové častice (tuhé znečisťujúce látky) a emisie výfukových plynov zo spaľovacích motorov stavebnej techniky a nákladnej staveniskovej dopravy. Vplyv realizácie navrhovanej činnosti na ovzdušie je možné hodnotiť ako negatívny, významný. Ďalšie rušivé vplyvy na dotknuté obyvateľstvo, spojené s fázou výstavby navrhovanej činnosti, budú zásahy do vlastníckych vzťahov (asanácie objektov a výkupy pozemkov). Vplyvy výstavby na pohodu a kvalitu života obyvateľov je možné hodnotiť ako negatívne, významné.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti sa zvýši súčasná úroveň hluku v dotknutom území, avšak v prípustných medziach platných právnych predpisov na ochranu zdravia. Identifikovaný je nárast na úrovni 0,6 dB. Cestná doprava v dotknutom území je zdrojom emisií hluku, ktoré už dnes prekračujú meraniami zistené prípustné hodnoty hluku vo vonkajšom priestore v zmysle platných predpisov na ochranu zdravia obyvateľov. Emisie hluku budú zmiernené technickými opatreniami - pružné upevnenie koľajníc, zriadenie bezstykovej koľaje, osadenie antivibračnej rohože, prilepenie koľajnicových bokovnic, inštalácia podloží pod koľajnicu, obalenie rozchodníc, zabudovanie zariadení na mazanie koľajníc do oblúkov a výhybiek, použitie vegetačného krytu na úsekoch vedených obytnou zástavbou, doplnenie vegetačných úprav po obvode trate. Vplyv hluku z prevádzky je možné hodnotiť ako negatívny, mierne významný. Poklesom intenzity individuálnej automobilovej dopravy

(ďalej aj ako „IAD“) na priamo dotknutých cestách a nadväzujúcej cestnej sieti dôjde k zníženiu ňou generovanej hlukovej záťaže. Počas prevádzky navrhovanej činnosti budú zdrojom vibrácií prejazdy koľajových vozidiel. Budúci stav predikuje vibroakustická štúdia (2024). Vzhľadom na vysoký stupeň urbanizácie prostredia a blízkosť obytných a chránených objektov k navrhovanej električkovej trati môže šírenie vibrácií prostredím a konštrukciami vyvolať hlukové emisie vo vnútorných priestoroch budov v okolí trate. Preto je pre etapu výstavby navrhované operatívnym meraním dynamických parametrov trate „in situ“ priebežne identifikovať prípadné defekty funkčnosti systému LMSS (light mass spring system), aby sa predišlo prípadným defektom pri výstavbe. Vplyv vibrácií z prevádzky je možné hodnotiť ako negatívny, mierne významný. Za zdroj znečistenia počas prevádzky električkovej trate možno považovať sekundárnu prašnosť, ktorá sa prejavuje pri prejazdoch električiek v tesnej blízkosti tratí. Pôsobiť bude v bezprostrednej blízkosti koľaje a jej rozptyl do okolia bude zmiernený prítomnosťou vegetačných úprav lokálne v priestore koľajiska, popri trati a na priamo dotknutých uliciach. Vplyv navrhovanej činnosti na kvalitu ovzdušia počas prevádzky je možné hodnotiť ako pozitívny, významný vzhľadom na zlepšenie kvality ovzdušia dotknutej oblasti zavedením nízko emisnej hromadnej dopravy. V území sa nenachádzajú oblasti s vysokými koncentraciami prírodného radónu, a navrhovaná činnosť tento stav nezmení.

Počas prevádzky električkovej trate je v bezprostrednom okolí trolejového vedenia produkované elektromagnetické pole. V zóne vrchného trolejového vedenia a zberača prúdu sa preto vykonávajú potrebné ochranné opatrenia pre prítomné vodivé konštrukcie a zariadenia podľa príslušnej STN EN 50122-1.

Teleso električkovej trate okrajovo prechádza oblasťou potvrdenej environmentálnej záťaže „Ružinov – Gumon – areál závodu“. V rámci inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu pre stavbu sa prípadne navrhnu opatrenia na sanáciu a ochranu pracovníkov stavby. Vplyv na zdravie obyvateľstva sa nepredpokladá.

Sociálne a ekonomické dôsledky navrhovanej činnosti sa prejavia predovšetkým rozšírením systému MHD v meste Bratislava a zvýšením jeho kvality a prepojenosti. Zvolené trasovanie električkovej trate prepojí novovznikajúce mestské centrum s existujúcimi električkovými radiálami západným i severovýchodným smerom a bude mať pozitívny vplyv aj na širšie dopravné vzťahy. Zvýšením kapacity, funkčnosti a kvality systému mestskej hromadnej dopravy sa zvýši jej konkurencieschopnosť voči IAD. Prestupom ľudí do MHD sa zníži zaťaženie cestnej siete a zvýši sa plynulosť prejazdov. Samotná príprava stavby, výstavba i prevádzka trate poskytne pracovné príležitosti – dočasné i trvalé v oblasti stavebníctva, inžinierskych a dopravných služieb. Z hľadiska sociálneho dopadu navrhovanej činnosti je významná aj plánovaná revitalizácia časti Košickej ulice od Tekovskej po Miletičovu. V rámci nej dôjde vo všetkých realizačných variantoch k celkovým úpravám ciest, cyklistických aj peších ťahov a revitalizácii plôch zelene. Výsledné nové usporiadanie uličného priestoru a zvolené povrchy, materiály a prvky zohľadnia aktuálne požiadavky na kvalitu verejných priestorov. Na viacerých úsekoch navrhovanej trate sa plánuje nová výsadba zelene.

Z hľadiska zdravotných rizík je možné predpokladať nevýhodnosť nulového variantu orientovaného len na cestnú dopravu s neustále narastajúcim objemom, oproti realizačným variantom s koľajovou dopravou nepodliehajúcou kongesciám a s redukovanou cestnou dopravou. Realizáciou diela sa zabezpečia požadované kapacity prepravy, prepojenie mestských častí cez centrum a nové centrum. Z prevádzkového hľadiska je z akčných variantov výhodnejší variant 3 pre možnosť

flexibilného riadenia koľajovej dopravy v mimoriadnych situáciách a v dobe ukludnených nárokov.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery:

V rámci výstavby električkovej trate budú realizované výkopové práce, ktoré narušia povrchové i podpovrchové vrstvy podkladu. Najvýznamnejšie zemné práce budú realizované v rámci technického riešenia preklenutia garáží SND a úprav protipovodňovej bariéry pri moste Apollo. Žiadny z objektov nebude zakladaný pod úrovňou hladiny podzemnej vody. Na výstavbu električkovej trate sa uvažuje v plnej miere zužitkovať vytŕažené vhodné materiály. Navrhovaná činnosť prichádza okrajovo do kontaktu s parcelami, na ktorých je evidovaná environmentálna záťaž.

Pre potreby projektovej dokumentácie bude v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti spracovaný podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum, v rámci ktorého bude prítomnosť znečistenia na plochách stavby preverená. V prípade potreby budú navrhnuté primerané opatrenia pre sanáciu oblasti výstavby navrhovanej činnosti, ochranu pracovníkov stavby a ochranu životného prostredia. Uvedené bude riešené predovšetkým vybavením pracovníkov osobnými ochrannými pracovnými pomôckami, zamedzením úniku znečisťujúcich látok do okolia (izoláciou stavebnej jamy), sanáciou kontaminovanej podzemnej vody v stavebnej jame po určené cieľové hodnoty (odstránením voľnej fázy ropných látok, príp. odčerpaním znečistených podzemných vôd, ich prečistením a spätnou infiltráciou do štrkového kolektora) a odstraňovaním kontaminovaných zemín v súlade s platnými predpismi o nakladaní s odpadmi (zneškodnením alebo dekontamináciou). V prípade potreby bude na stavbe zabezpečená prítomnosť odborného geologického dohľadu pre posudzovanie a priebežné vyhodnocovanie rizika vyplývajúceho z možnej prítomnosti kontaminácie. Stavba bude mať nároky na nerastné suroviny – kamenivo, štrkopiesok a piesok, do koľajového lôžka, pre betónové zmesi. Navrhovaná činnosť nezasahuje do dobývacích priestorov resp. ložísk nevyhradených nerastov. Navrhované dielo bude kopírovať existujúci terén, preto sa nepredpokladajú vplyvy na geomorfologické pomery. Po ukončení výstavby je vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery možné vylúčiť. Z hľadiska zásahu do podkladu sú rozdiely medzi variantmi nepodstatné.

Vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy:

Vzhľadom na prebiehajúcu klimatickú zmenu, stále narastajúce nároky spoločnosti na mobilitu a výrazne zníženú kvalitu ovzdušia mestských aglomerácií sa zavádzanie ekologickejších a udržateľnejších foriem dopravy stalo jedným z hlavných cieľov EÚ, Slovenska, aj vyspelých miest. Je snaha dosiahnuť klimatickú neutralitu EÚ do roku 2050 (Parížska dohoda, 2023) a znížiť emisie skleníkových plynov o 55% do roku 2030 a o 90% do roku 2040, v porovnaní s rokom 1990. Ekologizácia mobility sa premieta do ďalších strategických dokumentov ako European Green Deal (2020), The New European Urban Mobility Framework (2021), dokument UNECE (2015), Stratégia pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu Slovenska (2022). Technické riešenie je v súlade s opatreniami adaptačných stratégií a akčných plánov SR, regiónu i mesta (Stratégia adaptácie Slovenskej republiky na zmenu klímy (2018), Stratégia adaptácie na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy na území hlavného mesta SR Bratislavy (2014), Katalóg adaptačných opatrení miest a obcí Bratislavského samosprávneho kraja na nepriaznivé dôsledky zmeny klímy (2016), Akčný plán adaptácie na zmenu klímy hlavného

mesta SR Bratislavy (2017), Adaptačný plán Bratislavského samosprávneho kraja na zmenu klímy (2023)).

V širšom kontexte podpora nízkoemisnej električkovej dopravy a rozšírenie siete nemotorovej dopravy (nové pešie a cyklistické prepojenia), zvýšenie podielu priepustných a vegetačných plôch vrátane zelených striech nových prístreškov, používanie svetlých odrazivých povrchov stavebných objektov, tienenie verejných priestorov, odvádzanie zrážkových vôd do vsaku na elimináciu výparu a zadržiavanie vody v krajine, prispievajú k zmierneniu klimatickej zmeny a súčasne sa priamo pozitívne ovplyvní mikroklima dotknutého územia.

Etapa výstavby nebude mať podstatný vplyv na klimatické pomery. Nevyhnutným výrubom vzrastlých drevín na Košickej ul. sa v prvých rokoch prevádzky zvýši oslnenie, teplota vzduchu a výpar. Vplyvy na klímu počas výstavby je možné hodnotiť ako negatívne, mierne významné. Rozsiahlymi vegetačnými úpravami samotnej trate a v jej blízkosti, vrátane prilahlých vnútroblokov, a postupným rozvojom náhradnej sídelnej zelene plniacej hygienickú, ekologickú a krajnotvornú funkciu, sa tepelný komfort obyvateľov, návštevníkov i cestujúcej verejnosti zlepši. Vzhľadom na zapracovanie relevantných adaptačných opatrení strategických dokumentov na zmiernenie dopadov klimatických zmien do technického návrhu električkovej trate je možné hodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na mikroklimatické pomery ako pozitívny, významný.

Vzhľadom na stavebnotechnický návrh navrhovanej činnosti a prijaté opatrenia sa nepredpokladá významné riziko vplyvu zmeny klímy na závažné poškodenie infraštruktúry alebo trvalé znemožnenie električkovej dopravy v riešenom úseku vyžadujúce zásadnú zmenu technického riešenia alebo prijatie mimoriadnych krízových opatrení. Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada demontáž a presun objektu protipovodňovej ochrany do novej polohy, aby sa zabezpečilo jeho kontinuálne prepojenie a plnohodnotná ochranná funkcia. Varianty 1 a 2 sú menej priaznivé kvôli vyššiemu podielu výrubov vzrastlých drevín, menším podielom nových vegetačných plôch a nových stromov. Vo variante 3 sa uvažuje nielen s náhradnou výsadbou, ale s komplexnou revitalizáciou parčíka Miletičova a vnútroblokov Tekovská, Trenčianska a Gemerská. Iné klimatické aspekty sú totožné.

Vplyvy na ovzdušie:

Počas výstavby dôjde k zhoršeniu kvality ovzdušia v dôsledku realizácie zemných prác a zvýšenému pohybu techniky a spomaleniu premávky kvôli dopravným obmedzeniam. Vplyvy budú zmierňované viacerými technologickými a organizačnými opatreniami. Vplyvy navrhovanej činnosti na ovzdušie počas výstavby je možné hodnotiť ako negatívne, významné.

Zabezpečenie prepravných nárokov prostredníctvom nízkoemisnej koľajovej dopravy na elektrickú trakciu a podpora projektu pre nemotorovú dopravu vytvorí predpoklady pre zmenšenie objemu IAD a tým objemu emisií do ovzdušia z dopravy na báze fosílnych palív. Vplyvy navrhovanej činnosti na ovzdušie počas prevádzky je možné hodnotiť ako pozitívne, významné.

Vplyvy na vodné pomery:

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnych vodných tokov ani do žiadnej vodnej plochy. V trase navrhovanej činnosti nie sú evidované žiadne chránené záujmy podľa vodného zákona (napr. zdroje pitných, geotermálnych alebo prírodných minerálnych a liečivých vôd, a ich ochranné pásma, chránené vodohospodárske oblasti). Stavba nekrižuje žiadny útvar povrchových vôd, evidované sú

kvartérne a predkvartérne útvary podzemných vôd.

Žiadny z objektov navrhovanej električkovej trate nebude zakladaný pod hladinou podzemnej vody. Možným rizikom počas výstavby je havarijný únik zo stavebných mechanizmov. Riziko bude minimalizované vhodnými opatreniami. Návrh koľajovej trate je v kontakte s environmentálnou záťažou „Ružinov – Gumon – areál závodu“. V rámci inžiniersko-geologického a hydrogeologického prieskumu pre stavbu sa prípadne navrhnu opatrenia na sanáciu. Vplyvy na vodné pomery a útvary podzemných vôd počas výstavby je kvôli kontaktu stavby s registrovanou environmentálnou záťažou možné hodnotiť ako potenciálne negatívne, nevýznamné.

Počas prevádzky ovplyvní hydrologický cyklus odvádzanie zrážkových vôd. Zrážkové vody z telesa električkovej trate, z nástupísk zastávok a zo spevnených plôch budú odvádzané drenážnym systémom primárne systémom retencie, lokálne do dažďovej kanalizácie. Vsakovacie zariadenia budú osadené nad hladinou podzemnej vody, pričom bude zabezpečené prečisťovanie odvádzaných zrážkových vôd cez štrkové vrstvy. Zrážková voda v úsekoch trate s vegetačným krytom bude vsakovať do podkladu plošne. Z hľadiska hydrologického cyklu sa preferuje vsakovanie zrážkových vôd do podkladu, ktoré je v prípade realizácie diela významnejšie oproti súčasnému stavu len prostredníctvom kanalizácie. Vplyvy na vodné pomery a útvary podzemných vôd počas prevádzky je možné hodnotiť ako pozitívne, nevýznamné. Prevádzka navrhovanej činnosti nevyžaduje zásobovanie vodou a neprodukuje znečistené odpadové vody. Navrhovaná električková trať prichádza pri moste Apollo do kolízie s objektom protipovodňovej ochrany. Zrealizovaný bude presun objektu a jeho napojenie na existujúcu protipovodňovú ochranu územia, pričom bude zabezpečená jej plnohodnotná funkčnosť.

Z hľadiska vôd – hydrologického cyklu na úseku zrážok a odtoku vôd z územia – sú realizačné varianty výhodnejšie ako nulový variant len zväčša s betónovými povrchmi. Z hľadiska vôd sa nepreferuje žiadny z akčných variantov.

Vplyvy na pôdu:

Počas výstavby dôjde k dočasnému záberu pôd pre zariadenia stavenísk, manipulačných plôch a dočasných úložísk materiálu a realizáciou navrhovanej činnosti aj k trvalému záberu pôd. Vo všetkých prípadoch pôjde o druhy pozemkov zastavané plochy a nádvoría a ostatné plochy, okrem jednej parcely v k.ú. Staré mesto druhu trvalý trávny porast. Po dokončení stavebných prác budú všetky dočasne zastavané plochy a priestranstvá uvedené do pôvodného stavu, resp. príslušne revitalizované.

Počas výstavby je rizikom prítomnosť znečistených zemín v priestore stavby. V prípade výskytu týchto zemín budú prijaté potrebné opatrenia na ochranu pracovníkov a zamedzenie šírenia znečisťujúcich látok.

Zásah do biologicky aktívnych vrstiev pôd je možné predpokladať na Košickej ul. Budovanie úsekov tratí s vegetačným povrchom a ďalších plôch zelene, bude mať nároky na dovoz pôdneho substrátu. Vplyv výstavby navrhovanej činnosti na pôdy dotknutého územia bude negatívny, nevýznamný. Realizáciou navrhovanej činnosti sa na úkor nepriepustných plôch nulového variantu zvýši zastúpenie produkčných vrstiev pôd. Prevádzka navrhovanej činnosti bude mať pozitívny, nevýznamný vplyv na pôdy.

Rozsah dočasného záberu je vo všetkých realizačných variantoch rovnaký. Rozsah trvalého záberu je v akčných variantoch porovnateľný. Nulový variant nemá nároky na záber pôd. Na rozdiel

od nulového variantu sa v ďalších variantoch podporí zastúpenie biologicky aktívnych pôd.

Vplyvy na faunu, flóru, biotopy:

Nová električková trať je navrhovaná v urbanizovanom priestore s výskytom kultúrnej vegetácie a synantropnými druhmi živočíchov adaptovanými na intenzívne využívané sídelné prostredie. V území prevládajú antropogénne biotopy. Nie je zistená prítomnosť chránených druhov fauny, flóry alebo vzácných biotopov.

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžiada výrub drevinnej vegetácie a náhradnú výsadbu stromovej, krovinovej a bylinnej vegetácie v pásoch popri trati a na plochách v okolí trate, ako aj v prilahlých uliciach Košickej ul. Vo variante 3 sa uvažuje s rozsiahlejšou revitalizáciou zelene v okolí Košickej, vnútroblok Tekovská, Oravská, Gemerská, ako aj parčíka Miletičova. Vzrastlé jedince gingka dvojlaločného na Košickej ul. sa presadia na Páričkovú ul. Vegetačné povrchy električkovej trate sa osadia rozhodníkmi. Z krátkodobého hľadiska dôjde vplyvom stavebných prác k zhoršeniu stavu zelene v dotknutom území. Okrem zásahu do zelene sa pre živočíchy, napr. pre vtáky, drobné suchozemské stavovce a pre bezstavovce, zhoršia existenčné podmienky kvôli hluku a prašnosti. Zásadnou podmienkou stavby je realizácia výrubu drevín mimo vegetačného obdobia. V prípade nevyhnutnosti iného termínu bude výrubu predchádzať obhliadka ornitológom, ktorý preverí potenciálnu prítomnosť hniezdenia vtákov pre zabezpečenie ich ochrany. Vplyv výstavby navrhovanej činnosti na zeleň dotknutého územia je možné vzhľadom na urbanizovaný charakter oblasti a rozsah vyvolaných zásahov hodnotiť ako negatívny, významný pre flóru a negatívny, nevýznamný pre faunu.

Vplyvom plánovaných vegetačných úprav v rámci navrhovanej činnosti dôjde s odstupom času k zvýšeniu biodiverzity a skvalitneniu stavu flóry, fauny a biotopov v dotknutom území. Nová výsadba bude realizovaná ako tzv. zahustená, čím sa vytvoria súvislé zelené plochy a zvýši sa podiel a kvalita zelene v dotknutom území. Vytvorené budú druhovo bohaté plochy vegetácie, vrátane lúčnych formácií, extenzívnych trvalkových záhonov s vyššou mierou autoregulácie a výsadby odolných druhov krovín a stromov adaptovaných na mestské prostredie. Na výsadbu budú zvolené odrastené stromy, zvolené rozmery drevín ihneď po výsadbe poskytujú určité zatienenie, vykazujú vyššiu odolnosť voči chorobám či škodcom. Vegetačné úpravy prispievajú k obohateniu miestnej biodiverzity a súčasne znížia náklady na údržbu. Integrácia zelenej infraštruktúry do siete verejných priestorov zároveň prispeje k zlepšeniu hygieny verejného priestoru a pocitovému komfortu obyvateľov mesta. Vegetačné úpravy umožnia opätovné osídlenie nových biotopov živočíchmi. Vplyv navrhovanej činnosti počas prevádzky na flóru, faunu a ich biotopy je z hľadiska rozsahu realizácie vegetačných úprav a ich charakteru možné hodnotiť ako pozitívny, významný. Riešený úsek trate nezasahuje žiadny migračný koridor, vplyvy na migráciu zvierat neboli identifikované.

Z hľadiska rozsahu nevyhnutných zásahov do zelene sú realizačné varianty porovnateľné. Variant 3 je výhodnejší rozsahom navrhovaných vegetačných úprav. Nulový variant je bez zásahu do vegetácie. S odstupom času po realizácii navrhovanej činnosti sa kvalita a odolnosť vegetácie v porovnaní so súčasným stavom zlepši.

Vplyvy na krajinu:

Výstavba navrhovanej činnosti vyvolá zásahy do súčasnej krajinnej štruktúry dotknutého územia. Nová električková trať bude z väčšej časti integrovaná do miestnych dopravných koridorov, tzn.

nedôjde k zmene funkčného využitia týchto dotknutých plôch. K trvalej konverzii súčasných krajinných prvkov a k zmene funkčného využitia plôch dôjde lokálne zmenami priestorového usporiadania dotknutých uličných priestorov v oblasti pešej zóny na ul. Pribinova, na ul. Košická, v oblasti trhoviska Miletičova a v priestore parčíka na rohu ul. Miletičova - Záhradnícka. Zmeny funkčného využitia plôch sa týkajú nielen rozšírenia dopravných koridorov (umiestnením električkovej trate dôjde k preusporiadaniu a posunu jazdných pruhov, lokálne k doplneniu cyklistických prepojení a prebudovaniu chodníkov pre peších), ale i doplnenia nových plôch zelene do priestorov dopravy. Zmeny krajinného obrazu nastanú v lokálnej miere ale neovplyvnia celkovú scenériu mesta.

Výstavba a realizácia navrhovanej činnosti zmenia krajinný obraz a scenériu dotknutých ulíc a priestorov, čo môžeme hodnotiť ako významnú zmenu z pohľadu dotknutých obyvateľov. Nové teleso trate, predovšetkým samotné prejazdy električkových súprav, spolu s trolejovým vedením budú vizuálne novými prvkami v území. Vegetačné povrchy električkovej trate a sadové úpravy okolia zmiernia optické pôsobenie technických prvkov. Lokálne sa zmeny uličných priestorov dotknú Pribinovej ul., Košickej ul. a parčíka na rohu Miletičovej a Záhradnickej. Električková trať opticky predelí priestor ukľudnenej pešej zóny na Pribinovej ul. a príľahlého nám. M. R. Štefánika. Na Košickej ul. dôjde k úplne novému priestorovému usporiadaniu ulice v členení centrálnej osi tvorenej električkovou traťou, z oboch strán príľahlých jazdných pásov cestnej dopravy, priestorov zelene, cyklistických pásov a ukončením chodníkmi nadväzujúcimi na prítomné bytové domy. V celej dĺžke ulice sú sprievodne navrhované nové vegetačné priestory vrátane zeleného električkového zvršku, stromoradií, porastov krov a trvalkových záhonov. Umiestnenie trate na Miletičovej ulici v oblasti parčíka a saleziánov vyvolá úpravy dotknutých dopravných koridorov (zmeny šírkového usporiadania funkčných pásov, úpravy jazdných pruhov a križovatky, doplnenie cyklistických pásov, úpravy peších ťahov), s doplnením vegetačných pásov pozdĺž trate a na dopravných ostrovčekoch. V samotnom parčíku sa vykonajú okrajové úpravy a náhradná výsadba (V1, V2) alebo až komplexná revitalizácia vrátane povrchov a mobiliáru (V3).

Vyvolané zmeny súčasnej krajinnej štruktúry, scenérie a ekologickej stability sú porovnateľné pre všetky realizačné varianty navrhovanej činnosti. Vo variante 1 a 2 dôjde k zmenám krajiny aj v okolí budovy SND kvôli prevádzkovej opcii električkovej trate (odstránenie aleje líp). Vo variante 3 budú vyvolané väčšie plošné zásahy do krajiny na začiatku riešeného úseku na Vajanského nábreží a Dostojevského rade, v priestore Miletičova – Záhradnícka a v priestore dotknutých vnútroblokov

Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma:

Navrhovaná činnosť nezasahuje ani sa nenachádza v tesnej blízkosti chránených území a ochranných pásiem. Navrhovaná činnosť sa nachádza v 1. stupni ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Vplyv výstavby na biodiverzitu a genofond je možné hodnotiť ako negatívny, nevýznamný a vplyv prevádzky ako pozitívny, mierne významný. Pri výstavbe dôjde k záberu súčasných plôch zelene a k výrubu vzrastlých stromov nachádzajúcich sa v kolízii s úpravami, čím dôjde k zníženiu súčasných pobytových možností drobných živočíchov a vtákov. Po realizácii navrhovanej činnosti vzniknú nové plochy zelene, ktoré budú kompenzovať stratu pôvodnej vegetácie. Realizácia navrhovanej činnosti nebude mať negatívny vplyv na genofond a biodiverzitu dotknutého územia. Navrhovaný koncept zelene mestskú biodiverzitu územia s odstupom času zvýši.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability:

Žiadny z variantov nie je v strete záujmov s prvkami územného systému ekologickej stability. Prvky ÚSES nie sú v území prítomné. Projekt je bez vplyvu na systém ÚSES.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme:

Z urbánneho komplexu je dotknutá predovšetkým doprava. Počas výstavby navrhovanej činnosti dôjde v priestore dotknutých ulíc k dočasným dopravným obmedzeniam individuálnej a hromadnej cestnej, cyklistickej i pešej dopravy, i existujúcich električkových tratí pri ich napájaní na novú trať. Stavebné práce vyvolajú dočasné zúženia jazdných pruhov, obmedzenia rýchlosti premávky i krátkodobé uzávery spojené s úplnými obchádzkami, čo sa dotkne individuálnej cestnej dopravy i mestskej autobusovej a trolejbusovej dopravy obsluhujúcej dané územie. Počas celej doby výstavby bude zabezpečený prístup obyvateľov a užívateľov objektov na priamo dotknutých uliciach. V tejto etape dôjde tiež k nárastu intenzít dopravy na cestách priľahlých k priamo dotknutým uliciam a na cestách v okolí, kadiaľ bude snaha smerovať celý rozsah dopravy. Vplyvy na dopravu počas výstavby je možné vzhľadom a rozsah a trvanie vyvolaných prác, súčasné intenzity na dotknutých cestách a potrebu zabezpečenia dobrej obslužnosti lokality hodnotiť ako negatívne, významné.

Dôjde k úpravám smerovania a usporiadania jazdných pruhov, úpravám v parkovaní (zníženie počtu parkovacích miest), zmene dopravného značenia, zmenám riadenia križovatiek, zmenám polôh niektorých zastávok MHD alebo k ich doplneniu, k úpravám a rozšíreniu cyklistických ciest a pešej infraštruktúry. Zabezpečené bude tiež bezpečné križovanie cestných, cyklistických i peších pásov cez električkovú trať a ich bezpečné prevedenie dotknutými križovatkami. Zvýšenie kapacity, kvality a komfortu MHD a podpora nemotorovej dopravy prispievajú k zvýšeniu jej konkurencieschopnosti voči individuálnej automobilovej doprave. Prechodom cestujúcich z individuálnej na hromadnú dopravu dôjde k odbremeneniu už v súčasnosti zahltenej cestnej siete a sprievodne k zníženiu negatívnych vplyvov automobilovej dopravy na životné prostredie.

Ďalej bude mať výstavba navrhovanej činnosti krátkodobý pozitívny vplyv pre oblasť stavebníctva. Realizácia navrhovanej činnosti zabezpečí lepšiu a spoľahlivejšiu dopravnú dostupnosť. Vo všetkých realizačných variantoch sú nevyhnuté okrajové zásahy do priestoru trhoviska Miletičova, kde dôjde k záberom okrajového radu stánkov zo strany Miletičovej ulice a k zásahu do prístrešku rohovej budovy z dôvodu umiestnenia novej dopravnej infraštruktúry električkovej trate, chodníka a cyklistického pruhu. Oplotenie trhoviska bude posunuté a upravené tak, aby nedošlo k trvalému narušeniu funkčnosti a prevádzky trhoviska. Počas výstavby sa nedajú vylúčiť aj možné obmedzenia na vstupoch trhoviska. Vplyvy výstavby navrhovanej činnosti na rekreáciu a cestovný ruch sa dajú vyhodnotiť ako negatívne, mierne významné.

Realizácia navrhovanej činnosti vyvolá aj potrebu zásahov do mnohých inžinierskych sietí. Nevyhnutné budú prekládky existujúcich sietí, prípadne zabezpečenie ich ochrany. Vplyvy na technickú infraštruktúru počas výstavby sa dajú vyhodnotiť ako negatívne, menej významné.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky:

Realizácia navrhovanej činnosti priamo nezasiahne do žiadnej nehnuteľnej národnej kultúrnej pamiatky. Nie sú identifikované vibračné účinky električkovej trate na Kostol Panny Márie a Dom

Saleziánov na konci riešeného úseku, ani iné vplyvy.

Vplyvy počas výstavby na novú budovu SND súvisia so zásahom do súvisiacich priestorov SND počas výstavby (dočasné obmedzenia parkovania v garáži, kde je aj požiarno-technické vybavenie budovy SND, a obmedzenia prístupov k budove SND). V dôsledku statického zaťaženia traťou bude časť podzemných garáží potrebné upraviť. Navrhuje sa buď náhrada časti suterénu úplne novou konštrukciou alebo odstránenie časti suterénu presypaním a vedením električkovej trate na násype. Nová konštrukcia zabezpečí plnú funkčnosť i jeho súčasné vybavenie. Nedôjde k obmedzeniu únikových ciest pre návštevníkov a zamestnancov SND, alebo k znemožneniu prístupu záchranným zložkám. Nová konštrukcia bude odizolovaná od budovy SND na zamedzenie šírenia hluku a vibrácií. Stavebné práce budú realizované prednostne v dobe divadelných prázdnin, mimo divadelnú sezónu, resp. s obmedzením hlučných prác v čase predstavení. Podrobnosti bude riešiť Projekt organizácie výstavby v spolupráci so zástupcami SND. Vplyv výstavby navrhovanej činnosti na prevádzku SND je možné hodnotiť ako významný, negatívny.

Pre etapu prevádzky je špeciálne preskúmaná možnosť rušenia predstavení vibráciami a hlukom z prejazdov električiek. Do technického riešenia prevádzky električkovej trate okolo novej budovy SND sú zapracované všetky najnovšie technologické opatrenia pre zamedzenie šírenia hluku a vibrácií z prejazdov električiek do okolia. V oblasti SND bude koľaj zaliata v polyuretánovej hmote na oddelenie styku koľajnice a betónu, čím sa zvýši pohltenie vibrácií spôsobenej koľajovou dopravou. Koľaj bude obalená do gumovej bokovnice a podpätneho profilu a pre zabezpečenie maximálnej životnosti budú všetky prvky vyrobené z nerecyklovaných homogénnych prvkov. Železobetónová doska pod koľajou bude riešená ako priebežná (bez dilatácií) v celom úseku pred divadlom, prípadne sa zabezpečí také technické riešenie, aby nedochádzalo k nežiadúcim dynamickým efektom pri prejazde náprav cez dilatácie. Realizovateľnosť električkovej dráhy v okolí nového SND je preskúmaná štúdiou (EUROAKUSTIK, s.r.o., STU v Bratislave a SH Diagnostics s.r.o., 11/2023) založenou na meraniach a modelových výpočtoch. Navrhovaná činnosť nevyvolá rušenie produkcie v priestoroch Sály opery a baletu, Sály činohry ani Štúdia SND a nebude zdrojom hluku šíriaceho sa vzduchom nad rámec odporúčaných, resp. platných prípustných limitov. Vplyv navrhovanej činnosti na hlukovú situáciu a úroveň vibrácií v oblasti budovy SND je z dôvodu identifikácie vplyvu na priestor Modrého salóna možné hodnotiť ako negatívny, významný.

Pre nerušené konanie kultúrno-spoločenských akcií v predpolí SND a prilahlých priestoroch SND je vo variantoch 1 a 2 navrhnutá opcia, využívaná príležitostne, ale s vyššími účinkami z hľadiska hluku a vibrácií pôsobiacimi pri prechode výhybkami a oblúkmi s malým polomerom, a priblížením trate k budove SND. Zároveň by došlo k záberu časti povrchového parkoviska a aleje stromov. Vo variante 3 sa od opcie upúšťa. Nulový variant zachováva súčasnú vibroakustickú situáciu v oblasti Modrého salóna, ktorá je už dnes na hranici vnímateľnosti.

Vplyvy na archeologické náleziská, paleontologické náleziská a významné geologické lokality:

Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadneho evidovaného archeologického náleziska, paleontologického náleziska, či významnej geologickej lokality.

Iné vplyvy a riziká:

Kultúrne hodnoty nehmotnej povahy reprezentuje turisticky atraktívny úsek od Umelky po most

Apollo, najmä však pešia zóna pozdĺž Dunaja, priestor námestia M. R. Štefánika a predivadelný priestor pred budovou SND, ako aj divadelné predstavenia v SND. Dopravné a priestorové obmedzenia môžu mať negatívny vplyv na uvedené objekty a javy v dobe výstavby. Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy počas výstavby je možné hodnotiť ako negatívne, významné.

Dopravná dostupnosť ukludnenej zóny v okolí Pribinovej ul. zvýši počet a pohyb návštevníkov pešej zóny. Navrhovaná činnosť vnesie do architektonických a urbanistických hodnôt predivadelného priestoru technický prvok a bariéru. Pre bezpečnosť bude rýchlosť električiek v tejto oblasti znížená. Uvažuje sa s možnosťou signalizácie prejazdu električiek svetelnými efektami, podobne ako na Obchodnej ul. (svetlá sú umiestnené v dlažbe). Počas organizácie kultúrno-spoločenských akcií dôjde k dopravným obmedzeniam. Trať bude viesť okrajovou časťou lokality a zostane dostatok priestoru na organizáciu týchto podujatí mimo dopravnej línie. Bezpečnostnými opatreniami je možné dopravný priestor ešte oddeliť od priestoru podujatia. Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy je možné hodnotiť ako negatívne, málo významné.

Navrhovaná činnosť je plánovaná do územia vysoko urbanizovaného, kde už v súčasnosti pôsobia mnohé zdroje vplyvov v dôsledku aktívnej prevádzky polyfunkčných objektov, objektov bývania a služieb, administratívnych objektov, dopravnej infraštruktúry a priemyselných a výrobných objektov a i. Identifikované predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti počas jej výstavby alebo prevádzky tak budú kumulované s vplyvmi generovanými existujúcimi (Eurovea, Eurovea II, SND, Nové Nivy – autobusová stanica, trhovisko Miletičova) i budúcimi prevádzkami a činnosťami v území nového mestského centra vymedzeného zónami Pribinova (Triangel, Panorama City), Chalukova (Ister, Portum, Twin City), Ryba a Klíngerka (Downtown Yards), Cvernovka (Zwirn). Kumulatívne vplyvy sa prejavujú znížením kvality životného prostredia v dôsledku aktívnej stavebnej činnosti, zmenou intenzít zaťaženia ciest automobilovou dopravou, efektom teplotného ostrova, rekonfiguráciou zelene, zmenou krajinného obrazu, zmenou hlukového zaťaženia pozdĺž ciest, znížením miery zaťaženia územia z environmentálnych záťaží sanačnými prácami.

K prevádzkovým rizikám počas výstavby alebo počas prevádzky spojeným s navrhovanou činnosťou možno priradiť predovšetkým nepredvídateľné udalosti, resp. udalosti s malou pravdepodobnosťou výskytu, napr.: poškodenie koľají, havária električkovej súpravy, extrémne klimatické javy. Pre minimalizáciu možných rizík počas realizácie aj prevádzky navrhovanej činnosti budú stanovené vhodné preventívne opatrenia technologické, technické i organizačné.

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

V dotknutom území nie je prítomné žiadne územie zaradené do európskej sústavy chránených území sústavy Natura 2000. Navrhovaná činnosť sa nachádza v 1. stupni ochrany v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Neočakávajú sa žiadne vplyvy navrhovanej činnosti na najbližšie vzdialené chránené vtáčie územia, územia európskeho významu a územia Natura 2000.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

Okresný úrad Bratislava na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní, pri ktorom bol zohľadnený stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania navrhovanej činnosti a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

súhlasí

s realizáciou navrhovanej činnosti za predpokladu dodržania príslušných platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

Platnosť záverečného stanoviska je sedem rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti. Záverečné stanovisko ne stráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odsúhlasený variant

Okresný úrad Bratislava odbor starostlivosti o životné prostredie na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní odporúča realizáciu navrhovanej činnosti „Novej električkovej trate, úsek Košická“ podľa

variantu 3 popísaného v kapitole II.6. tohto záverečného stanoviska

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

Na základe charakteru navrhovanej činnosti, celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, na základe správy o hodnotení a odborného posudku, s prihliadnutím na doručené stanoviská, sa na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie určujú nasledovné opatrenia a podmienky:

Na základe charakteru navrhovanej činnosti, celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, na základe správy o hodnotení a odborného posudku, s prihliadnutím na doručené stanoviská, sa na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie určujú nasledovné opatrenia a podmienky:

1. Pred začiatkom stavebných prác vytýčiť a overiť existujúce inžinierske siete technickej infraštruktúry v dotknutom území.

2. Vypracovať projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia v rozsahu stanovenej poprojektovej analýzy a zabezpečiť monitoring relevantných prvkov životného prostredia pred výstavbou, počas výstavby a po uvedení stavby do prevádzky.
3. Počas stavebných prác zabezpečiť na stavbe prítomnosť environmentálneho dozoru, ktorý bude kontrolovať dodržiavanie zmierňujúcich opatrení a príslušných právnych predpisov týkajúcich sa ochrany životného prostredia a zdravia.
4. Pre technický návrh spracovať a realizovať podrobný inžinierskogeologický prieskum so zreteľom na geotechnické parametre hornín a zemín, preverenie hydrogeologických pomerov územia a preverenie prítomnosti znečistenia zemín a podzemných vôd.
5. Zabezpečiť prítomnosť odborného geologického dohľadu pri stavebných prácach, najmä pri zemných a výkopových prácach z dôvodu posudzovania a priebežného vyhodnocovania rizika vyplývajúceho z možnej prítomnosti kontaminácie zemín a podzemných vôd a zabezpečenie následného postupu v zmysle legislatívy.
6. Počas výstavby zamedziť znečisteniu horninového prostredia udržiavaním stavebných mechanizmov v dobrom technickom stave.
7. Zabezpečiť elimináciu negatívnych dopadov na životné prostredie počas prípadného nakladania s kontaminovanou zeminou.
8. Počas realizácie prác vylúčiť zásahy do plôch mimo určené zábery stavby.
9. Dočasne zabraté plochy vrátiť po skončení stavebných prác do pôvodného stavu, resp. ich revitalizovať.
10. V prípade výskytu kontaminovanej zeminy s ňou nakladať v súlade s platnými právnymi predpismi pre oblasť odpadového hospodárstva.
11. Prašnosť vyvolanú stavebnými prácami počas výstavby zmierniť kropením prašných povrchov počas suchého obdobia.
12. Sypký a prašný materiál prepravovať prekrytý plachtami a skladovať ho v zastrešených alebo uzatvárateľných priestoroch.
13. Pri demolačných prácach prekryť objekty fóliami.
14. Zabezpečiť čistenie kolies stavebných mechanizmov a vozidiel pri odchode zo staveniska vrátane čistenia dotknutých verejných ciest v zmysle zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.
15. Zmierniť produkciu exhalátov z motorových prostriedkov koordináciou presunov stavebnej techniky, optimalizáciou dopravných trás, vypínaním agregátov v dobe nečinnosti.
16. Pri návrhu povrchov ciest, cyklistických pásov a chodníkov uprednostniť priepustné nízkoemisné povrchy.
17. Pri návrhu nových stavebných objektov využívať svetlé (odrazivé) povrchy.
18. Strechy prístreškov električkových zastávok realizovať podľa možnosti ako vegetačné.
19. V rámci projektového návrhu uprednostniť zadržovanie vody z povrchového odtoku v dotknutom území s využitím ich zaústenia do retenčných nádrží s následným odvedením do vsaku.
20. Návrh odvádzania zrážkových vôd do vsaku podložiť hydrogeologickým posúdením.
21. Nové odvodňovacie systémy vybudovať s dostatočnou kapacitou pre navrhované objekty a pri projektovom návrhu rešpektovať aktuálne návrhové intenzity dažďa pre dotknutú oblasť.

22. Dopravné prostriedky a stavebnú mechanizáciu udržiavať vo vyhovujúcom technickom stave z hľadiska možných únikov znečisťujúcich látok.
23. Vykonávať čistenie a údržbu stavebných strojov len v rámci stavebných dvorov na spevnených plochách zabezpečených proti úniku znečisťujúcich látok.
24. Zabezpečiť stavenisko prostriedkami na likvidáciu havárie s únikom znečisťujúcich látok.
25. V projektovej príprave špecifikovať drevisy zasiahnuté navrhovanou činnosťou a vyčíslit' ich spoločenskú hodnotu.
26. Do projektového návrhu zapracovať presadenie stromoradia gingka dvojlaločného z Košickej ulice na Páričkovu ulicu.
27. V návrhu vegetačných úprav uprednostniť domáce druhy drevín adaptované na mestské prostredie.
28. V projektovom návrhu vegetačných úprav uprednostniť vzrastlé stromy s obvodom kmeňov min. 18 – 20 cm, na Košickej až do 25 cm, pre účely urýchlenia účinkov tienenia ulice.
29. Stromy vysádzať do prekoreniteľných buniek, stromových boxov alebo štruktúrovaného substrátu.
30. Pri stavebných prácach rešpektovať a chrániť postranné drevisy pred možným poškodením vrátane ich koreňového systému v zmysle STN 83 7010 „Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie“, resp. Arboristického štandardu „Ochrana drevín pri stavebnej činnosti“ (2018). Na ochranu postranných drevín počas výstavby spracovať pre PD samostatný Projekt ochrany postranných drevín počas realizácie stavby.
31. Výruby drevín realizovať len v nevyhnutnom rozsahu podľa platných právnych predpisov na základe povolení príslušných orgánov ochrany prírody.
32. Výrub drevín vykonať prednostne v mimovegetačnom období.
33. V prípade realizácie výrubov drevín počas hniezdneho obdobia pred ich uskutočnením vykonať ornitologický prieskum, ktorý preverí potenciálnu prítomnosť hniezdenia vtákov a navrhne opatrenia.
34. Odstrániť zistené invázne druhy v súlade so zákonom č. 150/2019 Z. z. o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázných nepôvodných druhov tak, aby sa zabránilo ich šíreniu.
35. V prípade výsadby a presadby drevín zabezpečiť ošetrovanie vysadených a presadených jedincov min. 2 roky po realizácii prác pre úspešné ujetie drevín. Odumreté jedince nahradiť novou výsadbou.
36. Návrh prevedenia električkovej trate ponad garáže SND podložiť statickým a konštrukčným posudkom stavby garáží.
37. V projektovej dokumentácii navrhnuť optimálne bezpečnostné a požiarno-technické opatrenia pre budovu SND v rozsahu vyvolaných zásahov do priestoru podzemnej garáže SND. Pre obdobie výstavby vypracovať dočasné protipožiarne bezpečnostné predpisy, kde jedným z cieľov budú funkčné únikové cesty. Navrhnuté opatrenia pre obdobie výstavby i prevádzky konzultovať s povereným zástupcom SND.
38. Do projektového návrhu zapracovať stavebno-technické úpravy budovy SND pre zvýšenie zvukovej a vibračnej odolnosti priestoru Modrého salóna. Návrh konzultovať s povereným zástupcom SND.

39. Povrch električkovej trate na pešej zóne Námestia M. R. Štefánika riešiť vo vzťahu k okolitému terénu ako bezbariérový.
40. Stĺpy trolejového vedenia na pešej zóne Námestia M. R. Štefánika umiestniť v osi električkovej trate, a zvoliť stĺpy s čo najnižšou výškou.
41. Tam, kde je to možné, preferovať kombinované stĺpy trakčného vedenia a verejného osvetlenia pre ďalšie zníženie vizuálnych bariér v uličnom priestore.
42. Zabezpečiť náhradu zabratých parkovacích státí SND v priestore podzemnej garáže.
43. Po získaní relevantných podkladov od SND (projekt stavby, požiaro-bezpečnostné predpisy divadla) a upresnení technického riešenia preklenutia garáží SND,
 - aktualizovať v rámci projekčnej činnosti vibroakustickú štúdiu s cieľom upresnenia technických opatrení vo vzťahu k nerušenej prevádzke predstavení v SND,
 - zabezpečiť rekonštrukciu a bezpečnú prevádzku únikových ciest pre prípad požiarnych udalostí v SND,
 - technickými úpravami zabezpečiť bezproblémovú prevádzku vzduchotechniky, vrátane prístupu a možnosti zásahu v prípade zlyhania technológie,
 - preriešiť potrebu resp. realizovať prestavbu alebo rekonštrukciu všetkých prítomných inžinierskych sietí.
44. V Pláne organizácie výstavby minimalizovať obdobie úplného obmedzenia prevádzky divadla, odstávky divadla od inžinierskych sietí na nevyhnutnú dobu. Plán konzultovať s poverenými zástupcami SND.
45. Stavebné práce v okolí SND smerovať prednostne do obdobia divadelných prázdnin, resp. mimo divadelnú sezónu, a vylúčiť hlučné práce a práce vyvolávajúce vibrácie v čase prebiehajúcich predstavení.
46. Počas celej doby výstavby zabezpečiť prístup do objektu SND.
47. Dodržať určené protihlukové a antivibračné opatrenia, vrátane zaliatia koľaje do polyuretánovej hmoty, použiť určené typy električiek a znížiť rýchlosti prejazdov električky v oblasti SND na 15 km/hod.
48. Vegetačný kryt električkového zvršku na Košickej ulici riešiť v čo najväčšej možnej časti trate s využitím rozchodníkov. Zabezpečiť starostlivosť o tento vegetačný kryt počas prevádzky navrhovanej činnosti a kontrolu stavu, a v prípade poškodenia, alebo odumretia rozchodníky priebežne doplniť. Takisto zabezpečiť starostlivosť o vegetačné strechy električkových zastávok.
49. Projektový návrh revitalizácie vnútroblokov Tekovská, Gemerská a Oravská konzultovať s MČ Bratislava-Ružinov. Zvážiť úplnú reorganizáciu vnútroblokov s cieľom revitalizácie zelene, náhradnej výsadby, umiestnenia alebo kultivácie oddychových zón, parkovacích miest pre rezidentov ako náhrady za ich záber na Košickej. Projekty odkomunikovať s obyvateľmi.
50. Pred zahájením stavebných prác vykonať pasportizáciu existujúcich objektov v dosahu stavby priliehajúcich k uličnej čiare, na pravej i ľavej strane, s dôrazom na pôvodnú zástavbu v úseku medzi Tekovskou až Miletičovou, s popisom ich konštrukčných porúch a poškodení pre účely sledovania vplyvu stavby na stavebno-technický stav objektov a v prípade zistenia negatívneho vplyvu prijatia primeraných nápravných opatrení. Do zóny vplyvu zaradiť aj objekty

- nehnutelnosti spoločnosti JM Cooperate s.r.o. a BD na Dulovom nám. 3,4,5 a Bytový dom Miletičova 46.
51. Prehodnotiť konfiguráciu uličného profilu na Košickej ulici pre zvýšenie podielu zachovaných stromov, novo navrhovaných stromov a zvýšenie podielu parkovacích státí (vedenie električky bez zmeny), napr. formou úprav cyklistických pruhov, chodníkov, buss pruhov a cestných pruhov atd.
 52. Pre vyššie stupne prípravy projektovej dokumentácie realizovať vytýčenie existujúcich inžinierskych sietí a v prípade potreby návrh stavebných objektov (výsadby zelene) primerane upraviť s cieľom zabezpečiť bezkolíznu koordináciu projektu s existujúcimi sieťami.
 53. Konečný rozsah a konkrétne lokality realizácie náhradnej výsadby budú určené podľa definitívneho rozsahu vyrúbaných drevín a požiadaviek príslušných orgánov ochrany prírody uvedených vo vydaných rozhodnutiach.
 54. Zriadiť informačné kanály pre obyvateľov na obdobie výstavby električkovej trate na Košickej ul.
 55. Pre zjednodušenie riadenia prejazdov autobusov v úseku zast. Prístavná – zast. Košická viesť BUS pruh v samostatnom pruhu bez pojazďovania trate električky a zastávku Košická riešiť ako spojenú (z jednej strany budú zastavovať električky a z druhej autobusy) a skrátiť ju na 49 m. V rámci projektovej dokumentácie preveriť možnosť zväčšenia rozsahu vegetačnej úpravy (rozchodníkom) zvršku trate v okolí školy, so zachovaním možnosti náhradného vjazdu záchranných zložiek do areálu školy z Košickej.
 56. Riešiť prístup pre záchranné a technické zložky do objektu SŠ Novohradská – primárny vjazd pre záchranné zložky a obslužné vozidlá bude z Novohradskej ulice.
 57. Na Novohradskej ulici, v úseku od Prievozskej po Tekovskú zabezpečiť úpravy dopravného priestoru vrátane napojenia na Prievozkú pre zabezpečenie možnosti vjazdu záchranných a technických zložiek do objektu školy zo strany Novohradskej ul., zriadenie krátkodobej drop-off zóny pre vykládku a nakládku detí dopravovaných IAD, úpravu priestoru pre parkovanie zamestnancov školy. Technické riešenie rozpracovať v projektovej dokumentácii, ktorá bude v rámci prípravy so zástupcami školy konzultovaná.
 58. Nový úsek posúvaného oplotenia pri SŠ Novohradská realizovať so zvukovou pohltivou výplňou pozdĺž celého západného ohraničenia areálu školy od Košickej ul., pre zvýšenie ochrany objektu a športového areálu školy pred negatívnym vplyvom hluku. Návrh konzultovať so zástupcami školy.
 59. Na zmiernenie negatívneho pôsobenia dopravy na objekt SŠ Novohradská realizovať vegetačnú clonu (dosadby, výsadba, revitalizácia) zo strany Prievozskej ulice. Návrh konzultovať so zástupcami školy.
 60. Pre elimináciu hluku a vibrácií realizovať električkovú trať s protihlukovou a antivibračnou úpravou – pružné upevnenie koľajníc, zriadenie bezstykovej koľaje, osadenie antivibračnej rohože, prilepenie koľajnicových bokovnic, inštalácia podložiek pod koľajnicu, obalenie rozchodníc, zabudovanie zariadení na mazanie koľajníc do oblúkov a výhybiak.
 61. V obytných zónach pôvodnej zástavby Košickej, pri Spojenej škole Novohradská a na námestí M. R. Štefánika pred SND pre obmedzenie šírenia hluku a vibrácií koľaj zaliat do polyuretánovej hmoty.

62. Polomery vjazdu a výjazdu v križovatke Záhradnícka-Ružová dolina a vjazdov a výjazdov z komunikácie Ružová dolina na parkovisko trhoviska prispôbiť nákladným autám, vozidlám OLO, hasičskej techniky a pod.
63. Nastaviť dynamické riadenie križovatky Šafárikovo nám. s preferenciou električiek na báze detekcie električiek a signálom voľno pre električky len v nevyhnutnej miere, s prispôbením počtu jazdných pruhov v predchádzajúcom úseku Dostojevského radu, Karadžičovej ulice a Pribinovej ulice.
64. Vhodne nastaviť dynamické riadenie križovatky Záhradnícka-Miletičova na základe dopytu od vozidiel MHD resp. umožnenia jazdy vozidlám MHD na základe detekcie a len na nevyhnutne dlhý čas.
65. Zvážiť polohu a smerovanie cyklotrás v oblasti Miletičovej v spolupráci s MČ Bratislava - Ružinov v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti, na elimináciu kolízneho bodu križovania cyklotrasy s prúdom peších od zastávky Trhovisko Miletičova výstup smerom ku vchodom na trhovisko.
66. Optimalizovať návrh zastávok MHD na Miletičovej ulici v smere na Záhradnícku, napr. z pohľadu trasovania liniek resp. umiestnenia a vzdialenosti zastávok, pre zjednodušenie vedenia dopravy, v spolupráci s DPB a.s. resp. v projektovej príprave, aj so zvážením pripomienok verejnosti z konania.
67. Do objektovej skladby stavby zaradiť prekládku automatického rampového systému parkoviska trhoviska.
68. Aktívne participovať s MČ Ružinov a SŠ Novohradská v ďalšej projektovej príprave, iniciovať konzultácie pred predložením projektovej dokumentácie povoľovaciemu orgánu.
69. Zvážiť výraznú redukciu cyklociest v zmysle stanovísk verejnosti pre blízkosť cyklochodníka na Trenčianskej ulici v prospech zelene, prípadne parkovacích miest, atď.
70. V projektovom návrhu zvážiť v križovatke Záhradnícka – Miletičova odstránenie vyhradenia vonkajšieho pruhu na vstupe Záhradnícka (od Svätoplukovej) pre BUS vozidlá.
71. Návrh preložiek a úprav technickej infraštruktúry podložiť vyjadreniami správcov dotknutých sietí.
72. Projektový návrh revitalizácie parčíka Miletičova konzultovať s Hlavným mestom SR Bratislava a MČ Bratislava-Ružinov.
73. Projektovú dokumentáciu predložiť na vyjadrenie Únii nevidiacich a slabozrakých Slovenska.
74. Zariadenia stavenísk a úložiská materiálov a odpadov nezriaďovať pri obytných zónach na ulici Košická a Miletičova.
75. Počas výstavby realizovať monitoring hluku a vibrácií pred SND, v okolí SŠ Novohradská a v obytnej zóne pôvodnej zástavby na Košickej a Miletičovej ulici. V prípade potreby realizovať vhodné protihlukové opatrenia.
76. Počas výstavby nasadiť prioritne stroje a mechanizáciu s nízkou hlučnosťou.
77. Dopravné prostriedky a stavebnú mechanizáciu udržiavať vo vyhovujúcom technickom stave z hľadiska akustických emisií.
78. Stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku realizovať prioritne v doobedňajších hodinách, resp. v pracovných dňoch od 7.00 do 19.00 a v sobotu od 8.00 do 13.00 v zmysle prílohy vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných

- hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.
79. Pred plánovanými stavebnými prácami s predpokladanými vysokými hladinami zvuku informovať obyvateľov dotknutého územia a prevádzkovateľov chránených priestorov v dotknutom území o plánovanom čase ich uskutočňovania.
 80. V dostatočnom predstihu informovať obyvateľov a prevádzkovateľov objektov v dotknutom území o plánovaných dopravných obmedzeniach počas výstavby navrhovanej činnosti.
 81. V dostatočnom predstihu informovať majiteľov a prevádzkovateľov dotknutých predajných miest na trhovisku Miletičova o nevyhnutných zásahoch do objektov.
 82. Počas celej doby výstavby zabezpečiť prístup obyvateľov a užívateľov do objektov na priamo dotknutých uliciach.
 83. Počas celej doby výstavby zabezpečiť prístup do areálu trhoviska Miletičova.
 84. Počas výstavby vylúčiť zásahy do areálu objektu Umeleckej besedy.
 85. Počas výstavby električkového zvršku realizovať operatívne meranie dynamických parametrov trate „in situ“ pre identifikáciu prípadných defektov funkčnosti systému.
 86. Po realizácii stavby meraním overiť reálny účinok inštalovaných protihlukových opatrení z pohľadu zníženia hlukovej záťaže v dotknutom okolí trate a v prípade potreby prijať dodatočné opatrenia.
 87. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie preložiť vyjadrenie Regionálneho úradu verejného zdravotníctva k navrhovanej činnosti k splneniu požiadaviek o maximálnych prípustných hodnotách hluku a vibrácií podľa zákona 549/2007 Z. z, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov.
 88. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie podrobne preveriť potrebu (na základe stanovísk verejnosti) a zväžiť použitie rovnakých antivibračných opatrení ako na úseku SŠ Novohradská, Košická ulica minimálne na úseku obratiska, prípadne zvyšných častí električkovej trate kde nie je navrhnutý rozchodník.
 89. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rešpektovať podmienky a opatrenia zo štúdií a prieskumov predložených k navrhovanej činnosti.
 90. V prípade, že sa v rámci podrobnejšieho preverenia v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie alebo v povolovacích konaniach preukáže, že realizácia obratiska v dotknutom úseku nie je vhodná alebo realizovateľná, považuje sa za prípustné riešenie realizovať navrhovanú činnosť podľa variantu č. 3 s vypustením obratiska, teda s úpravou ukončenia trate na Miletičovej ul. spôsobom obdobným ako vo variante 1 a 2.
 91. Projektový návrh presunu protipovodňovej ochrany mesta konzultovať s SVP š. p.
 92. Počas realizácie presunu objektu protipovodňovej ochrany pod mostom Apollo prijať opatrenia na zamedzenie rizika vzniku povodňovej situácie v dotknutej oblasti.
 93. Prípadný archeologický nález oznámiť PÚ SR a ponechať ho bezo zmeny až do obhliadky úradom alebo ním poverenou odborne spôsobilou osobou v zmysle § 40 ods. 2 a 3 pamiatkového zákona.
 94. Zabezpečiť vypracovanie príslušných prevádzkových a havarijných plánov.

95. Uprednostniť v čo najvyššej miere recykláciu materiálov z búracích, demolačných a asanačných prác s cieľom minimalizácie množstva vzniknutého odpadu.
96. Dôsledne dodržiavať bezpečnostné predpisy a technické normy pri manipulácii so znečisťujúcimi látkami.
97. Zabezpečiť potrebné školenia zamestnancov z hľadiska bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, dodržiavania prevádzkových poriadkov a pracovných postupov.
98. V prípade výskytu kontaminovanej zeminy a podzemnej vody eliminovať ich negatívne dopady na zdravie ľudí (zabezpečiť ochranu pracovníkov na stavbe pred inhaláciou znečisťujúcich prchavých látok a pred dermálnym kontaktom so znečistenou vodou a zeminou).

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Podľa ustanovení § 39 ods. 1 zákona o posudzovaní je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný zabezpečiť aj súlad realizovania činnosti s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Podľa ustanovení § 39 ods. 2 zákona o posudzovaní je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť posudzovanú podľa tohto zákona, povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy, ktorá pozostáva najmä zo:

- a) systematického sledovania a merania vplyvov navrhovanej činnosti;
- b) kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v záverečnom stanovisku a v povolení činnosti;
- c) zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania vplyvov určí povoľujúci orgán, v súlade s týmto záverečným stanoviskom vydaným podľa § 37 zákona o posudzovaní.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti je potrebné poprojektovú analýzu zamerať na: monitoring životného prostredia a monitoring hluku a vibrácií.

Monitoring životného prostredia:

Pre oblasť monitoringu životného prostredia bude zriadený environmentálny dozor. Predmetom monitoringu bude sledovanie plnenia opatrení a podmienok určených pre realizáciu stavby. Lokalitou sledovania budú všetky úseky navrhovanej činnosti. Monitoring sa uskutoční počas výstavby a jeden rok po uvedení do prevádzky. Frekvencia sledovania bude priebežná. Podkladom pre realizáciu prác bude Projekt monitoringu životného prostredia vypracovaný v rámci PD stavby. Koncept monitorovacích prác môže byť upresnený autorizovaným spracovateľom projektu, pri významnejšej zmene s odôvodnením.

Výsledky monitorovacích prác budú dokumentované v ročných správach. V ročných správach budú prípadne priebežne navrhované opatrenia alebo aj úprava monitorovacích prác. Po ukončení monitoringu bude spracovaná súhrnná správa sumarizujúca všetky výsledky.

Monitoring hluku a vibrácií

Monitoringu hluku a vibrácií bude realizovať odborne spôsobilá osoba, s osvedčením o odbornej spôsobilosti na meranie hluku a vibrácií podľa zákona č. 355/2007 Z. z., prostredníctvom akreditovaných laboratórnych pracovísk podľa STN EN ISO/IEC 17025 pre meranie hluku a pre meranie rýchlosti a zrýchlenia vibrácií a otrasov.

Monitoring hluku a vibrácií, v kontexte opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov na životné prostredie podľa kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska, sa odporúča v tomto rozsahu:

- Pasportizácia objektov s kvalitatívnym a kvantitatívnym popisom konštrukčných porúch a poškodenia stavebných objektov pre účely vyhodnotenia vplyvu vibrácií a otrasov. Lokality: Pôvodná stavba na Košickej, v dosahu stavby. Frekvencia: 1x pred výstavbou, počas výstavby min. 1x ročne, 1x na konci prvého roku prevádzky
- Meranie a vyhodnotenie vibrácií a otrasov v okolí trate. Lokality: Pribinova v okolí SND, Košická a bytové domy v úseku pôvodnej zástavby. Frekvencia: 1x pred výstavbou, počas intenzívnych stavebných prác a operatívne na základe opodstatnených sťažností, 1x v prvom roku počas prevádzky.
- Meranie dynamických parametrov trate „in situ“, električkového zvršku s monolitnou betónovou doskou pre identifikáciu prípadných defektov funkčnosti systému. Lokality: Pribinova v okolí SND, Košická v úseku pôvodnej zástavby, Miletičova, obratisko. Frekvencia: po ukončení stavebných prác na príslušnom úseku
- Meranie a vyhodnotenie hluku – objektivizácia expozície obyvateľov a ich prostredia hluku. Lokality: Pribinova v okolí SND, Košická a bytové domy v úseku pôvodnej zástavby. Frekvencia: 1x pred výstavbou, počas intenzívnych stavebných prác a operatívne v prípade opodstatnených sťažností, 1x po uvedení stavby do prevádzky v trvaní 24 h.

Podkladom pre realizáciu prác bude Projekt monitoringu hluku a vibrácií vypracovaný v rámci PD stavby. V časti týkajúcej sa pasportizácie sa vyžaduje účasť vlastníkov bytov alebo ich zástupcov. Koncept monitorovacích prác môže byť upresnený autorizovaným spracovateľom projektu, pri významnejšej zmene s odôvodnením. Výsledky monitorovacích prác budú dokumentované v ročných správach. V ročných správach budú prípadne priebežne navrhované opatrenia alebo aj úprava monitorovacích prác. Po ukončení monitoringu bude spracovaná súhrnná správa sumarizujúca všetky výsledky. Čiastkové a záverečná správa na úseku pasportizácie bude predkladaná aj MČ Bratislava-Ružinov.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 ods. 4 zákona o posudzovaní ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona o posudzovaní sú nepriaznivejšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o

hodnotení, v súlade s požiadavkami uvedenými v záverečnom stanovisku a v povolení navrhovanej činnosti.

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

K správe o hodnotení bolo podľa § 35 zákona o posudzovaní doručených 45 stanovísk od dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti. Po doplnení doplňujúcich informácií bolo doručených 7 stanovísk. Po druhom oboznámení s podkladmi rozhodnutia bolo doručených 14 stanovísk.

Podľa § 35 ods. 3 zákona o posudzovaní, ak sa nedoručí písomné stanovisko podľa § 35 odsekov 1 a 2, považuje sa za súhlasné. Na stanovisko doručené po lehote nemusí príslušný orgán prihliadať. Dotknutý orgán je oprávnený uplatňovať pripomienky len v rozsahu svojej pôsobnosti a písomné stanovisko je povinný odôvodniť.

Relevantné pripomienky a požiadavky zo všetkých doručených stanovísk dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti k správe o hodnotení príslušný orgán akceptoval a zapracoval do opatrení a podmienok tohto záverečného stanoviska uvedených v kapitole VI.3.. Vyhodnotenie doručených stanovísk príslušným orgánom je spracované v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť bolo vypracované podľa § 37 zákona o posudzovaní na základe správy o hodnotení navrhovanej činnosti, príloh k správe o hodnotení, stanovísk doručených k správe o hodnotení navrhovanej činnosti, doplňujúcich informácií, stanovísk doručených po doplňujúcich informáciách, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti a odborného posudku, vypracovaného podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov.

Účastníci konania boli informovaní o podkladoch rozhodnutia a o možnosti sa k podkladom rozhodnutia pred jeho vydaním vyjadriť a navrhnúť jeho doplnenie listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-198 zo dňa 07.10.2025 a listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-209 zo dňa 04.12.2025.

Okresný úrad Bratislava ako príslušný orgán posudzovania vplyvov predmetnej navrhovanej činnosti na životné prostredie pri hodnotení podkladov a vypracovávaní záverečného stanoviska postupoval podľa ustanovení zákona o posudzovaní. Okresný úrad Bratislava dôsledne analyzoval všetky podklady zhromaždené v rámci spisu, vrátane pripomienok zo stanovísk dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti. Pri posudzovaní navrhovanej činnosti boli vzhľadom na jej predmet a rozsah činnosti zvažované a zhodnotené všetky predpokladané vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, na socioekonomické podmienky a na zložky životného prostredia v lokalite navrhovanej činnosti. Okresný úrad Bratislava dôsledne analyzoval všetky podklady zhromaždené v rámci spisu, vrátane pripomienok

zo stanovísk dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti.

Okresný úrad Bratislava zvážil všetky možné riziká navrhovanej činnosti z hľadiska vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov a dospel k záveru, že pri dodržaní ustanovení všeobecne záväzných predpisov, technologických postupov a opatrení na vylúčenie alebo zníženie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti a opatrenia podmienky tohto záverečného stanoviska, je navrhovaná činnosť prijateľná a nebude mať významný negatívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľov. Negatívne skutočnosti (hluk spôsobený prevádzkou navrhovanej činnosti a blízkosť chránených území), ktoré sa zistili v priebehu posudzovania vplyvov boli príslušným orgánom vyhodnotené a boli z nich vyvedené opatrenia a podmienky v kapitole VI.3. záverečného stanoviska na ich elimináciu.

Z porovnania realizačných variantov na jednotlivé zložky a javy životného prostredia vyplýva preferencia variantu 3. Výhodnosť variantu 3 spočíva hlavne v najvyššom podiele zelene a jej kvality a odolnosti s priamym dopadom na živé zložky prírody (biodiverzitu) v synergii s klímou a jej zmenami a v konečnom dôsledku s pohodou a kvalitou života človeka. Nevýhodou je dočasný diskomfort, ktorý vznikne stavebnou činnosťou. Opodstatnené pripomienky verejnosti a dotknutých orgánov týkajúce sa variantu 3 zohľadnil Okresný úrad Bratislava v opatreniach tohto záverečného stanoviska.

Nulový variant neplní požiadavky na zabezpečenie dopravnej obsluhy územia v širšom kontexte. V zóne Pribinova, Chalupkova, Ryba, Klingerka, Nové Nivy sa očakáva výrazný rozvoj bývania a polyfunkcií. Pre zabezpečenie dopravných nárokov pre takýto počet ľudí je prepravne najvýkonnejšia koľajová mestská hromadná doprava, ktorá je ekonomicky najvýhodnejšia a v mieste použitia je bezemisná. Navrhovaná činnosť zároveň zabezpečí prepojenie s ďalšími najľudnatejšími mestskými časťami Petržalkou a Ružinovom, resp. aj s Karlovou Vsou a Dúbravkou, a v budúcnosti tiež s Podunajskými Biskupicami a Vrakuňou. Samostatnou oblasťou je koexistencia navrhovanej činnosti s prevádzkou nového SND. Predikcia hluku a vibrácií, za predpokladu realizácie navrhnutých technológií realizácie trate, stavebno-technických úprav Modrého salónika a prevádzkových podmienok (obmedzenie rýchlosti pri prejazde okolo SND), preukázala realizovateľnosť diela z hľadiska vibroakustických pomerov. Technická realizovateľnosť preklenutia garáží SND v jeho predpolí sa vypracuje po získaní potrebných projektových podkladov. Problém vzniku dopravnej bariéry medzi predpolím SND a námestím M. R. Štefánika pri organizácii outdoorových zhromaždení na pešej zóne je riešiteľný organizačnými opatreniami priestorového usporiadania, pričom trať je umiestnená v okrajovej časti námestia. Dopravná dostupnosť ukladnenej zóny v okolí Pribinovej ul. zvýši počet a pohyb návštevníkov pešej zóny, čo môže viesť k socializácii verejného priestoru.

Navrhovaný nový úsek električkovej trate je trasovaný v súlade so záväznou časťou Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy v znení Zmien a doplnkov 07, ktorá definuje podmienku „rezervovať koridory pre výstavbu električkových tratí v úsekoch Dúbravka - Devínska Nová Ves, Zlaté Piesky - Vajnory, Pribinova - Košická“. Výstavba novej električkovej trate v riešenom úseku je zároveň v zmysle platného územného plánu mesta Bratislava zaradená medzi stavby vo verejnom záujme v oblasti verejného dopravného vybavenia v kategórii trasy a zariadenia dopravy. V priamo dotknutom

území platí prvý stupeň územnej ochrany podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Na základe uvedeného OÚ BA súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti podľa variantu 3 rozpracovanom v správe o hodnotení, s podmienkou realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní vplyvov boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

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

K správe o hodnotení bolo predložených príslušnému orgánu zo strany orgánov štátnej a verejnej správy 6 stanovísk a zo strany verejnosti 39 stanovísk. Po predložení doplňujúcej informácie bolo doručené jedno záväzné stanovisko orgánu ochrany zdravia (RÚVZ) a 6 stanovísk verejnosti. Po oboznámení s odborným posudkom bolo doručených 14 stanovísk od dotknutej verejnosti.

Okresný úrad Bratislava sa pripomienkami doručenými v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie dôsledne zaoberal v rámci komplexu všetkých záujmov. Oprávnené pripomienky sú zapracované do súboru opatrení podmieňujúcich navrhovanú činnosť. Príslušný orgán vyhodnotil stanoviská v kontexte všetkých získaných podkladov, najmä správy o hodnotení, doplňujúcej informácie a odborného stanoviska a vlastných zistení nasledovne:

2.1. Stanoviská orgánov štátnej a verejnej správy doručené k správe o hodnotení (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení)

-Železnice Slovenskej republiky, generálne riaditeľstvo, odbor expertízy, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, list č. 14884/2025/O230-9 zo dňa 12.05.2025 doručený ako e-podanie 12.05.2025

- Vyjadrenie navrhovateľa, Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie č. 1, 814 99 Bratislava, IČO: 00603 481, v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a. s., Tomášikova 64A, LakeSide Park II, 831 04 Bratislava, IČO: 35 729 023 v predmetnej správe o hodnotení k pripomienkam GR ŽSR (stanovisko doručené k zámeru navrhovanej činnosti zo dňa 18. 07. 2022) berieme na vedomie.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA berie uvedené konštatovanie na vedomie.

-Dopravný podnik Bratislava, Olejkárska 1, 814 52 Bratislava, list č. 6200/7453/2025P5150_05 zo dňa 20.05.2025 doručený cez podateľňu 22.05.2025

- Dopravný podnik Bratislava a.s. súhlasí so správou o hodnotení činnosti v znení posudzovaného variantu 3 za splnenia nasledovných podmienok:
- Konštatujeme, že pripomienky DPB uplatnené v zisťovacom konaní sú zapracované vo variante 3. Uvedený variant má nasledujúce výhody:
 - Kratšie vzdialenosti pri prestupovaní na Šafárikovom námestí a tým - vyššia atraktivita ekologickej verejnej dopravy.
 - Zníženie hlučnosti v okolí budovy SND vzhľadom na nerealizovanie prevádzkovej opcie s koľajovými výhybkami, križovatkami a oblúkmi s malým polomerom a dlhšou trasou popri budove SND.
 - Zníženie časových a ekonomických strát pri prevádzke električiek a údržbe koľajovej trate v okolí budovy SND z titulu ponechania kratšej a priamejšej trate.
 - Zníženie zraniteľnosti električkovej dopravy realizovaním prepojovacej vetvy z Vajanského nábrežia na Pribinovu a uzla Trhovisko-Saleziáni. Zníženie zraniteľnosti bude mať pozitívny vplyv na spoľahlivosť a tým aj využitie ekologickej električkovej dopravy.
 - Zníženie nákladov na prevádzku MHD umožnením ukončenia linky v uzle Trhovisko Saleziáni.
 - Integrovanie prestupných väzieb v uzle Trhovisko-Saleziáni do parku, čo zvýši atraktivitu cestovania verejnou dopravou.
- Na základe predloženého dopravno-kapacitného posúdenia (DKP) križovatiek (príloha G správy o hodnotení) konštatujeme nasledovné:
 - Preukázaná bola nevyhnutnosť riadiť križovátku Šafárikovo námestie dynamicky s preferenciou električkovej dopravy na báze spoľahlivej detekcie električiek a signálom voľno pre električky len v nevyhnutnej miere. Riadeniu prispôbiť počet jazdných pruhov pre cestnú dopravu už na predchádzajúcom úseku Dostojevského radu, Karadžičovej ulice a Pribinovej ulice.
 - Nepreukázala sa potreba integrovať električkovú a autobusovú zastávku Košická (pred SŠ Novohradská-GJH) do jednej. Ako výhodnejšie z technického, ekonomického aj environmentálneho hľadiska sa ukazuje ponechanie vedenia autobusov od zastávky Prístavná po zastávku Košická vo vyhradenom jazdnom pruhu pre verejnú dopravu bez pojazďovania trate. Okrem zjednodušenia riadenia prejazdu autobusov (bez zvýšenia kolíznych bodov) to umožní realizovať vegetačný kryt trate vo väčšom rozsahu než je navrhované.
 - Viaceré závery uvedené v DKP v súvislosti s variantom 3 a križovatkami Šafárikovo nám. a Miletičova - Záhradnícka (deklarované znižovanie priepustnosti križovatiek z dôvodu umiestnenia zastávok trolejbusov a autobusov) vyplývajú zo skutočnosti, že pri DKP nebolo modelované dynamické riadenie križovatiek na základe skutočného dopytu od vozidiel MHD. Pri správne nastavenom dynamickom riadení, ktoré umožňuje jazdu vozidlám MHD len v prípade ich detekcie a len na nevyhnutne dlhý čas, sa dosiahne efektívnejšie riadenie križovatiek a opisované nedostatky sa nebudú vyskytovať.

- Toto stanovisko nenahrádza stanoviská potrebné pre ďalšie stupne projektovej dokumentácie.
- Platnosť tohto stanoviska je 1 rok.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA konštatuje, že uvedené návrhy sú zapracované do súboru opatrení (č. 63, č. 55 a č. 64, kap. VI.3.) ako podnet pre ďalšiu projekčnú činnosť.

Mestská časť Bratislava-Ružinov, oddelenie ochrany a tvorby životného prostredia, Mierová 288/21, 827 05 Bratislava, list č. OOTZP/OŽP/4264/23904/2025/GrM zo dňa 21.05.2025 doručený ako e-podanie 22.05.2025

- Navrhovaný úsek električkovej trate je trasovaný v súlade so záväznou časťou Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy v znení zmien a doplnkov - „rezervovať koridory pre výstavbu električkových tratí v úsekoch Dúbravka - Devínska Nová Ves, Zlaté Piesky - Vajnory, Pribinova - Košická“. Úsek Pribinova - Košická, bol zadefinovaný v zmenách a doplnkoch 07 UPN. Podrobné vyhodnotenie súladu navrhovanej činnosti s priestorovým usporiadaním a funkčným využitím územia v súlade s UPN bude predmetom záväzného stanoviska Hlavného mesta SR Bratislavy v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti.
- Na základe pripomienok obyvateľov mestskej časti požadujeme aby bol pred realizáciou navrhovanej činnosti vykonaný pasport bytových domov na ulici Košická za účelom identifikovania aktuálneho stavebnotechnického stavu a následne pred uvedením činnosti do prevádzky, za účelom vyhodnotenia negatívnych vplyvov počas výstavby. V prípade identifikácie negatívnych vplyvov počas výstavby navrhnúť a zrealizovať kompenzačné opatrenia. Uvedené riešiť za prítomnosti zástupcov vlastníkov BD a o procese informovať mestskú časť.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplnujúcich informácií: Požiadavku akceptujeme, spresňuje opatrenie č. 57 a návrh monitoringu vibrácií počas etapy výstavby navrhovanej činnosti uvedené v správe o hodnotení. V zmysle štandardných stavebných postupov bude pred začiatkom stavby vykonaná pasportizácia objektov v zóne ovplyvnenia v blízkosti staveniska za účelom preverenia ich aktuálneho stavebnotechnického stavu. Tento stav bude monitorovaný počas výstavby aj po jej ukončení. Kontroly budú zabezpečované odborne spôsobilými osobami zo strany objednávateľa, stavebného dozoru a zástupcov majiteľov alebo správcov objektov. Po vyhodnotení dosahu výstavby na sledované objekty bude v prípade potreby zabezpečená ich ochrana alebo prijaté primerané nápravné opatrenia. Požiadavka bude zapracovaná do Projektu monitoringu vibrácií pre predmetnú navrhovanú činnosť. OÚ BA požiadavku akceptoval a zohľadnil č. 50 kapitoly VI.3. a kapitola VI.4. tohto záverečného stanoviska. V zmysle poprojektovej analýzy bude pred začiatkom stavby, počas výstavby a na konci prvého roku výstavby vykonaná pasportizácia objektov v zóne ovplyvnenia v blízkosti staveniska za účelom preverenia ich aktuálneho stavebnotechnického stavu. Kontroly budú zabezpečované odborne spôsobilými osobami zo strany objednávateľa, stavebného dozoru a zástupcov majiteľov alebo správcov objektov. Po vyhodnotení dosahu výstavby na sledované objekty bude v prípade potreby

zabezpečená ich ochrana alebo prijaté primerané nápravné opatrenia. Požiadavka bude rozpracovaná v projekte monitoringu hluku a vibrácií. (Opatrenie č. 50)

- Škola Novohradská - mestská časť ako správca ciest Tekovská a Novohradská trvá na nesúhlase s realizáciou vyhradeného parkovania a krátkodobých parkovacích miest pre potreby školy na uvedených miestnych cestách.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Návrh vyhradeného parkovania pre potreby školy na uliciach Tekovská alebo Novohradská vychádza z našej snahy vyhovieť požiadavke SŠ Novohradská na vytvorenie priestoru pre bezpečné vykladanie detí z áut v blízkosti školy. V správe o hodnotení boli zároveň prezentované aj ďalšie možné alternatívy. V nadväznosti na doručené stanoviská MČ Bratislava-Ružinov a SŠ Novohradská k správe o hodnotení prebehli opätovné osobné rokovania so zástupcami oboch subjektov (v júni a júli 2025). Na základe prijatých záverov z týchto stretnutí bolo ako kompromisné, obojstranne prijateľné riešenie dohodnuté zriadenie drop-off zóny na ulici Novohradská. Podrobnosti jej priestorového a časového vyhradenia budú doriešené v rámci projektovej dokumentácie.

OÚ BA má za to, že podrobnosti priestorového a časového vyhradenia drop-off zóny budú doriešené v rámci projektovej dokumentácie.

- Výjazd z Dulovho nám.(v smere od Trenčianskej) a výjazd z Gemerskej na Košickú a následne v smere na most Apollo už nebude možný a cieľovo-zdrojová doprava z tejto spádovej oblasti si bude musieť nadchádzať cez Miletičovu ul., resp. budú musieť byť využívané iné mieste ulice v tejto oblasti, aby sa vodiči dostali smerom k Mostu Apollo, čo súvisí s predĺžením dopravných trás a novými prejazdmi ulíc oproti súčasnému stavu v rámci tzv. skľudnenej zóny. Z toho vyplýva otázka, či nie je možné stavebno - technicky a dopravne (príslušným dopravným značením a CSS) upraviť navrhovaný prejazd cez električkovú trať na Košickej v smere na Miletičovu (ku križovatke so Záhradníckou) tak, aby umožnil aj otáčanie vozidiel v smere na Most Apollo, ako je to možné aj v súčasnosti (cez zelený stredový pás).

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Električková doprava má prednosť, preto nie je vhodné deliť električkovú trať medzi týmito križovatkami na viacero úsekov kvôli otáčaniu áut – narušilo by to jej plynulý a spoľahlivý chod. Ďalším problémom je plynulosť cestnej dopravy. Aby vozidlá idúce rovno neboli zdržované autami, ktoré chcú odbočiť vľavo a otočiť sa do opačného smeru, musela by sa Košická ulica rozšíriť o ďalší jazdný pruh. To by však znamenalo ďalší úbytok parkovacích miest. Vozidlá, ktoré budú potrebovať zmeniť smer z Košickej ulice späť na most Apollo, budú presmerované cez Dulovo námestie, Páričkovu a Svätoplukovu ulicu.

OÚ BA považuje otázku za zodpovedanú.

- Úbytok parkovacích miest na Košickej (kvôli navrhovanej vzrastlej zeleni a cyklotrase), vzhľadom na aktuálnu vyťaženosť parkovacích miest v okolí navrhovanej činnosti aj po

zavedení regulácie parkovania je potrebné aspoň čiastočne navrhovaný úbytok kompenzovať. Jedným z možných riešení je umiestnenie parkovacích veží vo vnútrobloku BD na Košickej 39 - 41. Navrhované technické riešenie a umiestnenie parkovacích veží je potrebné odsúhlasiť s mestskou časťou Bratislava-Ružinov.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Prezentovaný návrh komunikačných trás v rámci uličného rezu zohľadňuje čo možno najefektívnejšie usporiadanie verejného priestoru pri zabezpečení všetkých požadovaných funkcií v primeranom a komfortnom rozsahu – zachovaná zostáva rovnováha električkovej dopravy, dynamickej aj statickej motorovej dopravy, cyklistických prepojení, chodníkov pre peších a pomeru zelene. Statická doprava (parkovanie) je súčasťou vyváženého dopravného riešenia, nie je nadradená ostatným funkciám ulice.

V nadväznosti na doručené stanovisko MČ Bratislava-Ružinov k správe o hodnotení prebehli so zástupcami mestskej časti opätovné osobné rokovania (v júni 2025). Na podklade tohto rokovania a ďalších vznesených pripomienok a podnetov k správe o hodnotení sme otvorení v projektovej príprave opätovne preriešiť uličné usporiadanie Košickej ulice z hľadiska zvýšenia pomeru statickej dopravy pri rešpektovaní prítomnosti ostatných požadovaných funkcií v primeranom rozsahu.

Výstavbu parkovacieho domu nie je možné zahrnúť do predmetnej navrhovanej činnosti ako vyvolanú investíciu, pretože by išlo o neoprávnený náklad. Realizácia takejto stavby patrí do kompetencie mestskej časti. OÚ BA vyššie uvedené odpoveď akceptuje.

- Električková zastávka „Trhovisko Miletičova výstup“ - nie je, či navrhovaná zastávka má slúžiť výlučne len na výstup osôb. Nezrovnalosť medzi DKP a Prílohou č. I situácia 2.8.. Vzhľadom na uvedené vyššie, ak by aj zastávka slúžila iba na výstup cestujúcich, je neprípustné z hľadiska bezpečnosti chodcov ako najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky (ale aj cyklistov), aby osoby, ktoré vystúpia z električky a chcú ísť priamo na Trhovisko (sú tam dva vysoko frekventované vchody pre ľudí), prechádzali cez cyklotrasu.
- Uvedená jednosmerná cyklotrasa prechádza cez frekventované pešie plochy a následne križuje dva za sebou idúce električkové pásy (otázka bezpečnosti prejazdu bicykla cez 4 páry koľajníc a vyčkávanie väčšieho množstva cyklistov na malej trojuholníkovej ploche medzi troma električkovými koľajnicami..). Samotná cyklotrasa v uvedenom mieste je teda z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky nevhodne situovaná, vzhľadom na množstvo nebezpečných stretných bodov a zároveň predstavuje neúmerný zásah do predajnej plochy Trhoviska. Z uvedených bezpečnostných a majetkových dôvodov požadujeme túto jednosmernú cyklotrasu ako jednu z foriem vozidlovej dopravy viesť riadne v rámci cestného telesa, resp. v rámci príslušného vyhradeného „BUS pruhu“.
- Z hľadiska situovania a účelu troch za sebou navrhnutých zastávok „Cikcak čiara s nápisom BUS“ pre autobusy a trolejbusy na Miletičovej v smere ku Záhradníckej žiadame vysvetlenie nasledovných otázok a upravenie návrhu riešenia:
*v poradí prvá zastávka na Miletičovej ul. navrhnutá na úrovni električkovej zastávky „Trhovisko Miletičova výstup“: má slúžiť tiež len na výstup z autobusu alebo trolejbusu? Alebo je možný prestup cestujúcich medzi týmito dvoma zastávkami? A ako bezpečne prejdú ľudia

od uvedenej autobusovej zastávky ku električkovej zastávke, resp. smerom ku Trhovisku? Tieto dve zastávky oddeľuje električkový pás bez priechodu pre chodcov.

*v poradí druhá a tretia zastávka navrhnutá v smere od Kvetnej po Záhradnícku: Medzi týmito dvoma zastávkami sa nachádza priechod pre chodcov - je tam zaistený dostatočný vzájomný rozhl'ad chodcov a vodičov vozidiel, ak na zastávke pred priechodom zastaví autobus, resp. trolejbus? Tretia zastávka je pomerne krátka (určite nie vhodná pre kľbové MHD vozidlá) a navrhnutá v pravom odbočovacom pruhu v smere na Záhradnícku - je vysoký predpoklad kolíznych situácií, že vozidlo MHD, ktoré zastaví na tejto zastávke znemožní plynulé odbočenie ostatných vozidiel smerujúcich na Záhradnícku a zároveň vozidlo MHD vychádzajúce z tejto zastávky a smerujúce priamo po Miletičovej cez križovatku so Záhradníckou by malo problém zaradiť sa do jazdného pruhu určeného pre smer priamo. na základe uvedeného považujeme návrh všetkých troch zastávok či už z pohľadu BaPCP alebo z pohľadu potrieb cestujúcich za nelogický a zmätočný a žiadame ich preriešenie, resp. zoskupenie do jedného súvislého zastávkového pruhu.

Vyjadrenie OÚ BA:

Navrhovateľ sa v rámci doplňujúcich informácií vyjadril, že presná poloha a smerovanie cyklotrás v tejto lokalite bude predmetom diskusie s MČ Bratislava-Ružinov v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti. Električková zastávka Trhovisko Miletičova výstup bude slúžiť výlučne na výstup cestujúcich. Návrh zastávok MHD v celom úseku dotknutom navrhovanou činnosťou vychádza z požiadaviek DPB a. s. ako prevádzkovateľa MHD na území mesta. V smere na Záhradnícku ulicu je navrhovaný jeden jazdný pruh a vyhradený pruh pre autobusy (BUS pruh), v ktorom sú plánované tri zastávky MHD. Prvé dve zastávky budú slúžiť pre trolejbusy idúce priamo a pre autobusy odbáčajúce doľava na Záhradnícku ulicu, aby sa mohli včas zaradiť do odbočovacieho pruhu. Tretia zastávka, ktorá sa nachádza najbližšie ku križovatke, bude využívaná pre spoje odbočujúce vpravo. Jej využitie bude závisieť od potreby DPB a.s. vzhľadom na uvažované zrušenie linky 50 v súčasnom rozsahu jej obsluhy.

- Električková zastávka Trhovisko Miletičova výstup bude konečnou zastávkou pre električky, ktoré sa následne otočia cez obratisko a vrátia späť na Košickú ulicu. Prestup medzi zastávkami ET a BUS bude možný, na električkových tratiach sa však priechody pre chodcov štandardne nevyznačujú vodorovným dopravným značením, keďže prednosť majú prechádzajúce električky. Tento princíp platí na všetkých električkových tratiach v meste.

- Priechod pre chodcov medzi dvomi severnými zastávkami na Miletičovej ulici bude riadený cestnou svetelnou signalizáciou.

Zabezpečenie obsluhy MHD v tejto lokalite má z dopravno-technického hľadiska viaceré možných riešení, a to tak z pohľadu trasovania liniek ako aj umiestnenia a vzdialenosti zastávok. V ďalšom stupni projektovej prípravy preto pristúpime k opätovnej diskusii s DPB a.s. a prípadnej optimalizácii umiestnenia zastávok MHD v tomto úseku.

OÚ BA konštatuje, že presná poloha a smerovanie cyklotrás v lokalite bude predmetom diskusie a popísané v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti. Uvedené je zohľadnené v opatrení č. 65. tohto záverečného stanoviska.

- Chodci, ktorí budú využívať priechod pre chodcov na Miletičovej ul. navrhnutý medzi uvedenou druhou a treťou zastávkou:
 - chodci budú ohrozovaní cyklistami idúcimi po cyklotrase navrhnutej na chodníku (medzi Kocel'ovou a Kvetnou) pri priechode v mieste, kde je vyčkávacia plocha pred priechodom - z tohto dôvodu žiadame riešiť cyklotrasu v rámci cestného telesa a aby cyklista dával prednosť chodcovi a nie naopak,
 - ak chodci prejdú po tomto priechode na druhú stranu Miletičovej v smere od Kocel'ovej, resp. Kvetnej, nemajú zabezpečený ďalší bezpečný priechod cez električkové koľaje, resp. trasu smerom ku Trhovisku alebo k zastávke „Trhovisko Miletičova“.

Vyjadrenie OÚ BA:

Podľa doplňujúcich informácií od navrhovateľa je v danom mieste plánovaný priechod pre chodcov, ktorý bude viesť aj cez cyklistický pruh. Priechod bude vyznačený vodorovným dopravným značením. V súlade s pravidlami cestnej premávky sú cyklisti povinní dať prednosť chodcom prechádzajúcim cez priechod.

Chodci budú vedení cez priechod pre peších na spoločný vyčkávací priestor za priechodom smerom k zastávkam MHD, prípadne budú pokračovať ďalej cez teleso električkovej trate na združený vyčkávací priestor v električkovom triangli. Z tohto priestoru sa môžu ďalej presunúť buď smerom k parčíku, alebo k trhovisku. Do miest odporúčaných priechodov budú chodci navádzaní pomocou ochranných prvkov (zábradlí). Na električkových tratiach sa priechody pre chodcov neznačia vodorovným dopravným značením, keďže prednosť majú prechádzajúce električky. Tento princíp je uplatňovaný na všetkých električkových tratiach v meste. Zmena polohy cyklistického pruhu z chodníka do priestoru vozovky je technicky možná, avšak v danom úseku nie je z pohľadu zachovania plynulosti dopravy vhodná. Vozidlá sú v tomto úseku vedené v jednom jazdnom pruhu, a zaradenie cyklistickej dopravy priamo do vozovky by viedlo k obmedzovaniu a znižovaniu plynulosti premávky v danom smere.

- Požadujeme, aby navrhované polomery vjazdov a výjazdov v križovatke Záhradnícka - Ružová dolina a vjazd / výjazd z komunikácie Ružová dolina na parkovisko trhoviska bol prispôsobený na prejazd nákladných vozidiel, vozidiel OLO, hasičskej techniky a pod.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Pripomienku akceptujeme, zodpovedá opatreniu č. 49 uvedenom v správe o hodnotení a bude zapracovaná do projektového návrhu.

OÚ BA považuje pripomienku za vyriešenú, pripomienka je akceptovaná, zodpovedá opatreniu č. 62 kapitoly VI.3 tohto záverečného stanoviska.

- Zároveň požadujeme, aby súčasťou investičnej činnosti navrhovanej stavby bola aj prekládka a súvisiace stavebné úpravy so zmenou polohy automatického rampového systému trhoviska Miletičova vyvolané zmenou dopravného napojenia existujúceho parkoviska.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Pripomienka je v technickom návrhu projektu

zohľadnená. Všetky objekty, ktoré budú navrhovanou činnosťou dotknuté (či už stavebne alebo funkčne), budú riešené v rámci predmetnej stavby. Tzn. budú zaradené do objektivej skladby projektovej dokumentácie, a tým sa stanú súčasťou riešeného investičného celku. Poloha automatického rampového systému bude upravená tak, aby aj naďalej bola zachovaná jeho plná funkčnosť. OÚ BA má za to, že pripomienka je v technickom návrhu projektu zohľadnená.

- Mestská časť požaduje prehodnotiť nové riešenie vstupu na parkovisko trhoviska Miletičova z dôvodu, že predložený návrh predstavuje devastčný zásah do existujúcej zelene na parkovo upravenej ploche a tak isto je navrhnutý nevyhovujúci prístup pre nákladnú dopravu zabezpečujúcu zásobovanie trhoviska Miletičova. Je potrebné vypracovať projekt ochrany existujúcej zelene počas stavebnej činnosti, ktorý bude riešiť ochranu vzrastlej zelene, ako je zásah do koreňových priestorov zostávajúcej zelene napr. stredový pás na Košickej ulici (Koelreuteria paniculata) ako aj ochranu iných zostávajúcich stromov a ochranu ostatnej zelene počas stavebnej činnosti (napr. ochrana pôdy pred zhutnením).

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z dopĺňujúcich informácií: Poloha nového vjazdu na parkovisko trhoviska Miletičova je navrhnutá s ohľadom na majetkovoprávne pomery a so snahou minimalizovať zásahy do existujúcej zelene. Z tohto dôvodu je vjazd situovaný do okrajovej časti zelenej plochy. Umiestnenie nového prístupu sa oproti pôvodnému zámeru v správe o hodnotení navrhovanej činnosti nemenilo a v stanovisku mestskej časti k zámeru nebolo rozporované. Uvedenú pripomienku projektu ochrany existujúcej zelene počas stavebnej činnosti akceptujeme, spresňuje opatrenie č. 31 navrhované v správe o hodnotení pre ďalšie kroky prípravy navrhovanej činnosti.

Pripomienku spresňuje opatrenie č. 30 v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

- Nie je riešený konflikt navrhovanej výsadby stromov s existujúcimi inžinierskymi sieťami, napr. presadenie stromov (Ginko biloba) z Košickej ulice na Paričkovu ulicu (existencia inžinierskych sietí) alebo navrhovaná výsadba na Košickej ulici (prítomnosť plynovodu)
- V materiáli Návrh koncepcia zelene sú vyznačené vnútrobloky (Tekovská, Oravská, Gemerská a parčík Miletičova) ako plochy pre náhradnú výsadbu zelene, je potrebné zvážiť aj iné plochy alebo doložiť iný variant uloženia náhradnej výsadby, nakoľko predmetné vnútrobloky majú prehustený porast už existujúcej zelene.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z dopĺňujúcich informácií: Ako je uvedené v správe o hodnotení v kap. A/9.2 a B/I/5., sme si vedomí prítomnosti viacerých inžinierskych sietí v dotknutom území. V aktuálnom stupni prípravy boli informácie o ich existencii a polohe čerpané z technickej mapy mesta a z vyjadrení jednotlivých správcov sietí. Zistené poznatky boli zapracované do technického riešenia navrhovanej činnosti, ktoré zároveň počíta aj s navrhovanými preložkami niektorých inžinierskych sietí. Situácia predložená v procese EIA bola prispôbená potrebám procesu, z dôvodu vyššej čitateľnosti a prehľadnosti zobrazuje najmä základné stavebné objekty a kľúčové technické súvislosti. Vo vyšších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie bude realizované vytýčenie existujúcich inžinierskych sietí

a v prípade potreby bude návrh stavebných objektov primerane upravený s cieľom zabezpečiť bezkolíznu koordináciu projektu s existujúcimi sieťami.

Náhradná výsadba za nevyhnutný výrub drevín je v súčasnosti navrhnutá v súlade s požiadavkami príslušných orgánov ochrany prírody. V aktuálnom stupni prípravy sa predbežne uvažuje s výsadbou zelene v koridore novej električkovej trate, v oblastiach vyvolaných úprav a, na základe požiadavky mestskej časti Bratislava-Ružinov vznesenej k zámeru, aj vo vnútroblokoch. Konečný rozsah a konkrétne lokality realizácie náhradnej výsadby budú určené podľa definitívneho rozsahu vyrúbaných drevín a požiadaviek príslušných orgánov ochrany prírody uvedených vo vydaných rozhodnutiach. OÚ BA považuje vyjadrenie na tieto pripomienky za dostačujúce.

- Počas výstavby električkovej trate požadujeme minimalizovať prašnosť a hlučnosť v zmysle platnej legislatívy.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplnujúcich informácií: Pripomienku akceptujeme, zodpovedá opatreniam č. 11 – 15 a č. 59 - 64 uvedeným v kap. C/IV/2 správy o hodnotení navrhovanej činnosti. OÚ BA pripomienku akceptoval, a zohľadnil v opatreniach č. 11 – 15, č. 58 – 61 a č. 74 - 79 uvedené v kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska.

- Vzhľadom na vyššie uvedené požadujeme, aby ďalšie stupne projektovej prípravy navrhovanej činnosti Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická boli participované v čase spracovania s mestskou časťou Bratislava-Ružinov a následne predložené mestskej časti na vyjadrenie.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplnujúcich informácií: Pripomienku akceptujeme, aj pri ďalšej projektovej príprave budeme aktívne participovať s mestskou časťou. Mestská časť bude v súlade s platnými právnymi predpismi tiež účastníkom nadväzujúcich povolovacích konaní, resp. pre niektoré z konaní bude povolujuúcim orgánom. OÚ BA pripomienku akceptoval a zaradil do opatrenia č. 68 v kap. VI.3. tohoto záverečného stanoviska.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 4813/8, 820 09 Bratislava, list č. RÚVZBA/OHŽPaZ/7007/15151/2025 zo dňa 21.05.2025, doručený ako e-podanie 22.05.2025

- Po preskúmaní súvisiaceho spisového materiálu sa zistilo, že k navrhovanej činnosti bolo tunajším úradom vydané záväzné stanovisko č. HŽP/11389/2022 zo dňa 11.11.2022, v ktorom z hľadiska ochrany verejného zdravia trval na pokračovaní posudzovania predmetného zámeru v zisťovacom konaní a súčasne požadoval dopracovať hlukovú a vibračnú štúdiu o podrobný návrh vecných opatrení a harmonogramu na zníženie nepriaznivého vplyvu prevádzky navrhovanej činnosti na zdravý stav exponovaných obytných území v súlade s požiadavkami vyhl. MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií

v životnom prostredí v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.“). Následne tunajší úrad vydal stanovisko č. RÚVZBA/OHŽPaZ/4150/3863/2024 zo dňa 12.02.2024 k rozsahu hodnotenia predmetnej činnosti, v ktorom trval na zapracovaní požiadavky z vyššie uvedeného záväzného stanoviska do rozsahu hodnotenia, ako aj zohľadnení v rámci správy o hodnotení.

- Po preštudovaní správy o hodnotení a príloh tunajší úrad zistil, že okrem iného boli predložené nasledovné materiály:
 - Príloha č. 3 s názvom „Vyhodnotenie stanovísk doručených k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti“, ktorá obsahovala vyjadrenie navrhovateľa k stanovisku č. RÚVZBA/OHŽPaZ/4150/3863/2024 zo dňa 12.02.2024 v tomto znení cit.“: „Požiadavka bola pri spracovaní správy o hodnotení rešpektovaná. Vibroakustická štúdia vo vymedzenom obytnom území je samostatnou prílohou správy o hodnotení (Príloha D). Zistenia a závery štúdie boli podkladom hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na dotknuté obyvateľstvo v kap. C/III/1 správy o hodnotení a v kap. B/II/4 správy o hodnotení. Na podklade zistení štúdie boli do správy o hodnotení doplnené konkrétne vecné opatrenia na zníženie nepriaznivých vplyvov prevádzky novej električkovej trate na vibroakustickú situáciu v dotknutom území, ktoré sa premietli do kap. C/IV správy o hodnotení. Časový harmonogram realizácie týchto opatrení je premietnutý do návrhu projektu monitoringu (kap. C/VI správy o hodnotení)“.
 - „Štúdia realizovateľnosti električkovej dráhy v okolí Novej budovy SND, Posúdenie vplyvu generovania hluku a vibrácií pri prejazdoch električiek“, vypracovaná spoločnosťou EUROAKUSTIK s.r.o., Letisko M.R. Štefánika 63, 820 01 Bratislava, Slovenská technická univerzita v Bratislave, Stavebná fakulta, Radlinského 11, 810 05 Bratislava a SH Diagnostics, s.r.o., dňa 27.11.2023. (ďalej len „Štúdia“). Na základe štúdie úrad konštatuje, že navrhovaná električková dráha, v úseku okolia Novej budovy Slovenského národného divadla“ bude spĺňať požiadavky vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. Podmienkou splnenia uvedených požiadaviek je realizácia adekvátnych protihlukových a antivibračných opatrení na električkovej dráhe, použitie príslušných typov električiek a obmedzenie ich max. rýchlosti v danom úseku trate na 15 km/h. Toto stanovisko nezohľadňuje náročné špecifické požiadavky na kvalitu jednotlivých vnútorných priestorov NBSND a je treba ho chápať výlučne z hľadiska potrieb ochrany zdravia.
 - „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická, Správa o hodnotení EIA, Vibroakustická štúdia vo vymedzenom území (mimo oblasti nového SND)), Protokol: A_152_2024“, zo dňa 30.09.2024, vypracovaná Ing. Jánom Sobotom a Ing. Jánom Šimom, CSc. (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., V. Tvrdeho 23, SK – 010 01 Žilina) dňa 30.09.2024. (ďalej len „Vibroakustická štúdia“). Z „Vibroakustickej štúdie“ nie je zrejmé aká sa predpokladala maximálna rýchlosť prejazdov električiek v jednotlivých výpočtových bodoch uvedených v Tab.4.1. na str. 44. Vzhľadom na výsledky merania zvukovej expozície SEL uvedené v Obr.3.2.1.1 sa javia niektoré výsledky predikcie hladín LAeq značne podhodnotené.
- Na základe vyššie uvedených skutočností tunajší úrad požaduje doplniť:

- skutočné miesta/zdroje merania zvukovej expozície SEL prejazdov električkových súprav uvedených v Obr.3.2.1.1 na základe ktorých bola realizovaná predikcia budúcej hlukovej situácie,
- informáciu pre jednotlivé výpočtové body o tom, s akými rýchlosťami prejazdov električiek sa uvažuje pri predikcii,
- doplniť výpočtové body tak, aby bolo možné posúdiť LAeq pred oknami obytných miestností vo výške 2. až 4. n. p. v úzkom koridore medzi 5-podlažnými BD na Košickej 45 a 46 v zmysle vyhlášky MZSR č. 549/2007 Z. z.
- Bez doplnenia vyššie uvedených náležitostí v rámci tohto konania nie je možné zhodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na životné podmienky a zdravie obyvateľov v súvisiacom obytnom prostredí podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA si vyžiadal od navrhovateľa k všetkým doručeným pripomienkam doplňujúce informácie listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-196 zo dňa 14.07.2025. Doplňujúce informácie boli doručené dňa 29.09.2025. OÚ BA oboznámil s doplňujúcimi informáciami účastníkov konania a dotknuté orgány listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-198 zo dňa 07.10.2025. Na OÚ BA bolo dňa 28.10.2025 doručené záväzné stanovisko od Regionálneho úradu verejného zdravotníctva č. RÚVZBA/OHŽPaZ/14381/32794/2025 zo dňa 27.10.2025, v ktorom Regionálny úrad verejného zdravotníctva súhlasí s navrhovanou činnosťou za podmienky dodržania uvedenej požiadavky v liste. Doplňujúca informácia uvádza na pravú mieru nezrovnalosti a opravuje zrejme chyby, na ktoré RÚVZ upozorňuje.

OÚ BA sa k predmetnému listu vyjadril nižšie v tomto záverečnom stanovisku a požiadavku z listu akceptoval a zaradil do súboru opatrení (napr. opatrenie č. 38,43,47) tohto záverečného stanoviska.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Bratislava, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava, list č. 16156/2025/ÚVHR/44106 zo dňa 26.05.2025 doručený ako e-podanie 26.05.2025

- Po preskúmaní predmetného podania a na základe zistených skutočností Vám týmto oznamujeme, že s ohľadom na miestnu a vecnú nepríslušnosť sa MD SR k danej navrhovanej činnosti nevyjadrovalo v predchádzajúcich stupňoch posudzovacieho procesu podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov, ani ku žiadnemu inému konaniu v danej veci.
- Z vyššie uvedeného dôvodu sa MD SR nebude vyjadrovať ani ku aktuálne zaslanej Správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA berie uvedené na vedomie.

2.2. Stanoviská dotknutej verejnosti doručené k správe o hodnotení (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení)

Stanoviská k správe o hodnotení a doplňujúcej informácie doručili jednotliví občania alebo skupiny občanov, občianske združenia, odborné organizácie rezortov a mesta, a podnikateľské subjekty. Zoznam pripomienkujúcich je uvedený v kap. IX. tohto záverečného stanoviska.

Niektoré stanoviská sú totožné, a boli Okresným úradom Bratislava zoskupené, iné boli zoskupené podľa vecne totožných pripomienok a podobnosti.

Totožné stanoviská od:

-Slovenské národné divadlo, Pribinova 17, 819 01 Bratislava, list zo dňa 26.05.2025 doručený cez podateľňu 27.05.2025;

-Doc. Ing. arch. Jarmila Húsenicová PhD., Hany Meličkovej 2985/21, 841 05 Bratislava, list zo dňa 23.05.2025 doručený cez podateľňu 26.05.2025;

-Anton Popovič, Haburská 33, 821 01 Bratislava, list zo dňa 24.05.2025, doručený cez podateľňu 26.05.2025;

-Adrian Rajter, Fándlyho 1, 811 03 Bratislava, list 24.05.2025, doručený cez podateľňu 26.05.2025;

a

-Ing. Milan Mušák, Vranovská 39, 851 01 Bratislava, list zo dňa 24.05.2025 doručený cez podateľňu 27.05.2025

- Plán trasovania električky priamo v pešej zóne pred novým SND bol spracovaný a zverejnený bez participácie verejnosti. Zo strany vedenia magistrátu doteraz spustený riadny proces participácie verejnosti ani vypracovaný Plán participácie. Trasovaniu nepredchádzala široká verejná diskusia. Situovanie električky v tejto lokalite sa nenachádzalo v strategických dokumentoch mesta nikdy nenachádzalo, s takýmto trasovaním nepočítal ani Územný generel dopravy 2016, ktorý má byť územno-plánovacím podkladom pre nový územný plán.
- Na základe iniciatívy predstaviteľov odbornej verejnosti, podporovateľov Výzvy za zachovanie pešej zóny medzi SND a Nábřežím M. R. Štefánika prebehlo v januári 2022 rokovanie s vedením magistrátu, na ktorom bola prezentovaná požiadavka zriadiť pracovnú skupinu k sporným otázkam návrhu trasovania električky cez pešiu zónu Pribinova. Pracovná skupina nebola dodnes ustanovená.
- Od roku 2019 sa proti plánu trasovania električky pred novým SND postavili desiatky odborníkov, pôsobiaci v oblasti architektúry a urbanistiky, dopravy, životného prostredia, samosprávy, vedy, kultúry, školstva, médií.
- Zástupcovia odbornej verejnosti dlhodobo vyzývajú vedenie Hlavného mesta Bratislava aby na základe participácie a diskusie s odbornou verejnosťou prehodnotilo plánovanú električkovú trať medzi SND a priláhlým námestím M.R.Štefánika a pre výstavbu tratí hromadnej dopravy zvažilo ďalšie možnosti v teritóriu zóny Olejkárska - Landererova - Mlynské nivy tak, aby nedošlo k narušeniu pešej zóny, ktorá bola vybudovaná so zámerom slobodného pohybu chodcov v existujúcom kultúrno-spoločenskom priestore. Súčasne aby trasovaním električky nedošlo k ohrozeniu umeleckej a technickej prevádzky erbovej štátnej kultúrnej inštitúcie.

Vyjadrenie OÚ BA:

Navrhovateľ deklaruje, že predložené trasovanie je výsledkom preverenia podmienok v dotknutom území, ktoré bolo realizované prostredníctvom viacerých analytických a porovnávacích štúdií (2018, 2019). Variant prezentovaný v správe o hodnotení najefektívnejšie zohľadnil dopravné požiadavky, prevádzkovo-ekonomické nároky, priestorové podmienky územia a vykazoval najvýraznejšie spoločenské prínosy z hľadiska pokrytia požiadaviek na dopravnú obsluhu príľahlého rozvojového územia. V roku 2019 bola uskutočnená verejná prezentácia, kde boli odprezentované a verejne diskutované výsledky týchto štúdií za účasti zástupcov mesta a príslušných odborníkov. Informácie boli priebežne zverejňované aj na webovom sídle mesta. Využívanie verejného priestoru pred SND a na nábreží Dunaja v zóne Pribinova bolo predmetom analýzy Sociopriestorové mapovanie verejného priestoru (MIB, 09/2020). Využívanie zóny je diferencované a trať spadá do tranzitnej oblasti centrálnej časti zóny (Pribinova).

Návrh novej električkovej trate je v súlade so záväznou časťou Územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy v znení s verejnosťou participovaných Zmien a doplnkov 07, ktoré v zásadách a regulatívoch verejného opravného vybavenia stanovuje požiadavku „rezervovať koridory pre výstavbu električkových tratí v úsekoch Dúbravka - Devínska Nová Ves, Zlaté Piesky - Vajnory, Pribinova - Košická“. Výstavba novej električkovej trate v riešenom úseku je zároveň zaradená medzi stavby vo verejnom záujme v oblasti verejného dopravného vybavenia v kategórii trasy a zariadenia dopravy. Zmeny a doplnky 07 boli obstarané na podklade riadneho procesu schvaľovania a pripomienkovania v zmysle stavebného zákona. Vyhlásené boli všeobecne záväzným nariadením hl. mesta SR Bratislavy č. 14/2021 z 21.10.2021, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 1.1.2022.

Aarhuský dohovor a smernice EÚ ohľadom participácie verejnosti sú aproximované do vnútorných všeobecne záväzných predpisov SR, vrátane zákona č. 24/2006 Z. z. Proces zisťovacieho konania podľa zákona č. 24/2006 Z. z. začal doručením zámeru navrhovanej činnosti príslušnému orgánu dňa 21.6.2022. Správa o hodnotení bola vypracovaná v súlade s rozsahom hodnotenia určeným príslušným orgánom dňa 5.2.2024, ktorý stanovil varianty pre ďalšie hodnotenie. Dokumentácia a informácie o navrhovanej činnosti sú riadne zverejňované (na úradných tabuliach dotknutej obce a príslušného orgánu, ako aj v centrálnom informačnom systéme MŽP SR (enviroportal.sk) a verejnosti boli poskytnuté viaceré možnosti vyjadrenia v súlade s § 24 uvedeného zákona.

Je možné stotožniť sa s názorom, že využiteľnosť priestoru pred SND zostane zachovaná. Električková trať je na Pribinovej ulici vedená po okrajovej časti námestia, a to v úseku, ktorý je počas bežného dňa využívaný predovšetkým na tranzit. Trasovanie električkovej trate nezasiahne južnú, pobytovo-oddychovú časť námestia. Zachová sa tak dostatočný priestor pre budúce podujatia aj pre prípadné bezpečnostné opatrenia, ktoré umožnia oddeliť dopravný priestor od priestoru určeného na podujatie. Aj využitie plochy priamo pred budovou SND na verejné podujatia zostane po realizácii navrhovanej činnosti zachované. Vzhľadom na ich frekvenciu je možné zabezpečiť dočasné výluky dopravy, ktoré umožnia bezproblémový priebeh podujatí.

Navrhovaná trať nezasahuje do vodnej línie (fontán) na divadelnom námestí. Vedená je po okraji námestia, v časti využívanej podľa vyššie uvedenej štúdie prevažne na tranzit, pričom súvislá plocha pred divadlom zostáva zachovaná pre pohyb návštevníkov a organizovanie kultúrnych podujatí.

- V Správe neboli nijako zohľadnené výsledky, verejne prezentované vo vibroakustickej štúdiu na Ministerstve kultúry SR. Podrobnú analytickú štúdiu v roku 2022 na objednávku

Ministerstva kultúry SR vypracovali Prof. Ing. Stanislav Žiaran, CSc., Ing. Ondrej Chlebo, PhD. pod názvom Vibroakustická analýza SND v súvislosti s plánovanými garážami pred budovou SND. Táto štúdia v roku 2022 dospela k záveru, že prejazdy električiek "vygenerujú akustické nízkofrekvenčné vlnenie kmitania stavebných konštrukcií budovy SND a tým aj nízkofrekvenčné akustické vlnenie, ktoré môže negatívne ovplyvniť akustické prostredie v sálach SND."

- Magistrátom zverejnená štúdia realizovateľnosti sa v nedostatočnej miere zaoberá šírením vibroakustickej energie stavebnými konštrukciami a podložím. Vzhľadom na vybudenie tzv. dunivého hluku, ktorý spôsobuje prejazd električky, neboli v štúdiách spracované kľúčové analýzy tzv. štruktúrneho hluku. Rovnako nebola vykonaná modálna analýza stavebných konštrukcií (stien, podláh, stropov), ktorá umožňuje zistiť zhodu vlastných frekvencií stavebných komponentov s budiacou frekvenciou, teda rezonanciu priestorov, čo môže rušiť akustické prostredie umeleckej produkcie SND.

Vyjadrenie OÚ BA:

Podľa navrhovateľa zverejnená štúdia prof. Žiarana a Dr. Chleba bola jedným z dokumentov, ktoré boli podkladom pre zadanie a spracovanie Štúdie realizovateľnosti električkovej dráhy v okolí Novej budovy SND (príloha C správy o hodnotení). Táto pozostáva z dvoch častí: časti hluk (stanovenie hlukovej záťaže šírenej vonkajším aj vnútorným prostredím vrátane merania zvukovej izolácie priestorov a návrhu opatrení na zvýšenie zvukovej izolácie obvodového plášťa Modrého salóna) a časti vibrácie (určenie hodnôt kmitania v novej budove SND vrátane 3D a 2D modelovania aj počas prejazdov nad garážami SND). Pre vyhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na objekt SND z hľadiska pôsobenia zvuku a vibrácií z prejazdov električiek sa štúdia zaoberá zvukom generovaným prejazdom električiek prenášaným vzduchom a cez stavebné konštrukcie do vnútorného priestoru budovy, a rovnako aj štruktúrnym zvukom generovaným vibráciami pri prejazde električiek a ich prenosom do vnútorného priestoru budovy prostredníctvom podlážia a samotnými stavebnými konštrukciami budovy.

Výpočty publikované v štúdiu prof. Žiarana a Dr. Chleba a výpočty spracované v rámci Štúdie realizovateľnosti električkovej dráhy v okolí Novej budovy SND sa opierajú o rozdielne vstupné podklady a modely. Realizované boli v odlišných obdobiach a zohľadňujú rozdielny stav prípravy projektu. Merania a analýzy v štúdiu prof. Žiarana a Dr. Chleba sa uskutočnili na rozdielnych typoch konštrukcie dráhy, podlážia a konfigurácie terénu. Výpočty uskutočnené v Štúdiu realizovateľnosti električkovej dráhy v okolí Novej budovy SND boli spracované na podklade priečného rezu konkrétnej konštrukcie nového električkového telesa, ktorý zohľadňuje najnovšie skúsenosti z výstavby tratí na území mesta, a na podklade uvažovanej úpravy podzemných priestorov divadla. Generovanie a prenos vibrácií boli modelované priamo na reálnej konštrukcii novej budovy SND. Analýza bola vypracovaná v súlade s platnými normami, vyhláškami a na základe aktuálnych vedeckých poznatkov. Jej závery vychádzajú z reálneho technického stavu budovy a z aktuálne navrhovaného stavu po realizácii úprav. Rozdiel oboch správ teda spočíva primárne v realizácii výpočtov na rozdielnych modeloch. Obe predložené správy sú spracované na akademickej úrovni ako rovnocenné odborné podklady, ktoré sú predmetom odbornej diskusie a vzájomného oponovania.

- V Správe nebol nijako zohľadnený vypracovaný variant alternatívnej trasy električky mimo SND pod názvom Olejkárska - Landererova. Na verejnom prerokovaní Správy dňa 15.5.2025 na otázku, či magistrát posudzoval aj trasovanie električky Olejkárska- Landererova odpovedali zamestnanci magistrátu v tom zmysle, že magistrát posudzoval všetky varianty. Na svojej webovej stránke v časti dopravné projekty/ Nová električková trať Pribinova - Košická, kde magistrát zverejňuje postup prípravy a posudzovania projektu sa však vyhodnotenie projektu Olejkárska- Landererova nenachádza. Na tejto stránke sa nachádza len projekt Električkové trate v novom centre mesta Bratislavy - Dopravné modelovanie a zmena del'by prepravnej práce, ktorý vypracovala katedra dopravných stavieb STU, kde boli posudzované viaceré varianty. Variant Olejkárska - Landererova v tomto posudzovaní zahrnutý nebol. Autori variantu Olejkárska - Landererova neboli dodnes v súvislosti s predmetným projektom nijako vedením magistrátu oslovení.

Vyjadrenie OÚ BA:

Navrhovateľ operuje preverení alternatívnej trasy vedenia električkovej trate po Landererovej ulici v rámci štúdie Analýza umiestnenia novej električkovej trate v severnom jazdnom páse Landererovej ulice (2019). Na základe vykonaného posúdenia boli identifikované viaceré negatíva vedenia novej električkovej trate po Landererovej ulici: Zásadné zníženie počtu jazdných pruhov oproti plánovanému stavu vychádzajúcemu z dopravného-inžinierskeho posúdenia súvisiaceho s developerskou činnosťou v zóne. Zrušenie (nerealizovateľnosť) BUS zastávky Prístavná v ramene Landererova križovatky Košická – Landererova. Na celej Landererovej, resp. medzi odbočením trate z Pribinovej ulice až po Košickú ulicu by zostala jediná zastávka s rovnomeným názvom Landererova pri križovatke Olejkárska – Landererova. Dobré trasovanie trate vo vzťahu k ťažisku územia tento hendikep nedokáže vykompenzovať. Problémy s riešením križovatky Košická – Landererova, v dôsledku ľavého odbočenia trate, ktoré sú spojené jednak kapacitnými problémami križovatky – dopravnou priepustnosťou a s veľmi problematickým, ak nie nemožným riešením priechodov pre chodcov. Aj s ohľadom na plošnú veľkosť križovatky, by sa tu hodilo mimoúrovňové riešenie chodcov – ako na Trnavskom mýte, na čo nie je križovatka koncepcne ani technicky pripravená. Skrátene riadiaceho priestoru križovatky Olejkárska - Landererova a kríženie všetkých vjazdov a výjazdov do/z územia medzi Landererovou a Mlynskými nivami. Električková trať bude pretínať všetky vstupy do územia pri jej vedení na severnej strane Landererovej ulice. Riadenie všetkých týchto vstupov, aj napriek preferencii, bude na električkovú dopravu priamo vplyvať. Pre prípad zachovania aspoň dvoch priebežných jazdných pruhov a odbočovacích pruhov pre IAD v oboch smeroch nie je možné zriadiť osobitné BUS pruhy. Obmedzenie stredového ostrovčeku pri Panorama City pre chodcov, kadiaľ vedú hlavné pešie ťahy v smere na autobusovú Stanicu Nivy - Sky Park - Nábřežie a rovnako aj zastávku Landererova-nábřežie. Prítomnosť energetunela (káblovodu) uloženého pod ľavým chodníkom Landererovej ulice v smere ku Košickej, ktorý nie je dimenzovaný na pojazď cestnými vozidlami, preto nie je možné jednoduchým spôsobom Landererovu ulicu rozširovať a línia súčasného obrubníka musí byť zachovaná.

Z vyššie uvedených dôvodov bola alternatíva po Landererovej ulici vylúčená z ďalšieho hodnotenia a do procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie vstupovalo len trasovanie, ktoré z vyššie

spomenutých štúdií realizovateľnosti vyšlo ako najefektívnejšie. Jeho hlavnou výhodou je poloha trate vo vzťahu k celej zóne širšieho mestského centra medzi Dunajom a Mlynskými nivami. Takáto poloha trate výrazným spôsobom prispeje k atraktivite dopravného systému a značne zvýši celkovú dopravnú obslužnosť územia nového centra.

Navrhovateľ zdôrazňuje, že na spracovaní technického návrhu novej električkovej trate spolupracujú mnohí odborníci z oblasti dopravnej technológie, inžinierskych stavieb, geotechniky, architektúry, akustiky a vibroakustiky, environmentalistiky, urbanizmu, záhradnej architektúry, technickej infraštruktúry a tiež z oblasti ekonomiky a projektového riadenia. Technické riešenie je spracované na základe vznesených požiadaviek, platných právnych predpisov a technických noriem, ako aj s prihliadnutím na limity územia. Návrh zároveň zohľadňuje požiadavky a obmedzenia viacerých dotknutých subjektov, ktoré majú priamy vplyv na jeho výslednú podobu.

- V Správe neboli zodpovedané otázky technológií v podzemí SND. V priestoroch podzemných garáží a v podzemí týchto garáží sú situované nasledovné viaceré inžinierske siete a technológie a únikové východy z priestorov garáže v prípade požiaru. Finančný dopad takejto rozsiahlej technologickej zmeny, vrátane ušlých príjmov v prípade zásahu do prevádzky divadla je potrebné zahrnúť medzi vyvolané investície pri budovaní trasy električky ponad garáže SND.
- Vedenie SND v liste upozornilo magistrát, že SND už vykonalo vo vlastnej réžii obhliadku vlastným stavebným projektantom a podľa výsledkov obhliadky je zrejmé, že prekládky niektorých dotknutých technológií budú tak stavebne a finančne náročné, že uskutočnenie zmien by malo dlhodobu enormný dopad na fungovanie divadla.
- Na prezentácii Správy 15.5.2025 na položenú otázku z verejnosti, kto bude financovať vyššie uvedené nevyhnutné úpravy dotknutého podzemia SND nik z prezentujúcich neodpovedal.

Vyjadrenie OÚ BA:

Pred odovzdaním správy sa podarilo získať aspoň čiastkovú dokumentáciu. Na jej základe, spolu s osobnou prehliadkou garážových priestorov divadla umožnenou správcom budovy a dostupnými informáciami z okolitých stavieb, bol stanovený rámcový rozsah možných technických úprav. Projektová dokumentácia úprav priestorov je zároveň nevyhnutná na vyčíslenie finančných nákladov a spracovanie Plánu organizácie výstavby, ktorý priblíži jednotlivé stavebné postupy a dĺžku ich realizácie. Pre spracovanie takéhoto plánu organizácie výstavby bude potrebná úzka súčinnosť so zástupcami správy budovy divadla.

Nevyhnutné úpravy podzemných priestorov SND sú integrálnou súčasťou projektu novej električkovej trate – budú teda projektované, realizované aj financované v nevyhnutnom rozsahu ako vyvolané investície z jeho rozpočtu.

Ochrana priestorov budovy divadla pred účinkami prevádzky električky bude síce náročná, ale je podľa projektantov technicky realizovateľná. Najdôležitejšími prvkami garáže sú vzduchotechnika (v základovej doske), rozvody vody (pre fontány zostanú nezmenené, k technologickým priestorom bude vytvorená samostatná chodba) a únikové východy (nahradené budú tunelom z rámových prefabrikátov). Potenciálne komplikovaná môže byť prípadná prekládka kanalizácie pod garážami. Elektroinštalácie sú relatívne jednoduchšie riešiteľný prvok. Postup bude rozpracovaný v projektovej dokumentácii a v súčinnosti s SND v zmysle opatrení č. 43 až č. 45 tohto záverečného stanoviska.

- V Správe neboli dostatočne vyhodnotené vplyvy z hľadiska hlučnosti a vibrácií elektrického trate na umeleckú prevádzku novej budovy SND.

Vyjadrenie OÚ BA:

Navrhovateľ uvádza, že v rámci spomínaných historických objektov neboli aplikované zvukové izolácie v takom rozsahu, ako v novej budove SND. Zo spracovanej Štúdie realizovateľnosti elektrického dráhy v okolí Novej budovy SND (EUROAKUSTIK s.r.o., STU BA, SH Diagnostics, 11/2023) vyplýva, že „navrhovaná činnosť nevyvolá rušenie produkcie v priestoroch Sály opery a baletu, Sály činohry ani Štúdia SND a nebude zdrojom hluku šíriaceho sa vzduchom nad rámec odporúčaných, resp. platných prípustných limitov“. Dodatočné zvukovoizolačné opatrenia budú potrebné len v prípade Modrého salóna, ktorý bol pôvodne určený na divadelnú kaviareň. Táto štúdia bola spracovaná na základe vyhlásenia a odporúčaní nezávislej skupiny expertov na akustiku, dopravné inžinierstvo a architektúru (2021, v prílohe zámeru) a zohľadňuje i vznesené pripomienky k zámeru.

Pri prístupe k riešeniu odhlučnenia novej budovy SND sa má uplatniť princíp predbežnej opatrnosti, spočívajúci v operatívnom vibroakustickom monitoringu počas realizácie stavebných prác (opatrenie č. 75 v kap. VI.3. a monitoring hluku a vibrácií podľa kap. 7.2 tohto záverečného stanoviska), ktorý bude vykonávaný prítomným vibroakustickým dozorom počas realizácie elektrického spodku a zvršku, pričom súčasťou bude priebežné meranie dynamických parametrov trate. Kontrola účinnosti tlmiacich systémov a správnosti ich inštalácie umožní včas odhaliť prípadné nedostatky alebo zníženie funkčnosti systému a operatívne prijať nápravné opatrenia.

- V Správe neboli zohľadnené urbanistické hodnoty pobytového priestoru SND. Je dôležité pripomenúť, že s trasovaním elektricky popred budovu SND nesúhlasilo vedenie samotného divadla, v ktorého správe sú pozemky okolo novej budovy SND.
- V Správe nebola zohľadnená problematika obmedzenia užívateľských a vlastníckych práv, narušenie územia hodného osobitného zreteľa, narušenie funkčnosti verejného priestoru, narušenie bezpečnosti pohybu v pešej zóne, narušenie umeleckého konceptu vodnej línie a narušenie urbanistického konceptu línie Bratislavského hradu.
- Postup navrhovateľa neberie dostatočne do úvahy skutočnosť, že SND je jednou z najvýznamnejších kultúrnych inštitúcií na Slovensku s medzinárodným presahom, ktorej činnosť je riadená samostatným zákonom. Ak by sa mala táto inštitúcia nachádzať v prostredí, ktoré bude negatívne ovplyvňovať divadelnú činnosť, SND nebude môcť plnohodnotne plniť svoje úlohy zo zákona.
- Návrh záverečného stanoviska: Príslušný orgán neodporúča realizáciu navrhovanej činnosti „Nové elektrické trate v Bratislave, úsek Košická“.

Vyjadrenie OÚ BA:

Architektonický ráz Námestia M. R. Štefánika a predivadelného priestoru sa zásadne nezmení. Navrhovateľ vychádza aj zo štúdie „Sociopriestorové mapovanie verejného priestoru“ (MIB, 09/2020) diferencujúcej využitie zóny, podľa ktorej je trasa elektricky situovaná v pásme tranzitu, čím sú dodržané aj urbanistické funkcie.

V návrhu sú minimalizované vizuálne aj priestorové zásahy. Trakčné stĺpy a vedenia sú navrhnuté v osovej polohe trate s čo najnižšou možnou niveletou, aby nenarušovali kompozičné a architektonické vzťahy územia. Trať bude vedená priamo po teréne (zapustená bude do terénu), čím sa eliminuje potreba akýchkoľvek výškových konštrukcií a minimalizujú sa priestorové aj vizuálne obmedzenia v dotknutom území. Pre navrhovanú činnosť bolo vyžiadané aj stanovisko Krajského pamiatkového úradu Bratislava (príloha 4 správy o hodnotení), ktorý neidentifikoval rozpor navrhovanej činnosti s pamiatkovými hodnotami lokality. Navrhovaná činnosť bude zrealizovaná v súlade s platnými právnymi predpismi aj s ohľadom na autorské práva.

Podľa návrhu je električková trať riešená tak, aby rešpektovala architektonický koncept priestoru a čo najmenej zasahovala do jeho umeleckej a kultúrnej hodnoty. Navrhovaná trať nezasahuje do vodnej línie (fontán) na divadelnom námestí. Vedená je po okraji námestia, v časti využívanej podľa vyššie uvedenej štúdie prevažne na tranzit, pričom súvislá plocha pred divadlom zostáva zachovaná pre pohyb návštevníkov a organizovanie kultúrnych podujatí. Podľa navrhovateľa cieľom riešenia je dosiahnuť funkčné dopravné prepojenie pri súčasnom zachovaní charakteru divadelného námestia.

Nepredpokladá sa narušenie urbanistického konceptu línie Bratislavského hradu. Trať je vedená po okrajovej časti námestia, teda mimo centrálnej plochy pred SND, ktorá zostáva zachovaná ako priestor pre peší pohyb a kultúrne podujatia. Technické prvky trate, ako trakčné vedenie či stožiare, budú riešené v minimalistickej a vizuálne v čo najmenej rušivej podobe, aby nenarúšali vnímanie tejto urbanistickej línie. Umelecké koncepty sú vizualizované v správe o hodnotení.

K navrhovanej činnosti sa z hľadiska pamiatkovej ochrany vyjadril Krajský pamiatkový úrad Bratislava listom č. Z-PUSR.091801/2024 zo dňa 14. 11. 2024 (príloha 4 správy o hodnotení), v ktorom nekonštatoval rozpor navrhovanej činnosti s objektmi ani záujmami pamiatkovej ochrany. V súlade so štandardnými povoľovacími postupmi bude projektová dokumentácia v ďalšom stupni opätovne predložená na vyjadrenie KPÚ Bratislava, ktorý môže v prípade nových skutočností tieto vo svojom stanovisku zohľadniť.

K pripomienke ohľadom vlastníckych práv OU BA uvádza, že uvedené sa netýka kompetencií OÚ BA v konaní o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Dotknuté pozemky prejdú štandardným procesom majetkovoprávného usporiadania. OÚ BA na základe všetkých dostupných informácií rozhodol o súhlase s realizáciou navrhovanej činnosti tak, ako je uvedené v kapitole VI.1. Rozhodnutie vo veci tohto záverečného stanoviska.

-Cyklokoalícia, Partizánska 2, 811 03 Bratislava, IČO: 31 800 394 (list bol postúpený na Okresný úrad Bratislava ako príslušný orgán z Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, dňa 07.05.2025 a list postúpený z Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky dňa 19.05.2025)

- Žiadame byť účastníkom ďalších konaní.

Vyjadrenie OÚ BA:

Podľa § 24 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. v znení účinnom do 31.3.2023 má dotknutá verejnosť postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa odseku 3 alebo podľa odseku 4, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu (§ 14 zákona č. 71/1967

Zb. správny poriadok).

- Súčasná poloha protipovodňovej ochrany pri Moste Apollo je umiestnená tak, že by bol v prípade inštalácie mobilných zábran znemožnený prístup na cyklotrasu a schodiská vedúce na most. Zámer navrhuje posun protipovodňovej ochrany, čím sa zabezpečí prístup na cyklotrasu a schodiská. Vstupy do výtáhov však budú stále v záplavovom pásme. Navrhujeme posun protipovodňovej ochrany z zmysle náčrtu na obr. 2 tak, aby bol možný prístup aj k výtáhom na zastávky MHD.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA konštatuje, že riešitelia sa v doplňujúcej informácii vyjadrili, že návrh je nevhodný, pravouhlé riešenie by vyvolalo tlak na mobilné zábrany a prúdenie s vírivým efektom, hrozilo by riziko poškodenia.

- Vítame vznik variantu 3, obzvlášť napojenia trate z Vajanského nábřežia a vytvorenie obrátiska okolo parčíka Miletičova.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA berie uvedené na vedomie.

- Na Šafárikovom námestí rozšíriť priechod pre chodcov cez rameno križovatky vedúce na Dostojevského rad minimálne o šírku dnešného priechodu pre cyklistov. Priechod pre cyklistov príslušne posunúť smerom k Dostojevského radu.

Vyjadrenie OÚ BA:

Zúžil by sa, v zmysle doplňujúcej informácie, vyčkávací priestor pred priechodmi na strane Starého mosta a posunul vyčkávací priestor cyklistov bližšie k areálu Umelky. Došlo by tým k zmenšeniu priestoru pre chodcov a v čase vyčkávania cyklistov pred priechodom k obmedzeniu peších pohybov; zelený ostrovček by musel byť zrušený príp. zmenšený.

- V ďalších stupňoch projektovej prípravy preveriť možnosť úprav v križovatke Šafárikovo námestie tak, aby sa podľa možnosti podarilo čo najviac eliminovať úzke miesto pre chodcov a cyklistov pred Umelkou. Už dnes je tento priestor stiesnený a v zámere je sem ešte premiestnená autobusová zastávka. Jedna z možných ideí je znázornená na obr. 1 a vychádza z predpokladu, že na severnej strane Dostojevského radu sú pred križovatkou tri pruhy a za ňou len dva (po odrátaní cyklopruhu len 2 versus 1). Navrhujeme preto ponechať medzi Pribi novou a Šafárikovým námestím v tomto smere vozovky len dva pruhy a tretí využiť pre opačný smer aj s električkovou traťou. Miesto na južnej strane vozovky by slúžilo ako bus pruh, druhý jazdný pruh by bol zmenený na nástupný ostrovček zastávky. V zostávajúcim priestore by bolo možné umiestniť samostatnú obojsmernú cyklotrasu aj chodník.

Vyjadrenie OÚ BA:

Podľa projektantov v strede križovatky je podzemný kolektor, jeho technológia presahuje na povrch (vstupy do kolektora a vzduchotechnika), preto dopravný ostrovček musí zostať bez zásahu. V severnej časti ulice nie je dostatok priestoru pre dva električkové pásy a samostatný jazdný pruh. Ak by bol ponechaný len jeden jazdný pruh pre autá v smere na Vajanského, autá v smere na Dostojevského rad by museli využívať BUS pruh, čo by výrazne znížilo priepustnosť križovatky a obmedzilo plynulosť MHD; ak by autá boli smerované na južný električkový pás, v križovatke Šafárikovo námestie by nútene vzniklo veľa kolíznych bodov a súčasne by táto úprava spomaľovala samotnú električkovú dopravu.

- Vyhodnotenie našej pripomienky č. 2 k zámeru z roku 2022 (znenie pripomienky: "Žiadame preveriť možnosť zriadenia jednosmerného cyklistického pásu pri zastávke Košická, aby neboli pri jazde v smere od Mosta Apollo na Miletičovu potrebné dvakrát križovať Košickú ulicu. Priestor získať napr. zrušením/zúžením stredového deliaceho pásu, vyosením vozovky a električkovej trate na západnú stranu a pod.") bolo pomerne neurčité. Opakujeme preto túto pripomienku aj v tomto stanovisku a zároveň pre lepšiu ilustráciu pripájame náčrt úpravy. Nami navrhovaná úprava spočíva v miernom posune električkovej trate a jedného ramena Košickej v mieste zastávky (obr. 3). Nevyriešenie tohto miesta (ponechanie riešenia navrhovaného v zámere, obr. 4) považujeme za zásadnú chybu v pomerne dobre navrhnutej sieti cyklistických komunikácií a preto trváme na preverení možností úpravy tohto miesta

Vyjadrenie OÚ BA:

Podľa projektantov návrh znižuje komfort pohybu peších, detí z SŠ Novohradská, vznikli by kolízne križovania peších a cyklistov, čo by si vyžiadalo technické oddelenie trás (zvýšenie nárokov na priestor a zníženie kvality verejného priestoru). Výsledné riešenie bude reflektovať aj riešenia projektom ZWIRN.

- Jednosmerné cestičky pre cyklistov žiadame navrhovať v šírke 2-2,2 m (mimo stiesnených miest), aby bolo možné predchádzanie pomalších cyklistov rýchlejšími. Dôvodom je výrazne väčší rozdiel rýchlostí medzi jednotlivými cyklistami, než je to medzi jednotlivými motorovými vozidlami.

Vyjadrenie OÚ BA:

Navrhovateľ sa v rámci doplňujúcich informácií vyjadril, že pripomienku berie na vedomie, a návrhom sa bude zaoberať pri podrobnejšom riešení cestičiek pre cyklistov v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti.

OÚ BA konštatuje, že presný návrh cyklopruhov bude súčasťou ďalších povoľovacích konaní, nakoľko OÚ BA v rámci opatrení tohto záverečného stanoviska počíta s možnosťou konfigurácie profilu Košickej ulice pre zvýšenie podielu stromov a parkovacích miest.

Totožné stanoviská od:

-Mgr. art. Danica Ondrejovič, Košická 43a, 821 08 Bratislava, list zo dňa 20.05.2025 doručený cez podateľňu 23.05.2025;

-Bc. Porubská Jana, Košická 43a, 821 08 Bratislava, list zo dňa 22.05.2025 doručený cez podateľňu

23.05.2025;

-JUDr. Pavol Vaš, Košická 18, 821 09 Bratislava, list zo dňa 22.05.2025 doručený cez podateľňu 26.05.2025;

-ORAETLABORA, s.r.o., Košická 18, 821 09 Bratislava, IČO: 47 242 663, list zo dňa 22.05.2025 doručený cez podateľňu 26.05.2025;

-Tomáš Ambra, Košická 20, 821 09 Bratislava, list zo dňa 20.05.2025 doručený cez podateľňu 27.05.2025;

-MUDr. Daniela Stanislavová, Košická 24, Bratislava, list zo dňa 20.05.2025 doručený cez podateľňu 27.05.2025; a

-Silvia Zvarová, Klariská 12, 811 02 Bratislava, list zo dňa 20.05.2025 doručený cez podateľňu 28.05.2025:

- Jednou z navrhovaných električkových zastávok, má byť zastávka Košická (pracovný názov). Navrhujem, aby táto zastávka bola vybudovaná pred križovatkou Košická/Prievozská z dôvodu zabezpečenia bezpečnosti detí navštevujúcich školu na Novohradskej ulici. V prípade zamýšľanej električkovej zastávky sa má podľa projektu údajne ubrať časť pozemku zo školského areálu školy na Novohradskej ulici, čo výrazne zmenší školský dvor školského areálu a športového využitia školského areálu (záber ratanového športového ihriska).

Vyjadrenie OÚ BA:

Projekt predpokladá len posun oplotenia, do školského dvora sa nezasiahne. Zastávka Košická je určená pre dopravu detí pre školu.

- Prírodné podložie Košickej ulice (ako aj Mlynských Nív) tvorí piesočnaté podložie, ktoré svojim obsahom výrazne viac šíri vibrácie a hlučnosť a z uvedeného dôvodu namietam stavbu električkovej trate cez Košickú ulicu z dôvodu nadmerného hluku a vibrácii spôsobenej stavbou a prevádzkou električkovej trasy a električkovej dopravy na Košickej ulici. Bytové domy na Košickej ulici sú postavené zo železobetónovej konštrukcie z 50. rokov 20. storočia, ktoré nie sú projektované a stavané na absorbovanie vibrácií a hluku pochádzajúcich z prevádzkovania električkovej dopravy (električkovej trate) postavenej v tesnej blízkosti týchto bytových domov. Okrem toho všetky vodovodné, teplotné a kanalizačné prípojky dotknutých bytových domov na Košickej ulici sú vedené kolmo na Košickú ulicu s napojením na centrálnu prípoje (pripojenia) v súčasnosti vedené stredom Košickej ulice, na ktorej je plánovaná výstavba električkovej trate. Napriek plánovanej prekládke centrálnych prípojov tepla, vody a kanalizácie (v súčasnosti vedené stredom Košickej ulice, na ktorej je plánovaná výstavba električkovej trate), budú vibrácie, otrasy a hluk z prevádzkovania električkovej dopravy priamo prenášané aj týmito kolmými prípojkami tepla, vody a kanalizácie na bytové domy na Košickej ulici, čím sa výrazne zníži kvalita života, zdravia a kvalita bývania vlastníkov bytov v bytových domoch. Vznášam námietku nevhodnosti umiestnenia električkovej dopravy (električkovej trate) na Košickej ulici od križovatky Košická/Prievozská po križovátku Košická/Miletičova .

- Navrhujem vykonať znalecké dokazovanie za účelom merania a znaleckého zistenia miery a vplyvu vibrácií a hluku plánovanej električkovej dopravy podľa projektovej a technickej dokumentácie plánovanej električkovej dopravy (električkovej trate) na Košickej ulici na jednotlivé okolité bytové domy na Košickej ulici od križovatky Košická/Prievozska po križovatku Košická/Miletičova. Dovoľujem si upozorniť, že všetky doterajšie modernizácie električkových tratí v Bratislave vykonané Hlavným mestom Slovenskej republiky Bratislava vrátane Karloveskej radiály, Štúravej ulice a výstavby novej Petržalskej radiály, a pod. boli a sú spojené s vadami, nekvalitným prevedením diela a stavebných prác, nekvalitného betónového a izolačného (proti hluku a vibráciám) podložia pod električkovou traťou, spôsobujúce nadmerný hluk a nadmerné vibrácie na okolité bytové domy a stavby, pričom uvedené električkové radiály a trate nie sú vedené v tak husto obývaných oblastiach v tesnej blízkosti bytových domov tak ako je to na Košickej ulici.

Vyjadrenie OÚ BA:

Navrhovateľ na základe skúseností z projektov výstavby a rekonštrukcie električkových tratí v meste navrhuje pre etapu realizácie električkového zvršku operatívny monitoring (opatrenie č. 75 v kap. VI.3. a návrh monitoringu podľa kap. VI.4. tohto záverečného stanoviska). Tento zahŕňa prítomnosť vibroakustického dozoru na stavbe, priebežné merania dynamických parametrov trate, kontrolu účinnosti tlmiacich systémov a ich správnej inštalácie a včasnú identifikáciu a riešenie prípadných porúch alebo zníženej funkčnosti systému. Toto opatrenie zabezpečí, že protihluková a antivibračná funkcia trate bude počas výstavby dôsledne kontrolovaná a optimalizovaná, čím sa minimalizuje riziko negatívnych dopadov na kvalitu života obyvateľov v jej okolí.

V projekte návrhu električkovej trate sú zohľadnené aj statické a dynamické účinky prejazdu električkových súprav na okolité stavby.

Vibroakustická štúdia (príloha D) analyzovala šírenie vibrácií z prevádzky navrhovanej trate a jej výsledky potvrdzujú, že nová trať nebude zdrojom vibrácií predstavujúcich priame riziko pre stavebné objekty v jej okolí. Na obmedzenie šírenia vibrácií do okolia sú priamo v technickom návrhu zahrnuté moderné protihlukové a antivibračné opatrenia, najmä pružné upevnenie koľajníc, zriadenie bezstykovej koľaje, osadenie antivibračných rohoží, prílepenie koľajnicových bokovnic a inštalácia podložiek pod koľajnicu. Vo vybraných úsekoch, vrátane obytnej zóny Košickej ulice, bude koľaj zaliata do polyuretánovej hmoty, čo výrazne zvýši účinnosť pohlcovania vibrácií prenášaných do podložia. Na elimináciu nepríjemných zvukov pri prejazdoch električiek oblúkmi malých polomerov budú do konštrukcie trate integrované zariadenia na mazanie koľajníc v zmysle technického a technologického riešenia uvedeného v správe o hodnotení. Vplyvy vibrácií počas výstavby budú dočasné, navrhnuté je fázovanie.

Na zabezpečenie ochrany obyvateľov a stavebných objektov v okolí plánovanej trate bude pred, počas výstavby a aj po spustení prevádzky novej električkovej trate realizovaná kontrola technického stavu prilahlých objektov so zameraním na možný výskyt konštrukčných porúch alebo poškodení (pasportizácia 1x pred výstavbou, počas výstavby min. 1x ročne, 1x na konci prvého roku prevádzky, podľa podmienok uvedených v kap. VI.4. záverečného stanoviska). Kontroly budú zabezpečované odborné spôsobilými osobami zo strany objednávateľa, stavebného dozoru a zástupcov majiteľov alebo správcov objektov. V prípade identifikácie akýchkoľvek negatívnych vplyvov budú navrhnuté

a uskutočnené primerané nápravné opatrenia (opatrenie č. 50). Zodpovedným je investor, ktorý v zmysle opatrenia č. 54 zriadi informačné kanály.

Pasportizácia objektov bude súčasťou Projektu monitoringu životného prostredia, konkrétne Projektu monitoringu hluku a vibrácií. Tento projekt bude vypracovaný odborné spôsobilými osobami ako súčasť projektovej dokumentácie a následne predložený príslušným orgánom v rámci povoľovacích konaní. Podľa projektu budú ďalej koordinované postupy.

- Výrub minimálne 20 zdravých stromov starších ako 45 rokov z dôvodu električkovej trate naruší prirodzený prírodný ráz tejto oblasti, ktorá je charakteristická práve množstvom zelene, stromov, vtáctva a hmyzu. Spomínané zdravé stromy (ktoré majú byť predmetom výrubu) obýva aj chránené vtáctvo, ktorého prirodzeným prostredím sú dunajské lužné lesy obývajúce aj CHKO Dunajské luhy. Výrub predmetných zdravých stromov spôsobí zvýšené a nežiaduce preslnenie a prehrievanie okolitých bytových domov a cestnej komunikácie, čo bude mať aj negatívny dopad a vplyv na zdravie obyvateľov týchto bytových domov, ako aj na kvalitu života a stratu prirodzeného prostredia pre vtáctvo, chránené vtáctvo a hmyz žijúci v tomto prostredí.
- Vznášam námietku nevhodnosti výrubu ďalších zdravých stromov pred bytovými domami na Košickej ulici pri chodníkoch na Košickej ulici z dôvodu plánovaného rozširovania cestnej komunikácie, chodníkov od križovatky Košická/Prievozská po križovatku Košická/Miletičova. Napriek tomu, že investor plánuje novú výsadbu mladých stromčekov, výrub predmetných zdravých stromov spôsobí zvýšené a nežiaduce preslnenie a prehrievanie okolitých bytových domov na Košickej ulici, stratu prirodzeného denného tieňa, čo bude mať aj negatívny dopad a vplyv na zdravie obyvateľov týchto bytových domov, ako aj na kvalitu života.

Vyjadrenie OÚ BA:

Nie všetky stromy budú vyrúbané – rozsah výrubu sa mení s vyvolanými zmenami technického riešenia. K výrubu drevín sa bude pristupovať len v prípade ich priameho stretu so stavebnými objektmi a stavebnými prácami. Vzrastlé dreviny budú v území zachované v max. nožnej miere. Súčasťou náhradnej výsadby budú aj vzrastlé dreviny (obvod kmeňa 18 – 25 cm), krovité porasty pozdĺž trate a trvalkové plochy, zmiešaných záhonov a lúčnych porastov, ako aj revitalizácia predzáhradok bytových domov. Odrastené stromy, odolné voči chorobám a škodcom, s obvodom kmeňa 18 – 20 cm, resp. 20 – 25 cm, poskytnú už v krátkom čase po výsadbe zatienenie. Výsadba bude realizovaná ako štruktúrovaná, zahustená, druhovo pestrá a bude pozostávať z druhov dobre adaptovaných na podmienky mestského prostredia. Zámerom je vytvoriť nielen vizuálne atraktívny, ale aj ekologicky hodnotný vegetačný systém, ktorý prispeje k obnoveniu a obohateniu mestskej biodiverzity. Plochy verejnej zelene budú diverzifikované. Živočíchy budú mať dostatok rôznorodých stanovišť pre pobyt, potravu a rozmnožovanie. V súvislosti so zásahom do parkovania aj do zelene na Košickej je deklarovaná ochota v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice podľa opatrenia č. 51, kap. VI.3. Projektanti však zdôrazňujú, že vzhľadom na limitovanú šírku ulice bude vždy nevyhnutné hľadať kompromis všetkých požiadaviek a funkcií.

- Dôjde k výraznému zníženiu parkovacích státí minimálne v počte 100 na Košickej ulici, čo negatívne ovplyvní život rezidentov a vlastníkov bytov v bytových domov Košickej ulice a možnosť parkovania v mestskej časti s regulovanou parkovacou politikou. Vznášam námietku nevhodnosti výrazného zníženia parkovacích státí minimálne v počte 100 na Košickej ulici a povinnosti vytvorenia (kompenzácie) vhodných parkovacích státí na Košickej ulici a jej okolí pre rezidentov a obyvateľov Košickej ulice.

Vyjadrenie OÚ BA:

V zmysle doplňujúcej informácie nová električková trať nemôže zlepšiť už v súčasnosti kritickú situáciu v parkovaní. Koncept mesta je orientácia na hromadnú a nemotorovú dopravu. V navrhovanom riešení variantu 3 sa uvažuje zníženie aktuálneho počtu parkovacích miest na Košickej ulici o max. 73 státí. Priestorové možnosti Košickej ulice a dopravné požiadavky na ňu kladené neumožňujú navýšiť počet parkovacích miest bez zásahu do iných funkčných prvkov dopravnej alebo zelenej infraštruktúry.

Vzhľadom na doručené pripomienky verejnosti k zásahom do parkovania aj do zelene na Košickej ulici deklaruje navrhovateľ ochotu v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice a hľadať riešenia, ktoré umožnia zachovať počet parkovacích státí v maximálnej možnej miere – napríklad formou úprav vedenia peších a cyklistov, optimalizáciou parkovacích pásov či úpravou vegetačných prvkov. Zároveň však zdôrazňuje, že vzhľadom na limitovanú šírku ulice bude vždy nevyhnutné hľadať kompromis medzi požiadavkami na parkovanie, plynulosť dopravy a na rozsah zelene. Pripomienka je zahrnutá do súboru opatrení podmieňujúcich realizáciu navrhovanej činnosti pod č. 51.

- Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem, aby sa Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia predmetnými pripomienkami a námietkami zaoberal, prešetril ich a prípadne, aby boli následne zapracované do navrhovaného riešenia novej električkovej trate - úsek Košická.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA sa v rámci konania o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti zaoberal všetkými pripomienkami zo stanovisk doručených v konaní a v rámci jeho kompetencií zohľadnil a zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska viaceré požiadavky vyplývajúce zo stanovisk.

Totožné stanoviská od:

-Ing. arch. Michal Ráchela, Košická 4984/50, 821 08 Bratislava, list doručený ako e-podanie 23.05.2025; a

-Ing. arch. Martin Kotrus a Ing. arch. Alexandra Kotrusová PhD., Košická 46, 821 08 Bratislava, list doručený ako e-podanie 23.05.2025

- Týmto vyjadrujeme zásadný nesúhlas s redukovaním počtu existujúcich parkovacích miest na Košickej ulici (úsek Dulovo nám. - Gemerská ul.) v súvislosti s plánovanou výstavbou električkovej trate. Toto riešenie prehĺbi každodenné komplikácie obyvateľom pri zabezpečovaní základnej dostupnosti k bývaniu. Tiež zníži hodnotu ich nehnuteľností a bude

mať negatívny dopad na dostupnosť autom a tým aj na ekonomickú stabilitu lokálnych obchodov a služieb v oblasti Košickej ulice a jej okolia.

- Je neakceptovateľné, aby sa argumentovalo tým, že na zachovanie parkovania pri existujúcich bytových domoch sa nevzťahuje žiadna vyhláška. Takýto prístup je síce možno formálne správny, ale spoločensky neprijateľný voči súčasným obyvateľom. Podľa tejto logiky sa môžu po kolaudácii zrušiť všetky parkoviská novostavieb bytových domov a využiť pre iné účely.
- Rovnako nesúhlasíme s odstránením letných terás prevádzok v parteri Košickej ulice. Ich zrušením sa zníži funkčnosť parteru, čo je veľmi dobre vidieť na vyššej atraktivite prevádzok a ich stálosti na strane ulice s terasami. Tiež negatívne vnímame, že návrh počíta s odstránením existujúcich stromov.
- Hoci chápeme a podporujeme snahu o rozvoj MHD a zlepšenie dopravnej situácie v Bratislave a oceňujeme pozitívne prvky projektu (snaha o zachovanie zelene v území a podpora cyklistov), avšak tieto nemôžu byť realizované na úkor základnej dopravnej obslužnosti územia a potrieb obyvateľov. Riešenie pozitívne prospeje vzdialenejším mestským častiam, ale tejto lokalite benefity nie len že neprináša, ale negatíva sa ani nesnaží žiadnym spôsobom kompenzovať.
- Z toho dôvodu požadujeme, aby bol projekt upravený s ohľadom na odstránenie vyššie spomenutých problémov. Priestor na zlepšenie projektu vidíme v:
 - úprave profilu ulice - napríklad doplnenie pozdĺžneho parkovania na úkor cyklopruhov (paralelne vedie cyklotrasa na Trenčianskej ul.),
 - preriešení zastávky MHD - združená zastávka vyžaduje vyhradené pripájacie pruhy pre autobusy, ktoré zbytočne rozširujú cestný profil (klasické zálivové zastávky ako sú dnes sú pre túto lokalitu vhodnejšie riešenie nakoľko uberajú z plochy námestia, nie ulice) - doplnení parkovacích miest v iných polohách - napríklad formou podzemného parkovania vo vmútroblkoch bytových domov so zachovaním pobytového charakteru vnútroblkov s intenzívnou zelenou (zelená strecha).
- Veríme, že zámer vybudovať nové električkové trate v Bratislave bude prospešný pre celé mesto a podarí sa projekt upraviť tak, aby bol vyvážený, udržateľný a prihliadal aj na potreby občanov tejto lokality.

Vyjadrenie OÚ BA:

V zmysle dopĺňujúcej informácie nová električková trať nemôže zlepšiť už v súčasnosti kritickú situáciu v parkovaní. Koncept mesta je orientácia na hromadnú a nemotorovú dopravu namiesto individuálnej automobilovej dopravy. V navrhovanom riešení variantu 3 sa uvažuje zníženie aktuálneho počtu parkovacích miest na Košickej ulici o max. 73 státí. Priestorové možnosti Košickej ulice a dopravné požiadavky na ňu kladené neumožňujú navýšiť počet parkovacích miest bez zásahu do iných funkčných prvkov dopravnej alebo zelenej infraštruktúry. Hlavným zámerom je výstavba električkovej trate, ktorá zásadne zmení charakter uličného priestoru, kde cieľom je bezpečné a funkčné usporiadanie všetkých foriem dopravy (cestnej, cyklistickej aj pešej) vrátane parkovania.

Vzhľadom na obmedzenú šírku Košickej ulice nie je možné naplniť všetky požiadavky na ňu kladené v plnom rozsahu. Kým niektorí obyvatelia preferujú parkovanie, iní uprednostňujú viac verejného priestoru, zelene, širšie chodníky či cyklistické prepojenia. Navrhované riešenie v správe o hodnotení preto predstavuje určitý kompromis medzi zosúladením týchto požiadaviek.

Vzhľadom na doručené pripomienky verejnosti k zásahom do parkovania aj do zelene na Košickej ulici deklaruje navrhovateľ ochotu v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice a hľadať riešenia, ktoré umožnia zachovať počet parkovacích státí v maximálnej možnej miere – napríklad formou úprav vedenia peších a cyklistov, optimalizáciou parkovacích pásov či úpravou vegetačných prvkov. Zároveň však zdôrazňuje, že vzhľadom na limitovanú šírku ulice bude vždy nevyhnutné hľadať kompromis medzi požiadavkami na parkovanie, plynulosť dopravy a na rozsah zelene. Pripomienka je zahrnutá do súboru opatrení podmieňujúcich realizáciu navrhovanej činnosti pod č. 51.

Navrhovateľ deklaruje, že v dôsledku navrhovaných úprav Košickej ulice nedôjde k plošnému zrušeniu letných terás, ale k úprave ich umiestnenia a k redukcii ich rozsahu tam, kde si to vyžiada nové usporiadanie priestoru.

Riešenie podzemného parkovania vo vnútroblokoch so zelenou strechou nie je možné považovať za vhodné z viacerých dôvodov: výrazné negatívne vplyvy počas výstavby (prach, hluk, vibrácie, statika budov), potrebný by bol úplný výrub vzrastlých stromov, následná intenzívna strešná zeleň by mala obmedzené ekologické a krajnotvorné funkcie v porovnaní s ex. prirodzene založenými plochami, strata prirodzeného pobytového priestoru, ktorý by narušal pohyb vozidiel a hluk pri vstupe a výstupe z garáže, ide o veľmi nákladnú investíciu, ktorá nie je oprávneným nákladom projektu, potrebné by boli dodatočné zdroje mesta, čo nie je v súčasnosti reálne.

Predmetom posudzovacieho procesu je stavba električkovej trate, v objektivej skladbe ktorej sa s parkovacím domom alebo podzemným parkoviskom napr. pod Dulovým námestím neuvažuje.

OÚ BA ďalej k pripomienke o odstránení stromov uvádza, že nebudú vyrúbané úplne všetky stromy, vzrastlé dreviny budú zachované v maximálnej možnej miere. K výrubu drevín sa bude pristupovať iba v prípade priameho stretu so stavebnými objektami a stavebnými prácami. Súčasťou náhradnej výsadby navrhovanej činnosti je aj výsadba vzrastlých stromov, ktoré majú poskytnúť už po krátkom čase zatienenie, čo je zohľadnené napríklad aj v opatrení č. 28 tohto záverečného stanoviska.

Totožné stanoviská od:

-Jarmila Slobodová, Košická 12, Bratislava, list doručený cez podateľňu 22.05.2025; a

-Anna Nogheová, Košická 12, 821 09 Bratislava, list doručený cez podateľňu 22.05.2025

- Permanentne sa na ulici Košická ničí zeleň a príroda ako celok. Stromy krásne 100 ročné boli spilované v strede vozovky. Vyliaty betón bude zvyšuje teplotu najmä v lete - to je všetko veľmi „ekologické“. Plné ústa a reči o ochrane životného prostredia a zelene, nato sa vôbec neberie ohľad -sú to len prázdne reči. Priestor na takúto stavbu je absolútne nevhodný. Stavba nemá žiaden význam - čo by mala akože priniesť? Akurát zničenie a popraskanie domu. Prekládka inžinierskych sietí - voda plyn elektrina - totálna katastrofa pre obyvateľov – nezmysel. Odstávky a havárie - to by nás čakalo. Zničí sa komplet celá ulica, ktorá mala zostať plná zelene a starých stromov a pýchou a oázou pokoja. Namiesto toho len ničenie všetkého, čo má dobrý vplyv na život a formovanie ľudí. Parkovanie zostane pre koho vyvoleného - má zostať pár parkovacích miest. Parkovacia politika bola načo vlastne dobrá. Kde budú obyvatelia parkovať? Pár metrov od domu bude drnčať električka nonstop. Kde je vyvesená štúdia pre verejnosť od statika - všetky dopady na dom a majetok ľudí? Komu by sa to páčilo z tých čo toto všetko

presadzujú? Asi ťažko. Kto nesie za všetky možné dopady finančnú a osobnú zodpovednosť? Platíme dane, podotýkam nie malé, a za to chceme normálny život. My nežijeme život developerov a ostatných, ktorí z toho profitujú. Reči o tom, že sa nám zhodnotí bývanie je totálny nezmysel a je to len ospravedlnenie za tento celý podvod na obyvateľoch. Najhlavnejšie je to, že sa tým zničí majetok a život dotknutých obyvateľov a na to nemá nikto právo.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA ďalej k pripomienke o odstránení stromov uvádza, že nebudú vyrúbané úplne všetky stromy, vzrastlé dreviny budú zachované v maximálnej možnej miere. K výrubu drevín sa bude pristupovať iba v prípade priameho stretu so stavebnými objektami a stavebnými prácami. Súčasťou náhradnej výsadby navrhovanej činnosti je aj výsadba vzrastlých stromov, ktoré majú poskytnúť už po krátkom čase zatienenie. Okrem stromov je plánovaná aj výsadba krov, trvalkových plôch, zmiešaných záhonov a lúčnych porastov. Kde bude možné na trati bude umiestnený živý zelený podklad ktorý budú tvoriť rozchodníky.

Vo variante 3 navrhovanej činnosti sa uvažuje s najmenším počtom zrušených parkovacích miest. Vzhľadom na obmedzenú šírku Košickej ulice nie je možné naplniť všetky požiadavky na ňu kladené v plnom rozsahu. Kým niektorí obyvatelia preferujú parkovanie, iní uprednostňujú viac verejného priestoru, zelene, širšie chodníky či cyklistické prepojenia. Navrhované riešenie v správe o hodnotení preto predstavuje určitý kompromis medzi zosúladením týchto požiadaviek.

Vzhľadom na doručené pripomienky verejnosti k zásahom do parkovania aj do zelene na Košickej ulici deklaruje navrhovateľ ochotu v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice a hľadať riešenia, ktoré umožnia zachovať počet parkovacích státí v maximálnej možnej miere – napríklad formou úprav vedenia peších a cyklistov, optimalizáciou parkovacích pásov či úpravou vegetačných prvkov. Zároveň však zdôrazňuje, že vzhľadom na limitovanú šírku ulice bude vždy nevyhnutné hľadať kompromis medzi požiadavkami na parkovanie, plynulosť dopravy a na rozsah zelene. Pripomienka je zahrnutá do súboru opatrení podmieňujúcich realizáciu navrhovanej činnosti pod č. 51.

Zásahy do technickej infraštruktúry sú v zastavanom území miest bežným sprievodným javom rozvojových aktivít. Navrhovateľ deklaruje, že preložky a ochrana sietí budú riešené na základe podrobnej projektovej prípravy v úzkej spolupráci so správcami a vlastníckmi dotknutých sietí a budú realizované po ich vytýčení priamo v území. Dôsledná projektová príprava umožní vopred minimalizovať technické problémy počas výstavby a prispeje k plynulejšiemu a rýchlejšiemu priebehu realizácie stavby.

Realizácia prác má byť koordinovaná tak, aby obmedzenia komfortu a kvality života obyvateľov boli minimalizované a dochádzalo k nim len v nevyhnutnej miere a na nevyhnutne potrebný čas. Obnova amortizovaných inžinierskych sietí prispeje k eliminácii ich odstávok v budúcnosti.

Trasa vzišla zo štúdií citovaných v správe, je stavbou vo verejnom záujme v zmysle záväznej časti Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy v znení Zmien a doplnkov 07. Podľa analýz posudzovaná trasa najefektívnejšie zohľadňuje dopravné požiadavky, prevádzkovo-ekonomické nároky, priestorové podmienky územia a vykazuje najvýraznejšie spoločenské prínosy. Navrhovateľom predmetnej stavby je HMBA, ktorého úlohou je vytvárať podmienky pre kvalitný a udržateľný život obyvateľov – starať sa o rozvoj dopravy, dostupné a bezpečné verejné priestory, dostatok zelene a celkovú kvalitu bývania.

Potrebné je zabezpečiť harmonický rozvoj územia tak, aby spájaj potreby dnešných obyvateľov s dlhodobými perspektívami mesta.

Obsahovo zhodné a veľmi podobné stanoviská od:

- Stanislav Martínek, Dulovo nám. 7, 821 09 Bratislava**, list doručený cez podateľňu 21.05.2025;
- Renata Hrušcová, Dulovo námestie č. 12, 821 08 Bratislava a Mgr. Alžbeta Bieliková, Košická 33/D, 821 08 Bratislava**, list doručený cez podateľňu 22.05.2025; a
- Katarína Bilíková, Dulovo nám. 12, 821 08 Bratislava a Dušan Jurčák s manželkou, Dulovo nám. 821 08 Bratislava**, list doručený cez podateľňu 26.05.2025

- Bude odstránená jestvujúca zeleň, čo predstavuje výrub niekoľko desiatok rokov starých stromov, ktoré poskytovali obyvateľom príjemnú mikroklimu hlavne v úseku od Dulového námestia smer Miletičova dokonca od úseku od križovatky po Dulovo námestie pôsobili ako alej. Áno, je plánovaná výsadba novej zelene. Vyrúbané stromy v niektorých úsekoch budú nahradené len kríkmi (optický predel chodníka od ulice) a len čiastočne budú vysadené stromy nižšieho vzrastu, ktoré už nebudú dosahovať ani výšku ani košatosť pôvodných drevín a teda určite nezabezpečia súčasné príjemné klimatické podmienky a to najmä počas horúcich tropických dní. Stredový zelený pás bol už niekoľkokrát upravovaný novou a novou výsadbou, ktorá bola neustále za posledné roky ničená nesystematickými na viackrát prerábaným stavebnými úpravami.

Vyjadrenie OÚ BA

Náhradná výsadba počíta aj s výsadbou vzrastlých stromov, ktoré budú odolné voči chorobám a škodcom, s obvodom kmeňa 18 – 20 cm, resp. 20 – 25 cm, poskytnú už v krátkom čase po výsadbe zatienu. Výsadba bude realizovaná ako štruktúrovaná, zahustená, druhovo pestrá a bude pozostávať z druhov dobre adaptovaných na podmienky mestského prostredia. Zámerom je vytvoriť nielen vizuálne atraktívny, ale aj ekologicky hodnotný vegetačný systém, ktorý prispeje k obnoveniu a obohateniu mestskej biodiverzity. Výrub bude minimalizovaný na nevyhnutý výrub z dôvodu priameho stretu so stavebnými objektmi a stavebnými prácami.

- Ďalej je v projekte aj navrhnutá cyklotrasa. V smere od Miletičovej ulice táto končí na Dulovom námestí a popred novú výstavbu ďalej nepokračuje (objekt Zwirn). V smere od Mlynských Nív na Miletičovu je táto cyklotrasa navrhnutá po celej dĺžke ulice Košická. Podotýkam, že na Trenčianskej ulici je v stredovom trávnom páse, v príjemnom chládku pod stromami, relatívne nedávno vybudovaná cyklotrasa. Táto ešte donedávna (pred rekonštrukciou ulice Košická v roku 2023) tvorila spojnicu medzi ulicami Mlynské Nivy a Miletičova, ktorá je pre cyklistov určite bezpečnejšia ako tá, ktorá je urobená teraz. Na novej cyklotrase dochádza denne ku stretom - chodec -cyklista, cyklista -vodič. Nehovoriac o tom, že z dôvodu tohto umiestnenia prichádza opätovne k ničeniu a prepadávaní opravenej vozovky v oboch smeroch. Autobusy totiž jazdia len po vnútornom okraji vozoviek čím prichádza ku jej deformácii. Na Košickej ulici od Dulovho námestia po Miletičovu žiadna cyklotrasa nevedla! Plánovaná cyklotrasa

úsek Dulovo námestie Miletičova teda s ohľadom na cyklotrasu na Trenčianskej ulici význam nemá. Navyše v súčasnosti túto trasu využíva minimum cyklistov.

Vyjadrenie OÚ BA

Návrh operuje strategickým dokumentom mesta na podporu nemotorovej dopravy, cyklistickej a pešej ako alternatívy k IAD. Hlavným zámerom je výstavba električkovej trate, ktorá zásadne zmení charakter uličného priestoru, kde cieľom je bezpečné a funkčné usporiadanie všetkých foriem dopravy (cestnej, cyklistickej aj pešej) vrátane parkovania. Projekt nie je primárne zameraný na riešenie parkovania, no v rámci možností sa snaží parkovacie miesta primerane integrovať, pri požiadavke reflektovať ďalšie potreby (zeleň, kvalita verejného priestoru, jeho hygienické a mikroklimatické podmienky). Navrhovateľ je otvorený opätovne prehodnotiť a optimalizovať uličný profil v ďalšej projekčnej činnosti. Pôjde o kompromis všetkých požiadaviek a funkcií. pripomienka je zahrnutá do súboru opatrení podmieňujúcich realizáciu navrhovanej činnosti (opatrenie č. 51, kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska).

- Umiestnenie združenej zastávky MHD v strede Dulovho námestia priamo ovplyvňuje obyvateľov aj nášho bytového domu Dulovo námestia 12,13,14, hlavne tie byty, ktoré sú celé orientované smerom do námestia. Tieto budú neustále obťažované nadmerným hlukom. Navyše, združená zastávka bráni obyvateľom úseku Dulovo námestie - Miletičova odbočeniu v smere na Páričkovu a na most Apollo. Tento problém budú mať aj obyvatelia Trenčianskej ulice, ktorí budú prechádzať cez Dulovo námestie. Vybudovanie napájacích pruhov pre autobusy MHD odstraňuje ďalšie parkovacie miesta. Podotýkam, že aj združené zástavky prešli za posledné obdobie viacnásobnou rekonštrukciou.

Vyjadrenie OÚ BA

Táto poloha je významná z hľadiska optimalizácie dopravných trás, koncentrácie cestujúcich aj rovnomerného rozloženia pohybov v oblasti. S ohľadom na priestorové podmienky je v tomto mieste navrhnutá združená zastávka pre autobusy a električky. Takéto riešenie nepridáva do územia nové zdroje hluku a vibrácií, keďže autobusy využívajú priestory električkových zastávok a neblokujú plynulosť cestnej dopravy na Košickej ulici. Zastávka je situovaná v centrálnej osi ulice s maximálnym odsadením trate od obytných fasád, čím sa znižujú negatívne vplyvy hluku a vibrácií. Autobusy budú vedené na združenú zastávku pojazďovaním električkovej trate v krátkych úsekoch pred a za zastávkou v oboch smeroch; samostatný jazdný pruh pre autobusy sa nenavrhuje. Zriadenie združenej zastávky zároveň zachováva priestor pre realizáciu parkovacích miest alebo plôch zelene v smere na ulicu Miletičova. V smere na Most Apollo je na Dulovom námestí namiesto pôvodnej autobusovej zastávky navrhovaný odbočovací pruh na Páričkovu ulicu.

- Bude nutná prekládka parovodu vedeného v strednom zelenom páse. Pred rokom bolo na Košickej vymieňané plynového potrubie. Aj toto bude prekladané? Čo s ostatnou infraštruktúrou, ktorá je vedená pod pozemnými komunikáciami a sú na ňu napojené jednotlivé byty na celej Košickej ulici.

Vyjadrenie OÚ BA

Podľa údajov zo správy horúcovod bude preložený na východnú stranu Košickej, inštalujú sa nové potrubia, nová ochrana a napojenia, zrealizovaná bude aj prekládka STL plynovodu vrátane prípojok.

- Chodníky v súčasnej šírke umožňovali záchranným zložkám prístup ku vchodom a oknám obytných budov. Toto po zúžení chodníkov nebude viac možné.

Vyjadrenie OÚ BA

V rámci navrhovanej činnosti nedôjde podľa projektu k zásadným úpravám súčasných šírkových pomerov chodníkov pre peších na Košickej ulici. K zmene súčasného stavu prístupov nedôjde. Prístupy všetkých záchranných zložiek k bytovým domom budú zachované. Navrhovateľ deklaruje, že prístupy pre obyvateľov a užívateľov objektov na dotknutých uliciach vrátane záchranných zložiek budú zabezpečené. V zmysle podkladov dočasná zmena organizácie dopravy sa najviac dotkne cestnej dopravy; rozkopávky budú po etapách, nie v celej ulici naraz, stavba bude rozdelená na viacero pracovísk tak, aby sa doprava dala viesť po poloviciach alebo po obchádzkových trasách.

- Prípadná nová električková trať bude zdrojom hluku vyvolaným pojazdom a brzdením. Obytné domy na Košickej nie sú s ohľadom na dobu vzniku projektované na takúto hlukovú záťaž. Byty nemajú žiadne moderné spôsoby nútenej výmeny vzduchu, vetranie je možné len otvorenými oknami a teda sa zhorší komfort bývania. Treba si uvedomiť, že množstvo bytov má okná 2,5 m na úrovňou terénu a teda sú priamo ohrozené zvýšenou hladinou hluku. Toto je možné si veľmi dobre uvedomiť pri Karloveskej radiále taktiež električkovej trati, ktorá je vedená v úseku Špilálskej. Je potrebné si taktiež uvedomiť, že nakoľko je táto oblasť zastavaná z oboch strán zvuk sa nebude tratiť v šírke priestoru ale bude postupovať do výšky ako keby bol v komíne - efekt uzatvoreného priestoru.
- Vibrácie budú spôsobené pojazdom a brzdením viac ako 9t vážiacich električiek. Obytné budovy na Košickej sú konštruované ako železobetónové skelety s výplňovým murivom. Takéto konštrukcie, navyše založené na nestabilných naplaveninách Dunaja s premenlivou výškou hladiny spodnej vody ovplyvnenej výškou hladiny Dunaja, sú vo zvýšenej miere citlivé na vibrácie, a to nielen na vibrácie spôsobené dopravou. Už dnes obyvatelia na všetkých podlažiach pri prejazde ťažkých nákladných vozidiel pociťujú otrasy budov nakoľko sme v bezprostrednej blízkosti vozovky. Toto uvádzam aj na základe vlastných skúseností v našom bytovom dome. Vibrácie môžu spôsobiť statické poruchy a v spojitosti s nestabilným podložím aj nerovnomerné sadanie budov. Treba pamätať na skutočnosť, že pri návrhu týchto budov sa nepredpokladalo s vybudovaním električkovej trate.

Vyjadrenie OÚ BA

Hluk dnes spôsobuje intenzívna automobilová doprava. Električková trať môže motivovať časť verejnosti k presunu z IAD do verejnej dopravy, čo môže prispieť k zníženiu hluku a emisií. Podľa vibroakustickej štúdie (príloha D) sa predpokladá nárast hluku a vibrácií v rámci prípustných limitov na ochranu ľudského zdravia, uplatnené budú moderné protihlukové a antivibračné opatrenia, zaliatie koľají do polyuretánovej hmoty, čo bude kontrolovať vibroakustický dozor stavby, vrátane kontroly

odozvy po uvedení trate do prevádzky. Ďalšie opatrenia sú: pružné upevnenie koľajníc, zriadenie bezstykovej koľaje, osadenie antivibračných rohoží, prilepenie koľajnicových bokovnic a inštalácia podložiek pod koľajnicu). Vibroakustické pomery budú sledované a vyhodnocované monitoringom (kap. VI.4. záverečného stanoviska).

Na zabezpečenie ochrany obyvateľov a stavebných objektov v okolí plánovanej trate bude pred, počas výstavby a aj po spustení prevádzky novej električkovej trate realizovaná kontrola technického stavu prilahlých objektov so zameraním na možný výskyt konštrukčných porúch alebo poškodení (pasportizácia 1x pred výstavbou, počas výstavby min. 1x ročne, 1x na konci prvého roku prevádzky, podľa podmienok uvedených v kap. VI.4. záverečného stanoviska).

V prípade identifikácie akýchkoľvek negatívnych vplyvov budú navrhnuté a uskutočnené primerané nápravné opatrenia (opatrenie č. 50). Zodpovedným je investor, ktorý v zmysle opatrenia č. 54 zriadi informačné kanály.

- Projekt počíta so zánikom 70 parkovacích miest a to hlavne v úseku Dulovo námestie Miletičova. Už v súčasnej dobe vplyvom novej výstavby (povolené nadstavby budov na Dulovom námestí, Košickej, Trenčianskej a aj v iných uliciach v oblasti RU1, nová výstavba Zwirn a iné) vzniká nedostatok parkovacích miest, mnohí z nových vlastníkov si garážové státie v Zwirme nezakúpilo a využíva práve vyššie uvedené úseky na parkovanie svojich vozidiel. Zrušenie toľkých parkovacích miest považujem za bezohľadné voči obyvateľom Košickej, navyše ak obyvatelia za rezidentské parkovanie mestu platia a vo veľkej miere ich ešte limituje aj nie probratislavská parkovacia politika spoločnosti PASS. Okrem toho v roku 2018 keď električkovú trať navrhoval potencionálny investor J& T (J & T REAL ESTATE) tento tvrdil, že počet parkovacích miest na ulici Košická ostane zachovaný. Vtedy to teda možné bolo?

Vyjadrenie OÚ BA

Vo variante 3 navrhovanej činnosti sa uvažuje s najmenším počtom zrušených parkovacích miest. Vzhľadom na obmedzenú šírku Košickej ulice nie je možné naplniť všetky požiadavky na ňu kladené v plnom rozsahu. Kým niektorí obyvatelia preferujú parkovanie, iní uprednostňujú viac verejného priestoru, zelene, širšie chodníky či cyklistické prepojenia. Navrhované riešenie v správe o hodnotení preto predstavuje určitý kompromis medzi zosúladením týchto požiadaviek.

Vzhľadom na doručené pripomienky verejnosti k zásahom do parkovania aj do zelene na Košickej ulici deklaruje navrhovateľ ochotu v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice a hľadať riešenia, ktoré umožnia zachovať počet parkovacích státí v maximálnej možnej miere – napríklad formou úprav vedenia peších a cyklistov, optimalizáciou parkovacích pásov či úpravou vegetačných prvkov. Zároveň však zdôrazňuje, že vzhľadom na limitovanú šírku ulice bude vždy nevyhnutné hľadať kompromis medzi požiadavkami na parkovanie, plynulosť dopravy a na rozsah zelene. Pripomienka je zahrnutá do súboru opatrení podmieňujúcich realizáciu navrhovanej činnosti pod č. 51.

- Ako rodič sa ohradzujem aj voči zásahu do objektu školského dvoru Spojenej základnej školy Košická.

Vyjadrenie OÚ BA

Projekt predpokladá len posun oplotenia, do školského dvora s nezasiahne.

- V novodobej histórii Bratislavy nebola vedená električková trať cez zastavanú obytnú plochu.
- Vzhľadom na skúsenosti, ktoré ako Bratislavčania žijúci v tomto meste veľmi citlivo vnímame a vzbudzujú moju najväčšiu obavu je neprofesionalita, s ktorou zodpovedné orgány pristupujú a pristupovali pri oprave Karloveskej radiály a novej električkovej trate v Petržalke. Nespočetné chyby časové odklony od stanovovaných termínov a následne mnohé technické chyby, za ktoré boli udelené i finančné sankcie. Toto v našich očiach voči tomuto projektu vzbudzuje naozaj rozsiahle obavy. Stavať sa totiž nebude na zelenej lúke ale v časti husto obývanej a dopravné vysoko vyťaženej. Donedávna sme boli nútení ustáť výstavbu Zvirnu , prerábku celej autobusovej stanice aj s okolím a bolo to veľmi náročné a obmedzujúce. Teraz sa však bude táto výstavba nášho bytového domu dotýkať úplne bezprostredne. Odborníci diskutujúci na túto tému taktiež spomínajú ich obavy v súvislosti s výstavbou.

Vyjadrenie OÚ BA

Navrhovateľom predmetnej stavby je HMBA, ktorého úlohou je vytvárať podmienky pre kvalitný a udržateľný život obyvateľov – starať sa o rozvoj dopravy, dostupné a bezpečné verejné priestory, dostatok zelene a celkovú kvalitu bývania. Potrebne je zabezpečiť harmonický rozvoj územia tak, aby spájala potreby dnešných obyvateľov s dlhodobými perspektívami mesta. Trasa vzišla zo štúdií citovaných v správe, je stavbou vo verejnom záujme v zmysle záväznej časti Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy v znení Zmien a doplnkov 07. Podľa analýz posudzovaná trasa najefektívnejšie zohľadňuje dopravné požiadavky, prevádzkovo-ekonomické nároky, priestorové podmienky územia a vykazuje najvýraznejšie spoločenské prínosy.

Dôležitou skutočnosťou sú projekty prebiehajúce v širšom centre mesta, ktoré vyvolávajú nárast obyvateľov, s dopadom na postupné, dnes už citelne zahusťovanie dopravy a zvyšovanie tlaku na cestné ťahy v dotknutom území. Návrh poskytne modernú, kapacitne aj kvalitatívne dostatočnú MHD pre súčasné potreby i budúci rozvoj mesta, odľahčí sa cestná sieť, vznikne napojenie na vonkajšie dopravné siete aj pre obyvateľov Košickej.

- Na základe horeuvedeného žiadame, aby odbor starostlivosti o životné prostredie projekt v tomto stave neodsúhlasil.

Vyjadrenie OÚ BA

Koncept sa rozpracováva od roku 2018. Projekt sa vyvíja aj v rámci samotného posúdenia vplyvov na životné prostredie započatom v júni roka 2022 roku a bude ďalej zdokonaľovaný v ďalšej projekčnej činnosti. Neoddeliteľnou súčasťou vývoja v tejto fáze sú pripomienky verejnosti, pričom všetky opodstatnené pripomienky sú na základe vyhodnotenia stanovísk k správe doplňujúcou informáciou a posudkom premietnuté do návrhu opatrení pre ďalšiu projekčnú činnosť a povolovacie procesy podľa stavebného zákona a osobitných predpisov.

OÚ BA na základe všetkých dostupných informácií rozhodol o súhlase/nesúhlase s realizáciou navrhovanej činnosti tak, ako je uvedené v kapitole VI.1.

-Ing. Katarína Šimončíčová, Dulovo nám. 4, 821 08 Bratislava, e-mail doručený 27.05.2025, doplnený o doručenie cez podateľňu 02.06.2025

- Podľa Ústavy SR čl. 44 každý má právo na zdravé životné prostredie. Podľa tohto článku je ochrana životného prostredia verejným záujmom, ktorý má prednosť pred inými právami. Teda ústava chráni životné prostredie a nie dopravné projekty. Zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny hovorí v ust. § 4: Podnikatelia a právnické osoby, ktorí svojou činnosťou zasahujú do ekosystémov, ich zložiek alebo prvkov, sú povinní na vlastné náklady vykonávať opatrenia smerujúce k predchádzaniu a obmedzovaniu ich poškodzovania a ničenia. Ust. § 5: Podnikatelia a právnické osoby sú povinní opatrenia podľa odsekov 3 a 4 zahrnúť už do návrhov projektov, programov, plánov a ostatnej dokumentácie vypracúvanej podľa osobitných predpisov.
- Navrhovaná činnosť „Nové električkové trate, úsek Košická“ (ďalej len „električka na Košickej“) bude mať za následok likvidáciu desiatok stromov od križovatky Košická/Mlynské nivy/Prievozska po Košickej ulici po križovatku Záhradnícka/Miletičova ulica. Obyvatelia tohto územia budú mať výrazne zhoršené životné prostredie, najmä ak sa náhrada za výrub stromov nebude realizovať v blízkom okolí Košickej ulice, prípadne náhradná výsadba bude v úseku Košickej ulice nahrádzať vyrúbané stromy možno o 20 rokov. Navrhovaná činnosť, ak by sa postupovalo podľa platných právnych predpisov, nie je v súlade so zákonmi, najmä odstránením zdravých stromov kvôli dopravnej stavbe, napr. 29 ks stromov druhu ginko dvoj laločné rastúce v stredovom páse na Košickej ulici. Tieto stromy boli sadené v novembri 2009, teda majú viac ako 16 rokov. Nie je žiadúce, aby sa stromy sadili iba na tak krátky čas, ani aby sa presadili. Tieto ginká sú sadené veľmi blízko vedľa seba, majú korene navzájom prerastené a pri ich presádzaní (podotýkam mimo Košickej ulice) je veľká pravdepodobnosť, že budú poškodené.
- Rovnako odmietam likvidáciu časti stromov na školskom dvore školy na Košickej. Náhradná výsadba, ak by bola za výrub tých stromov, nenahradí tejto generácii detí tieň, kyslík, ochladzovanie ovzdušia, zachytávanie prachu a pod.
- Odmietam aj likvidáciu časti trhoviska na Miletičovej, všetky stromy, ktoré padnú kvôli električke, ako aj časť parčíka na Záhradníckej, pri Saleziánoch.
- Žiadam, aby navrhovaná činnosť „Nové električkové trate, úsek Košická“ sa v danej trase nerealizovala, pretože nie je v súlade s platnými zákonmi tejto republiky a má negatívny vplyv na životné prostredie.

Vyjadrenie OÚ BA

Navrhovaná trasa navrhovanej činnosti vzišla zo štúdií citovaných v správe, je stavbou vo verejnom záujme v zmysle záväznej časti Územného plánu hl. mesta SR Bratislavy v znení Zmien a doplnkov 07. Podľa analýz posudzovaná trasa najefektívnejšie zohľadňuje dopravné požiadavky, prevádzkovo-ekonomické nároky, priestorové podmienky územia a vykazuje najvýraznejšie spoločenské prínosy. Náhradná výsadba počítá aj s výsadbou vzrastlých stromov, ktoré budú odolné voči chorobám a škodcom, s obvodom kmeňa 18 – 20 cm, resp. 20 – 25 cm, poskytnú už v krátkom čase po výsadbe

zatienie. Výsadba bude realizovaná ako štruktúrovaná, zahustená, druhovo pestrá a bude pozostávať z druhov dobre adaptovaných na podmienky mestského prostredia. Zámerom je vytvoriť nielen vizuálne atraktívny, ale aj ekologicky hodnotný vegetačný systém, ktorý prispeje k obnoveniu a obohateniu mestskej biodiverzity. Výrub bude minimalizovaný na nevyhnutý výrub z dôvodu priameho stretu so stavebnými objektmi a stavebnými prácami. V súvislosti so zásahom do zelene na Košickej je deklarovaná ochota v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice podľa opatrenia č. 51, kap. VI.3. Projektanti však zdôrazňujú, že vzhľadom na limitovanú šírku ulice bude vždy nevyhnutné hľadať kompromis všetkých požiadaviek a funkcií.

Presadenie ginkga sa uskutoční pred začatím stavebných prác, preto bola za náhradnú lokalitu určená neďaleká Páričkova ulica. Vrátiť ginkga na Košickú nie je možné, lebo vhodný priestor by vznikol až po skončení stavebných prác. Sú skúsenosti s presádzaním aj veľkých stromov. Technológia je popísaná v prílohe F správy. S ohľadom na vek a stav drevín bude zabezpečená zvýšená starostlivosť s cieľom podporiť ich užitie po presadení

Podľa informácií navrhovateľa výrub drevín v športovom areáli SŠ Novohradská bude nevyhnutný v rozsahu posunu oplotenia. Z dôvodu nedostatočných šírkových pomerov nie je možné v tejto lokalite zrealizovať náhradnú výsadbu. V spolupráci so zástupcami školy bolo pristúpené k návrhu úpravy nového oplotenia umožňujúceho aplikáciu prvkov popínavej zelene. Zo strany Prievozskej ulice sa zároveň navrhuje doplnenie vegetačnej clony zmiernujúcej negatívne vplyvy cestnej dopravy a zvyšujúcej podiel zelene v okolí školy. Tieto podmienky sú zahrnuté do opatrení č. 58 a 59, ktoré realizáciu navrhovanej činnosti podmieňujú (kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska).

Presný rozsah a umiestnenie kompenzačných opatrení na Košickej, Miletičovej a v oblasti parčíka bude predmetom ďalšej projektovej prípravy, po prerokovaní so zástupcami školy a MČ Ružinov.
(Opatrenie č. 58 Opatrenie č. 59 Opatrenie č. 72)

-Spojená škola – Gymnázium Jura Hronca a Základná škola Košická, Novohradská 3, 821 09 Bratislava, list zo dňa 23.05.2025 doručený cez podateľňu 23.05.2025

- Spracovanie pripomienok Školy v dokumente „Vyhodnotenie stanovísk k zámeru navrhovanej činnosti“ bolo nedostatočné, formálne a nevyhovujúce zákonným požiadavkám na obsahové a vecné vyhodnotenie stanovísk dotknutej verejnosti v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie.
- Škola preto žiada, aby všetky jej pripomienky boli riadne, individuálne a odborne vyhodnotené, pričom v prípade ich čiastočného alebo úplného nezohľadnenia je nevyhnutné, aby toto rozhodnutie bolo náležite vecne a metodicky odôvodnené. Zároveň Škola žiada, aby boli prijaté primerané kompenzačné a zmiernujúce opatrenia, ktoré budú zohľadňovať špecifiká a osobitosti školského zariadenia ako verejnoprospešnej inštitúcie s osobitnou ochranou detí a mladistvých.
- Škola ďalej žiada, aby boli uvedené pripomienky zohľadnené v ďalšom postupe posudzovania navrhovanej činnosti, a aby ich prípadné nezohľadnenie bolo výslovne, vecne a odborne odôvodnené, vrátane povinného zverejnenia tohto vyhodnotenia na webovom sídle príslušného orgánu.

- Škola zároveň žiada, aby príslušný orgán vyzval Navrhovateľa na doplnenie vyhodnotenia stanovísk a spracovanie podrobného technického a prevádzkového riešenia najmä v nasledovných oblastiach:
 - prehodnotenie polohy zastávky Košická, ktorá je aktuálne navrhnutá pred hlavným vstupom do areálu Školy,
 - zabezpečenie plnohodnotného, kapacitne vyhovujúceho a bezpečného vjazdu záchranných a obslužných vozidiel do areálu Školy,
 - návrh primeraných protihlukových, bezpečnostných a vegetačných opatrení (vrátane výsadby, výmeny okenných výplní a tienenia),
 - vytvorenie priestoru pre bezpečný výstup a nástup detí, ktoré sú do školy privázané individuálne zo zdravotných alebo iných vážnych dôvodov.
 - preverenie možnosti realizácie bezpečnostného oplotenia a kontrolovaného vstupu do areálu školy zo západnej strany, pričom Škola žiada uvedené prehodnotiť a navrhnúť aj vo vzťahu k protihlukovej stene chrániace ihrisko Školy.
- Škola požaduje, aby sa všetky rozhodnutia vo veci navrhovanej činnosti opierali o zákonným spôsobom uplatnené pripomienky dotknutej verejnosti a aby boli tieto pripomienky: premietnuté do aktualizovanej dokumentácie o hodnotení, zohľadnené v podmienkach záverečného stanoviska podľa § 3 7 Zákona, a zároveň reflektované aj v príslušných povolovacích konaniach a rozhodnutiach.
- V prípade, ak príslušný orgán rozhodne o nezohľadnení ktorejkoľvek z pripomienok uplatnených Školou, táto žiada, aby dôvody takéhoto postupu boli v dokumentácii uvedené jasne, konkrétne a odborne, so zohľadnením osobitného postavenia Školy ako verejnoprávneho subjektu, ktorého činnosť je neoddeliteľne spojená so zabezpečením ochrany zdravia, bezpečnosti a riadneho výchovno-vzdelávacieho procesu detí a mládeže.
- Škola ďalej žiada o súčinnosť a podporu pri navrhovaní a realizácii ochranných opatrení znižujúcich prašnosť, hluk a nebezpečné emisie zo strany ulice Prievozská, Košická a Mlynské Nivy, ktoré budú výrazne negatívnym spôsobom ešte viac zaťažovať budovu školy spôsobenú výstavbou a prevádzkou plánovanej investície ako aj ich zohľadnenie v rámci výrokovvej časti záverečného stanoviska navrhovanej činnosti.
- Za účelom zamedzenia šírenia hluku z navrhovanej činnosti Škola žiada prerokovanie realizácie opatrení uvedených vo vibroakustickej štúdii „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická vo vymedzenom území“ (spracovateľ: Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2024), konkrétne vo vzťahu k realizácii protihlukovej steny PHS obojstranne pohltivej celkovej dĺžky 80 m a výšky 2,5 m na hranici pozemku Školy a ulíc Košická a Tekovská, integrovanej do Školou navrhovaného oplotenia areálu ihriska Školy.
- Ďalej Škola žiada zabezpečiť zvukovú izoláciu obvodového plášťa budovy, výmenu okien, ako aj zabezpečenie možnosti vetrania učebni/miestností pri zatvorených oknách, tzv. pasívne vetranie a klimatizáciu. Škola v súvislosti s predpokladaným zvýšením pohybu osôb v bezprostrednom okolí areálu, ktorý vznikne v dôsledku zriadenia novej električkovej zastávky a vzniku dopravného uzla v oblasti Košickej ulice, opakovane žiada o vybudovanie

bezpečnostného perimetra v podobe kontrolovaného vstupu (tzv. átria) formou presadenej fasádnej steny a nového oplotenia zo západnej strany školského areálu.

- Za účelom eliminácie hluku a vibrácií vyvolaných navrhovanou činnosťou Škola žiada realizáciu koľajovej električkovej trate s protihlukovou a antivibračnou úpravou zaliatím koľaje v polyuretánovej hmote ako aj obalením do gumovej bokovnice. 4.6 Za účelom eliminácie znečistenia ovzdušia tuhými znečisťujúcimi látkami Škola žiada realizáciu vegetačného krytu električkovej trate s využitím rozchodníkov (*Sedum* sp.).
- Škola zároveň žiada, aby v súlade s účelom zákona definovaným v § 2 písm. c) Zákona, ktorým je zabezpečenie objektívneho posúdenia vplyvov a porovnanie rôznych variantov navrhovanej činnosti, bolo v ďalšom štádiu konania zabezpečené spracovanie alternatívnych technických riešení aspoň v dvoch ďalších variantoch, a to najmä v nasledovných oblastiach:
 - Umiestnenie zástavky električky „Košická“, a to z dôvodu, že v aktuálnom návrhu je zástavka situovaná priamo pred hlavným vstupom do školského areálu, kde sa koncentruje denný peší pohyb viac než 1000 detí. Ide o bezpečnostné riziko prvého stupňa, ktoré nebolo odborné posúdené v kontexte školského prostredia. Požiadavka: Vypracovať minimálne dva varianty umiestnenia zástavky, ktoré: odklonia zástavku mimo vstupného priestoru školy, najmä smerom ku križovatke Košická - Mlynské nivy (smer Most Apollo), zohľadnia možnosť napojenia na existujúcu infraštruktúru MHD, budú porovnané z hľadiska bezpečnosti detí, technickej uskutočniteľnosti a dopravnej prevádzky.
 - Dopravné napojenie a vjazd do areálu školy, a to z dôvodu, že navrhovaná električková trať pretína hlavný vjazd do areálu školy, ktorý slúži pre zásobovanie, odvoz odpadu, prístup sanitiek a hasičov. Náhrada vjazdu z Novohradskej ulice bola deklarovaná iba všeobecne, bez technických parametrov, čo vzbudzuje vážne prevádzkové a bezpečnostné pochybnosti. Požiadavka: Vypracovať minimálne dva varianty riešenia vjazdu do školského areálu, ktoré by: posúdili možnosť zachovania funkčného vstupu z Košickej ulice s úpravou električkovej trate, alebo navrhli alternatívny vjazd z Novohradskej, vrátane príslušných komunikácii, vrátane prehodnotenia celého dopravného uzla zo strany Novohradskej ulice, geometrie, statiky, nosnosti a obslužnosti (napr. pre hasičské vozidlá, dodávky), navrhnutie riešenia navýšenia parkovaných kapacít pre Školu na strane ulice Novohradská a v mieste kde sa ulica Novohradská napája na ulicu Prievozská.
 - Protihlukové opatrenia pre 1) areál ihriska Školy a 2) Školskú budovu, a to z dôvodu, že navrhovaná činnosť bude prebiehať v bezprostrednej blízkosti školského areálu, pričom z dokumentácie i predbežných výpočtov vyplýva predpokladané zvýšenie hlukovej záťaže, ktoré sa dotkne nielen vnútorných priestorov budovy, ale aj vonkajších plôch slúžiacich na výučbu, šport a oddych žiakov. Hluková záťaž v danom území je už v súčasnosti na úrovni, ktorá podľa dostupných informácií prekračuje prípustné limity, čo predstavuje významné riziko pre zdravé školské prostredie. Požiadavka: Vypracovať minimálne dva konkrétne protihlukové varianty riešenia, ktoré budú zahŕňať: Realizáciu protihlukovej steny pre areál ihriska Školy medzi Košickou ulicou a Novohradskou ulicou resp. na Tekovskej ulici, s funkciou ochrany vonkajších priestorov Školy - najmä športového ihriska. Ochranný prvok má byť obojstranne pohltivý, technicky posúdený a začlenený ako súčasť navrhovaného nového oplotenia školského pozemku, zabezpečenie protihlukovej ochrany školskej

budovy, a to najmä prostredníctvom zvukovej izolácie obvodového plášťa budovy, výmeny okien, ako aj zabezpečenie možnosti vetrania učební/miestností pri zatvorených oknách, tzv. pasívne vetranie, klimatizácie a taktiež kontrolovaného vstupu (tzv. átria) formou presadenej fasádnej steny.

- Škola zároveň žiada, aby takéto varianty boli následne predmetom riadneho vyhodnotenia, posúdenia vplyvov a verejného prerokovania so všetkými dotknutými subjektmi.
- Vzhľadom na rozsah, charakter a závažnosť zásahov navrhovanej činnosti do areálu Školy, jej prevádzky a bezpečnostného režimu, Škola žiada, aby príslušný orgán:
 - vyzval Navrhovateľa na doplnenie vyhodnotenia pripomienok Školy v súlade s obsahom tohto stanoviska,
 - zabezpečil riadne odborné posúdenie všetkých relevantných vplyvov navrhovanej činnosti na školské prostredie,
 - uložil povinnosť spracovať alternatívne technické varianty podľa bodu 5.1 tohto stanoviska,
 - a premietol tieto požiadavky do podmienok ďalšieho konania.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA v konaní o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie si vyžiadala od navrhovateľa doplňujúce informácie na objasnenie požiadaviek z doručených stanovísk v rámci konania, s ktorými následne oboznámil, účastníkov konania, dotknutú verejnosť a dotknuté orgány doručením listu a zverejnením na enviroportáli. Oprávnené pripomienky sú vyhodnotené v odbornom stanovisku a následne premietnuté do záverečného stanoviska. V nasledovných povoľovacích konaniach sa kontroluje plnenie požiadaviek z procesu EIA. Škola bude ako účastník konania informovaná no každom rozhodnutí až po povolenie navrhovanej činnosti.

V aktuálnom stupni procesu EIA nie je možné dopĺňať nové varianty riešenia navrhovanej činnosti. Posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti prebieha v súlade s určeným rozsahom hodnotenia, ktorý požadoval zohľadnil relevantné pripomienky a požiadavky vznesené zo strany dotknutých inštitúcií, subjektov a verejnosti, vrátane stanovísk Spojenej školy Novohradská.

OÚ BA k požiadavke prehodnotiť polohu zastávky Košická uvádza, že Vstup od Košickej ulice nie je hlavným vstupom do areálu školy, ale slúži ako bočný vchod. Hlavný vstup do areálu sa nachádza zo strany Prievozskej ulice. Poloha zastávky Košická je technicky a spoločensky odôvodnená, je náhradou za súčasnú BUS zastávku. Obsluha školy električkou prostredníctvom navrhovanej zastávky je potrebná. Iná poloha nepripadá do úvahy, nakoľko deti by museli prekonávať ramená zložitej a frekventovanej križovatky. navrhované riešenie a umiestnenie zastávky Košická pri areáli školy prispeje k zvýšeniu bezpečnosti dochádzajúcich žiakov, a to najmä v smere do centra, keďže deti nebudú musieť prechádzať cez ulicu Prievozská, ktorá má až 9 jazdných pruhov. Dochádzka žiakov bude môcť byť zabezpečená priamo prostredníctvom električkovej dopravy.

Po realizácii navrhovanej činnosti bude ako primárny vjazd pre záchranné zložky a obslužné vozidlá vstup z Novohradskej ulice, pričom súčasťou navrhovanej činnosti budú aj zodpovedajúce úpravy dopravného priestoru na tejto ulici. Náhradný vjazd pre záchranné zložky zo strany Košickej ulice zostane aj naďalej možný. Technické riešenie oboch vjazdov bude rozpracované v projektovej dokumentácii, ktorá bude v rámci prípravy so zástupcami školy konzultovaná (opatrenie č. 56 a 57, kap. VI.3 tohto záverečného stanoviska).

K protihlukovým požiadavkám zo stanoviska uvádza OÚ BA nasledovné: V zmysle doplňujúcej informácie a rokovaní so školou bude nové oplotenie na západe areálu vybavené zvukovo pohltivou výplňou. Realizované bude pozdĺž zastávky a ihriska. Detaily sa prerokujú po vypracovaní projektovej dokumentácie (opatrenie č. 58, kap. VI.3 tohto záverečného stanoviska). Do projektu sú zapracované sú moderné dostupné protihlukové a antivibračné opatrenia (pružné upevnenie koľajníc, zriadenie bezstykovej koľaje, osadenie antivibračných rohoží, prilepenie koľajnicových bokovnic, inštalácia podložiek pod koľajnice, obalenie rozchodníc, zabudovanie zariadení na mazanie koľajníc v oblúkoch a výhybkách, zaliatie koľaje v polyuretánovej hmote) (opatrenie č. 60 a 61, kap. VI.3). Na základe výsledkov vibroakustickej štúdie sa do projektu zapracovala realizácia nového oplotenía so zvukovopohltivou výplňou na hranici areálu školy zo strany Košickej. Zo strany Tekovskej nie sú žiadne zdroje hluku, a predmetom riešenia je trať električky na Košickej. Nové zvukovo pohltivé oplotenie ihriska školy pozdĺž Tekovskej nie je žiadnym spôsobom zdôvodniteľné pri čerpaní európskych fondov. Na základe uskutočnených meraní a predikcií vibroakustická štúdia dospela k záveru, že prevádzka navrhovanej činnosti nebude generovať akustické emisie prekračujúce prípustné hodnoty podľa platných právnych predpisov na ochranu verejného zdravia. Z uvedeného dôvodu sú podľa navrhovateľa požiadavky na zvukovú izoláciu obvodového plášťa školy, výmenu okien, pasívne vetranie a klimatizáciu neopodstatnené. Realizácia uvedených opatrení by bola preto problematická aj z hľadiska ich financovania zo zdrojov EÚ, ktoré sú viazané na priamu súvislosť s predmetom navrhovanej investície.

V doplňujúcich informáciách navrhovateľ uvádza, že pre navrhovanú činnosť zatiaľ nie je spracovaná kompletná projektová dokumentácia. Táto bola vypracovaná iba v rozsahu potrebnom pre EIA, no vzhľadom na neuzatvorené technické riešenia nie je možné ju zatiaľ dokončiť. Škola ako dotknutý subjekt, vlastník dotknutých a okolitých pozemkov a účastník procesu EIA, bude zároveň účastníkom aj nasledujúcich povoľovacích konaní, čo jej umožní sa k projektovej dokumentácii následne vyjadriť. Všetky doteraz známe skutočnosti boli so školou otvorene a transparentne diskutované.

Z doplňujúcich informácií k požiadavke na vybudovanie bezpečného perimetra v podobe kontrolovaného vstupu ďalej vyplýva nasledovné: Súčasťou projektu je preto úprava oplotenía v úseku od Košickej ulice v smere pozdĺž budovy školy. Oplotenie sa bude vo vrchole bežeckej dráhy posúvať smerom ku dráhe o 1,0 m, tzn. ako bolo na osobnom stretnutí dohodnuté, minimálna vzdialenosť vrcholu bežeckej dráhy a vonkajšej strany oplotenía bude 1,8 m. Peší prístup žiakov zo strany Košickej ulice zostane zachovaný, rovnako ako možnosť núdzového vjazdu pre záchranné zložky. Požadovaný periméter v podobe kontrolovaného vstupu do budovy je v gescii školy a jej zriaďovateľa. Nová električková trať nespôsobí také prírastky hluku ani také prevádzkové obmedzenia, ktoré by si vyžadovali dodatočné prehodnotenie alebo podrobnú analýzu tejto požiadavky. Z pohľadu začlenenie tejto požiadavky do projektu by išlo o neoprávnený náklad. V zmysle doplňujúcej informácie je nový plot so zvukovo-pohltivou výplňou na západnom ohraničení areálu školy možné ozeleniť popínavými rastlinami a plánuje sa rekultivácia a sadové úpravy v areáli školy, hlavne na zelenej ploche zo strany Prievozskej ul. (opatrenie č. 59, kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska). Vegetačný zvršok má aj ďalšie hygienické funkcie – protihlukové, mikroklimatické, vodozadržné, estetické a psychologické. V predložených realizačných variantoch sa s vegetačným krytom v priestore okolia školy neuvažovalo, keďže zastávka Košická bola navrhovaná ako združená, tzv. zlučená pre električkovú a autobusovú dopravu, pričom bolo nevyhnutné zachovať pojazdnosť povrchu pre cestné vozidlá. Na základe záverov

dopravno-kapacitného posúdenia (príloha G správy o hodnotení) a následnej pripomienky DPB a.s. ako prevádzkovateľa MHD k správe o hodnotení, však bola akceptovaná požadovaná úprava technického riešenia – ponechanie vedenia autobusov od zastávky Prístavná po zastávku Košická vo vyhradenom jazdnom pruhu, riešenie zastávky Košická ako spojenej (jedna nástupná hrana nástupiska bude slúžiť pre električky, druhá pre autobusy) a umiestnenie autobusovej zastávky samostatne v príľahlom jazdnom pruhu. Táto úprava umožní realizáciu vegetačného krytu električkovej trate vo väčšom rozsahu, než bolo pôvodne navrhnuté v správe o hodnotení. Technicky je teda možné uvažovať aj nad vegetačným zvrškom v priestore okolia školy. Vzhľadom však na iné vyvolané prevádzkové okolnosti sa navrhuje ponechať vyhodnotenie tejto požiadavky na ďalšiu projektovú prípravu, kde bude možné komplexnejšie posúdiť technickú a prevádzkovú realizovateľnosť vegetačného zvršku v okolí školy (opatrenie č. 55, kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska).

Ako vyplýva z doplňujúcej informácie po vzájomných rokovaníach so zástupcami školy (júl 2025) a správcom príľahlých miestnych komunikácií MČ Bratislava-Ružinov (jún 2025) bola ako kompromisné riešenie zvolená alternatíva zriadenia vyhradených miest na krátkodobé zastavenie určených na výstup a nástup detí s vyznačeným časovým obmedzením pre daný účel (drop-off zóna) na Novohradskej ulici (opatrenie č. 57, kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska).

-Spoločenstvo vlastníkov bytov a nebytových priestorov Košická 20-26, Košická 24, 821 09 Bratislava, IČO: 30 791 723, list doručený ako e-podanie 09.05.2025

- Dňa 23.12.2022 sme k upovedomeniu č.OU-BAOSZP3- 2022/117685-082 k zámeru vyjadrili náš nesúhlas k podkladom i k spôsobu ich zistenia a žiadali sme o jeho doplnenie v zmysle § 33 odseku 2 správneho poriadku v zmysle nášho listu „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická – pripomienky do konania“ zo dňa 29.07.2022
- Po preštudovaní správy o hodnotení v zmysle Vášho upovedomenia č.OU-BAOSZP3-2025/020348-145 zo dňa 16.04.2025 (doručené 07.05.2025) s poľutovaním opakovanne konštatujeme, že sa navrhovateľ vo Vyhodnotení stanovísk k zámeru navrhovanej činnosti k správe o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov 03/2025 nezaoberal zodpovedne so všetkými našimi pripomienkami a tiež tam navrhnutými expertízami ako dôkazmi, ktoré by podľa ust. § 34 ods. 4 správneho poriadku riadne vyhodnotil správny orgán a v zmysle nášho listu „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická – pripomienky do konania“ zo dňa 29.07.2022 trváme na všetkých nami uvedených pripomienkach!

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že navrhovateľ sa k pripomienkam vyjadril v rámci doplňujúcich informácií k zámeru, a pripomienky boli taktiež podkladom pre vypracovanie rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení navrhovanej činnosti. Z doplňujúcich informácií doručených v rámci konania o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti vyplýva nasledovné: Viaceré požiadavky Spoločenstva boli zohľadnené v technickom riešení navrhovanej činnosti, prípadne v návrhu opatrení pre jej ďalšiu prípravu, realizáciu a prevádzku. Nie všetky vznesené pripomienky však boli vyhodnotené ako realizovateľné alebo opodstatnené, a to vzhľadom na kontext a podmienky navrhovaného riešenia. Vplyvy navrhovanej činnosti sú podrobne hodnotené v kap. C/III správy o hodnotení a opatrenia pre

jej ďalšiu prípravu, realizáciu a prevádzku uvádza sumárne kap. C/IV správy o hodnotení. Na spracovaní správy o hodnotení sa podieľali viaceré odborne spôsobilé osoby (kap. XI správy o hodnotení). Navrhovateľ sa k výrubu drevín venuje podrobnejšie v kap. B/II/7 správy o hodnotení. Výrubu stromov v stredovom dopravnom ostrovčeku sú nevyhnutné z dôvodu umiestnenia telesa električkovej trate. Ostatné výrubu budú potrebné z dôvodu kolízie s niektorými stavebnými objektami, primárne preložkami sietí. Z hľadiska rozsahu sú cyklotrasy iba doplnkovým dôvodom, ktorý sa dotkne len minimálneho počtu drevín. Rozsah potrebných výrubov sa definitívne spresní až po uzatvorení technického riešenia navrhovanej činnosti. Kompenzáciou za uskutočnené výrubu bude nová výsadba, ktorá bude v priestore Košickej realizovaná ako zahustená s cieľom zvýšiť jej izolačný, hygienický a mikroklimatický účinok. Rozsah a charakter navrhovaných vegetačných úprav v aktuálnom stupni príprav je opísaný v správe o hodnotení v kap. A/II/9.2 a v dokumente Návrh koncepcie zelene (príloha F správy o hodnotení). Definitívne bude stanovený v projektovej dokumentácii na podklade požiadaviek príslušných orgánov ochrany prírody a podmienok vydaných rozhodnutí. Požiadavka na zabezpečenie ochrany existujúcej zelene bola zohľadnená, pre etapu výstavby bude spracovaný Projekt ochrany drevín pri stavebnej činnosti (opatrenie č. 36 v kap. C/IV/2 správy o hodnotení).

Problematike hluku a vibráciám sa navrhovateľ v správe o hodnotení venoval taktiež podrobne v kap. B/II/4 a C/III/1. Podľa výsledkov a záverov vibroakustickej štúdie (príloha D), ktorá zohľadnila aj výpočtové body v území Košickej ul. 20 - 26, nebude nová električková trať zdrojom akustických emisií nad rámec prípustných hodnôt platných právnych predpisov na ochranu zdravia ani nebude zdrojom vibrácií, ktoré by predstavovali priame riziko pre stavebné objekty v jej bezprostrednom okolí. Súčasťou navrhovanej činnosti sú bohaté vegetačné úpravy, ktoré budú realizované nielen ako izolačná zeleň 3 na a popri električkovom telese, ale aj ako sprievodná výsadba ulice a nových dopravných ostrovčekov.

Predložené trasovanie je výsledkom preverenia podmienok v dotknutom území, ktoré bolo realizované prostredníctvom viacerých analytických a porovnávacích štúdií, ktorých prehľad je uvedený v kap. C/XII/1 správy o hodnotení. Variant prezentovaný v správe o hodnotení najefektívnejšie zohľadnil dopravné požiadavky, prevádzkovo-ekonomické nároky, priestorové podmienky územia a vykazoval najvýraznejšie spoločenské prínosy. Správa o hodnotení bola vypracovaná v súlade so stanoveným rozsahom hodnotenia.

Technické riešenie navrhovanej činnosti vrátane návrhu úprav cestných komunikácií a križovatiek vychádza z platných právnych predpisov a relevantných technických noriem. Doprave sa bližšie venuje kap. B/I/5 správy o hodnotení, znázornená je na situáciách v prílohe I. Súčasťou správy o hodnotení je aj Dopravno-kapacitné posúdenie križovatiek (príloha G), ktoré bolo spracované v súlade s platnými metodickými postupmi. Vykonané posúdenie preukázalo dostatočnosť projektového návrhu, ktorý pri rešpektovaní navrhovaných opatrení bude predstavovať vyhovujúce riešenie z hľadiska zabezpečenia kvality a plynulosti cestnej dopravy. Po uzatvorení technického riešenia bude projektová dokumentácia predložená na posúdenie príslušným orgánom štátnej správy, ktorých stanoviská sú podkladom na vydanie povolení.

Navrhovaná činnosť je primárne zameraná na výstavbu novej električkovej trate. Zároveň však zohľadňuje aj ďalšie potreby obyvateľov – plynulú cestnú dopravu, parkovanie, bezpečné cyklistické trasy, dostatok zelene, kvalitnejšie verejné priestory a zlepšenie hygienických podmienok. Predkladané riešenie predstavuje kompromis, ktorý vyvážené reaguje na rôzne nároky kladené na mestské

prostredie. Navrhovateľ je otvorený úpravám úseku Dulovo námestie – Košická s cieľom zvýšiť ich počet. Variant 3 navrhovanej činnosti predstavuje najmenší počet zrušených parkovacích miest v porovnaní s prvým a druhým variantom. Uvedené je zohľadnené aj v opatrení č. 51 tohto záverečného stanoviska.

-Andrej Mészáros, list doručený ako e-podanie 25.05.2025

- Rád by som preto bol, aby električka posunula danú lokalitu vpred tým najlepším možným spôsobom s čo najmenej negatívnymi opatreniami. A zároveň neslúžila ako iba ďalšia tranzitná doprava daným územím. Rozumiem taktiež, že niektorým opatreniam najmä počas trvania výstavby sa zrejme nebude dať vyhnúť. V predložennom projekte je zopár technických riešení ktoré by som rád namietal.
- K samotnej trase popred národné divadlo by bolo vhodné najprv si vypočítať odborníkov. Dvaja zúčastnení projektanti poukázali na dosť značne komplikované, ak vôbec možné zosilnenie stropnej dosky pred SND. Kde do dnešného dňa nebolo firmou Reming consult predložené technické riešenie zosilnenia stropnej konštrukcie podzemných priestorov v SND. Ich stanovisko na prezentácii bolo v štýle, “Veď nejaké riešenie sa predsa nájde”.

Vyjadrenie OÚ BA

V existujúcich podkladoch sú spracované viaceré možnosti technického prevedenia, pričom ich presná podoba bude súčasťou nasledujúcich stupňov projektovej dokumentácie po sprístupnení potrebných technických podkladov. Návrh bude následne prerokovaný aj so zástupcami SND (napr. opatrenie č. 37, 38 a 44), spolu s ďalšími opatreniami v zmysle podmienok určených v kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska.

- No mňa primárne zaujíma samotné šírkové usporiadanie Košickej ulice. Táto ulica nie je mestský bulvár, ale v úseku od križovatky s Prievozskou až po Miletičovu primárne plní funkciu rezidenčnej zóny. Bolo by teda očakávané aby prijaté rozhodnutia v prvom rade zohľadňovali potreby obyvateľov a nielen tranzitu medzi inými časťami mesta. V predložennom riešení bolo komunikované súčasné vedenie 2 jazdných pruhov električky, 2 jazdných pruhov pre vozidlá, 2 jazdných pruhov pre cyklistov, 1 pruh pre parkovanie automobilov a 2 chodníky po oboch stranách. Na prerokovaní bolo uvedená šírka 7 metrov pre električku, 2x3 metre pre vozidlá, 2x2 metre pre cyklistov.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA uvádza, že navrhovaná činnosť bola posudzovaná aj z hľadiska urbanistických a priestorových súvislostí v území. Pri spracovaní projektovej dokumentácie boli zohľadňované požiadavky na dopravnú obslužnosť územia, bezpečnosť dopravy, ako aj potreba zachovania primeranej kvality verejného priestoru v dotknutej lokalite. Podrobné riešenie dopravného usporiadania bude predmetom ďalších stupňov projektovej prípravy.

V zmysle vyjadrenia navrhovateľa vedenie električkovej trate s polohami zastávok Košická a Dulovo námestie je koncipované tak, aby električka plnohodnotne slúžila aj obyvateľom ulice a bola aj pre nich

lahko dostupná, a aby obyvatelia mali dobré spojenie aj do ostatných častí mesta, za prácou, do škôl, za službami alebo voľnočasovými aktivitami. Súčasťou projektu je tiež celková modernizácia Košickej ulice v rozsahu optimalizácie dopravného usporiadania, zlepšenia kvality verejných priestorov a vytvorením príjemnejšieho verejného prostredia pre každodenný život.

- Košická ulica v danom úseku obsahuje vzrastlé dreviny, ktoré najmä v letnom období pôsobia ochladzujúco na celú lokalitu. Je naozaj potrebné všetky dreviny vyrúbať a následne uskutočniť “náhradnú výsadbu”. Ako je každému zrejmé, nič ako náhradná výsadba neexistuje, nakoľko novo vysadené dreviny nebudú najbližšie desaťročia plniť funkciu na ktorú majú byť určené. Stane sa tak možno po ďalších 30 rokoch, keď mnohý s obyvateľov už nebudú medzi nami, ako jedna zo zúčastnených paní pripomenula. Je uvažované v rámci náhradnej výsadby s výsadbou dospelých drevín tak ako tomu bolo napríklad na Trnavskom mýte (Platany), alebo len 2 metrové “sadenice” ktoré 10ky rokov nebudú mať šancu splniť funkciu ktorú by mali?

Vyjadrenie OÚ BA

Súčasťou náhradnej výsadby budú aj vzrastlé dreviny (obvod kmeňa 18 – 25 cm) a Odrastené stromy, odolné voči chorobám a škodcom, s obvodom kmeňa 18 – 20 cm, resp. 20 – 25 cm, poskytnú už v krátkom čase po výsadbe zatienenie. Výsadba bude realizovaná ako štruktúrovaná, zahustená, druhovo pestrá a bude pozostávať z druhov dobre adaptovaných na podmienky mestského prostredia. Uprednostnenie vzrastlých stromov je súčasťou opatrení tohto záverečného stanoviska (Opatrenie č. 28)

- Ďalším nadväzujúcim problémom lokality je parkovanie. Áno, treba uznať, že po zavedení parkovania PAAS sa situácia zlepšila, tým že bolo možné vytlačiť ľudí dochádzajúcich do lokality, no aj napriek tomu kapacita parkovania nebola úplne dostačujúca. V navrhovanom riešení sa uvažuje o zrušení približne 70 parkovacích miest. Tým, že sa bavíme o rezidenčnej zóne, je zrejmé, že tieto miesta sú primárne využívané obyvateľmi žijúcimi na Košickej ulici a v príľahlých vnútroblokoch. Ak by došlo k odstráneniu dost' značného počtu už momentálne oficiálnych parkovacích miest (podľa PAAS), akú alternatívu budú mať obyvatelia lokality, napríklad rodiny s deťmi, ktoré auto reálne potrebujú? Uvažuje magistrát nad výstavbou parkovacieho domu v lokalite, prípadne podzemného parkoviska napríklad pod Dulovým námestím?
- Čo sa týka cyklistov, predpokladám že každý ocení segregované cyklotrasy oproti tým “len namaľovaným”. Ale je naozaj potrebné kvôli tomu vyrúbať niekoľko desiatok, až stoviek stromov? Nedala by sa táto výstavba realizovať citlivejšie aj s prijatím možného kompromisu? Na prezentácii bola uvedená uvažovaná šírka 2 metre pre každý pruh cyklotrasy. Ako dôvod bolo zmienené vzájomne možné obiehacie sa cyklistov. Ak by sa použili užšie cyklotrasy (len pre 1 cyklistu) a zároveň by sa na pár miestach vytvorili rozšírenia, v nich by bolo možné umiestniť lavičky na oddych, prípadne priamo miesto na obiehacie sa cyklistov.

Vyjadrenie OÚ BA

V doplňujúcich informáciách je uvedené, že návrh zohľadňuje optimálnu šírku cyklistickej cestičky, ktorá cyklistom zabezpečí pohodlnú a bezpečnú jazdu na krátke aj dlhšie vzdialenosti. Návrh je v súlade s požiadavkami príslušných technických noriem, ktoré stanovujú minimálne šírkové parametre pre zabezpečenie bezpečnosti a komfortu cyklistickej dopravy. Predpokladané výrubu drevín na Košickej ulici sú podmienené najmä potrebou umiestnenia električkového telesa v stredovom páse a presunom horúcovodu zo stredového pásu na okraj ulice (zeleň na východnej strane Košickej ulice v úseku Tekovská – Dulovo námestie). Z hľadiska rozsahu sú cyklotrasy iba doplnkovým dôvodom, ktorý sa dotkne len menšieho počtu drevín.

Navrhovateľ ďalej deklaruje ochotu v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice a hľadať riešenia, ktoré umožnia zachovať počet parkovacích státí v maximálnej možnej miere – napríklad formou úprav vedenia peších a cyklistov, optimalizáciou parkovacích pásov či úpravou vegetačných prvkov. Zároveň však zdôrazňuje, že vzhľadom na limitovanú šírku ulice bude vždy nevyhnutné hľadať kompromis medzi požiadavkami na parkovanie, plynulosť dopravy a na rozsah zelene. Pripomienka je zahrnutá do opatrenia č. 51 tohto záverečného stanoviska. OÚ BA ďalej konštatuje, že predmetom posudzovacieho procesu je stavba električkovej trate, v objektovej skladbe ktorej sa s parkovacím domom alebo podzemným parkoviskom napr. pod Dulovým námestím neuvažuje.

- Zatiaľ neboli oficiálne zverejnené šírkové profily ciest, ale z náčrtkov vyplýva zúženie chodníku na východnej strane Košickej v smere od Dulovho námestia po Miletičovu ulicu. Je teda uvažované úplne zrušenie pobytových terás, ktoré dotvárajú danú lokalitu v letných mesiacoch? Sú tu prevádzky ako Viecha, Goriffée, Fertucha, pizzeria Gusto a ďalšie, ktoré práve aj vďaka terasám lákajú obyvateľov v lokalite zostať a nie len ňou prejsť.

Vyjadrenie OÚ BA

Navrhovateľ deklaruje, že v dôsledku navrhovaných úprav Košickej ulice nedôjde k plošnému zrušeniu letných terás, ale k úprave ich umiestnenia a k redukcii ich rozsahu tam, kde si to vyžiada nové usporiadanie priestoru.

- V prípade vysadenia nových stromov na západnej strane Košickej ulice (od Dulovho nám. po Miletičku), čo sa dá považovať určite za pozitívny krok, by bolo možné uvažovať nad zväčšením osovej vzdialenosti jednotlivých stromov oproti navrhovanému náčrtku, s tým, že medzi každou dvojicou by vznikol priestor na zaparkovanie vozidla. Tým by sa dal aspoň čiastočne kompenzovať úbytok parkovacích miest. Toto riešenie je navrhnuté aj v manuáloch MIB na strane 74-75.

Vyjadrenie OÚ BA

Navrhovateľ uvádza, že pripomienka parkovania medzi stromami sa zväži. Na základe pripomienok sa uličný priestor Košickej ulice má optimalizovať so zámerom maximalizovať počet parkovacích státí a zároveň zachovať čo najviac existujúcich stromov, resp. maximalizovať výsadbu vzrastlých drevín.

- Za križovatkou Prievozská/Košická v smere na Dulovo námestie sú uvažované dva jazdné pruhy, pričom pravý má byť odbočovací. V súčasnosti sa na danom mieste nachádza autobusová zastávka, ktorá slúži najmä v ranných hodinách ako parkovisko pre ľudí voziacich svoje deti do školy. Ak sa vybuduje dedikovaný odbočovací pruh na Tekovskú ulicu obávam sa, že jeho osud bude rovnaký a teda, že bude slúžiť primárne ako parkovisko. Pričom súčasne sa pri jeho výstavbe zničí stromoradie pred školou Novohradská/Košická. Toto stromoradie slúži aj ako prirodzená hluková bariéra pre školu. Je tento pruh naozaj potrebný, vzhľadom na fakt, že tekovská nie je mestská, ale len miestna komunikácia? V opačnom smere sú uvažované až 3 jazdné pruhy? Treba mať teda celkovo až 5 jazdných pruhov pre vozidlá na úkor zelene?
- Pripájací pruh v smere z podzemných garáží a taktiež do garáží medzi Zwirn 1 a Zwirn 2 zaberie zopár parkovacích miest. Sú potrebné, ak nič podobné nie je plánované medzi výjazdom Zwirn 2 a Zwirn 3? V súčasnosti je problém so zásobovacími autami, ktoré stávajú priamo na chodníku pred prevádzkou Tesca (Zwirn 1). Ak by sa nahradili tieto odpájacie / pripájacie pruhy iným značením, povedzme "Vyhradené pre zásobovanie medzi 9:00-10:00", cez noc by slúžili obyvateľom, a v denných hodinách zásobovaniu, ktoré nevie využiť parkovacie boxy v areáli Zwirn z titulu veľkosti vozidiel.
- Je zmyslom električkovej trate pomôcť zvyšku mesta na úkor kvality života obyvateľov v zasiahnutej lokalite? Nebolo by lepšie prijať také riešenie s ktorým budú spokojní aj obyvatelia, nie len tí tranzitujúci ľudia? Bude nejakým spôsobom uskutočnená debata ktorá bude primárne určená len obyvateľom Košickej ulice? Bude uskutočnená nejaká forma verejného hlasovania o predstavách obyvateľov Košickej ulice, kde by sa prihliadalo aj na ich potreby?
- A posledná otázka: Koľko ľudí zodpovedných za projektovanie električkovej trate, aj reálne býva v jej bezprostrednom kontakte?

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že v rámci posúdenia navrhovanej činnosti posúdil aj všetky pripomienky verejnosti a zohľadnil v opatreniach tohto záverečného stanoviska. Prehodnotenie profilu Košickej ulice je súčasťou opatrenia č. 51.

-Michal Páleník PhD., Líščie nivy 10, 821 08 Bratislava, list zo dňa 24.05.2025 doručený cez podateľňu 28.05.2025

- Predkladám k zámeru nasledovné pripomienky a navrhujem nasledovné úpravy:
- Presun zastávky Košická smerom do centra (linky 72, 42) pred križovatku s Košickou ulicou, teda pred školu. Umožní to výrazne jednoduchší prestup medzi trolejbusmi a električkou. ako aj medzi prímestskými autobusmi a električkou. Zastávka Košická pred AS Nivy je zbytočne blízko zastávke Nivy (a teda je dosť zbytočná).
- Linka 68: nemá zmysel aby existujúca linka 68 zostala tak ako je teraz (z Petržalky až po Trnavské mýto), keďže veľkú časť pôjde popri novej električke. Časť ľudí cestujúcich z Petržalky využije nový úsek Košická, časť novú električku z Petržalky, ktorá ide do centra, resp. s jedným prestupom ide na Trnavské mýto. Dala by sa skrátiť iba po novú zastávku električky Prístavná skade vie otočiť do protismeru späť na most Apollo (asi jemne upraviť

existujúce odbočenie doľava, pri dobrom časovaní semaforov by tam akurát mohla byť pauza medzi IAD na otočenie). Po skrátenej linky 68 netreba riešiť odbočenie z Miletičovej doľava na Záhradnícku. Zrušením zastávky 68 pri gymnáziu Košická pribudne možnosť urobiť krátkodobé parkovanie pri škole.

- Podobný problém bude mať aj číslo 50, veľkú časť jazdy bude zbytočne kopírovať električku, preto je aj zbytočné robiť zdieľanú zastávku na Dulovom námestí či zastávku po pravom odbočení na Košickú z Miletičovej či široké odbočenie z Miletičovej doprava na Záhradnícku (linka číslo 66 tiež nebude, keďže sa predlžuje trolejové vedenie pre linku číslo 49). Predpokladám, že linky č. 50 bude končiť pri nemocnici Ružinov.
- Zrušenie ľavého odbočenia z Miletičovej na Záhradnícku: autobus 68 tade nemusí ísť (viď bod vyššie). IAD má možnosti inde (na Košickú, na Trnavské mýto, na Jelačičovu, ...). Zrušením jedného jazdného pruhu pribudne viac miesta na buspruh pred križovatkou, na vyrovnanie cyklopruhu smerom južne po Miletičovej v križovatke so Záhradníckou, na plnohodnotný cyklochodník pri zastávke.
- Presun električky na Košickej do koridoru v súčasnosti vymedzeným východným jazdným pruhom/pásom. električka by nekrižovala 2x autá tesne za križovatkami (pri Prievozskej, pri Miletičovej) čím ubudnú konfliktné situácie. Zostane stredový zelený pás s vzrastlými stromami, na západnej strane Košickej sa komfortne zmestia oba jazdné pruhy.
- Vo variante B, slučka električky pri Miletičovej: posun jednej koľaje električky na úroveň trochu južnejšie. Vznikne priestor na plnohodnotný cyklochodník na severnej strane záhradníckej, jazdné pruhy na záhradníckej smerom na východ sa narovnajú,
- V oblasti cyklodopravy v úseku Miletičova - Ružová dolina rozšíriť na plnohodnotný obojsmerný cyklochodník (aby cyklo presuny Ružová dolina - Jégého boli možné oboma smermi) a rozšíriť cyklopiechod pri Jégého ulici,

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že presné riešenie zastávok bude predmetom ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Organizácia liniek mestskej hromadnej dopravy nie je predmetom samotného procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie. V prípade realizácie navrhovanej činnosti sa predpokladá optimalizácia linkového vedenia MHD zo strany mesta a dopravného podniku.

Vzhľadom na narastajúcu dopravnú záťaž a zvyšujúce sa nároky na mobilitu sú dotknuté cestné komunikácie na hranici svojej kapacitnej únosnosti. Dochádza k častejšiemu výskytu dopravných zápch a zdržaní, čo výrazne znižuje efektívnosť aj autobusovej dopravy v území, jej spoľahlivosti v dôsledku častého meškania, čo sa negatívne odráža na jej atraktivite pre cestujúcich. Autobusová linka 68 zabezpečuje nielen spojenie v úseku Petržalka – Trnavské mýto, ale aj priame dopravné prepojenie Petržalky s Mlynskými nivami (autobusová stanica). Zároveň má významnú úlohu pri zvoze žiakov do Spojenej školy Novohradská a pre prepojenie Petržalky s oblasťou Miletičovej ulice. Pri posudzovaní budúceho vedenia linky je potrebné zohľadniť obslužnosť jednotlivých zastávok z hľadiska ich polohy voči cieľovým bodom v území a časové rozloženie využitia zastávok (v ktorých časoch dňa sú jednotlivé zastávky najviac využívané). Aktuálne podľa plánu DPB nie je v pláne linku 689 rušiť. Linka 50 bude pretrasovaná, keďže jej súčasná trasa kopíruje plánovanú trať električky. Električková doprava predstavuje výrazné zlepšenie kvality a komfortu cestovania a kapacitne efektívne riešenie verejnej

dopravy aj pre budúce potreby mesta. Navrhovaná električková trať je plánovaná s výhľadom minimálne 50 rokov, a preto predstavuje stabilný prvok dopravného systému, ktorý bude slúžiť súčasným aj budúcim obyvateľom.

Navrhovaná poloha električkovej trate v stredovom páse Košickej ulice zohľadňuje prítomnosť inžinierskych sietí a potrebu vyváženia odstupovej vzdialenosti potenciálneho zdroja hluku a trakčného vedenia od prilahlých budov. Projekt má snahu maximalizovať možnosti zachovania vzrastlých stromov v priestore Košickej ulice. K požiadavke na obojsmerný cyklochodník OÚ BA konštatuje, že v prípade ulice Košická vzhľadom na zvýšenie podielu zelene, stromov a zachovania stromov zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska prehodnotenie konfigurácie uličného profilu práve formou zredukovania napríklad aj cyklotrasy v prospech zelene.

-JM Cooperate s.r.o., Dulovo nám. 893/4, 821 08 Bratislava, v zastúpení advokátom Mgr. Pavel Legát, Vilová 2993/33, 851 01 Bratislava, IČO: 422 56 445, list zo dňa 23.05.2025 doručený ako e-podanie 23.05.2025

- Navrhovaná činnosť a jej realizácia popísaná v Zámere a v nadväzujúcich dokumentoch nedostatočným spôsobom stanovuje organizáciu a harmonogram opatrení, ktoré je potrebné vykonať pred začatím stavebných prác.
- V zámere nie je uvedené, akým konkrétnym spôsobom môže dotknutá verejnosť uplatniť svoje požiadavky na pasportizáciu dotknutých nehnuteľností a bytových domov, kde sa ich nehnuteľnosti nachádzajú. Je pochopiteľné, že za účelom realizácie pasportizácie je potrebná súčinnosť dotknutej verejnosti, avšak Zámer nedefinuje zodpovedné osoby a komunikačné kanály na koordináciu uvedených činností.
- Je nedostatočné, aby až pri kolaudácii boli určené opatrenia na elimináciu vysokých hladín hluku (najmä v nočných hodinách pri vetraní), pokiaľ už z aktuálne dostupných merania prepočtov je možné konštatovať, že hladiny hluku budú s pravdepodobnosťou blížiacou sa istote prekročené. Riešenie zistených problémov je potrebné riešiť už v samotnej projektovej dokumentácii.
- Účastník uvádza, že Navrhovaná činnosť negatívne zasiahne do jeho sféry, a to v podobe zníženia komfortu bývania a poškodenia Dotknutej nehnuteľnosti. Účastník ako hlavné riziká identifikuje: a) riziko poškodenia Dotknutej nehnuteľnosti a bytového domu, v ktorom sa Dotknutá nehnuteľnosť nachádza v dôsledku vibrácií pri výstavbe, a b) zvýšenú hlučnosť a prenos vibrácií v Dotknutej nehnuteľnosti počas prevádzky Navrhovanej činnosti.
- Účastník žiada: a) v záväznej časti následnej projektovej dokumentácie k Navrhovanej činnosti stanoviť ako podmienku realizácie/kolaudácie diela, vykonanie pasportizácie Dotknutej nehnuteľnosti a bytového domu Dulovo námestie 3,4,5; a zároveň b) stanoviť podmienku realizácie/kolaudácie diela, v povinnosti odstránenia všetkých poškodení Dotknutej nehnuteľnosti a bytového domu Dulovo námestie 3,4,5, ktoré budú spôsobené vplyvom výstavby.
- V súvislosti s opatreniami na elimináciu vysokých úrovní hluku Účastník žiada nasledovné:
a) zabezpečiť kompletnú výmenu skiel (za izolačné trojsklá) v Dotknutej nehnuteľnosti, ktoré sú orientované smerom k plánovanej trase električiek a zároveň

- b) zabezpečiť realizáciu vhodného zvukovo nepriezvučného fasádneho systému na Dotknutej nehnuteľnosti, resp. stanoviť túto podmienku realizácie/kolaudácie diela do záväznej časti následnej projektovej dokumentácie; a zároveň
- c) prekrytie zástavky Dulovo námestie riešiť po celej dĺžke nástupného peróna, s použitím zvukovo izolačných materiálov, ktoré by tlmili šírenie hluku od ľudí čakajúcich na zástavke a zároveň by tlmili zvukové prejavy súvisiace s brzdením dopravných prostriedkov hromadnej prepravy.
- Účastník považuje pripomienky a návrhy na opatrenia ním prezentované v tomto liste za opodstatnené, pričom Účastník zdôrazňuje, že aj Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto (v liste č. HŽP/11389/2022 zo dňa 16.11.2022) požadoval od Navrhovateľa, aby dopracoval hlukovú a vibračnú štúdiu o podrobný návrh vecných opatrení a harmonogramu na zníženie nepriaznivého vplyvu prevádzky navrhovanej činnosti na zdravý stav exponovaných obytných území - viď str. 60 Vibroakustickej štúdie (mimo oblastí nového SND).
 - Účastník si dovoľuje poukázať na fakt, že Navrhovateľ sa vo Vibroakustickej štúdie (mimo oblastí nového SND) riadne nevysporiadal s námietkami Regionálneho úradu verejného zdravotníctva Bratislava, teda Navrhovateľ nepripravil návrh technických opatrení na zníženie nepriaznivého vplyvu prevádzky, a to napriek tomu, že sám Navrhovateľ na str. 48 a 49 (bod 6.3) Vibroakustickej štúdie uvádza, že budú potrebné opatrenia na zabezpečenie vetrania v dotknutých nehnuteľnostiach v nočných hodinách.

Vyjadrenie OÚ BA

Investor v zmysle opatrenia č. 54 zriadi komunikačné kanály. Podľa odborných podkladov v aktuálnom stupni poznania nie je predpoklad, že by prevádzka električkovej trate bola zdrojom hluku šíreného vonkajším prostredím nad rámec prípustných hodnôt hluku stanovených platnými právnymi predpismi na ochranu zdravia. V prípade šírenia hluku konštrukciou a podložím, nie sú navrhované opatrenia účinné pre tlenie hluku vo vnútornom prostredí budov, ale podľa projektantov podstatný bude spôsob zhotovenia konštrukcie električkovej trate. Do telesa električkovej trate budú zapracované všetky dostupné moderné protihlukové a antivibračné prvky

Pasportizácia objektov bude súčasťou Projektu monitoringu životného prostredia, konkrétne Projektu monitoringu hluku a vibrácií. Tento projekt bude vypracovaný odborne spôsobilými osobami ako súčasť projektovej dokumentácie a následne predložený príslušným orgánom v rámci povoľovacích konaní. Podľa projektu budú ďalej koordinované postupy. Na základe technických údajov, projektovej dokumentácie a miestnych podmienok sa určí, ktoré objekty majú byť zahrnuté do pasportizácie a monitoringu, a to aj v prípade, že sa vlastníci alebo užívatelia jednotlivých budov sami neprihlásia. Cieľom je zabezpečiť, aby bol rozsah monitoringu nastavený adekvátne a aby bola ochrana obyvateľov a ich majetku riadne pokrytá. Požiadavka pasportizácie bytového domu na Dulovom nám. 3,4,5 je zaradená do súboru opatrení pre navrhovanú činnosť (opatrenie č. 50).

Aktuálne hluk spôsobuje intenzívna automobilová doprava. Električková trať môže motivovať časť verejnosti k presunu z IAD do verejnej dopravy, čo môže prispieť k zníženiu hluku a emisií. Podľa vibroakustickej štúdie (príloha D) sa predpokladá nárast hluku v rámci prípustných limitov na ochranu ľudského zdravia, uplatnené budú moderné protihlukové a antivibračné opatrenia, zaliatie kolají do

polyuretánovej hmoty, čo bude kontrolovať vibroakustický dozor stavby, vrátane kontroly odozvy po uvedení trate do prevádzky. Vibroakustické pomery budú sledované a vyhodnocované monitoringom (kap. VI.4. záverečného stanoviska). Uvedené je zohľadnené aj v opatrení č. 86.

- Účastník zároveň upozorňuje, že v súlade s ust. § 24 ods. 2 Zákona o posudzovaní má ako dotknutá verejnosť postavenie účastníka v konaní o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene. Účastník zároveň žiada byť účastníkom ďalších konaní.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že bude postupovať podľa v súlade so zákonom o posudzovaní, teda v zmysle § 24 zákona o posudzovaní.

-Trhovská Ružinov, s.r.o., Mierová 21, 827 05 Bratislava, IČO: 53 342 291, list doručený cez poštovníku 22.05.2025

- Plánovaná zastávka „Trhovisko Miletičova výstup“ - nie je uvedené, či navrhovaná zastávka má slúžiť výlučne len na výstup osôb, nakoľko tento návrh nekorešponduje so stanoviskom DKP a Prílohou č. 1 situácia 2.8. Z vyššie uvedeného vyplýva, že ak by zastávka slúžila iba na výstup cestujúcich, z hľadiska bezpečnosti chodcov (osoby, ktoré vystúpia z električky a chcú ísť priamo na Trhovisko) by to bolo neprípustné, ako aj pre najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky (cyklistov).
- V poradí prvá zastávka na Miletičovej ul. navrhnutá na úrovni električkovej zastávky „Trhovisko Miletičova výstup“ a ďalšia zastávka na výstup z autobusu alebo trolejbusu, nie je jasné, či má to slúžiť ako združená, alebo táto zastávka má slúžiť ako možný prestup cestujúcich medzi týmito dvoma zastávkami? Tieto dve zastávky oddeľuje električkový pás bez priechodu pre chodcov.
- Chodci, ktorí budú využívať priechod pre chodcov na Miletičovej ul. navrhnutý medzi uvedenou druhou a tretou zastávkou, budú z hľadiska bezpečnosti ohrozovaní cyklistami idúcimi po cyklotrase navrhutej na chodníku (medzi Kocel'ovou a Kvetnou) pri priechode v mieste, kde je vyčkávací plocha pred priechodom. Z uvedeného dôvodu žiadame riešiť cyklotrasu v rámci cestného telesa a aby cyklista dával prednosť chodcovi a nie naopak.

Vyjadrenie OÚ BA

Električková zastávka Trhovisko Miletičova výstup bude slúžiť výlučne na výstup cestujúcich. Presná poloha a smerovanie cyklotrás v tejto lokalite bude predmetom diskusie s MČ Bratislava-Ružinov v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti. Zohľadnené v opatrení č. 65.

- Požadujeme, aby navrhované polomery vjazdov a výjazdov v križovatke Záhradnícka - Ružová dolina a vjazd/ výjazd z komunikácie Ružová dolina na parkovisko Trhoviska Miletičova bol prispôbený na prejazd nákladných vozidiel, vozidiel OLO, hasičskej techniky a pod.

- Zároveň požadujeme, aby súčasťou investičnej činnosti navrhovanej stavby bola aj prekládka a súvisiace stavebné úpravy so zmenou polohy automatického rampového systému Trhoviska Miletičova vyvolané zmenou dopravného napojenia existujúceho parkoviska.

Vyjadrenie OÚ BA

Pripomienka je v technickom návrhu projektu zohľadnená. Všetky objekty, ktoré budú navrhovanou činnosťou dotknuté (či už stavebne alebo funkčne), budú zaradené do objektivej sklady projektovej dokumentácie, a tým sa stanú súčasťou riešeného investičného celku. Poloha automatického rampového systému bude upravená tak, aby aj naďalej bola zachovaná jeho plná funkčnosť.

OÚ BA konštatuje, že uvedené požiadavky zohľadnil v opatrení č. 62 a 67 tohto záverečného stanoviska.

-PhDr. Patrik Guldán, Dulovo nám. 7, 821 08 Bratislava, list doručený cez podateľňu 22.05.2025

- Príslušný orgán ochrany pamiatkového fondu, ktorým je Pamiatkový úrad Slovenskej republiky, viedol konanie o vyhlásení ochranného pásma národných kultúrnych pamiatok Prístavu. Tento orgán špecializovanej štátnej správy vypracoval Návrh a následne aj Rozhodnutie o vyhlásení ochranného pásma národných kultúrnych pamiatok NKP Prístav.
- Ochrana prostredia má smerovať k zachovaniu a skvalitneniu existujúceho stavu hodnôt vymedzeného územia - prostredia národných kultúrnych pamiatok, ktorá je v zmysle Pamiatkového zákona predmetom pamiatkovej ochrany. Vo vzťahu k ochrane NKP (ďalej len pamiatky) v ochrannom pásme (OP NKP) je nevyhnutné, aby sa pri priestorovej regulácii územia OP rešpektovali ich pamiatkové hodnoty. Rešpekt k pamiatkam a k ich prostrediu, má byť základom úvah pri riešení umiestnenia stavby, spôsobu zastavania parcely, výškových a tvarových parametrov stavby, tvaru strechy, údržby a pod. V súčasnosti je konanie o vyhlásení ochranného pásma pamiatok v procese odvolania na Ministerstve kultúry SR. Preto ak konanie o vyhlásení ochranného pásma beží, som toho názoru, že iný orgán štátu ako napr. okresný úrad by mal vyčkať na to, ako dopadne rozhodnutie iného orgánu špecializovanej štátnej správy, ktorým je Pamiatkový úrad SR.
- Okrem toho sú tu aj nezanedbateľné kultúrno-spoločenské záujmy najmä vo vzťahu k spôsobom využitia verejných priestranstiev. Žiadam, aby Okresný úrad dôkladne posúdil, či je developerský záujem ako ho vnímam nielen ja - že ide o intenzívnejší transfer zákazníkov z Ružinova do Eurovea 1 a 2 povýšený nad právo obyvateľov presadzovať svoje záujmy o životné prostredie v bytových domoch, kde žijú od druhej polovice päťdesiatych rokov. V strednom zelenom deliacom páse Košickej bola opakovane vysadená vzrastlá zeleň- navyše sú pod zemou v tomto páse Košickej ulice rôzne technologické potrubia Tie vylučujú situovanie trasy električky v tomto stredovom zelenom deliacom páse Košickej. Predivadelný priestor spolu s Pribinovou ulicou je už architektonizovaný a dotvorený exteriérovými umeleckými dielami štatutárny predstaviteľ Slovenského národného divadla pred časom verejne prezentoval názor, že nedá súhlas, aby po tejto parcele na ktorej sa predivadelný priestor nachádza, t.j. pred vstupom do divadla, premávala električka.

Vyjadrenie OÚ BA

V návrhu sú minimalizované vizuálne aj priestorové zásahy. Trakčné stĺpy a vedenia sú navrhnuté v osovej polohe trate s čo najnižšou možnou niveletou, aby nenarušovali kompozičné a architektonické vzťahy územia. Trať bude vedená priamo po teréne (zapustená bude do terénu), čím sa eliminuje potreba akýchkoľvek výškových konštrukcií a minimalizujú sa priestorové aj vizuálne obmedzenia v dotknutom území. Pre navrhovanú činnosť bolo vyžiadané aj stanovisko Krajského pamiatkového úradu Bratislava (príloha 4 správy o hodnotení), ktorý neidentifikoval rozpor navrhovanej činnosti s pamiatkovými hodnotami lokality. V súlade so štandardnými povolovacími postupmi bude projektová dokumentácia v ďalšom stupni opätovne predložená na vyjadrenie KPÚ Bratislava, ktorý môže v prípade nových skutočností tieto vo svojom stanovisku zohľadniť. V prípade potreby spoločenských akcií bude doprava v odporúčanom variante 3 dočasne vylúčená. OÚ BA posúdil zámer navrhovanej činnosti, doručené stanoviská a opodstatnené požiadavky dotknutých orgánov a verejnosti zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska. Ďalej OÚ BA, referát posudzovania vplyvov navrhovaných činností a strategických dokumentov konštatuje, že nie je povolujuúcim orgánom. Toto záverečné stanovisko OÚ BA je vydané podľa ustanovení zákona o posudzovaní.

- Ako občan a zakladateľ Občianskeho združenia Košická, pamiatkar a bývalý poslanec za MČ Ružinov nesúhlasím s trasovaním električkovej trate po Pribinovej a ani po Košickej ulici. V časti Košickej sa uličný interiér otvára hodnotným urbanisticko-architektonickým nesením Dulovho námestia od architekta Štefana Svetka vrátane jeho architektúry bytových domov č. 7 -8 a 1 O a 11 (r. 1958) vo východnej časti tohto námestia s arkádovými chodbami. Navyše aj stavebno-technické založenie týchto bytových domov so zalomenými uličnými arkádami nepočítalo s otrasmi električkových súprav.
- Považujem za neprípustné a nezákonné to, že pôvodcovia tohto zámeru stavby električkovej trasy po Pribinovej, Košickej, Dulovho námestia a Centrálného trhoviska idú zasahovať do obrazu Námestia M. R. Štefánika, preddivadelného priestoru, Košickej ulice v úseku od križovatky tejto ulice s Mlynskými Nivami cez Dulovo námestie až do priestoru Centrálného trhoviska. Ako vlastník nehnuteľnosti v bytovom dome na Dulovom námestí sa budem domáhať ochrany majetku môže dôjsť k tomu, že bytové domy nesené na dvoch obvodových stranách plášťa budovy arkádami na pilieroch do Košickej a do východnej časti námestia, budú otrasmi dvakrát 60-tonových súprav električiek poškodené. Tieto bytové domy sú podpivničené nielen kobkami pre obyvateľov ale aj veľkými priestormi, kde sa nachádzajú priestory výmennikovej stanice. Električková trať je trasovaná raz po cestnej komunikácii, druhý raz zase v stredovom deliacom páse aktuálne s vysadenou vzrastlou zeleňou. Ďalej bude kriticky prijímané zrušenie súčasných parkovacích miest obyvateľom bytových domov v jazdných pruhoch po Košickej smerom na Miletičovu ul. a opačne.
- Uplatňujem zásadné pripomienky a nesúhlas so zámerom výstavby novej električkovej trate na trase Pribinova - Košická. Ak mesto Bratislava trvá na novej električkovej trati, nech sa na tento účel použijú iné komunikácie ako Pribinova a Košická.

Vyjadrenie OÚ BA

Problematiku možného ohrozenia statiky prilahlých budov podrobne analyzuje správa (kap. B/II/4 a C/III/1). Doterajšie odborné podklady nepreukázali prítomnosť takéhoto rizika, avšak v rámci preventívnych opatrení je navrhnutá pasportizáciu objektov pred začiatkom stavebných prác, počas výstavby i po jej ukončení v rámci monitorovacích prác podľa kap. VI.4. tohto záverečného stanoviska. V prípade zistenia negatívnych vplyvov budú v zmysle opatrenia č. 50 prijaté primerané nápravné opatrenia. Vzhľadom na opakované pripomienky je navrhovateľ pripravený v rámci projektovej prípravy optimalizovať usporiadanie ulice s cieľom minimalizovať stratu parkovacích miest (opatrenie č. 51) a zároveň opätovne preveriť možnosti zachovania vzrastlých stromov.

Príprave návrhu prezentovaného v správe o hodnotení predchádzali tzv. porovnávacie štúdie: „Štúdia alternatívnych vedení električkových tratí“ (REMING CONSULT a.s., 2018) a „Električkové trate v novom centre mesta Bratislavy – Dopravné modelovanie a zmena del'by prepravnej práce“ (STU, DOTIS, 2019) Na základe ich výsledku bol vybraný variant, ktorý bol predložený do procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Navrhovateľ operuje preverením alternatívnej trasy vedenia električkovej trate po Landererovej ulici v rámci štúdie Analýza umiestnenia novej električkovej trate v severnom jazdnom páse Landererovej ulice (2019). Na základe vykonaného posúdenia boli identifikované viaceré negatíva vedenia novej električkovej trate po Landererovej ulici:

-Ing. Ivanka Lukáčová, Košická 26, 821 09 Bratislava, list doručený cez podateľňu 13.05.2025

- Odstránenie 30 veľkých stromov a ich nahradenie rozchodníkom bude mať vážny negatívny vplyv na životné prostredie a zdravie dotknutých obyvateľov :stromy slúžia ako zdroj kyslíka, čistia vzduch, poskytujú prístrešok pre vtáky a iné živočíchy a regulujú teplotu. Stromy poskytujú prírodný tieň a ochladzujú okolité prostredie. Ich odstránenie spôsobí zníženie kvality vzduchu a zvýšenie teploty v okolí. Stromy pridávajú mestskému prostrediu estetickú hodnotu, čo sa nedá povedať o rozchodníku. Prítomnosť stromov má pozitívny psychologický vplyv na ľudí. Pomáhajú znižovať stres a celkový pocit pohody. Ich odstránenie môže mať negatívny vplyv na duševné zdravie obyvateľov. Odstránené ginká preto vráťte naspäť na Košickú a nie na Prievozskú.

Vyjadrenie OÚ BA

Koncepcia technického a technologického riešenia neuvažuje len s rozchodníkovým zeleným zvrškom koľajiska, ale tiež s náhradnou výsadbou a významnými vegetačnými úpravami podobe výsadby vzrastlých drevín (obvod kmeňa 18 – 25 cm), krovitých porastov pozdĺž trate a trvalkových plôch, zmiešaných záhonov a lúčnych porastov, ako aj s revitalizáciou predzáhradok bytových domov. Odrastené stromy, odolné voči chorobám a škodcom, s obvodom kmeňa 18 – 20 cm, resp. 20 – 25 cm, poskytnú už v krátkom čase po výsadbe zatienenie. Nie všetky stromy budú vyrúbané – rozsah výrubu sa mení s vyvolanými zmenami technického riešenia. K výrubu drevín sa bude pristupovať len v prípade ich priameho stretu so stavebnými objektmi a stavebnými prácami. Vzrastlé dreviny budú v území zachované v max. novej miere Sadovými úpravami – rozsahom plôch zelene a výsadbou odrastených stromov sa obnovia mikroklimatické účinky zelene a biodiverzita prostredia, ako aj estetická a psychologická pohoda obyvateľov.

Navrhovaná poloha električkovej trate v stredovom páse Košickej ulice zohľadňuje prítomnosť inžinierskych sietí a potrebu vyváženia odstupovej vzdialenosti potenciálneho zdroja hluku a trakčného vedenia od prilahlých budov. Projekt má snahu maximalizovať možnosti zachovania vzrastlých stromov v priestore Košickej ulice. Vrátiť ginká na Košickú podľa navrhovateľa nie je možné, lebo vhodný priestor by vznikol až po skončení stavebných prác. Vysadenie vzrastlých stromov je premietnuté do opatrení tohto záverečného stanoviska.

- Rozchodníkový povrch trate po daždi a teda po nasiaknutí vodou podľa vibroakustickej štúdie spôsobí zvýšenú mieru prenosu technickej seizmicity od koľajovej dopravy pri nasýtení podloží hornín vodou. Vykonané merania boli pritom uskutočnené iba v období sucha. Je preto potrebné riešiť aj tento problém, rozchodník nevyrieši vibrácie!

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti bude sledovaný vplyv hluku a vibrácií, v prípade potreby budú prijaté vhodné opatrenia. Uvedenú pripomienku OÚ BA zohľadnil v rozsahu poprojektovej analýzy uvedenej v tomto záverečnom stanovisku.

- Všeobecný nesúhlas s navrhovaným spoločným chodníkom pre chodcov a cyklistov na Košickej ulici, ktorý nespĺňa rozmerové vlastnosti v zmysle STN 73 611 O a TP085. Predložený projekt ich požiadavky nerešpektuje, navrhovaný chodník je príliš úzky a neobsahuje ani odporúčaný deliaci pás či iné prvky n2. oddelenie cyklistického a pešieho pohybu. Navrhované spoločné riešenie predstavuje zvýšené nebezpečenstvo pre chodcov aj cyklistov. Duplicitná cyklistická trasa navyše vedie Trenčianskou ulicou. Zdá sa, akoby cyklisti boli vyvolenou triedou, chodci ako najzraniteľnejší účastníci sú na poslednom mieste.

Vyjadrenie OÚ BA

OU BA konštatuje, že riešenie cyklochodníka musí byť v súlade s aktuálnymi predpismi, čo bude bližšie riešené v ďalších stupňoch povoloacieho konania. OÚ BA možné redukovanie cyklotrasy v prospech zelena parkovacích miest zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska. (Opatrenie č. 51, Opatrenie č. 69)

- Navrhnutý priechod pre chodcov pri škole cez 6 pruhov niekoľko metrov za veľkou križovatkou Prievozska -Košická bez stredového ostrovčeka a svetelnej signalizácie je hazardom s ľudskými životmi. Preto máme pocit, že navrhovaný projekt nebol prerokovaný a odsúhlasený príslušnými dopravnými orgánmi. Príprava a realizácia zmien na miestnych komunikáciách si vyžaduje predchádzajúce posúdenie a schválenie odborom dopravy mestského úradu a vyjadrenie Dopravného inšpektorátu. Absencia oficiálnych schválení týchto rizík spochybňuje zákonnosť a dôslednosť postupu pri príprave projektu.

Vyjadrenie OÚ BA

Podľa dostupných údajov všetky priechody na uvedenej križovatke budú mať stredové ostrovčeky a cestnú svetelnú signalizáciu (CSS). EIA je predprojektovou fázou a v ďalšej etape bude vypracovaná

projektová dokumentácia, ku ktorej sa dopravné orgány vyjadria, čo bude podkladom pre vydanie stavebných povolení.

- Navrhovateľ - Hlavné mesto SR Bratislava, v zastúpení spoločnosti Reming Consult a.s. - v rámci hodnotenia vplyvov na životné prostredie (EIA) úplne odignoroval stovky námietok dotknutých občanov a organizácií. Obyvatelia Košickej ulice a okolia sa k projektu opakovane vyjadrovali s jasnými výhradami, no ich námietky boli prehladnuté, akoby ani neexistovali.
- Ďalšia prehladaná skutočnosť je, že stovky ďalších občanov, ktorí sa práve prísťahovali alebo ešte len prísťahujú do nových bytových domov v projekte Zwirn, neboli a nebudú súčasťou pripomienkovacieho procesu. Tento fakt poukazuje na zlyhanie v oblasti verejného zapojenia a transparentnosti.

Vyjadrenie OÚ BA

Všetky pripomienky vznesené k zámeru a k správe o hodnotení, prezentované na verejnom prerokovaní, alebo prerokované osobnými stretnutiami s niektorými subjektmi boli analyzované, zvážené a vyhodnotené (napr. aj v doplňujúcich informáciách k zámeru a k správe o hodnotení). Oprávnené pripomienky sú premietnuté do súboru opatrení, ktoré podmieňujú realizáciu navrhovanej činnosti.

V procese EIA sa do konania môže zapojiť široká verejnosť bez ohľadu na aktuálne miesto bydliska podľa § 3 písm. r), s) a t) a § 24 zákona č. 24/2006 Z. z.; rovnako bola možnosť zúčastniť sa verejného prerokovania, ktoré bolo streamované aj online. Podľa zákona č. 24/2006 Z. z. sa informácie zverejňujú v centrálnom informačnom systéme na stránke enviroportal.sk. V rámci prebiehajúceho procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie má verejnosť možnosť oboznámiť sa s predloženým návrhom projektu a vo viacerých fázach vyjadriť svoje názory a pripomienky. Do tohto procesu sa môže zapojiť široká verejnosť vrátane obyvateľov priamo dotknutých ulíc Košická a Miletičova.

- Navrhovaná jedna jediná linka električky cez Košickú ulicu neprinesie jej obyvateľom žiadny skutočný úžitok, ak sa navyše pritom zrušia paralelné autobusové spoje, ako linky 50 a 68 (podobne, ako bol návrh na zrušenie linky 95 v Petržalke po dokončení výstavby). Takýto krok znehodnocuje dopravnú obsluhu v celej oblasti, núti ľudí do komplikovaných a neefektívnych prestupov a zhoršuje dostupnosť mesta najmä pre seniorov, rodiny s deťmi a osoby so zníženou mobilitou. Pri nákladných investičných projektoch by mal prínos prevažovať nad negatívami. V tomto projekte však žiadny prínos pre obyvateľov Košickej nevidno, iba finančný prínos pre developerov.
- Poburujúce je, že sa navrhuje výstavba doplňujúceho električkového oblúka cez verejný parčík pri Jégeho ulici a teda navýšenie financií o ďalších 10 miliónov eur. Tento krok vnímame ako pľuvanec do tváre obyvateľom, ktorí budú túto nezmyselnú investíciu roky splácať.
- Hodnotenie vplyvov nijako nerieši náhradu za všetky zrušené parkovacie miesta počas výstavby na Košickej ulici v úseku Prievozská Miletičova, pretože cca dva roky na bagrami rozbúranej ulici nebude možné uskutočniť prístup záchranných zložiek ku vchodom príľahlých domov. Ako sa dostanú dôchodcovia, matky s deťmi ku MHD resp. svojim autám cez rozkopané chodníky a cesty? Mesto zvysoka kašle na riešenie potrieb dotknutých obyvateľov.

- Ani raz navrhovateľ - mesto nepredstavilo návrh na nahradenie zrušených 2/3 parkovacích miest po dokončení výstavby! O možnosť využitia zvyšnej tretiny oklieštených parkovacích miest sa bude možno bojovať. A navrhovateľ má ešte tú drzosť napísať, že projekt vytvorí plnohodnotné príjemné miesto na bývanie!

Vyjadrenie OÚ BA

Priestorové možnosti Košickej ulice a dopravné požiadavky na ňu kladené neumožňujú navýšiť počet parkovacích miest bez zásahu do iných funkčných prvkov dopravnej alebo zelenej infraštruktúry. Hlavným zámerom je výstavba električkovej trate, ktorá zásadne zmení charakter uličného priestoru, kde cieľom je bezpečné a funkčné usporiadanie všetkých foriem dopravy (cestnej, cyklistickej aj pešej) vrátane parkovania. Vzhľadom na obmedzenú šírku Košickej ulice nie je možné naplniť všetky požiadavky na ňu kladené v plnom rozsahu. Kým niektorí obyvatelia preferujú parkovanie, iní uprednostňujú viac verejného priestoru, zelene, širšie chodníky či cyklistické prepojenia. Navrhované riešenie v správe o hodnotení preto predstavuje určitý kompromis medzi zosúladením týchto požiadaviek. Vzhľadom na doručené pripomienky verejnosti k zásahom do parkovania aj do zelene na Košickej ulici deklaruje navrhovateľ ochotu v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice a hľadať riešenia, ktoré umožnia zachovať počet parkovacích státí v maximálnej možnej miere

Pripomienka je zahrnutá do súboru opatrení podmieňujúcich realizáciu navrhovanej činnosti pod č. 51. Riešenie financií nie je predmetom posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní.

- Priam arogantné presadzovanie projektu cez zbytočný nepotrebný úsek Mlynské Nivy - Miletičova napriek silnému nesúhlasu mnohých dotknutých obyvateľov prejavuje črty korupcie. Mesto sa vyžíva v udržiavaní rozkopanej metropoly.
- Už padli návrhy na požiadavku majetkovej aj nemajetkovej ujmy pre dotknutých a poškodených obyvateľov.

Vyjadrenie OÚ BA

Podľa navrhovateľa aktuálne predložené trasovanie bolo zvolené na podklade výsledkov viacerých štúdií (2018, 2019), ktoré zvažovali a hodnotili viaceré možné trasy novej električkovej trate. Umiestnenie električkovej trate tiež vychádza z koncepcie riešenia dopravnej obslužnosti tzv. nového centra mesta (lokalita Apollo a okolie). V prípade identifikácie akýchkoľvek negatívnych vplyvov budú navrhnuté a uskutočnené primerané nápravné opatrenia (opatrenie č. 50). Zodpovedným je investor, ktorý v zmysle opatrenia č. 54 zriadi informačné kanály.

Pasportizácia objektov bude súčasťou Projektu monitoringu životného prostredia, konkrétne Projektu monitoringu hluku a vibrácií. Tento projekt bude vypracovaný odborne spôsobilými osobami ako súčasť projektovej dokumentácie a následne predložený príslušným orgánom v rámci povoľovacích konaní. Podľa projektu budú ďalej koordinované postupy. Na základe technických údajov, projektovej dokumentácie a miestnych podmienok sa určí, ktoré objekty majú byť zahrnuté do pasportizácie a monitoringu, a to aj v prípade, že sa vlastníci alebo užívatelia jednotlivých budov sami neprihlásia. Cieľom je zabezpečiť, aby bol rozsah monitoringu nastavený adekvátne a aby bola ochrana obyvateľov

a ich majetku riadne pokrytá. Požiadavka pasportizácie bytového domu na Dulovom nám. 3,4,5 je zaradená do súboru opatrení pre navrhovanú činnosť.

-Ing .Daniela Falt'anová, Košická 24, 821 09 Bratislava a Mgr. Juraj Falt'an, Košická 24, 821 09 Bratislava, list doručený cez podateľňu 15.05.2025

- Výber navrhovanej trasy električky ako optimálnej zo všetkých hľadísk (mobilita, efektivita, dopady na životné prostredie, kvalitu života ap.) na podklade uvedených štúdií nepovažujem za kvalifikovane preukázaný.

Vyjadrenie OÚ BA

Podľa navrhovateľa aktuálne predložené trasovanie bolo zvolené na podklade výsledkov viacerých štúdií (2018, 2019), ktoré zvažovali a hodnotili viaceré možné trasy novej električkovej trate. Umiestnenie električkovej trate tiež vychádza z koncepcie riešenia dopravnej obslužnosti tzv. nového centra mesta (lokalita Apollo a okolie).

- Bytová zástavba na Košickej ulici v úseku od križovatky Košická/Mlynské nivy po križovatku Košická /Miletičova (v texte ďalej len „lokalita“) a príslušné ulice boli v minulosti dlhodobo plánované ako tichá rezidenčná mestská časť. Zachovanie tohto charakteru sľubovali verejnosti v čase schvaľovania a realizácie projektu mosta Apollo zodpovední mestskí činitelia. S tým, že ťažisková doprava z mosta Apollo bude odklonená z Košickej už v uzloch Landererova a Prievozska. Doprava od križovatky Košická/Mlynské nivy po trhovisko mala byť utlmená. Teraz mestskí činitelia názor zmenili. Inými slovami „zvysoka kašľú“ na dlhoročných obyvateľov „lokality“.
- Výstavbou električkovej trasy na Košickej so všetkými negatívnymi dôsledkami navrhovaných dopravných zmien nielenže definitívne zanikne rezidenčný charakter „lokality“, ale významne sa zhorší kvalita životného prostredia. Dokonca si trúfam povedať, že v čase výstavby, ktorý určite nebude len 2 roky, (aj s prihliadnutím na petržalskú električku !) tu ani nebude možné normálne žiť . Správa neobsahuje presvedčivú odbornú argumentáciu , ktorá by preukázala efektivitu navrhovanej električkovej trate v porovnaní s inými alternatívnymi trasami pri budovaní siete MHD v Bratislave . Nie je jasné ani financovanie a reálna doba výstavby.
- V prvom rade preto nesúhlasím s navrhovanou trasou vedenia električky v úseku Košická, žiadam, aby bola zvolená iná vhodnejšia trasa, ktorá bude minimalizovať negatívne dopady, bude preukázateľne efektívna ako jej výstavba tak aj prevádzka.

Vyjadrenie OÚ BA

Návrh novej električkovej trate je v súlade so záväznou časťou Územného plánu hlavného mesta SR Bratislavy v znení s verejnosťou participovaných Zmien a doplnkov 07, ktoré v zásadách a regulatívoch verejného opravného vybavenia stanovuje požiadavku „rezervovať koridory pre výstavbu električkových tratí v úsekoch Dúbravka - Devínska Nová Ves, Zlaté Piesky - Vajnory, Pribinova - Košická“. Výstavba novej električkovej trate v riešenom úseku je zároveň zaradená medzi stavby vo verejnom záujme v oblasti verejného dopravného vybavenia v kategórii trasy a zariadenia dopravy.

Zmeny a doplnky 07 boli obstarané na podklade riadneho procesu schvaľovania a pripomienkovania v zmysle stavebného zákona. Vyhlásené boli všeobecne záväzným nariadením hl. mesta SR Bratislavy č. 14/2021 z 21.10.2021, ktoré nadobudlo účinnosť dňa 1.1.2022.

- Žiadam preto v správe podrobnejšie konkretizovať rozsah revitalizácie vnútroblokov, jasne definovať príslušné práva MČ BA Ružinov a dotknutej verejnosti pri tvorbe a realizácii projektov revitalizácie, jasne zdefinovať subjekt zodpovedný za ich realizáciu a financovanie.

Vyjadrenie OÚ BA

Revitalizáciu vnútroblokov rieši príloha F správy. Návrh vychádza z požiadavky MČ Ružinov, každý má možnosť vyjadriť sa k navrhovanej činnosti, dokumenty sú publikované na enviroportáli a garantuje to zákon EIA. Revitalizácia a jej realizácia bude súčasťou projektu technicky i finančne. Zodpovedným subjektom je investor. Revitalizácia vnútroblokov je súčasťou opatrenia č. 49, kap. VI.3. záverečného stanoviska.

- Žiadam preto prepracovať projekt tak, aby neboli redukované parkovacie možnosti v „lokalite“, prehodnotiť a redukovať navrhované trasovanie cyklotrás s ohľadom na bezpečnosť chodcov, bezpečnosť cestnej premávky a už jestvujúce cyklotrasy napr. na Trenčianskej. Žiadam prehodnotiť rozsah MHD, redukovať MHD vylúčením autobusovej dopravy v „lokalite“ a tým aj združených zastávok s cieľom znížiť hluk a vibrácie, zvýšiť plynulosť cestnej premávky, zvýšiť bezpečnosť chodcov a cestnej premávky a s cieľom zachovania parkovacích miest. Požadujem primerané obmedzenie rýchlosti automobilov a električky podobne, ako je to na Obchodnej ulici.

Vyjadrenie OÚ BA

Snahou navrhovateľa realizáciou navrhovanej činnosti je podpora nemotorovej dopravy. V súvislosti so zásahom do parkovania aj do zelene na Košickej je deklarovaná ochota v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice podľa opatrenia č. 51, kap. VI.3.

- Počíta sa s prekládkou inžinierskych sietí, ale projekt prekládok nie je ani rámcovo prezentovaný, nie sú známe stanoviská správcov a majiteľov sietí a nie sú známe ani reálne možnosti prekládok. Žiadam preto, aby ako vyvolaná investícia bola v správe zadaná povinnosť navrhovateľa resp. investora vybudovať novú infraštruktúru pre bytové domy v „lokalite“ (netýka sa to domov ZWIRN)

Vyjadrenie OÚ BA

Vo vyšších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie má byť realizované vytýčenie existujúcich inžinierskych sietí a v prípade potreby sa návrh príslušných prác primerane upraví s cieľom zabezpečiť bezkolíznú koordináciu projektu s existujúcimi sieťami. Navrhovateľ deklaruje, že preložky a ochrana sietí budú riešené na základe podrobnej projektovej prípravy v úzkej spolupráci so správcami a vlastníckymi dotknutými sietí a budú realizované po ich vytýčení priamo v území. (Opatrenie č. 52, 71)

- Nie je dostatočne garantovaná právna a vecná povinnosť a zodpovednosť investora kvalifikovane identifikovať stavebno -technický stav obytných budov a uskutočniť zistenému stavu zodpovedajúce technické úpravy budov tak, aby sa prioritne vylúčili akékoľvek negatívne vplyvy v dôsledku výstavby a prevádzky električky na bytové domy a ich obyvateľov. Pre prípad, že sa negatívne vplyvy na budovy a obyvateľov prejavia (vibračie resp. technická seizmicita, hluk, prehrievanie, iné) musí byť právnu a vecnou povinnosťou investora odstrániť všetky výstavbou a prevádzkou električky spôsobené škody. To všetko s povinnosťou informovať správcov budov a dodržiavať príslušné právne predpisy súvisiace s vlastníctvom bytov v bytových domoch.

Vyjadrenie OÚ BA

V prípade identifikácie akýchkoľvek negatívnych vplyvov budú navrhnuté a uskutočnené primerané nápravné opatrenia (opatrenie č. 50). Zodpovedným je investor, ktorý v zmysle opatrenia č. 54 zriadi informačné kanály.

Pasportizácia objektov bude súčasťou Projektu monitoringu životného prostredia, konkrétne Projektu monitoringu hluku a vibrácií. Tento projekt bude vypracovaný odborne spôsobilými osobami ako súčasť projektovej dokumentácie a následne predložený príslušným orgánom v rámci povoľovacích konaní. Podľa projektu budú ďalej koordinované postupy. Na základe technických údajov, projektovej dokumentácie a miestnych podmienok sa určí, ktoré objekty majú byť zahrnuté do pasportizácie a monitoringu, a to aj v prípade, že sa vlastníci alebo užívatelia jednotlivých budov sami neprihlásia. Cieľom je zabezpečiť, aby bol rozsah monitoringu nastavený adekvátne a aby bola ochrana obyvateľov a ich majetku riadne pokrytá.

-Renáta Špírková, Košická 14, 821 09 Bratislava, list doručený cez podateľňu 22.05.2025

- Po vybudovaní električkovej trati sa zlikviduje ďalších 70 parkovacích miest. Cieľom pána Valia je znechutenie obyvateľov a motoristov, aby sa eliminovali autá v Bratislave. Podotýkam, že v Bratislave žijú aj starší, starí a chorí ľudia, nie len cyklisti!

Vyjadrenie OÚ BA:

V súvislosti so zásahom do parkovania aj do zelene na Košickej je deklarovaná ochota v ďalšom stupni prípravy projektu opätovne prehodnotiť uličný profil Košickej ulice. Uvedené je zaradené do opatrenia č. 51, kap. VI.3.

- Električkovou traťou sa dokončí deštrukcia tejto kedysi krásnej zelenej ulice! Pri všetkej úcte k Vášmu inštitútu, náhrada aktuálnej zelene by trvala roky, ak vôbec by bol priestor na výsadbu nových stromov! Sadenie kríkov, alebo kochlíkových „stromov" nenahradí prostredie ktoré nám zostalo, po našich predchodcoch.

Vyjadrenie OÚ BA:

Koncepcia technického a technologického riešenia neuvažuje len s rozhodníkovým zeleným zvrškom koľajiska, ale tiež s náhradnou výsadbou a významnými vegetačnými úpravami podobe výsadby vzrastlých drevín (obvod kmeňa 18 – 25 cm), krovitých porastov pozdĺž trate a trvalkových plôch,

zmiešaných záhonov a lúčnych porastov, ako aj s revitalizáciou predzáhradok bytových domov. Odrastené stromy, odolné voči chorobám a škodcom, s obvodom kmeňa 18 – 20 cm, resp. 20 – 25 cm, poskytnú už v krátkom čase po výsadbe zatienenie.

Nie všetky stromy budú vyrúbané – rozsah výrubu sa mení s vyvolanými zmenami technického riešenia. K výrubu drevín sa bude pristupovať len v prípade ich priameho stretu so stavebnými objektmi a stavebnými prácami. Vzrastlé dreviny budú v území zachované v max. novej miere

- Dopravná dostupnosť v tejto zóne je úplne dostačujúca! Nevidím efekt vybudovanie 2,6 km koľajovej trate!! Vidím, len negatíva a deštrukciu životného prostredia!

Vyjadrenie OÚ BA:

Navrhovaná trať bude funkčne prepájať širšie centrum mesta s ostatnými mestskými časťami, a zároveň prepojí dve najväčšie mestské časti – Petržalku a Ružinov. Vzhľadom na narastajúcu dopravnú záťaž a zvyšujúce sa nároky na mobilitu sú dotknuté cestné komunikácie na hranici svojej kapacitnej únosnosti. Zámerom novej električkovej trate je vytvoriť rýchle, komfortné a spoľahlivé spojenie záujmových oblastí pre obyvateľov aj návštevníkov mesta. Dôraz sa kladie na oddelené vedenie električkovej dopravy v samostatnom pruhu, ktoré zabezpečí plynulosť premávky a nezávislosť od IAD, preferenciu električkovej dopravy na križovatkách a minimalizáciu zbytočných zachádzok pre skrátenie cestovného času.

- Jedným z ďalších veľkých problémov vidím v ohrození nášho majetku! A to sú zvýšené vibrácie, ktoré ohrozujú statiku našich domov - tieto budovy sú zo železobetónových skeletov! Robila sa štúdia prašnosti, hluku, statiky?! V neposlednom rade, pri výstavbe takejto veľkej stavby sú potrebné ťažké stroje. Stavenisko s týmito ťažkými strojmi budeme mať tak povediac priamo pod oknami! Aj tu je opäť na mieste otázka: ako to ovplyvní a poruší náš majetok?! Robila sa aj na tento aspekt štúdia?!
- Po skúsenostiach s výstavbou ZWIRN-u, ako budú kompenzovaní obyvatelia tejto zóny aby znášali ďalší diskomfort ďalšie roky? Hluk, každý deň aj víkend a sviatok! Práce prebiehajú nonstop, niekedy aj v noci! Pri výkopoch narušenie potrubia (odstávka plynu, vody ...) a množstvo ďalších negatívnych vecí! Tieto skutočnosti budú pokračovať aj pri výstavbe električkovej trate! Verte mi, toto nie je zóna „VIP“ tak, ako sa uvádza pri platení daní. Mám za to, že takéto veľké stavebné projekty v obytnej zóne, musia počítať aj s kompenzáciou dotknutého obyvateľstva.
- Na záver chcem vyjadriť nesúhlas s navrhovanou činnosťou uvedenou vo veci v tomto list. Všetky tieto skutočnosti majú negatívny vplyv na obyvateľov tejto zóny, a preto pevne verím, že predmetné veci sa prehodnotia k spokojnosti nás obyvateľov.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA zaradil viaceré opatrenia do tohto záverečného stanoviska na zamedzenie, redukovanie nepriaznivých vplyvov. V prípade identifikácie akýchkoľvek negatívnych vplyvov budú navrhnuté a uskutočnené primerané nápravné opatrenia (opatrenie č. 50). Pre obdobie výstavby sú určené viaceré

opatrenia (napr. č. 76 až 79), ktorých cieľom bude obmedziť negatívne pôsobenie výstavby n akceptovateľnú mieru. Investor v zmysle opatrenia č. 54 zriadi informačné kanály.

-Ing. Eva Volleková, Líščie nivy 12, 821 08 Bratislava, list zo dňa 25.05.2025 doručený cez podateľňu 26.05.2025

- Úvodom musím konštatovať, že v roku 2007 bol schválený územný plán hl. mesta Bratislavy. Teraz je polovica roka 2025. Od tej doby (za 17, 5 roka) bolo schválených 8 Zmien a doplnkov k územnému plánu (01, 02, 03, 05, 06, 07, 08, 10). V súčasnosti sú rozpracované ZaD 11, 12, 13. Za 17,5 roka prichádza k 13 ZaD územného plánu Bratislavy. Z územného plánu sa v podstate spravil „trhací kalendár“.
- Pri kúpe nehnuteľnosti, po nahliadnutí do územného plánu, akú istotu má občan, že v jeho susedstve sa najbližší rok, dva nič nezmení. Argument, že územný plán a rozvoj mesta je živý mechanizmus, v tomto prípade neobstojí. To v rámci územného plánovania kompetentní nevedia, ako a ktorým smerom sa bude mesto najbližšie desaťrocie rozvíjať?

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA konštatuje, že otázky k zmene územného plánu sú v kompetencii magistrátu hlavného mesta Bratislava.

- Nesúhlasím s trasou električky pred Novým SND, Priestor pred Novým SND je pre občanov Bratislavy a jej návštevníkov jedinečný a v meste nenahraditeľný. Konajú sa tu veľké kultúrne a športové akcie Plynulý prechod z divadla k Dunaju umožňuje umocnenie kultúrneho zážitku. Kultúra, ktorá sa koná na námestí pred divadlo, prejazdom električky utrpí a ju znehodnotí. Ako bude zaistená bezpečnosť ľudí v tejto zóne počas podujatí?
- Hluk a vibrácie budú prenášané do budovy Nového SND a tým bude znížená kvalita kultúrneho zážitku. Argument, že sa v návrhu a počas realizácie budú uplatňovať najnovšie technológie, neobstojí. Máme v meste niekoľko ustanovizní, kde sa ani pri max. ochote nepodaril eliminovať hluk a vibrácie z prejazdu električky do objektu. Svedčia o tom stánky ako napr. Reduta, kde počas koncertu cítiť prejazd električky. Aj v Kapucínskom Kostole počuť prejazd električky.

Vyjadrenie OÚ BA:

V návrhu sú minimalizované vizuálne aj priestorové zásahy. Trakčné stĺpy a vedenia sú navrhnuté v osovej polohe trate s čo najnižšou možnou niveletou, aby nenarušovali kompozičné a architektonické vzťahy územia. Trať bude vedená priamo po teréne (zapustená bude do terénu), čím sa eliminuje potreba akýchkoľvek výškových konštrukcií a minimalizujú sa priestorové aj vizuálne obmedzenia v dotknutom území. Pre navrhovanú činnosť bolo vyžiadané aj stanovisko Krajského pamiatkového úradu Bratislava (príloha 4 správy o hodnotení), ktorý neidentifikoval rozpor navrhovanej činnosti s pamiatkovými hodnotami lokality. Aj využitie plochy priamo pred budovou SND na verejné podujatia zostane po realizácii navrhovanej činnosti zachované. Vzhľadom na ich frekvenciu je možné zabezpečiť dočasné výluky dopravy, ktoré umožnia bezproblémový priebeh podujatí Zo spracovanej Štúdie realizovateľnosti električkovej dráhy v okolí Novej budovy SND (EUROAKUSTIK s.r.o., STU BA, SH

Diagnostics, 11/2023) vyplýva, že „navrhovaná činnosť nevyvolá rušenie produkcie v priestoroch Sály opery a baletu, Sály činohry ani Štúdia SND a nebude zdrojom hluku šíriaceho sa vzduchom nad rámec odporúčaných, resp. platných prípustných limitov“. Dodatočné zvukovoizolačné opatrenia budú potrebné len v prípade Modrého salóna, ktorý bol pôvodne určený na divadelnú kaviareň. Táto štúdia bola spracovaná na základe vyhlásenia a odporúčaní nezávislej skupiny expertov na akustiku, dopravné inžinierstvo a architektúru (2021, v prílohe zámeru) a zohľadňuje i vnesené pripomienky k zámeru.

Pri prístupe k riešeniu odhlučnenia novej budovy SND sa má uplatniť princíp predbežnej opatrnosti, spočívajúci v operatívnom vibroakustickom monitoringu počas realizácie stavebných prác (opatrenie č. 75 v kap. VI.3. a monitoring hluku a vibrácií podľa kap. 7.2 tohto záverečného stanoviska), ktorý bude vykonávaný prítomným vibroakustickým dozorom počas realizácie električkového spodku a zvršku, pričom súčasťou bude priebežné meranie dynamických parametrov trate. Kontrola účinnosti tlmiacich systémov a správnosti ich inštalácie umožní včas odhaliť prípadné nedostatky alebo zníženie funkčnosti systému a operatívne prijať nápravné opatrenia.

- Nesúhlasím s trasou električky po Košickej ul., Trasovanie električkovej trate na Košickej ul. V úseku Mlynské nivy - Miletičova si vyžiada: - výrub niekoľko desiatok zdravých veľkých stromov a likvidáciu zelene v strednom deliacom páse. - preložky inžinierskych sietí umiestnených v súčasnosti v strednom deliacom páse. - zníženie počtu parkovacích miest v tejto lokalite.
- Navrhovaná nová výsadba nie je plnohodnotnou náhradou za súčasné stromy Tým sa zhorší životné prostredie v tejto lokalite. Električkový pás si vyžaduje širší pás ako je v súčasnosti zelený deliaci pás. Tento rozdiel je navrhované riešiť likvidáciou súčasného pozdĺžneho státiu na Košickej ul. bez náhrady. Tieto autá sa nestratia, ale budú zaťažovať iné okolité lokality. To bude mať negatívny vplyv aj na okolité lokality. Vyvolané preložky inžinierskych sietí predĺžia dobu výstavby, zhoršia životné prostredie (hluk, prašnosť a pod. po dobu výstavby) a predražia celú stavbu, ktorú nakoniec zaplatia občania Bratislavy.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA konštatuje, že výrub stromov bude minimalizovaný iba na nutné výrubu pri styku s navrhovanou činnosťou. Súčasťou sadových úprav sú aj vzrastlé stromy. Súčasťou opatrení tohto záverečného stanoviska je aj prehodnotenie konceptu uličného profilu na Košickej z dôvodu ponechania viac zelene a parkovacích miest. (Opatrenie č. 51)

- Nesúhlasím s vybudovaním električkového obrátiska v križovatke Miletičova ul. - Záhradnícka ul. . . Park v križovatke ulíc Miletičova - Záhradnícka ul. je roky zariadený ako park- územie mestskej zelene. Okrem parkovej zelene sa tu nachádzajú niekoľko desiatok rokov staré zdravé stromy. V tejto husto zastavanej časti s jej spevnenými plochami je parčík zdrojom environmentálnej diverzity. V Bratislave takmer každý oblúk na trati električky je zdrojom hluku. Okrem toho je navrhnutá zmena križovatky Jégého - Záhradnícka. Umiestnením obrátiska v priestore parčíka: Dôjde k likvidácii vzrastlej zelene, ktorá nebude adekvátne nahradená. K hluku, ktorý sa bude šíriť do neďalekých bytov. Byty v sídlisku Starý Ružinov,,

na ktoré môže mať hluk z obratiska a prepojenia električkových tratí vplyv, neboli v Správe o hodnotení posudzované a hodnotené. Nebol posudzovaný dopad hluku a emisií z novoupravenej križovatky Jégeho - Záhradnícka na okolitú zástavbu.

- Vyššie uvedené poukazuje na nevhodné umiestnenie obratiska a trate novej električky na Košickej ulici. V správe o hodnotení neboli dostatočne posúdené vplyvy navrhovanej činnosti na súčasné obyvateľstvo lokality Starý Ružinov. Nová električková trať bude mať jednoznačne negatívny vplyv na súčasných obyvateľov lokality v Ružinove. S trasovaním električky sa v pôvodnom Územnom pláne mesta Bratislavy neuvažovalo.

Vyjadrenie OÚ BA:

Zo správy o hodnotení vyplýva, že variant 3 s obratiskom vzišiel z požiadaviek DPB a.s.. Projekt pre lepšie začlenenie technických a dopravných prvkov do územia zahŕňa úpravy prilahlých chodníkov, doplnenie cyklistických prepojení a celkovú revitalizáciu zanedbaného parčíka na rohu ulíc Miletičova – Záhradnícka. Revitalizácia má zahŕňať komplexnú obnovu a doplnenie zelene, vytvorenie peších prepojení s využitím priepustných a polopriepustných materiálov, ako aj obnovu a doplnenie mobiliáru pre aktívne využívanie priestoru obyvateľmi a návštevníkmi. Z údajov správy vyplýva, že k výrubom drevín dôjde len v okrajových častiach parčíka z jeho západnej a severnej strany. Spracovaná Vibroakustická štúdia (príloha D správy o hodnotení) však zahŕňa predikciu budúceho stavu po realizácii navrhovanej činnosti aj v oblasti Starého Ružinova, vrátane okolia navrhovaného obratiska (výpočtové body V11 a V12). Výsledky nepreukázali prekročenie maximálnych prípustných hladín hluku v tejto lokalite pre zložku šírenú vzduchom vznikajúcu prejazdmi električiek. Navrhované protihlukové a antivibračné opatrenia, zapracované v technickom návrhu električkovej trate, spolu s návrhom zabudovania zariadení na mazanie koľajníc na elimináciu nepríjemných zvukov pri prejazdoch električiek v smerových oblúkoch malých polomerov, predstavujú dostatočné riešenie na zmiernenie hluku spôsobeného prevádzkou trate v tejto oblasti z hľadiska rešpektovania platných právnych predpisov na ochranu zdravia. Opatrenia sú zdôraznené pod bodom č. 60, kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska.

- Pre mestskú hromadnú dopravu - metro je vynechaný koridor Karadžičovej ulice. Po tejto trase môže byť električková trať napojená na Trnavské mýto. Uprednostniť stavbu električkovej trate Landererova -Prístavný most. Zriadením záchytného parkoviska pod mostom sa značne zredukuje príjazd áut zo smeru od Šamorína do centra mesta. A to bude mať jednoznačne kladný dopad na prejazdnosť v meste a tým aj na životné prostredie v Bratislave.

Vyjadrenie OÚ BA:

Príprave návrhu prezentovaného v správe o hodnotení predchádzali tzv. porovnávacie štúdie: „Štúdia alternatívnych vedení električkových tratí“ (REMING CONSULT a.s., 2018) a „Električkové trate v novom centre mesta Bratislavy – Dopravné modelovanie a zmena del'by prepravnej práce“ (STU, DOTIS, 2019) Na základe ich výsledku bol vybraný variant, ktorý bol predložený do procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie.

Projekt pre lepšie začlenenie technických a dopravných prvkov do územia zahŕňa úpravy prilahlých chodníkov, doplnenie cyklistických prepojení a celkovú revitalizáciu zanedbaného parčíka na rohu ulíc

Miletičova – Záhradnícka. Revitalizácia má zahŕňať komplexnú obnovu a doplnenie zelene, vytvorenie peších prepojení s využitím priepustných a polopriepustných materiálov, ako aj obnovu a doplnenie mobiliáru pre aktívne využívanie priestoru obyvateľmi a návštevníkmi. Z údajov správy vyplýva, že k výrubom drevín dôjde len v okrajových častiach parčíka z jeho západnej a severnej strany.

- Ústava SR zaručuje Právo na ochranu životného prostredia a kultúrneho dedičstva Každý má právo na priaznivé životné prostredie. Každý je povinný chrániť a zveľaďovať životné prostredie a kultúrne dedičstvo. Nikto nesmie nad mieru ustanovenú zákonom ohrozovať ani poškodzovať životné prostredie, prírodné zdroje a kultúrne pamiatky. Štát dbá o ekologickú rovnováhu a o účinnú starostlivosť o životné prostredie. Žiadam neodporučiť a neodsúhlasiť realizáciu navrhovanej stavby Novej električkovej trate v Bratislave, úsek Košická.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA posúdil zámer, vplyvy a požiadavky zo všetkých doručených stanovísk v konaní, pričom opodstatnené požiadavky, týkajúce sa vplyvov na životné prostredie zohľadnil a zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska.

-Ing. Katarína Šablicová, Košická 49, 821 08 Bratislava, , list zo dňa 20.05.2025 doručený cez podateľňu 26.05.2025

- Navrhované riešenie by malo významné negatívne dopady, medzi ktoré patrí:
 - Úbytok zelene, ktorý zníži kvalitu životného prostredia a estetický charakter dotknutej lokality.
 - Zvýšená prašnosť a hlučnosť, čo nepriaznivo ovplyvní komfort obyvateľov a celkovú hygienu mestského prostredia.
 - Vibrácie spôsobené prevádzkou električiek, ktoré môžu ohroziť statiku existujúcich budov so železobetónovým skeletom.
- Je zarážajúce, že v projekte úplne chýba rozpracovanie alternatívneho riešenia, akým je trolejbusová doprava - ekologickejší, menej invazívny a flexibilnejší spôsob obsluhy dotknutej oblasti. Ignorovanie tejto možnosti poukazuje na zásadné nedostatky v projektovaní dopravných stavieb a na absenciu komplexného prístupu k organizácii dopravy.
- Na základe uvedených skutočností dôrazne žiadam okamžité prehodnotenie navrhovaného projektu a jeho nahradenie udržateľným riešením, ktoré bude reflektovať nielen potreby obyvateľov, ale aj moderné európske štandardy v oblasti ekologickej dopravy.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA konštatuje, že k výrubom zelene dôjde len v nevyhnutných prípadoch, tzn. v prípade ich bezprostredného stretu so stavebnými objektami. Zásahy do zelene majú byť kompenzované komplexnými krajinárskymi a sadybníckymi úpravami v celom dotknutom úseku navrhovanej električkovej trate. V návrhu sú zapracované vegetačné úpravy v rozsahu výsadby stromov a stromoradií na Pribinovej a Košickej ulici, výsadby izolačnej krikovej zelene pozdĺž trate, revitalizácie predzáhradiek bytových domov na Košickej ulici, výsadby trvalkových a zmiešaných

záhonov v dopraných ostrovčekoch a na iných stavebne neobsadených plochách a zriadenie vegetačného zvršku trate v úseku Košickej ulice. OÚ BA do opatrení tohto záverečného stanoviska zaradil viaceré body na doplnenie a ochranu zelene, minimalizovanie negatívnych vplyvov prašnosti a hlučnosti počas výstavby aj prevádzky, rovnako aj opatrenia na zabezpečenie ochrany bytových domov pred vibráciami, ako protihlukové a antivibračné opatrenia ako aj možnosť pasportizácie.

-Ivor Švihran, Hasičská 3788/8, 821 04 Bratislava, list zo dňa 26.05.2025, doručený cez podateľňu 27.05.2025

- Požadujem doplniť do časti Varianty pre ďalšie hodnotenie okrem nulového variantu a variantov V1, V2 a V3 aj variant posúdenia riešenia trate obchádzajúci konštrukčne zložené križovanie s predpolím budovy Slovenského národného divadla, ideálne trasovaný osami ulíc Dostojevského rad a Landererova, vzhľadom na novú skutočnosť, že po zúžení a upokojení Vajanského a Rázusovho nábrežia došlo k výraznému utlmeniu dopravy na komunikácii Dostojevského rad v úseku Šafárikovo námestie-Landererova, ktorá sa tak stala vhodnejšou pre vedenie električkovej trate v prípade eliminácie súčasného počtu pruhov. V prípade vedenia trate na Landererovej je možné posúdiť aj jej vedenie na sever od komunikácie a na západ od komunikácie Košická v úseku Landererova-Mlynské Nivy Tekovská, čím by došlo k bezkolíznemu vedeniu križovatkou Košická Landererova/Prístavná jej severozápadným okrajom.

Vyjadrenie OÚ BA:

V aktuálnom stupni procesu EIA nie je možné dopĺňať nové varianty riešenia navrhovanej činnosti. Posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti prebieha v súlade s určeným rozsahom hodnotenia, ktorý požadoval zohľadnil relevantné pripomienky a požiadavky vznesené zo strany dotknutých inštitúcií, subjektov a verejnosti.

- V prípade trasovania po Pribinovej navrhujem vypustiť mierne oblúky v priestore na začiatku a konci stúpania na pahorok pred SND/Námestie M. R. Štefánika, ktoré potenciálne budú vytvárať nadmernú hlučnosť a vibrácie. Požadujem priame vedenie trasy po Pribinovej tak, aby sa minimalizoval vznik nepriaznivých zvukových efektov. Za ideálnejšie považujem vedenie trate južnou stranou Pribinovej v úseku Šafárikovo námestie-Nové SND.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA konštatuje, že v zmysle variantu 3, ktorý príslušný orgán odporučil v zmysle tohto záverečného stanoviska k realizácii, sa vypúšťa koľajová opcia okolo SND a električková trať ide priamo po Pribinovej.

- Vzhľadom na predpokladanú extrémnu vyťaženosť zastávky Košická, ktorá bude slúžiť ako hlavná prestupná zastávka na prímestskú dopravu a pre Nákupné centrum Stanica Nivy, požadujem umiestniť túto zastávku na západnú stranu komunikácie Košická, aby sa

minimalizovali kolízie chodcov s autami pri dochádzaní medzi zastávkou Košická a Stanicou Nivy.

Vyjadrenie OÚ BA:

Poloha zastávky Košická je technicky a spoločensky odôvodnená, je náhradou za súčasnú BUS zastávku. Iná poloha nepripadá do úvahy, nakoľko deti by museli prekonávať ramená zložitej a frekventovanej križovatky, čo je bezpečnostne neprípustné.

- Požadujem preveriť vedenie odbočovacieho pruhu Košická-Miletičova/sever na východ od navrhovanej električkovej trate a umiestniť ho priamo do križovatky Košická-Miletičova. Riešenie s križovaním trate ešte pred úrovňou Viktorínovej ulice bude vytvárať neprehľadné situácie.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z konzultácií s riešiteľmi vyplýva, že združenie jazdných smerov by v križovatke Košická – Miletičova zvýšilo počet kolíznych bodov. V prípade odbočenia vľavo by bolo nutné križovať električkovú trať priamo v križovatke, čo by najmä v čase vypnutej svetelnej signalizácie predstavovalo veľmi rizikový kolízny bod. V odporúčanom variante 3 je toto križovanie posunuté ešte pred úroveň Viktorínovej ulice. Vodiči budú na odbočenie navedení dopravným značením, pričom následné odbočenie vľavo už prebieha bez kolíznych stretov. Týmto riešením sa zvyšuje prehľadnosť križovatky a plynulosť dopravy.

- Navrhujem minimalizovať veľkosť električkového oblúku Košická-Miletičova, aby sa tak predchádzalo nepriaznivým zvukovým efektom prejazdov električkových vozidiel cez tento oblúk.

Vyjadrenie OÚ BA:

Technické normy nepovoľujú navrhovať menší polomer než 25 m. Podľa možnosti sa navrhujú čo najväčšie polomery oblúkov. Menšie polomery oblúkov sa používajú len v prípadoch, keď to priestorové pomery neumožňujú inak, pričom oblúky sú vybavené mazacími zariadeniami, ktoré vznik nepriaznivých zvukových efektov eliminujú.

- Požadujem, aby bola električková trať a zastávka Trhovisko Miletičova v smere od Ružinova pojazdná aj pre vetvu trolejbusovej trate od Jégého a zároveň, aby bolo možné aj zastavovanie trolejbusov na tejto električkovej zastávke, čo minimalizuje prestupy a následky posunu zastávky z jej dnešnej polohy Saleziáni.

Vyjadrenie OÚ BA:

Podľa projektantov návrh zastávok novej električkovej trate a vyvolané úpravy ďalších zastávok MHD v rámci navrhovanej činnosti sú výsledkom rokovaní s prevádzkovateľom mestskej hromadnej dopravy DPB a.s. V priebehu týchto rokovaní nebola vyslovená požiadavka novej trolejbusovej trate na spojnici Jégého – Miletičova v priestore uvažovanej zastávky od Ružinova.

- Požadujem ako súčasť tejto trate doplniť odbočenie z Miletičovej/Ružinovskej radiály na Vajnorskú radiálu v priestore Trnavského mýta, aby sa tak minimalizovali dojazdy z a do vozovní v smere na novú trať na Košickej aj v smere do Ružinova.
- Z vyššie uvedených dôvodov požadujem, aby predmetný zámer bol riadne posudzovaný podľa zákona 24/2006 Z.z. v znení neskorších predpisov.

Vyjadrenie OÚ BA:

Iné varianty električkovej trate nie sú predmetom posudzovania a nie je možné v tomto stupni procesu EIA doplniť. Posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti prebieha v súlade s určeným rozsahom hodnotenia, ktorý požadoval zohľadnil relevantné pripomienky a požiadavky vznesené zo strany dotknutých inštitúcií, subjektov a verejnosti.

Spoločné podanie osôb:

-Mgr. Agnesa Horváthová, Košická 36, 821 08 Bratislava, list zo dňa 23.05.2025 doručený cez podateľňu 27.05.2025; **Mária Čileková**, Košická 36, 821 08 Bratislava; **Jakub Vodička**, Košická 36, 821 08 Bratislava; **Tomáš Majerský**, Košická 36, 821 08 Bratislava; **PhDr., Mgr. Nikola Vichnáleková, LL.M., M.Sc.**, Košická 444, 821 08 Bratislava; **Ján Benovič**, Košická 44, 821 08 Bratislava; **Michaela Vanková**, Košická 44, 821 08 Bratislava; **Peter Salay**, Dulovo nám. 7, 821 08 Bratislava.

- Po preštudovaní správy o hodnotení Vášho upovedomenia č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-145 zo dňa 16.04.2025 konštatujeme, že sa navrhovateľ vo Vyhodnotení stanovísk k zámeru navrhovanej činnosti v správe o hodnotení podľa zákona č. 24/200 Z.z. v znení neskorších predpisov 03/2025 nezaoberal zodpovedne so všetkými našimi pripomienkami a navrhnutými expertízami ako dôkazmi, ktoré by podľa ust. § 34 ods. 4 správneho poriadku riadne vyhodnotil správny orgán.
- V zmysle listu Občianskeho združenia Košická, zastúpeného PhDr. Patrikom Guldanom, Dulovo námestie 7, 821 08 Bratislava 2 a 62 účastníkmi konania „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“ trváme na všetkých uvedených pripomienkach, ktoré sme zaslali v auguste 2022.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA dôkladne posúdil v zmysle zákona o posudzovaní okrem zámeru a jeho vplyvov aj všetky doručené stanoviská v celom konaní, ktoré zohľadnil, a opodstatnené požiadavky v súlade so zákonom o posudzovaní vplyvov zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska.

-PhDr. Marcela Duchková, Dulovo nám. 7, 821 09 Bratislava, list zo dňa 23.05.2025 doručený cez podateľňu 28.05.2025

- Považujem vybudovanie električkovej trate na uvedenom úseku za nevhodný a neprijateľný. Uvádžam dôvody:

- Zničujúci zásah do životného prostredia (výrub stromov a s ním zvýšený úbytok stromov a inej zelene). Kedysi sa Košickou ulicou smerom na terajší most Apollo tiahol stredový pás zelene so sakurami. Nepredpokladám, že dostaneme adekvátnu náhradu.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska viaceré opatrenia, pre minimalizovanie výrubu a ďalšie prehodnotenie profilu na Košickej v zmysle rozšírenia navrhovanej výsadby. Uvedené je zohľadnené v opatrení č. 51. (Opatrenie č. 51) Súčasťou opatrení (Opatrenie č. 28) je aj výsadba vzrastlých stromov.

- Zhoršenie kvality života ľudí bývajúcich na danom území (zvýšený hluk, prašnosť, vibrácie).

Vyjadrenie OÚ BA:

V opatreniach tohto záverečného stanoviska sú ukotvené viaceré opatrenia na zamedzenie, minimalizovanie zvýšeného hluku, prašnosti a vibrácií počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti.

- Zhoršenie kvality života živočíchov a strata ich prirodzeného prostredia, najmä vtákov a hmyzu. Ubudnú vtáky zdržiavajúce sa a hniezdiace v danom mieste.

Vyjadrenie OÚ BA:

Očakáva sa dočasné zníženie pobytových a hniezdnych priestorov pre bežné mestské živočíchy, najmä počas výstavby. Ochrana živočíchov a výrub drevín budú vykonané v súlade s príslušnými zákonmi, pričom výrub drevín bude uskutočnený prednostne v mimohniezdnom období (Opatrenie č. 32) prípadne bude vykonaný aj ornitologický prieskum (Opatrenie č. 33). Plánovaná výsadba bude realizovaná ako štruktúrovaná, zahustená, druhovo pestrá a bude pozostávať z druhov dobre adaptovaných na podmienky mestského prostredia, ktorá prispeje k obnoveniu a obohateniuestskej biodiverzity. Plochy verejnej zelene budú diverzifikované. Živočíchy budú mať dostatok rôznorodých stanovišť pre pobyt, potravu a rozmnožovanie.

- Zvýšenou dopravou (autobusy, autá, električka) sa znížia ceny nehnuteľností majiteľov bytov a pamiatok nachádzajúcich sa v lokalite.

Vyjadrenie OÚ BA:

Realizáciou projektu sa vytvoria predpoklady pre mobilitu prostredníctvom MHD na úkor IAD, pričom, skvalitnením verejného priestoru a modernizáciou ulice sa lokalita zatraktívni, čo sa môže pozitívne prejavíť v trhovej hodnote nehnuteľností.

- Z technického hľadiska si neviem predstaviť, ako sa bude realizovať a za akú cenu prekládka parovodu, inžinierskych sietí, rozšírenie komunikácie. Nie je nič neobvyklé, že pri takýchto zásahoch sa vyskytnú nečakané komplikácie, ktoré môžu narušiť prívody vody a plynu a tým znefunkčniť domácnosti. Nehovoriac o tom, ako električková trať bezohľadne a nevhodne

zasiahne do prostredia, v ktorom sa nachádza Slovenské národné divadlo, kultúrne a iné pamiatky na celom území výstavby. Tento zásah úplne zmení ich terajší ráz a hodnotu.

Vyjadrenie OÚ BA:

Zásahy do technickej infraštruktúry sú v zastavanom území miest bežným sprievodným javom rozvojových aktivít. Navrhovateľ deklaruje, že preložky a ochrana sietí budú riešené na základe podrobnej projektovej prípravy v úzkej spolupráci so správcami a vlastníkmi dotknutých sietí a budú realizované po ich vytýčení priamo v území. Dôsledná projektová príprava umožní vopred minimalizovať technické problémy počas výstavby a prispeje k plynulejšiemu a rýchlejšiemu priebehu realizácie stavby. Realizácia prác má byť koordinovaná tak, aby obmedzenia komfortu a kvality života obyvateľov boli minimalizované a dochádzalo k nim len v nevyhnutnej miere a na nevyhnutne potrebný čas. Obnova amortizovaných inžinierskych sietí prispeje k eliminácii ich odstávok v budúcnosti. Podľa navrhovateľa prípadné nepredvídateľné skutočnosti, najmä nezrovnalosti medzi vytýčením a skutočnou polohou inžinierskych sietí, budú riešené operatívne počas realizácie stavebných prác zhotoviteľom stavby v spolupráci s príslušnými správcami sietí. Obyvatelia budú prostredníctvom opatrenia č. 54 o všetkých potrebných obmedzeniach včas informovaní, a v prípadoch, kedy to bude nevyhnutné, budú zabezpečené dočasné náhradné riešenia (napr. dočasné zdroje napojenia, zásobovania a pod.).

- Pred niekoľkými rokmi sme zrealizovali rekonštrukciu nášho bytového domu. Ako sa vibrácie niekoľkotonových kolosov električiek prejavia na statike domov s arkádovými chodbami na Dulovom námestí postavené koncom 50. rokov minulého storočia, keď sa s takouto záťažou nerátalo?

Vyjadrenie OÚ BA:

V projekte návrhu električkovej trate sú zohľadnené aj statické a dynamické účinky prejazdu električkových súprav na okolité stavby.

Vibroakustická štúdia (príloha D) analyzovala šírenie vibrácií z prevádzky navrhovanej trate a jej výsledky potvrdzujú, že nová trať nebude zdrojom vibrácií predstavujúcich priame riziko pre stavebné objekty v jej okolí. Na obmedzenie šírenia vibrácií do okolia sú priamo v technickom návrhu zahrnuté moderné protihlukové a antivibračné opatrenia, najmä pružné upevnenie koľajníc, zriadenie bezstykovej koľaje, osadenie antivibračných rohoží, prilepenie koľajnicových bokovnic a inštalácia podložiek pod koľajnicu. Vo vybraných úsekoch, vrátane obytnej zóny Košickej ulice, bude koľaj zaliata do polyuretánovej hmoty, čo výrazne zvýši účinnosť pohlcovania vibrácií prenášaných do podlažia. Na elimináciu nepríjemných zvukov pri prejazdoch električiek oblúkmi malých polomerov budú do konštrukcie trate integrované zariadenia na mazanie koľajníc v zmysle technického a technologického riešenia uvedeného v správe o hodnotení.

Na zabezpečenie ochrany obyvateľov a stavebných objektov v okolí plánovanej trate bude pred, počas výstavby a aj po spustení prevádzky novej električkovej trate realizovaná kontrola technického stavu prilahlých objektov so zameraním na možný výskyt konštrukčných porúch alebo poškodení (pasportizácia 1x pred výstavbou, počas výstavby min. 1x ročne, 1x na konci prvého roku prevádzky, podľa podmienok uvedených v kap. VI.4. záverečného stanoviska). Kontroly budú zabezpečované odborne spôsobilými osobami zo strany objednávateľa, stavebného dozoru a zástupcov majiteľov alebo

správcov objektov. V prípade identifikácie akýchkoľvek negatívnych vplyvov budú navrhnuté a uskutočnené primerané nápravné opatrenia (opatrenie č. 50). Zodpovedným je investor, ktorý v zmysle opatrenia č. 54 zriadi informačné kanály.

Pasportizácia objektov bude súčasťou Projektu monitoringu životného prostredia, konkrétne Projektu monitoringu hluku a vibrácií. Tento projekt bude vypracovaný odborné spôsobilými osobami ako súčasť projektovej dokumentácie a následne predložený príslušným orgánom v rámci povoľovacích konaní. Podľa projektu budú ďalej koordinované postupy. Na základe technických údajov, projektovej dokumentácie a miestnych podmienok sa určí, ktoré objekty majú byť zahrnuté do pasportizácie a monitoringu, a to aj v prípade, že sa vlastníci alebo užívatelia jednotlivých budov sami neprihlásia.

- Navrhovaná trasa narušuje celkový charakter Pribinovej ulice s predivadelným priestorom, námestím M. R. Štefánika, pešou zónou, charakter Dulovho námestia a Košickej ulice. Znamená maximálne dopravné zaťaženie a úplné narušenie architektonického rázu oblasti.
- Na základe svojich pripomienok vyjadrujem zásadný nesúhlas so zámerom výstavby novej električkovej trate Pribinova - Košická.

Vyjadrenie OÚ BA:

Nová električková trať bude predstavovať nový vizuálny prvok v území, avšak projekt má ambíciu čo najviac minimalizovať zásahy do urbanisticko-architektonického obrazu dotknutého územia. Technické riešenie rešpektuje niveletu terénu, vyhýba sa kontrastným dominantám a je kombinovaný s vegetačnými úpravami, ktoré zmäknú technický charakter trate.

Na Košickej ulici a Dulovom námestí bude trať tvoriť centrálnu líniu verejného priestoru. Napriek týmto zmenám zostane funkčnosť a využiteľnosť dotknutých priestorov zachovaná aj po realizácii navrhovanej činnosti. Podľa podkladov sú do projektu zahrnuté aj rozsiahle vegetačné úpravy a úpravy verejných priestranstiev s najväčším rozsahom prác na Košickej ulici, kde dôjde k celkovej obnove uličného priestoru, výmene povrchov a revitalizácii a doplneniu zelene. V návrhu sú minimalizované vizuálne aj priestorové zásahy. Trakčné stĺpy a vedenia sú navrhnuté v osovej polohe trate s čo najnižšou možnou niveletou, aby nenarušovali kompozičné a architektonické vzťahy územia. Trať bude vedená priamo po teréne (zapustená bude do terénu), čím sa eliminuje potreba akýchkoľvek výškových konštrukcií a minimalizujú sa priestorové aj vizuálne obmedzenia v dotknutom území.

Pre navrhovanú činnosť bolo vyžiadané aj stanovisko Krajského pamiatkového úradu Bratislava (príloha 4 správy o hodnotení), ktorý neidentifikoval rozpor navrhovanej činnosti s pamiatkovými hodnotami lokality.

-Ing. Michal Lánik, Dulovo nám. 12, 821 08 Bratislava, list doručený cez podateľňu 28.05.2025

- Zasielam zásadné pripomienky a zároveň protestujem proti výstavbe električky pod našimi oknami na Košickej ulici vo variante uvádzanej v Správe o hodnotení.
- Významný úbytok zelene, vrátane pôvodných stromov, ktoré v tomto prostredí pôsobia veľmi esteticky a prospešne pre životné prostredie. Električkový pás ktorý má byť vyklčovaný je príliš úzky na vybudovanie 2. koľají a 2. nástupíšť a nehovoriac o tom akú hlučnosť ja

- Jazda električiek pod oknami spôsobí, hlučnosť môže vážne ohroziť zdravie ľudí obývajúcich nižšie poschodia v bytoch lemujúcich budúcu pomyselnú električkovú trať. Táto oblasť nebola projektovaná pre električkovú dopravu. V r. 2020 som navrhol trať vybudovať pod zemou alebo v tuneli nad zemou, prípadne vo vysunutej výške.
- V súlade s odporúčaniami „VIBROAKUSTICKEJ ŠTÚDIE VO VYMEDZENOM ÚZEMÍ Protokol: A_152_2024“ tvoriacej dokumentáciu procesu EIA žiadam, aby boli do projektovej dokumentácie doplnená výstavba protihlukových stien pozdĺž celej ulice Košická, obdobne ako je plánované pri SŠ Košická.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska viaceré opatrenia, pre minimalizovanie výrubu a ďalšie prehodnotenie profilu na Košickej v zmysle rozšírenia navrhovanej výsadby. Uvedené je zohľadnené v opatrení č. 51. (Opatrenie č. 51) Rovnako sú v opatreniach ukotvené viaceré body na minimalizáciu hluku v súvislosti s vplyvom na ľudí a minimalizáciu vibrácií v súvislosti s vplyvom na budovy.

Na zmiernenie pôsobenia hluku a vibrácií z prejazdov električkových súprav je určená inštalácia najnovších protihlukových a antivibračných opatrení v telese električkovej trate. Podľa výsledkov vibroakustických posúdení uskutočnených pre navrhovanú činnosť (príloha č. 4 zámeru, príloha D správy o hodnotení) prevádzka novej električkovej trate nespôsobí zhoršenie akustických pomerov v dotknutom území nad rámec platných limitných hodnôt na ochranu zdravia obyvateľov. V prípade SŠ Novohradská sa výstavba protihlukovej steny neplánuje, vykoná sa len nevyhnutný posun existujúceho oplatenia, ktoré bude nahradené oplatením s protihlukovou úpravou.

V zmysle vyjadrenia navrhovateľa z doplnujúcich informácií by alternatíva vedenia trate pod zemou alebo v tuneli nad zemou čiastočne eliminovala niektoré nedostatky projektu ale zároveň by priniesla nové nepriaznivé skutočnosti. Alternatíva podzemného vedenia trate by si vyžiadala aj podzemné situovanie všetkých zastávok, pretože pri tak krátkych úsekoch nie je technicky možné plynulo prechádzať z podzemia na povrch. Nové portály (výjazdy a výjazd z podzemia) by znamenali potrebu zložitej infraštruktúry: zabezpečenie odvodnenia, trakčného vedenia, únikových ciest, nástupných plôch pre záchranné zložky a ďalších bezpečnostných prvkov. Z hľadiska stavebno-technického ide o nepomerne náročnejšie riešenia, ktoré by negatívne ovplyvňovali statiku a technický stav okolitých budov v tesnej blízkosti. Alternatíva trate vo vysunutej výške by síce riešila šírkové obmedzenia priestoru Košickej ulice, avšak znamenala by významnejší úbytok zelene (nemožnosť výsadby vzrastlých drevín), narušenie krajinného obrazu a urbanistického charakteru lokality a výraznejšie šírenie hluku do širšieho okolia. Z hľadiska investičných nákladov ide o technicky náročné riešenia, ktoré by si vyžiadali podstatne vyššie finančné prostriedky nielen na výstavbu, ale aj na budúcu prevádzku a údržbu električkovej trate.

-SOCIETA – spoločenstvo vlastníkov bytov a nebytových priestorov, Dostojevského rad 1, 811 09 Bratislava, list zo dňa 23.03.2025 a listy zo dňa 27.05.2025, doručené cez podateľňu 28.05.2025, v zastúpení advokátskou kanceláriou **JUDr. Marta Heidingerová, Vysoká 32, 811 06 Bratislava**

- Ako obyvatelia Dostojevského radu 1 sme priamo dotknutí výstavbou električkovej trate vedenej zo Šafárikovho námestia smerom na Košickú ulicu. Sme preto presvedčení, že máme právo zúčastniť sa stavebného konania v tejto veci a súčasne predložiť pripomienky k výstavbe tejto trate. Celou stavbou nám vzniknú aj škody, ktoré si uplatníme v konaní.

Vyjadrenie OÚ BA:

Podľa § 24 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. v znení účinnom do 31.3.2023 má dotknutá verejnosť postavenie účastníka v povoloňacom konaní k navrhovanej činnosti, ak uplatní postup podľa odseku 3 alebo podľa odseku 4, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu (§ 14 zákona č. 71/1967 Zb. správny poriadok).

K oboznámeniu s podkladmi rozhodnutia boli v súlade s listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-198 zo dňa 07.10.2025 doručené nasledujúce stanoviská (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

2.3.Stanovisko dotknutého orgánu k oboznámeniu s podkladmi rozhodnutia:

- Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava, list č. RÚVZBA/OHŽPaZ/14381/32794/2025 zo dňa 27.10.2025, doručený ako e-podanie 28.10.2025

- Z hľadiska ochrany verejného zdravia orgán súhlasí s návrhom na posúdenie navrhovanej činnosti (k správe o hodnotení navrhovanej činnosti) „Nové električkové trate v Bratislave, Košická“, riešenej v mestských častiach Bratislava – Staré mesto a Bratislava – Ružinov (okresy Bratislava I a Bratislava II), podľa zákona č. 24/2006 Z. z.
- Súčasne požaduje, aby bola v záverečnom stanovisku podľa zákona č. 24/2006 Z. z., ako aj v ďalšom stupni projektovej dokumentácie zohľadnená nasledovná požiadavka:
- Prevádzkovanie navrhovanej činnosti požadujeme v zmysle záverov predloženého materiálu „Štúdia realizovateľnosti električkovej dráhy v okolí Novej budovy SND, Posúdenie vplyvu generovania hluku a vibrácií pri prejazdoch električiek“, autorov EUROAKUSTIK s.r.o., Letisko M.R. Štefánika 63, 820 01 Bratislava, Slovenská technická univerzita v Bratislave, Stavebná fakulta, Radlinského 11, 810 05 Bratislava a SH Diagnostics, s.r.o., Brezová 14463/17C, 821 07 Bratislava, zo dňa 27.11.2023 zabezpečiť tak, aby spĺňalo požiadavky podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z.“).
- Z predloženého materiálu (doplňujúcich informácií od navrhovateľa) v rámci oboznámenia s podkladmi rozhodnutia je zrejmé, že na základe stanoviska tunajšieho úradu č. RÚVZBA/OHŽPaZ/7007/15151/2025 zo dňa 21.05. 2025 navrhovateľ doplnil:
 - skutočné miesta/zdroje merania zvukovej expozície SEL prejazdov električkových súprav na základe ktorých bola realizovaná predikcia budúcej hlukovej situácie,
 - opravenú Tab.4.1,
 - výpočtové body v Tab.4.1 tak, aby bolo možné posúdiť LAeq pred oknami obytných

- miestností vo výške 2. až 4. n. p. v úzkom koridore medzi 5-podlažnými BD na Košickej 45 a 46 v zmysle vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z.
- Na základe vyššie uvedeného predloženého doplnenia je možné konštatovať, že posudzovaná navrhovaná činnosť pri rešpektovaní stanovených požiadaviek je v súlade s požiadavkami platných právnych predpisov určených na ochranu verejného zdravia.
- Stanovená požiadavka vyplýva z platnej legislatívy upravujúcej ochranu verejného zdravia (t. j. zákona č. 355/2007 Z. z. a predpisov vydaných na jeho vykonanie).
- Navrhovaná činnosť bude ďalej posúdená z hľadiska požiadaviek zákona č. 355/2007 Z. z. a jeho vykonávacích predpisov.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA konštatuje, že doplňujúca informácia uvádza na pravú mieru nezrovnalosti a opravuje zrejme chyby, na ktoré RÚVZ upozorňuje. OÚ BA ďalej konštatuje, že dodržiavanie aktuálne platných zákonov, predpisov, vyhlášok je pre navrhovateľa právne záväzné.

2.4. Stanoviská verejnosti k oboznámeniu s podkladmi rozhodnutia:

-PhDr. Patrik Guldán, Dulovo nám. 7, 821 08 Bratislava, list doručený cez podateľňu 23.10.2025

Vyjadrenie OÚ BA

Stanovisko je obsahovo a takmer identické so stanoviskom doručeným k správe o hodnotení. OÚ BA sa k daným pripomienkam už vyjadril vyššie v tomto záverečnom stanovisku.

-Ing. Stanislav Martínek, Dulovo nám. 7, 821 09 Bratislava, list doručený cez podateľňu 30.10.2025

- Nedá mi na úvod znova pripomenúť, že plánovaná trasa električkovej trate má viesť cez zastavanú obytnú plochu - po oboch stranách ulice Košická sú obytné budovy (čo je odhadom cca 800 bytov), ktorých obyvateľom výstavba trate neprinesie opodstatnené výhody, naopak, len negatíva - záťaž hlukom, vibrácie, nezmyselné cyklistické chodníky, úbytok zelene a v neposlednom rade úbytok parkovacích miest. Doplnujúce informácie predložené spoločnosťou Reming moje obavy nerozptýlili.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že podľa navrhovateľa predložené trasovanie bolo zvolené na podklade výsledkov viacerých štúdií (2018, 2019), ktoré zvažovali a hodnotili viaceré možné trasy novej električkovej trate. Umiestnenie novej trate napríklad v úseku Dostojevského rad - Karadžičova ul. alebo Dunajská - Mlynské Nivy by vzhľadom na dostupnosť od okrajových zón nezabezpečili plnohodnotnú obsluhu celého spádového územia nového centra, ale len jeho časti. Zároveň navrhované trasovanie zohľadňuje aj výhľadové napojenie na podunajsko-biskupickú radiálu a vrakunskú radiálu a na už existujúcu petržalskú radiálu (Starý most), ružinovskú radiálu (Miletičova) a dúbavsko-karloveskú radiálu (Nábregie).

OÚ BA zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska viacero bodov pre kompenzáciu za úbytok zelene, ochranu zelene a možné navýšenie zelene a parkovacích miest v rámci možností.

- Závaž hlukom, prašnosť, vibrácie počas výstavby - tu Reming priznáva, že počas výstavby by boli obyvatelia zaťažení zvýšeným hlukom, prašnosťou a vibráciami. Obávam sa, že fázovanie výstavby tento problém nezmierni. V odôvodnení som nenašiel vplyv vibrácií počas výstavby na obytné budovy.

Vyjadrenie OÚ BA

Na minimalizáciu nepriaznivých účinkov budú uplatnené viaceré zmierňujúce opatrenia, a to najmä: čistenie kolies a podvozkov stavebnej techniky a vozidiel pred výjazdom na verejné komunikácie, kropenie prašných povrchov a ciest počas suchých období, prekryvanie sypkých materiálov na stavenisku aj počas ich prepravy, realizácia najhlučnejších prác prednostne vo vyhradených denných intervaloch a najmä v doobedňajších hodinách, a pod. Stavebné práce budú koordinované tak, aby bol počas celého obdobia výstavby zachovaný prístup obyvateľov a užívateľov objektov na priamo dotknutých uliciach a zároveň nebol obmedzený prístup záchranných zložiek (zdravotná pomoc, hasiči, polícia). Uvedené opatrenia (č. 11 – 15, č. 78 a 82, kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska) sú súčasťou súboru opatrení podmieňujúcich realizáciu navrhovanej činnosti. Na zabezpečenie ochrany obyvateľov a stavebných objektov v okolí plánovanej trate bude pred, počas výstavby a aj po spustení prevádzky novej električkovej trate realizovaná kontrola technického stavu príľahlých objektov so zameraním na možný výskyt konštrukčných porúch alebo poškodení (pasportizácia 1x pred výstavbou, počas výstavby min. 1x ročne, 1x na konci prvého roku prevádzky, podľa podmienok uvedených v kap. VI.4. záverečného stanoviska). Kontroly budú zabezpečované odborne spôsobilými osobami zo strany objednávateľa, stavebného dozoru a zástupcov majiteľov alebo správcov objektov. V prípade identifikácie akýchkoľvek negatívnych vplyvov budú navrhnuté a uskutočnené primerané nápravné opatrenia (opatrenie č. 50). Zodpovedným je investor, ktorý v zmysle opatrenia č. 54 zriadi informačné kanály.

- Výsadba náhradnej zelene nijako nenahradí súčasné niekoľko desaťročí staré stromy. Nová výsadba už nebude dosahovať ani výšku ani košatosť pôvodných drevín a teda určite nezabezpečí súčasné príjemné klimatické podmienky, a to najmä počas horúcich tropických dní.

Vyjadrenie OÚ BA

Do opatrení je zaradená aj výsadba vzrastlých stromov, ktoré poskytnú už v krátkom čase po výsadbe zatienenie. Výsadba bude realizovaná ako štruktúrovaná, zahustená, druhovo pestrá a bude pozostávať z druhov dobre adaptovaných na podmienky mestského prostredia. Zámerom je vytvoriť nielen vizuálne atraktívny, ale aj ekologicky hodnotný vegetačný systém, ktorý prispeje k obnoveniu a obohateniu mestskej biodiverzity.

- Cyklotrasa nemá pre obyvateľov pozitívny prínos. Aj využitie súčasnej cyklotrasy je diskutabilné. Objektívne sa nedá ani povedať, koľko dní v roku je priaznivé počasie pre jazdu na bicykli. „Bicyklovať sa“ nie je možné za dažďa, zimy ale ani za veľkej horúčavy. Doteraz som nezaznamenal, že by sa obyvatelia dopravovali na bicykloch do práce. Cyklotrasa je

využívaná len rekreačne, hlavne v sobotu od 09:00 do 09:30 hod., keď prídu cyklisti na Košickú na kávu. Cyklotrasa nesmie byť uprednostnená na úkor potrieb obyvateľov ulice Košická.

Vyjadrenie OÚ BA

Hlavným zámerom je výstavba električkovej trate, ktorá zásadne zmení charakter uličného priestoru, kde cieľom je bezpečné a funkčné usporiadanie všetkých foriem dopravy (cestnej, cyklistickej aj pešej) vrátane parkovania. Navrhovateľ je otvorený opätovne prehodnotiť a optimalizovať uličný profil v ďalšej projekčnej činnosti. Pôjde o kompromis všetkých požiadaviek a funkcií. pripomienka je zahrnutá do súboru opatrení podmieňujúcich realizáciu navrhovanej činnosti (opatrenie č. 51, kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska). OÚ BA na základe dostupných informácií o mieste realizácie navrhovanej činnosti a pripomienok zohľadnil požiadavku týkajúcu sa nadbytočnosti/redukcie cyklotrasy v opatreniach tohto záverečného stanoviska. (Opatrenie č. 51, Opatrenie č. 69)

- Prekládka parovodu predstavuje ďalšie vyvolané náklady. To predstavuje ďalšie stavebné práce bližšie k obytným budovám. Tu opäť nie je preukázaný vplyv týchto prác na základové pomery susediacich budov. Je tu obava, že sa nebude posúvať parovod, ale trasa električky.

Vyjadrenie OÚ BA

Vo vyšších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie má byť realizované vytýčenie existujúcich inžinierskych sietí a v prípade potreby sa návrh príslušných prác primerane upraví s cieľom zabezpečiť bezkolíznú koordináciu projektu s existujúcimi sieťami. Podľa údajov zo správy horúcovod bude preložený na východnú stranu Košickej, inštalujú sa nové potrubia, nová ochrana a napojenia, zrealizovaná bude aj prekládka STL plynovodu vrátane prípojok.

- Reming konštatuje, že k zásadnému zúženiu chodníkov nedôjde. Tu si len neviem predstaviť, o koľko sa teda chodníky zúžia

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že návrh veľkosti chodníkov sa týka aktuálne platných noriem a musí byť v súlade so zákonom.

- Nesúhlasím s tvrdením, že po výstavbe el. trate klesne na ulici Košická frekvencia automobilovej dopravy - ako súčasný zdroj hluku. Skôr si myslím, že úroveň dopravy (bytová výstavba v širšom okolí) bude stúpať a to bez vplyvu prípadnej električkovej trate. Je však predpoklad, že bude jazdiť viac elektromobilov. Preto by som automobilovú dopravu nepovažoval za trvalý zdroj hluku, navyše ak nie je táto doprava sústavná ale intenzívne prebieha len v určitých dňoch a časoch. Samotná vibroakustická štúdia „len“ predpokladá, že električková trať prinesie nárast hlukovej záťaže v okolí trate v rámci prípustných limitov. Tu by som podotkol, že budovy na Košickej s ohľadom na dobu v ktorej boli postavené, nemajú žiadnu akustickú „ochranu“ a vetranie je zabezpečené otvorenými oknami.
- Nie je preukázané, že vibrácie počas prípadnej prevádzky električkovej trate nebudú mať vplyv na obytné domy pozdĺž plánovanej trate. Budovy sú prevažne konštruované ako

železobetónové skelety, ktoré sú práve citlivé na vibrácie. Navyše, budovy sú zakladané na naplaveninách Dunaja s premenlivou hladinou podzemnej vody, čo je samo o sebe nestabilné podložie a v kombinácii s vibráciami sa obávam, že by mohlo dôjsť k sadaniu budov. Reming síce uvádza, že nie je predpoklad, že by vibrácie mali ovplyvniť statiku budov, žiaľ ale predpoklad považujem za nedostatočný. Samotná pasportizácia tento problém nerieši, konštatuje len vzniknutý stav. My ako obyvatelia nemáme v prípade vzniknutých komplikácií žiadnu záruku riešenia problémov.

Vyjadrenie OÚ BA

V projekte návrhu električkovej trate sú zohľadnené aj statické a dynamické účinky prejazdu električkových súprav na okolité stavby. Vibroakustická štúdia (príloha D) analyzovala šírenie vibrácií z prevádzky navrhovanej trate a jej výsledky potvrdzujú, že nová trať nebude zdrojom vibrácií predstavujúcich priame riziko pre stavebné objekty v jej okolí. Na obmedzenie šírenia vibrácií do okolia sú priamo v technickom návrhu zahrnuté moderné protihlukové a antivibračné opatrenia. Na zabezpečenie ochrany obyvateľov a stavebných objektov v okolí plánovanej trate bude pred, počas výstavby a aj po spustení prevádzky novej električkovej trate realizovaná kontrola technického stavu prilahlých objektov so zameraním na možný výskyt konštrukčných porúch alebo poškodení (pasportizácia 1x pred výstavbou, počas výstavby min. 1x ročne, 1x na konci prvého roku prevádzky, podľa podmienok uvedených v kap. VI.4. záverečného stanoviska). Kontroly budú zabezpečované odbornými spôsobilými osobami zo strany objednávateľa, stavebného dozoru a zástupcov majiteľov alebo správcov objektov. V prípade identifikácie akýchkoľvek negatívnych vplyvov budú navrhnuté a uskutočnené primerané nápravné opatrenia (opatrenie č. 50). Zodpovedným je investor, ktorý v zmysle opatrenia č. 54 zriadi informačné kanály.

Na základe technických údajov, projektovej dokumentácie a miestnych podmienok sa určí, ktoré objekty majú byť zahrnuté do pasportizácie a monitoringu, a to aj v prípade, že sa vlastníci alebo užívatelia jednotlivých budov sami neprihlásia. Cieľom je zabezpečiť, aby bol rozsah monitoringu nastavený adekvátne a aby bola ochrana obyvateľov a ich majetku riadne pokrytá.

- Reming v odôvodnení uvádza, že navrhnutá zastávka MHD je umiestnená v mieste terajších zástaviek. To ale nie je celkom pravda. Súčasnú zastávku sú umiestnené mimo obytných budov, plánovaná združená zastávka má byť však umiestnená priamo pod obytnou budovou Dulovo nám. 7 a 11. To pre dotknuté budovy predstavuje dodatočný hluk a vibrácie (brzdzenie ťažkých električiek). Zároveň navrhnutá zastávka bráni priamemu odbočeniu z Dulovho námestia smerom most Apollo.

Vyjadrenie OÚ BA

V projekte sa nadväzuje na existujúce a praxou overené umiestnenie zastávok MHD na Dulovom námestí, ktoré predstavuje prirodzený stred Košickej ulice. Táto poloha je významná z hľadiska optimalizácie dopravných trás, koncentrácie cestujúcich aj rovnomerného rozloženia pohybov v oblasti. S ohľadom na priestorové podmienky je v tomto mieste navrhnutá združená zastávka pre autobusy a električky. Takéto riešenie nepridáva do územia nové zdroje hluku a vibrácií, keďže autobusy využívajú priestory električkových zastávok a neblokujú plynulosť cestnej dopravy na

Košickej ulici. Zastávka je situovaná v centrálnej osi ulice s maximálnym odsadením trate od obytných fasád, čím sa znižujú negatívne vplyvy hluku a vibrácií.

- Zásadne nesúhlasím s úbytkom parkovacích miest. Parkovacie miesta sú dôležité pre obyvateľov ulice Košická aj s ohľadom na súčasnú parkovacu politiku a aj v súvislosti s bytovou výstavbou v širšom okolí. Naopak, potreba parkovania bude naďalej narastať. Navyše, je potrebné pamätať na budovanie elektrických nabíjacích státi. Aj presunutie parkovania do vnútrobloku nie je žiadúce. Sú to malé ostrovčeky zelene, ktoré by sa nemali „likvidovať“. Dúfam teda, že potreby obyvateľov neustúpia budovaniu električkovej trate, ktorej význam je pre lokalitu Košická diskutabilný.
- Na základe horeuvedeného žiadam, aby odbor starostlivosti o životné prostredie projekt v tomto stave neodsúhlasil.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že v zmysle doplňujúcich informácií je navrhovateľ otvorený opätovne prehodnotiť a optimalizovať uličný profil v ďalšej projekčnej činnosti. Pôjde o kompromis všetkých požiadaviek a funkcií. OÚ BA pripomienku je zahrnul do súboru opatrení podmieňujúcich realizáciu navrhovanej činnosti (opatrenie č. 51, kap. VI.3. tohto záverečného stanoviska, Opatrenie č. 69). OÚ BA na základe dostupných informácií o mieste realizácie navrhovanej činnosti a pripomienok zaradil do opatrení aj možné zvýšenie parkovacích možností a zelene na úkor cyklotrasy.

- Ing .Daniela Falt'anová, Košická 24, 821 09 Bratislava a Mgr. Juraj Falt'an, Košická 24, list zo dňa 06.11.2025 doručený cez podateľňu 07.11.2025

- Navrhovateľ žiadnym spôsobom nereaguje na moju pripomienku k správe o hodnotení, ktorú som v konaní uviedla vo svojom stanovisku z 12.5.25, ktorú považujem za zásadnú,
- Všetky ďalšie skutočnosti , ktoré som uviedla v stanovisku z 12.5.25, považujem naďalej za plne opodstatnené a trvám na nich.
- Aj z množstva stanovísk obyvateľov a dotknutých subjektov, ktoré uplatnili v procese posudzovania vplyvov celkovo vnímam odôvodnený odpor verejnosti k navrhovanej trase električky . Kladiem si otázku prečo Hl.m.SR Bratislava preferuje stavbu vnútorného mestského okruhu električkovej trasy napríklad pred výstavbou tak potrebných električkových radiál ? Osobne si to dokážem vysvetliť vplyvom lobbistických skupín developerov . Nebolo kvalifikovane preukázané, že stavba električky po zvolenej trase bude
- efektívnou investíciou, ktorá bude mať významný pozitívny dopad na dopravnú situáciu v Bratislave, v porovnaní s inými trasami. Naopak, preukázalo sa, že prinesie mimoriadne negatívne a nezvratné dopady na životné prostredie a kvalitu života v dotknutej lokalite.
- Žiadam, aby Okresný úrad v Bratislave vydal zamietavé rozhodnutie vo veci.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že sa k stanovisku p. Ing. Falt'anovej zo dňa 12.02.2025 vyjadril vyššie v tomto záverečnom stanovisku. Požiadavky, doručené od dotknutých orgánov a verejnosti, týkajúce sa

posudzovania vplyvov na životné prostredie v zmysle zákona o posudzovaní OÚ BA zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska.

- Spoločenstvo vlastníkov bytov a nebytových priestorov Košická 20-26, Košická 24, 821 09 Bratislava, IČO: 30 791 723, list doručený ako e-podanie 06.11.2025

- Po oboznámení sa s podkladmi rozhodnutia v zmysle Vášho upovedomenia č.OU-BAOSZP3-2025/020348-145 zo dňa 07.10.2025 a tiež s Listom a v ňom uvádzaných doplňujúcich informácií od REMING a.s. zo dňa 26.09.2025, s poľutovaním znovu konštatujeme, že sa navrhovateľ vo VYHODNOTENÍ STANOVÍSK K ZÁMERU NAVRHOVANEJ ČINNOSTI k správe o hodnotení nezaoberal zodpovedne so všetkými našimi pripomienkami a tiež tam navrhnutými expertízami ako dôkazmi, ktoré by podľa ust. § 34 ods. 4 správneho poriadku riadne vyhodnotil správny orgán a v zmysle nášho listu „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická – pripomienky do konania“ zo dňa 29.07.2022 ako aj listu č.OÚ-BA-OSZP3-2024/033396-rh ROZSAH HODNOTENIA - Pripomienky zo dňa 13.02.2024, a preto trváme na všetkých nami uvedených pripomienkach, nakoľko zámer navrhovanej činnosti predstavuje dramatický ale najmä nezvratný negatívny zásah do kvality životného prostredia, najmä hľadisko ochrany a obnovy biodiverzity, budovania zelenej infraštruktúry ako súčasť zámeru a širšieho územia, z hľadiska ochrany vôd a života obyvateľov v jestvujúcich bytových domoch v tesnom susedstve navrhovanej činnosti. Akékoľvek vágne formulované opatrenia alebo pripustenie čo i len možnosti ich definovania v ďalšom stupni projektovej prípravy alebo v ďalšom stupni stavebného konania len potvrdzuje skutočnosť, že navrhovateľ zrozumiteľne nevysvetlil všetky priame a nepriame vplyvy na životné prostredie, neobjasnil a neporovnal jednotlivé varianty a teda ani riadne neurčil všetky vhodné environmentálne opatrenia a právne ich záväzným spôsobom neukotvil pre nasledujúce povoloňovacie procesy. Na základe uvedeného vyššie uvedeného navrhujeme a žiadame jeho opakované doplnenie v zmysle § 33 odseku 2 správneho poriadku o všetky pripomienky v zmysle nášho listu „Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická – pripomienky do konania“ zo dňa 29.07.2022 ako aj listu č.OÚ-BA-OSZP3-2024/033396-rh ROZSAH HODNOTENIA – Pripomienky zo dňa 13.02.2024 alebo o nepovolenie a teda zamietnutie navrhovanej činnosti.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA sa k daným pripomienkam už vyjadril vyššie v tomto záverečnom stanovisku pri liste doručenom Spoločenstvom vlastníkov bytov a nebytových priestorov Košická 20-26 dňa 09.05.2025.

- JM Cooperate s.r.o., Dulovo nám. 893/4, 821 08 Bratislava, v zastúpení advokátom Mgr. Pavel Legát, Vilová 2993/33, 851 01 Bratislava, IČO: 422 56 445

- Účastník v súvislosti s pasportizáciou nehnuteľností, ktoré budú bezprostredne dotknuté výstavbou berie na vedomie vyjadrenie Navrhovateľa a zároveň žiada, aby Dotknutá nehnuteľnosť bola priamo zahrnutá do Projektu monitoringu hluku a vibrácií, teda aby priamo v Dotknutej nehnuteľnosti bolo umiestnené príslušné zariadenie, na základe ktorého je možné

merať hluk a vibrácie. Zároveň Účastník žiada, aby bola v rámci pasportizácie vyhotovená fotodokumentácia Dotknutej nehnuteľnosti.

- Účastník konania týmto deklaruje svoju pripravenosť sprístupniť Dotknutú nehnuteľnosť za účelom vykonania jej pasportizácie, vrátane umiestnenia monitorovacích zariadení pre účely merania hluku a vibrácií.
- Účastník v súvislosti s negatívnymi dopadmi prevádzky Navrhovanej činnosti v podobe zvýšenej hlučnosti namieťa a nesúhlasí s vyjadrením Navrhovateľa, že „...v aktuálnom stupni poznania nie je predpoklad, že by prevádzka električkovej trate bola zdrojom hluku šíreného vonkajším prostredím nad rámec prípustných hodnôt hluku stanovených platnými právnymi predpismi na ochranu zdravia.“. Predmetné vyjadrenie považuje Účastník za v rozpore s Vibroakustickou štúdiou (mimo oblastí nového SND), ktorá predpokladá negatívne dopady v podobe zvýšeného hluku spôsobeného prevádzkou Navrhovanej činnosti.
- Účastník týmto žiada, aby v ďalších povoľovacích procesoch bola v záväznej časti jednotlivých rozhodnutí zahrnutá povinnosť Navrhovateľa pripraviť projektovú dokumentáciu tak, aby v nej boli, na princípe „best practice“, implementované všetky dostupné opatrenia, ktoré je možné na Navrhovanú činnosť aplikovať za účelom minimalizovania vytvárania a šírenia hluku a vibrácií.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že predmetné požiadavky sú zohľadnené v opatreniach tohto záverečného stanoviska. (napr. Opatrenie č. 50).

- Ing. Ivanka Lukáčová, Košická 26, 821 09 Bratislava, list doručený cez podateľňu 10.11.2025

- Pochopila som, že OÚ oddelenie ochrany prírody na odbore starostlivosti o životné prostredie má hlavne starosť o prírodu a nie o obyvateľov Košickej ulice a že je zviazaný pri svojom rozhodovaní mocou financií developera JTRE a magistrátu. Preto neočakávam, že sa v rozhodnutí OÚ - OSŽP prikloní na stranu protestujúcich občanov a že dôkladne vyhodnotí všetky ich argumenty. Ale mali by vedieť, že občania nie sú sprostí a vidia a čítajú ako navrhovateľ a teda magistrát je veľmi zlý manažér najmä dopravných riešení v meste, riešení, ktoré otravujú život bežným obyvateľom. Ich kvetnané omieľané presvedčanie o výhodnosti trate sú zavádzaním a niekedy úmyselným klamstvom. Lebo veď developer tlačí.
- Žiaľ zažila som na vlastnej koži strádanie pri výstavbe Karlovesko-Dúbravskej radiály, aj dopravný zmätok pri oprave Vajnorskej radiály a rovnako ma obťažovala výstavba petržalskej električkovej trate, ktorá dodnes nie je dokončená do priaznivého stavu podľa projektovej dokumentácie. Z petržalskej električky majú výhodu v cestovaní iba obyvatelia z paralelných panelákov, ostatným nijako nevylepší cestovanie, ale rozkopávky museli rovnako strpieť. A sťažujú sa na dunenie a vibrácie aj vo vzdialenosti 100 m od trate. Odbornosť navrhovateľov už stála jeden ľudský život, keď BIELE blikajúce svetlo má znamenať „pozor nebezpečenstvo!“. Obyvatelia v Karlovej Vsi podpísali petíciu, ktorú magistrát zahral do autu, a výsledkom bolo iba to, že pružné rohože zrejme nefungujú a tak sa znížime rýchlosť električiek v nočnom čase o 10 km/h. Bola pritom použitá rovnaká pružná rohož systém LMSS, ktorú plánujú použiť aj

na Košickej ulici. Obyvatelia v meste vidia, že stavebné práce nie sú odvádzané kvalitne, nápravy sa nevedia dočkať, lebo zrazu magistrát musí námietky a protesty dlho prehodnocovať, ale aby kontroloval výstavbu a uplatňoval sankcie za nekvalitu a posúvanie termínov, na to nie je schopný.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA berie uvedené konštatovanie na vedomie. OÚ BA koná v rámci svojich kompetencií v zmysle zákona o posudzovaní, OÚ BA konštatuje, že nie je povolujuúcim orgánom pre navrhované činnosti, ktoré sú predmetom zisťovacích konaní alebo konaní o posudzovaní vplyvov. Rozhodnutie OÚ BA je predstupeň pred ďalšími povoľovacími konaniami.

OÚ BA ďalej má za to, že zavedením električkovej dopravy sa posilní udržateľná mobilita, zníži sa závislosť obyvateľov a návštevníkov od automobilovej dopravy, čo prispeje k zlepšeniu kvality ovzdušia, zníženiu hluku a zvýšeniu bezpečnosti v území.

- Na moje pripomienky od roku 2022 som nedostala doteraz žiadne odpovede, napr. prečo sa navrhované trolejbusové trate v projekte z roku cca 2013 (boli priložené obrázky z projektu ako dôkaz) vytratili, hoci by z hľadiska ekonomického boli ďaleko výhodnejšie. Ale áno developer JTRE by z toho nič nemal, a teda ani magistrátu by nič z toho nekvaplo. Lepšie je búrať ako stavať, čo nás po ľuďoch.
- 2Poslanci z tímu Vallo kvetnato v mestských časopisoch rozprávajú, ako pri školách zlepšujú prostredie a bezpečnosť detí, ale na školákov zo spojenej školy Novohradská - Košická sa vykašľali a zoberú im aj z ihriska, o zhoršení dopravnej bezpečnosti pre nich nehovoriac. Navrhovaný projekt sa mal prepojiť s ružinovskou trasou na Záhradníckej, podrobným čítaním 204 strán som sa dozvedela, že celá táto predražená akcia skončí v parčíku na Miletičovej a že pri trhovisku bude iba výstupná zastávka!
- Autobus č. 50 zrušia cez Košickú, takže pohodlná bezprestupová doprava MHD do nemocnice a na že železničnú stanicu Nové Mesto bude minulosťou (veľmi slušne povedané). Takto sa ľudia nepremiestnia z JAD do MHD, ako sú mylne presvedčení navrhovatelia s magistrátom.
- Ďalšou bombou je plánované vyvýšenie trasovania cyklistického chodníka. Cyklisti sú asi po politikoch druhí najpreferovanejší v meste, ktoré nie je stavané na riešenia, že cyklisti zaberú polovicu cesty. Cyklokoalícia by mala skôr vychovávať svojich členov, aby neboli drzí, nechodili po chodníkoch, hoci vedľa je ich pruh, nechodili v protismere a láskavo zastavili pred prechodom pre chodcov, keď autá pred prechodom už zastavili. Košická a Dulovo nám. je už teraz chaosom dopravných prostriedkov a cyklisti k tomu chaosu dosť prispievajú.
- Máme však požiadavku aj na samotné OÚ-OSŽP, aby pred svojím rozhodnutím dala vypracovať nezávislý zdravotnícky posudok OÚVZ o vplyve permanentného hluku a vibrácií na zdravie dotknutých obyvateľov vo vzdialenosti do 100 m od navrhovanej trate, či už pri výstavbe alebo neskôr pri prevádzke trate.
- Srne presvedčení, že „doložené“ posudky o vibroakustických účinkoch na obyvateľov a stavby sú výsledkom dobre zaplatených odborníkov a teda neobjektívne. Navrhovateľ by už teraz mal stanoviť, kto bude zodpovedný za prípadné škody a kto ich zaplatí.

- Dotknutí občania sa týmto projektom utvrdili o bezohľadnosti navrhovateľa=projektanta=magistrátu (bezohľadnosť developera je zbytočné uvádzať), ktorí aj napriek závažným námietkam kvetnato budú básniť o prínose návrhu trate, ktorý neprinesie žiadny úžitok okrem úžitku pre JTRE. Magistrát by sa mal zodpovedať za plytvanie financií na projekt, ktorý nikoho nepresvedčil o prínosoch ani o ekonomickej efektívnosti diela.
- Myslím, že ja som v troch odpovediach na OÚ-OSŽP napísala dosť informácií, prečo zamietnuť tento projekt a rovnako aj desiatky dotknutých občanov, preto vás naposledy žiadame o zamietnutie projektu aspoň v úseku Košická - Miletičova pre jej absolútnu nevhodnosť z hľadiska dopadu na zdravie ľudí, nevhodnosť z hľadiska rozmerových, bezpečnostných, a z hľadiska zdravého rozumu.
- Odpovede navrhovateľa naozaj nikoho z nás nepresvedčili, lebo len mechanicky opakuje tvrdenia bez kúska objektívnych dôkazov. Ktovie, koľkým ľuďom stúpa tlak pri zaoberaní sa námietkami voči tomuto projektu tak ako mne, preto končím a dúfam v rozumné rozhodovanie ľudí na OÚ-OSŽP pri písaní rozhodnutia. Ak predsa len nie, budeme sa brániť, lebo nám naozaj ide o život.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA sa s pripomienkami doručených k zámeru a správe o hodnotení od dotknutých orgánov rovnako aj verejnosti vysporiadal v rozhodnutí zo zisťovacieho konania, v rozsahu hodnotenia a aktuálne v záverečnom stanovisku z posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti v zmysle zákona o posudzovaní v rámci jeho kompetencií zohľadnil a zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska viaceré požiadavky vyplývajúce zo stanovísk. V jednotlivých stupňoch prípravy a povoľovania bude dokumentácia posudzovaná orgánom verejného zdravotníctva. Navrhovateľ musí rešpektovať a dodržať maximálne limity hluku a vibrácií stanovené zákonom, a opatrenia v zmysle štúdií.

OÚ BA ďalej z doplnujúcich informácií uvádza, že podľa informácií DPB bude autobusová linka 50 premávať na novej trase, ktorú DPB pripravuje, keďže nová električková trať z väčšej časti kopíruje jej aktuálne vedenie.

Ďalej OÚ BA, referát posudzovania vplyvov navrhovaných činností a strategických dokumentov ako príslušný orgán pre vypracovanie tohto záverečného stanoviska konštatuje, že nie je povoľujúcim orgánom. Toto záverečné stanovisko OÚ BA je vydané podľa ustanovení zákona o posudzovaní. OÚ BA Ďalej konštatuje, že pre zistenie vplyvu hluku a následnému zamedzeniu hluku a vibráciám sú súčasťou tohto záverečného stanoviska viaceré opatrenia ako aj monitoring hluku a vibrácií ako súčasť poprojektovej analýzy. K splneniu požiadaviek o maximálnych prípustných hodnotách hluku a vibrácií podľa zákona 549/2007 Z. z, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov, OÚ BA konštatuje že požiadavku zohľadnil v opatreniach. (Opatrenie č. 87)

K oboznámeniu s podkladmi rozhodnutia (s doručeným odborným posudkom) boli v súlade s listom č. OU-BA-OSZP3-2025/020348-209 zo dňa 04.12.2025 doručené nasledujúce stanoviská (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

2.5. Stanoviská verejnosti k oboznámeniu s podkladmi rozhodnutia (s odborným posudkom):

Totožné stanoviská doručené od:

-Jana Sláviková, Miletičova 46, 821 08 Bratislava, list zo dňa 23.12.2025 doručený cez podateľňu 23.12.2025

-Magdalena Fibíková, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava, list zo dňa 03.01.2026 doručený cez podateľňu 22.01.2026

-Ľudmila Kurillová, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava, list zo dňa 03.01.2026 doručený cez podateľňu 22.01.2026

-Mária Galádová, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava, list zo dňa 03.01.2026 doručený cez podateľňu 22.01.2026

- Týmto Vás láskavo žiadam, o doplnenie požiadaviek obyvateľov domu Miletičova 578/46 pre antivibračnú úpravu koľajisk električiek v celom prejazde križovatkou ulíc Košická a Miletičova a rovnako zakomponovať opatrenia na zníženie hluku prichádzajúceho z plánovaných prejazdov i zastavovaní električiek touto križovatkou.
- Bytový dom na Miletičovej ulici 578/46 sa nachádza priamo v križovatke ulíc Košická a Miletičova, kadiaľ je trasovaná nová električková trať.
- V bytovom dome na Miletičovej ulici 578/46 sa nachádza na 14 NP 98 bytových jednotiek, žije tu cca 250 obyvateľov (menšia obec).
- Nová trať električiek má prechádzať pozdĺž dvoch strán bytového domu - aj po Košickej aj po Miletičovej.
- Skelet uvedeného bytového domu je zo železobetónovej konštrukcie, kolaudovaný v druhej polovici roku 1969. Počas prejazdov hrozia predmetnému domu vibračné otrasy z dvoch strán, čo môže narušiť statiku tohto obytného domu s 15 podlažiami (14NP).
- Podotýkam, že vzdialenosť bytového domu Miletičova 578/46 (v križovatke ulíc Košická a Miletičova) je oveľa menšia/ kratšia od plánovaných nových električkových koľají, než sú vzdialené bytové domy napr. od Ružinovskej magistrály, alebo v Karlovej Vsi, či v Dúbravke. Teda naša kvalita života bude ovplyvnená nielen vibráciami ale aj zvýšenou hlučnosťou spôsobenou prejazdami električiek priamo popod náš dom.
- Napríklad, podľa grafikonu električky č.9., na zastávke Saleziáni, ktorá je v súčasnosti prestupným uzlom, prejde električka v rannej špičke JEDNÝM SMEROM v pracovnom dni 15x za hodinu, neskôr 12x za hodinu až do 19. hod. Obojsmerne to znamená 30x za hodinu v rannej špičke (resp. 24x v popoludňajších hodinách až do 19. hod.). Vibračné otrasy hrozia obyvateľom žijúcim v tomto dome a stavbe samotnej každé dve minúty v čase dopravnej špičky! Navyše nás bude obťažovať zvýšená hlučnosť a vízganie koľají, škripanie kolies atď..
- Akýkoľvek statický problém, ktorý by mohol byť spôsobený terajším zanedbaním týchto faktorov, by mohol po spustení električkovej dopravy v tejto exponovanej križovatke spôsobiť neželaný dopravný kolaps a zbytočné dodatočné náklady na škodové opatrenia - namiesto spriechodnenia a zjednodušenia dopravy a prepravy cestujúcich z/do Ružinova, z/do Petržalky, atď..

- Preto žiadam navrhovateľa, aby zakomponoval do projektu stavby električkovej trate a jej prevádzky nasledovné úpravy:
 - čo sa týka vibrácií: antivibračné opatrenia pre koľajisko električiek a ich podložie v celom oblúku križovatky ulíc Košická a Miletičova, rovnako, ako je navrhované v úseku SŠ Novohradská, Košická ulica.
 - čo sa týka hlučnosti: prerokovať opatrenia navrhnuté vibroakustickou štúdiou z r. 2024, resp. navrhnuť primerané protihlukové opatrenia a zakomponovať do projektu stavby a okolia nášho bytového domu protihlukovú stenu v súlade s architektonickým rázom okolia tak, aby znížil mieru hluku pre obyvateľov bytového domu Miletičova 578/46 (v križovatke ulíc Košická a Miletičova) do limitov hlučnosti stanovených pre obývané oblasti.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA zaradil antivibračné opatrenia pre celý úsek Električkovej trate do opatrení tohto záverečného stanoviska. (Opatrenie č. 60, 61) OÚBA zohľadnil požiadavku na rovnaké antivibračné opatrenia ako na úseku SŠ Novohradská, Košická ulica aj na úseku obratiska/zvyšných častí električkovej trate kde nie je navrhnutý rozchodník. (Opatrenie č. 88). Zároveň spracovateľka odborného posudku navrhla ďalšie opatrenia na minimalizáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie obyvateľov, ktoré boli taktiež zohľadnené pri formulovaní podmienok záverečného stanoviska. Viaceré protihlukové opatrenia sú takisto v opatreniach tohto záverečného stanoviska zaradené. Do telesa električkovej trate budú zapracované všetky dostupné moderné protihlukové a antivibračné prvky. Podrobné technické riešenie električkovej trate bude predmetom ďalších stupňov projektovej dokumentácie, v ktorých budú opatrenia identifikované v procese EIA ďalej spresňované a technicky rozpracované. Na preverenie účinnosti vykonaných opatrení bude počas výstavby novej električkovej trate zabezpečený operatívny monitoring (v zmysle poprojektovej analýzy, kap. VI.4) odborne spôsobilou osobou (vibroakustický dozor), ktorý zaistí kontrolu vlastností tlmiaceho systému pre vibrácie šírené podloží. V jednotlivých stupňoch prípravy a povoľovania bude dokumentácia posudzovaná orgánom verejného zdravotníctva.

Totožné stanoviská od:

-Spoločenstvo vlastníkov bytov a nebytových priestorov, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava, list z 07.01.2026, doručený cez podateľňu 07.01.2026 a

-Jana Sláviková, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava list zo dňa 07.01.2026 doručený cez podateľňu 07.01.2026

-Ing. arch. Milan Kiaček, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava, list zo dňa 07.01.2025 doručený cez podateľňu 07.01.2026.

- Týmto Vás láskavo žiadam, o doplnenie požiadaviek obyvateľov a vlastníkov bytov a nebytových priestorov bytového domu Miletičova 578/46 o:
 - Vypracovanie samostatnej vibračne-akustickej štúdie pre bytový dom Miletičova 578/46 a návrh konkrétnych opatrení na zníženie hluku a vibrácií počas výstavby a prevádzky električkovej trate.

- Vypracovanie samostatného statického posúdenia bytového domu Miletičova 578/46 na vplyv vibrácií počas výstavby a počas prevádzky navrhovanej električkovej trate a návrh konkrétnych opatrení na statické zabezpečenie domu počas výstavby a prevádzky električkovej trate.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že k zvyšnej časti stanoviska Spoločenstva vlastníkov bytov a nebytových priestorov a stanoviska Milan Kiaček a stanoviska Jana Sláviková, sa už, OÚ BA vyjadril vyššie v tomto záverečnom stanovisku.

OÚ BA konštatuje, že viaceré antivibračné a protihlukové opatrenia počas výstavby aj prevádzky sú súčasťou tohto záverečného stanoviska. Posúdenie vplyvov hluku a vibrácií spôsobených navrhovanou činnosťou na okolité objekty bolo vykonané v tomto stupni prípravy bolo vykonané v súlade s odporúčanými metodickými postupmi a v rozsahu postačujúcom na predikciu vplyvov navrhovanej činnosti na objekty v riešenom území. Podrobné technické riešenie navrhovanej električkovej trate, vrátane prípadných doplnujúcich technických opatrení na zníženie prenosu hluku a vibrácií, bude predmetom ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Okrem aplikovania antivibračných a protihlukových prvkov a systému monitoringu pôsobenia vplyvov navrhovanej činnosti počas realizácie stavebných prác a po spustení trate do prevádzky, ktoré OÚ BA zaradil do opatrení tohto záverečného stanoviska, je súčasťou opatrení aj vykonanie pasportizácie objektov nachádzajúcich sa v blízkosti plánovanej trate pre začiatkom výstavby za účelom zdokumentovania ich aktuálneho technického stavu a ich monitorovanie počas realizácie stavby a po spustení do prevádzky. V prípade potreby budú prijaté primerané opatrenia. (Opatrenie č. 50, č. 60)

Totožné stanoviská od:

- **ORAETLABORA, s.r.o., Košická 18, 821 09 Bratislava, IČO: 47 242 663**, list zo dňa 22.12.2025 doručený cez podateľňu 29.12.2025 a
- **JUDr. Pavol Vaš, Košická 18, 821 09 Bratislava**, list zo dňa 22.12.2025 doručený cez podateľňu 29.12.2025

- V konaní sa nenachádza odborná štúdia s odborným záverom a výpočtami na vplyv hluku a vibrácie na jednotlivé bytové domy na Košickej ulici v Bratislave. V konaní sa nenachádza odborná štúdia s odborným záverom a výpočtami, že prejazdy električiek vygenerujú akustické nízkofrekvenčné vlnenie kmitania stavebných konštrukcií jednotlivých bytových domov na Košickej ulici v Bratislave a tým aj nízkofrekvenčné akustické vlnenie, ktoré môže negatívne ovplyvniť akustické prostredie v jednotlivých bytových domoch na Košickej ulici v Bratislave.
- V konaní sa nenachádza odborná štúdia s odborným záverom a výpočtami dôležité pre posudzovanie hlukovej a vibračnej záťaže prejazdov električiek na jednotlivé bytové domy na Košickej ulici v Bratislave, ktorá sa v dostatočnej miere zaoberá šírením vibroakustickej energie stavebnými konštrukciami a podlažím jednotlivých bytových domov na Košickej ulici v Bratislave. V konaní sa nenachádza odborná štúdia s odborným záverom a výpočtami na vydunenie tzv. dunivý hluk, ktorý spôsobuje prejazd električky, vrátane analýzy tzv. štruktúrneho hluku.

- V konaní sa nenachádza odborná štúdia s odborným záverom a výpočtami na modálnu analýzu stavebných konštrukcií (stien, podláh, stropov) jednotlivých bytových domov na Košickej ulici v Bratislave, ktorá umožňuje zistiť zhodu vlastných frekvencií stavebných komponentov s budiacou frekvenciou, rezonanciou priestorov.
- V konaní sa nenachádza odborná štúdia s odborným záverom a výpočtami, ktorá sa vysporiadala s námietkami Regionálneho úradu verejného zdravotníctva Bratislava, t.j. návrhom technických opatrení na zníženie nepriaznivého vplyvu prevádzky električkovej trate a električky .
- Navrhujeme vykonať znalecké dokazovanie medzinárodným znaleckým ústavom (najlepšie rakúskym) za účelom merania a znaleckého zistenia miery a vplyvu vibrácií a hluku plánovanej električkovej dopravy podľa projektovej a technickej dokumentácie plánovanej električkovej dopravy (električkovej trate) na Košickej ulici na jednotlivé okolité bytové domy na Košickej ulici od križovatky Košická/Prievozska po križovatku Košická/Miletičova vrátane posúdenia hlukovej a vibračnej záťaže prejazdov električiek na jednotlivé bytové domy _na Košickej ulici v Bratislave, posúdenie na vydunenie tzv. dunivý hluk, ktorý spôsobuje prejazd električky, vrátane analýzy tzv. Štruktúrneho hluku, posúdenia modálnej analýzy stavebných konštrukcií (stien, podláh, stropov) jednotlivých bytových domov na Košickej ulici v Bratislave, posúdenia a vysporiadania sa s námietkami Regionálneho úradu verejného zdravotníctva Bratislava, t.j. návrhom technických opatrení na zníženie nepriaznivého vplyvu prevádzky električkovej trate a električky.
- Dovoľujeme si upozorniť, že všetky doterajšie modernizácie električkových tratí v Bratislave vykonané Hlavným mestom Slovenskej republiky Bratislava vrátane Karloveskej radiály, Štúrovej ulice a Petržalskej radiály, a pod. boli a sú spojené s nadmernou hlukovou a vibračnou záťažou prejazdov električiek, a zároveň sú spojené s vadami, nekvalitným prevedením diela a stavebných prác, nekvalitného betónového a izolačného (proti hluku a vibráciám) podložia pod električkovou traťou, spôsobujúce nadmerný hluk a nadmerné vibrácie na okolité bytové domy a stavby, pričom uvedené električkové radiály a trate nie sú vedené v tak husto obývaných oblastiach v tesnej blízkosti bytových domov tak ako je to na Košickej ulici.
- Vzhľadom na vyššie uvedené navrhujem, aby sa Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia predmetnými pripomienkami, námietkami a návrhmi na doplnenie zaoberal, prešetril ich a prípadne, aby boli následne zapracované do navrhovaného riešenia novej električkovej trate - úsek Košická.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje nasledovné: Vplyvy hluku a vibrácií plánovanej električkovej trate boli posúdené v rámci dokumentácie EIA na základe príslušných odborných podkladov – Štúdie realizovateľnosti električkovej dráhy v okolí Novej budovy SND (2023) a Vibroakustickej štúdie vo vymedzenom území (2024), spracovaných odborne spôsobilými osobami. Posúdenie vychádza zo štandardných metodík používaných pri tomto type štúdií a zohľadňuje návrhové prevádzkové parametre trate aj charakter a vzdialenosť okolitej zástavby. Súčasťou návrhu električkovej trate aj súčasťou opatrení tohto záverečného stanoviska sú opatrenia na zamedzenie a zníženie vplyvu hluku a vibrácií. Počíta sa

taktiež s monitorovaním vplyvov výstavby navrhovanej činnosti a po spustení prevádzky navrhovanej činnosti na jednotlivé objekty. Kontroly budú zabezpečované odborne spôsobilými osobami zo strany objednávateľa, stavebného dozoru a zástupcov majiteľov alebo správcov objektov. V prípade identifikácie akýchkoľvek negatívnych vplyvov budú navrhnuté primerané nápravné alebo kompenzačné opatrenia. Konanie posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa vykonáva podľa zákona o posudzovaní, podľa platnej slovenskej a európskej legislatívy a odborné posudky predložené v rámci celého konania boli zabezpečené prostredníctvom odborne spôsobilých osôb. OÚ BA zaradil taktiež do opatrení tohto záverečného stanoviska podmienku pasportizácie objektov nachádzajúcich sa v blízkosti plánovanej trate pre začiatkom výstavby za účelom zdokumentovania ich aktuálneho technického stavu a ich monitorovanie počas realizácie stavby a po spustení do prevádzky. V prípade potreby budú prijaté primerané opatrenia. (Opatrenie č. 50, č. 60)

- **Ing. Stanislav Martínek, Dulovo nám. 7, 821 09 Bratislava**, list doručený cez podateľňu 05.01.2026

- Dôrazne nesúhlasím s plánovanou výstavbou električkovej trate Pribinova-Košická. Keďže svoje námietky som podrobne rozpisal v dvoch predchádzajúcich listoch (z 19.05.2025 a 29.10.2025), uvádzam len stručné zdôvodnenie.
- Plánovaná električková trať nepriaznivo ovplyvní prevádzku Slovenského národného divadla, nepriaznivo ovplyvní život obyvateľov Košickej ulice a Dulovho námestia hlučnosťou, úbytkom zelene (výrub stromov) a v neposlednom rade úbytkom parkovacích miest, ktorých potreba sa s ohľadom na novú bytovú výstavbu na Košickej ulici (ako Zwrn, prestavba podkroví na byty a bytové nadstavby existujúcich budov) neustále zväčšuje. Otázna je aj potreba cyklistických chodníkov ktoré sú v Bratislave využívané len rekreačne, pričom budovanie parkovacích miest s možnosťou nabíjania elektromobilov sa zanedbáva.
- Električková trať je pre obyvateľov Košickej ulice (s ktorými som sa o problematike výstavby novej električkovej trate bavil) bezpredmetná, pretože súčasná autobusová doprava je plne vyhovujúca. Teda prípadná výstavba by zmenila hotový urbanistický celok s príjemným bývaním na bývanie vedľa hlučnej, prašnej električkovej trate.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA konštatuje, že rozšírené vyjadrenie k pripomienkam je uvedené pod vyjadrením pri liste z 19.05.2025 a 29.10.2025. Ďalej OÚ BA konštatuje, že pripomienky týkajúce sa zelene, hluku, vibrácií úbytku parkovacích miest a nadbytočných cyklotrás sú zohľadnené v opatreniach tohto záverečného stanoviska po posúdení celého zisťovacieho konania navrhovanej činnosti v zmysle zákona o posudzovaní.

Pripomienky s totožným obsahom:

- **Občianske združenie Košická, Dulovo nám. 7, Bratislava**, list doručený cez podateľňu 09.01.2026
a

- **Ivanka Lukáčová, Košická 26, 821 09 Bratislava**, list doručený cez podateľňu 14.01.2026 a

- **Ing. Daniela Falt'anová, Košická 24, 821 09 Bratislava**, list zo dňa 12.01.2026, doručený cez podateľňu 13.01.2026

- Namietam nezákonnosť odborného posudku vypracovaného RNDr. Ivetou Mocikovou, Phd. z dôvodu odôvodnených pochybností o jej nezávislosti a nestrannosti, čím došlo k porušeniu zákona o posudzovaní.
- Odborný posudok musí byť: nezávislý, nestranný, a vypracovaný osobou ktorá nie je prepojená na navrhovateľa alebo spracovateľa dokumentácie.
- RNDr. Iveta Mociková PhD. pôsobí v spoločnosti NVING s.r.o., ktorá sa profesionálne pohybuje v rovnakom segmente ako spracovateľ správy o hodnotení. Spoločnosť ENVINGR s.r.. dlhodobo systémovo spolupracuje na príprave projektovej environmentálnej dokumentácie pre infraštruktúrne stavby v Bratislave, so spoločnosťou REMING CONSULT a.s., ktorá vypracovala správu o hodnotení.
- Spolupráca spočíva v tom, že ENVING v rámci väčších projektov (napr. v oblasti železničnej dopravy) pôsobí ako subdodávateľ alebo špecializovaný partner, zameraný na inžiniering, poradenstvo a špecifické technické služby, často v rámci konzorcií riadených REMING CONSULT a to najmä pri príprave a realizácii investičných projektov pre štátne subjekty ako ŠZ a ZSSK a mestá.
- Spracovateľka posudku neobjektívne posúdila správu o hodnotení tým, že systematicky bagatelizovala mnohé zásadné, nezvratné, preukázateľne negatívne vplyvy projektu na životné prostredie, na ktoré poukázali pripomienkujúce subjekty (znečistenie, hluk, vibrácie, poškodenia obytných budov v lokalite, likvidácia vzrastlej zelene, likvidácia parkovacích miest, vysoká rizikovosť vzniku dopravných kolízií, kolízie pri Spojenej škole Novohradská, kolízie na Dulovom námestí, obrovské negatívne dopady na budovu SND, likvidácia pešej zóny pri SND), bagatelizovala význam mnohých zásadných námietok a pripomienok dotknutej verejnosti, aj odbornej, týkajúcich sa iného, z pohľadu negatívnych dopadov vhodnejšieho trasovania električky.
- Spracovateľka posudku bagatelizovala skutočnosť, že viaceré štúdie, na ktoré sa projekt odvoláva, sú minimálne z časového hľadiska prekonané, a preto ich závery s vysokou pravdepodobnosťou už len z tohto dôvodu nie sú relevantné. Naopak, vyzdvihnuté sú skutočnosti typu: "navrhovaná trasa bola schválená v záväznej časti územného plánu, stavba je zaradená medzi stavby vo verejnom záujme" a pod. ,ktoré vyhlásenia nie sú odbornou argumentáciou pre objektívne posúdenie vplyvov v rámci EIA. Ako je všeobecne známe, územné plány sa menia často pod vplyvom tlaku developerských lobistických skupín.
- V tomto zmysle posudok neprihliadla napr. na vplyv pripraveného projektu výstavby novej mestskej štvrte Mlynárka v okolí Mlynských nív, ktorého súčasťou má byť aj električka. Projekt Mlynárka je v štádiu vydaného územného rozhodnutia. V tomto projekte plánovaná trasa električky po Mlynských nivách stavia trasovanie električky po Košickej v úseku od Prievozskej po Miletičovu do roviny neefektívneho, neekonomického projektu a zásadne tým spochybňuje deklarované dopravné prínosy projektu "úsek Košická". Vzhľadom na masívne devastujúce vplyvy na životné prostredie v obytnej zóne Košická na jednej strane a spochybniteľný, kvalifikovane nepreukázaný pozitívny efekt pre dopravu na strane druhej, je možné predložený kladný odborný posudok hodnotiť ako neobjektívny.

- Vzhľadom na profesionálne pôsobenie autorky odborného posudku, identický odborný a trhový segment so spracovateľom správy o hodnotení, strategický a verejne významný charakter posudzovanej činnosti existujú objektívne rozumné pochybnosti o nezávislosti odborného posudku, ktoré je správy orgán povinný odstrániť.
- Spracovateľka posudku sa nevysporiadala ani s absolútne a preukázateľne nerealistickou 2-ročnou lehotou výstavby, s nevyjasneným financovaním celej stavby, s rozsahom a financovaním vyvolaných investícií a rozsahom a financovaním odškodnenia majetkovej a nemajetkovej ujmy subjektov dotknutých stavbou a prevádzkou električky. Formulácie typu: "pasportizácia objektov", "primeraná náhrada", "investor deklaruje ochotu prehodnotiť usporiadanie komunikácie Košická " nie je možné hodnotiť ako dostačujúce.
- Navrhujem aby príslušný orgán:
 - Preskúmal nezávislosť a nestrannosť RNDr. Ivety Mocikovej PhD.
 - Vyžiadal si vyjadrenie k možným personálnym, ekonomickým, alebo profesijným väzbám medzi spracovateľkou odborného posudku, navrhovateľom a spracovateľom správy o hodnotení
 - Vylúčil odborný posudok z podkladov rozhodnutia alebo zabezpečil vypracovanie nového odborného posudku inou preukázateľne nezávislou osobou.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA má za to, že pri výbere odborného posudkára postupoval v zmysle § 36 zákona o posudzovaní, na základe ktorého sa na vypracovaní odborného posudku nemôže podieľať osoba, ktorá sa podieľala na vypracovaní zámeru, správy o hodnotení činnosti. Odborná posudkárka určená príslušným orgánom nie je podľa dostupných informácií súčasťou firmy spracovateľa správy o hodnotení alebo navrhovateľa. V tomto prípade teda neboli zistené skutočnosti, ktoré by tvorili dôvod na vylúčenie spracovateľky odborného posudku podľa zákona o posudzovaní.

OÚ BA pri výbere odborného posudkára postupoval podľa § 36 ods. 2 zákona o posudzovaní pričom vzal do úvahy charakter navrhovanej činnosti ako aj osobitnú odbornú spôsobilosť osôb, zo zoznamu odborne spôsobilých osôb, ktorý je verejne prístupný v centrálnom informačnom systéme (enviroportál) na adrese (<https://www.enviroportal.sk/eia-sea/zoznam-odborne-sposobilych-osob>).

Pani RNDr. Iveta Mociková, PhD. má podľa zoznamu na enviroportáli odbornú spôsobilosť pre oblasti: geológia, environmentalistika, vodné hospodárstvo, dopadové hospodárstvo, ťažba a úprava tuhých nerastov, vodné stavby, líniové stavby, výstavba objektov na rekreáciu a cestovný ruch, a stavby a zariadenia pre dopravu, spoje a telekomunikácie.

OÚ BA má ďalej za to, že pôsobenie odbornej posudkárky v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie nepredstavuje dôvod na spochybnenie nestrannosti, ale naopak potvrdzuje odbornú spôsobilosť a skúsenosti. Odborné štúdie sú vypracované na základe dostupných údajov a stavu poznania v čase spracovania dokumentácie, pričom ďalšie spresňovanie technických riešení a opatrení je predmetom následných stupňov projektovej prípravy. OÚ BA odporučil variant na základe komplexného vyhodnotenia všetkých dostupných podkladov v konaní.

-Ing. Ivanka Lukáčová, Košická 26, 821 09 Bratislava, list doručený cez podateľňu 14.01.2026

- Namietam odborný posudok vypracovaný RNDr. Ivetou Mocikovou, Phd., pretože: bol vypracovaný bez reálnej znalosti miestnych pomerov, nezohľadňuje technicky problematické podložie Košickej ulice, a bagatelizuje alebo úplne obchádza otázky vibrácií, statiky a hluku, ktoré sú pre obyvateľov tejto ulice kľúčové.
- Odborný posudok nepreukazuje, že by autorka posudku požadovala vykonanie miestneho šetrenia, diagnostiku stavieb ani vyhodnotenie dynamického zaťaženia v zmysle technických noriem platných pre koľajovú dopravu v zastavanom území.
- Som dlhodobá obyvateľka Košickej ulice, teda územia, kde má byť navrhovaná električková trať priamo vybudovaná. Každodenne sa pohybujem v dotknutom priestore a mám dlhodobú osobnú skúsenosť s hlukom, vibráciami a technickým stavom okolitých budov. Košická ulica je už dnes vystavená silnej automobilovej doprave, nákladným vozidlám, a opakovaným stavebným zásahom. Obyvatelia dlhodobo pociťujú trasenie budov, prenos vibrácií do bytov, a zhoršovanie technického stavu stavieb.
- Košická ulica je už dnes významne dopravne zaťažená, s preukázateľne zvýšenými hladinami hluku.
- Odborný posudok však neobsahuje žiadne in situ merania vibrácií, nehodnotí ich frekvenčné pásma, ani kumulatívny účinok existujúcej dopravy a navrhovanej električkovej prevádzky.
- Nie je pritom zohľadnená norma STN 73 0036 (Zaťaženie stavebných konštrukcií – dynamické účinky), ani technické normy týkajúce sa hodnotenia vibrácií prenášaných do budov a obytných priestorov.
- Električková doprava predstavuje opakované dynamické zaťaženie s nízkofrekvenčnými zložkami, ktoré sú z hľadiska poškodzovania stavieb najrizikovejšie. To ako odborníčka na danú problematiku mala vedieť a požadovať doplnenie.
- Odborný posudok sa nezaobrá staticko-dynamickým posúdením existujúcich stavieb, nehodnotí ich odolnosť voči opakovanému zaťaženiu, neuvádza žiadny plán monitorovania trhlín ani deformácií.
- Chýba vyhodnotenie v zmysle STN EN 1998 (Eurokód 8 - účinky dynamického zaťaženia) a zásad ochrany existujúcej zástavby v hustej mestskej štruktúre.
- To považujem za odborné zlyhanie, ktoré môže viesť k poškodeniu majetku a ohrozeniu bezpečnosti obyvateľov.
- Odborný posudok nepracuje s hodnotením dlhodobej hlukovej záťaže v zmysle STN ISO 1996, ani s kumulatívnym účinkom hluku z viacerých zdrojov.
- Nie je posúdený vplyv na vnútorné obytné priestory, ani riziko prekračovania hygienických limitov v nočných hodinách.
- Skutočnosť, že odborný posudok: ignoruje technické riziká, nepracuje s platnými normami, a neodráža reálne skúsenosti obyvateľov, vo mne ako obyvateľovi vyvoláva dôvodné pochybnosti o jeho objektívnosti a nezávislosti. Posudok pôsobí ako formálny dokument vypracovaný za účelom odobrenia stavby, nie ako nestranné odborné posúdenie jej skutočných dopadov.
- Žiadam aby príslušný orgán:
 - nepoužil predmetný odborný posudok ako podklad rozhodnutia,

- zabezpečil nový odborný posudok, ktorý: bude vypracovaný nezávislou osobou, bude vychádzať z miestneho šetrenia, bude obsahovať merania vibrácií, hluku a posúdenie statiky,
- zohľadnil reálne technické riziká pre existujúcu zástavbu Košickej ulice.
- Žiadame: otvorenú odbornú diskusiu, seriózne posúdenie alternatív a riešenie, ktoré nebude neprimerane poškodzovať existujúcu obytnú zástavbu, ak existujú menej škodlivé možnosti trasovania.

Vyjadrenie OÚ BA

OÚ BA má za to, že pri výbere odborného posudkára postupoval v zmysle § 36 ods. 1 zákona o posudzovaní, na základe ktorého sa na vypracovaní odborného posudku nemôže podieľať osoba, ktorá sa podieľala na vypracovaní zámeru, správy o hodnotení činnosti. Odborná posudkárka určená príslušným orgánom nie je podľa dostupných informácií súčasťou firmy spracovateľa správy o hodnotení alebo navrhovateľa. OÚ BA pri výbere odborného posudkára postupoval podľa § 36 zákona o posudzovaní pričom vzal do úvahy charakter navrhovanej činnosti ako aj osobitnú odbornú spôsobilosť osôb, zo zoznamu odborne spôsobilých osôb, ktorý je verejne prístupný v centrálnom informačnom systéme (enviroportál) na adrese (<https://www.enviroportal.sk/eia-sea/zoznam-odborne-sposobilych-osob>). Pani RNDr. Iveta Mociková, PhD. má podľa zoznamu na enviroportáli odbornú spôsobilosť pre oblasti: geológia, environmentalistika, vodné hospodárstvo, dopadové hospodárstvo, ťažba a úprava tuhých nerastov, vodné stavby, líniové stavby, výstavba objektov na rekreáciu a cestovný ruch, a stavby a zariadenia pre dopravu, spoje a telekomunikácie.

Účelom odborného posudku je predovšetkým vyhodnotiť dostatočnosť dokumentácie predloženej v procese posudzovania vrátane všetkých predložených odborných podkladov, správnosť identifikácie a vyhodnotenia predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, ako aj opodstatnenosť a relevantnosť požiadaviek vznesených v doručených stanoviskách. Spracovateľka posudku zvažila všetky predložené dokumenty a doručené stanoviská týkajúce sa technického riešenia navrhovanej činnosti, identifikovaných vplyvov a navrhovaných opatrení vrátane otázok pôsobenia a šírenia hluku a vibrácií v okolí navrhovanej električkovej trate. Na základe vykonaného hodnotenia konštatovala, že opatrenia zapracované do konštrukčného riešenia navrhovanej činnosti zodpovedajú aktuálnym technickým možnostiam a že identifikované a hodnotené vplyvy v predloženej dokumentácii sú posúdené v rozsahu primeranom stupňu prípravy navrhovanej činnosti a poskytujú dostatočný podklad pre adekvátny návrh opatrení pre ďalšiu prípravu a realizáciu navrhovanej činnosti. Spracovateľka odborného posudku zároveň konkretizovala a doplnila niektoré z navrhovaných opatrení na minimalizáciu šírenia hluku a vibrácií do okolia električkovej trate s cieľom zohľadniť požiadavky vznesené v doručených stanoviskách obyvateľov dotknutého územia. Tieto doplnenia boli následne zohľadnené pri formulovaní podmienok záverečného stanoviska.

OÚ BA ďalej konštatuje, že v opatreniach tohto záverečného stanoviska zohľadnil viaceré pripomienky verejnosti ako aj dotknutých orgánov na základe charakteru navrhovanej činnosti, miestnych pomerov územia a posúdenia celého konania.

Jednou z podmienok ďalšej projektovej prípravy navrhovanej činnosti, ktorá reaguje na obavy obyvateľov dotknutého územia vznesené v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie, je návrh poprojektovej analýzy, resp. vypracovanie projektu monitoringu životného prostredia aj pre oblasť hluku a vibrácií. Výsledky monitoringu budú vyhodnocované a v prípade potreby predkladané

príslušnému orgánu ochrany verejného zdravia a príslušnému orgánu štátnej správy v oblasti posudzovania vplyvov na životné prostredie. V prípade zistenia prekročenia limitov má investor povinnosť bezodkladne prijať dodatočné opatrenia. Ide o štandardný postup prípravy projektov tohto charakteru a rozsahu, pri ktorých je technické riešenie postupne spresňované v jednotlivých stupňoch projektovej prípravy, čo následne umožňuje konkretizáciu a dopracovanie navrhovaných opatrení.

OÚ BA ďalej konštatuje, že proces posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona č. 24/2006 Z. z. predstavuje odborný a participatívny proces, v rámci ktorého majú dotknuté orgány, odborná verejnosť aj laická verejnosť možnosť oboznámiť sa s predloženou dokumentáciou a uplatniť svoje pripomienky a stanoviská. Tieto sú v procese EIA odborne vyhodnocované a zohľadňované pri formulovaní záverov a podmienok realizácie navrhovanej činnosti. Výber výsledného variantu je výsledkom komplexného posúdenia vykonaného v rámci prípravy navrhovanej činnosti a procesu EIA.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Bratislava
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Mgr. Lucia Gazdaricová

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

Okresný úrad Bratislava
odbor starostlivosti o životné prostredie
Mgr. Jaroslava Grambličková, vedúca odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 31. 03. 2026

IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona o posudzovaní vplyvov verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a splňajúca požiadavky ustanovené v zákone o posudzovaní vplyvov má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona o posudzovaní vplyvov a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov alebo § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, t. j. prejaví záujem na

navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní alebo zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 ods. 9 zákona o posudzovaní vplyvov, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa § 30 ods. 8 zákona o posudzovaní, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2, alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 4, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 správneho poriadku.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie bola identifikovaná táto verejnosť (uvedená aj v rozdeľovníku tohto záverečného stanoviska):

1. Ing. Fedor Zverko, Eisnerova 6133/19, 841 07 Bratislava
2. Ing. Ladislav Venczel, Trenčianska 683/17, 821 09 Bratislava
3. Cyklokoalícia, Partizánska 7162/2, Bratislava
4. JUDr. Lucia Venczelová, Drieňová 71/11, Bratislava
5. Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava
6. PhDr. Ondrej Turza PhD., M. Granca 10, 851 10 Bratislava
7. Mgr. Jakub Lipták, Šancová 3572/37, 831 04, Bratislava
8. Smart City Bridge s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava
9. Stanica Nivy s. r. o., Mlynské Nivy 5, 821 09 Bratislava
10. Nivy Tower s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava
11. Twin City Infrastructure s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
12. Twin City VIII s. r. o., Bottova 1/1, 811 09 Bratislava
13. Smart City Parking s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava-Staré Mesto
14. Smart City Office IV s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava
15. Smart City Office VIII s. r. o., Bottova 1/1, Bratislava
16. Smart City Office IX s. r. o., Bottova 1/1, Bratislava
17. Smart City Office I s. r. o., Mlynské nivy 16, 821 09 Bratislava
18. Smart City Office s. r. o., Digital Park II, Einsteinova 25, Bratislava
19. Smart City Office II s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava
20. Smart City Office V s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava
21. Smart City Office VII s. r. o., Mlynské Nivy 16, 821 09 Bratislava
22. PhDr. Patrik Guldan, Dulovo nám. 896/7, 821 08, Bratislava
23. Ing. Katarína Šimončíčová, Dulovo nám. 893/4, 821 08, Bratislava
24. Jana Sláviková, Miletičova 578/46, 821 08, Bratislava
25. Ing. Ivan Kačo, Pražská 3227/25, 811 04, Bratislava
26. Ivor Švihran, Hasičská 3788/8, 821 04, Bratislava
27. Ing. Daniela Falt'anová, Košická 4982/24, Bratislava
28. Juraj Falt'an, Košická 4982/24, 821 08, Bratislava
29. "Lepšia doprava", Školská 129, 900 84 Báhoň, Pezinok
30. Messer Tatrakas, spol. s r.o., Chalúpkova 9, 819 44 Bratislava
31. Ing. Petra Kurhajcová, Prešovská 344/32, 821 02, Bratislava
32. Ing. Ernest Huska, Hrobákova 2481/14, 851 02, Bratislava

33. Mgr. Mária Grebečiová, Košická 4982/20, 821 08, Bratislava
34. Mgr. Pavol Zvara, Belinského 1066/6, 851 01, Bratislava
35. Ing. Ivanka Lukáčová, Košická 4982/26, 821 09, Bratislava
36. Spoločenstvo vlastníkov bytov a nebytových priestorov Košická 20-26, Košická 24, 821 09 Bratislava
37. Eleonora Ivanová, Košická 4984/50, 821 08, Bratislava
38. Ing. Róbert Šimurka, Košická 4984/46, 821 08, Bratislava
39. Jaroslav Kováč, Košická 4985/41, 821 08, Bratislava
40. Lukáš Moravčík, Liptovská 1216/2, 821 09, Bratislava
41. Ing. Soňa Kováčová, Košická 4985/41, 821 08, Bratislava
42. Marcela Glembová, Trenčianska 692/30, 821 09, Bratislava
43. Ing. Marcel Malíček, Slatinská 5025/36, 821 07, Bratislava
44. Adrian Rajter, Fándlyho 1920/1, 811 03, Bratislava
45. Ing. Milan Mušák, Vranovská 1123/39, 851 01, Bratislava
46. Ing.arch. doc. Jarmila Húsenicová PhD., Hany Meličkovej 2985/21, 841 05, Bratislava
47. Anton Popovič, Haburská 89/33, 821 01, Bratislava
48. Dr. Ing. Milan Skýva, Rumančeková 859/38, 821 01, Bratislava
49. Alexandra Kusá, Šulekova 1176/26, 811 03, Bratislava
50. Mgr. Lívia Franková, Košická 36, 821 08 Bratislava
51. Tomáš Barčík, Dulovo nám. 898/11, 821 08, Bratislava
52. Mgr. Tatiana Hargašová, Dulovo nám. 898/11, 821 08, Bratislava
53. Spojená škola, Novohradská 3, Bratislava, Novohradská 5829, 821 09 Bratislava
54. Občianske združenie Košická, Dulovo nám. 7, 821 08, Bratislava
55. JUDr. Pavol Vaš, Košická 4981/18, 821 08 Bratislava
56. Ing. Martina Blažičková, Robotnícka 3116/10, 831 03 Bratislava
57. Ambasáda USA, Hviezdoslavovo nám. 4, 811 02 Bratislava
58. Damas Gruska, Jelenia 10, 811 05 Bratislava
59. Agnes Horváthová, Košická 36, 821 08 Bratislava
60. Terhesiv Cristian Ioan, Košická 44, 821 08 Bratislava
61. Terhesiv Lucia, Košická 44, 821 08 Bratislava
62. Ing. Stanislav Martínek, Dulovo nám. 896/7, 821 09, Bratislava
63. Renáta Špirková, Košická 4980/14, 821 09 Bratislava
64. Renata Hrušcová, Dulovo nám. 899/12, 821 08, Bratislava a Mgr. Alžbeta Bieliková, Košická 33/D, 821 08 Bratislava
65. PhDr. Anna Nogheová, Košická 4980/12, 821 09 Bratislava
66. JM Cooperate s.r.o., Dulovo nám. 893/4, 821 08 Bratislava v zastúpení advokátom: Mgr. Pavel Legát, advokát, Vilová 2993/33, 851 01 Bratislava
67. Trhoviská Ružinov, s.r.o., Mierová 21, Bratislava
68. Danica Ondrejovič, Košická 296/43A, 821 08 Bratislava
69. Bc. Porubská Jana, Košická 43a, 821 08 Bratislava
70. JUDr. Pavol Vaš, Košická 18, 821 09 Bratislava
71. Ing. Eva Volleková, Líščie nivy 12, 821 08 Bratislava

72. Ing. Katarína Šablicová, Košická 49, 821 08 Bratislava
73. ORAETLABORA, s.r.o., Košická 18, 821 09 Bratislava, IČO: 47 242 663
74. Katarína Bíliková, Dulovo nám. 12, 821 08 Bratislava a Dušan Jurčák s manželkou, Dulovo nám. 821 08 Bratislava
75. Ing. arch. Michal Ráchela, Košická 4984/50, 821 08 Bratislava
76. Ing. arch. Martin Kotrus, a Ing. arch. Alexandra Kotrusová, PhD. Košická 46, 821 08 Bratislava
77. Andrej Mészároš, Dulovo námestie, Bratislava
78. Tomáš Ambra, Košická 20, 821 09 Bratislava
79. MUDr. Daniela Stanislavová, Košická 24, Bratislava
80. Mgr. Agnesa Horváthová, Košická 36, 821 08 Bratislava; Mária Čileková, Košická 36, 821 08 Bratislava; Jakub Vodička, Košická 36, 821 08 Bratislava; Tomáš Majerský, Košická 36, 821 08 Bratislava; PhDr., Mgr. Nikola Vichnáleková, LL.M., MSc., Košická 444, 821 08 Bratislava; Ján Benovič, Košická 44, 821 08 Bratislava; Michaela Vanková, Košická 44, 821 08 Bratislava; Peter Salay, Dulovo nám. 7, 821 08 Bratislava
81. Silvia Zvarová, Klariská 12, 811 02 Bratislava
82. SOCIETA – spoločenstvo vlastníkov bytov a nebytových priestorov, Dostojevského rad 1, 811 09 BA, IČO: 31 796 087 v zastúpení advokátskou kanceláriou JUDr. Marta Heidingerová, Vysoká 32, 811 06 Bratislava
83. Michal Páleník, PhD. Líščie nivy 10, 821 08 Bratislava
84. PhDr. Marcela Duchková, Dulovo nám. 7, 821 09 Bratislava
85. Ing. Michal Lánik, Dulovo nám. 12, 821 08 Bratislava
86. Magdalena Fibíková, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava
87. Ľudmila Kurillová, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava
88. Mária Galádová, 578/46, 821 08 Bratislava
89. Spoločenstvo vlastníkov bytov a nebytových priestorov, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava
90. Ing. arch. Milan Kiaček, Miletičova 578/46, 821 08 Bratislava
91. Jarmila Slobodová, Košická 12, 821 09 Bratislava

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

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

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

Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať odvolanie podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov právo podať odvolanie proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom zisťovacieho konania alebo konania o vydaní záverečného stanoviska.

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

Odvolanie možno podať na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia záverečného stanoviska účastníkovi konania.

Podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

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

Doložka o autorizácii

Tento listinný rovnopis elektronického úradného dokumentu bol vyhotovený podľa vyhlášky č. 85/2018 Z. z. Úradu podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre investície a informatizáciu z 12. marca 2018, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o spôsobe vyhotovenia a náležitostiach listinného rovnopisu elektronického úradného dokumentu.

Údaje elektronického dokumentu

Názov: [„Nové električkové trate v Bratislave, úsek Košická“– zaslanie záverečného stanoviska z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie]
Identifikátor: OU-BA-OSZP3-2026/018301-0136352/2026

Autorizácia elektronického dokumentu

Dokument autorizoval: Jaroslava Grambličková
Oprávnenie: 1109 , podľa (§ 9 ods. 2 písm. a) zákona č. 272/2016 Z. z.
Zastúpená osoba: Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
SK IČO 00151866
Spôsob autorizácie: kvalifikovaný elektronický podpis vyhotovený s použitím mandátneho certifikátu s pripojenou kvalifikovanou elektronickou časovou pečiatkou
Deklarovaný dátum a čas autorizácie: 31.03.2026 14:17:58 časové pásmo +02:00
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky: 31.03.2026 14:18:31 časové pásmo +02:00
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje:
OU-BA-OSZP3-2026/018301-0136352/2026

Autorizácia elektronického dokumentu

Dokument autorizoval: Jaroslava Grambličková
Oprávnenie: 1109 , podľa (§ 9 ods. 2 písm. a) zákona č. 272/2016 Z. z.
Zastúpená osoba: Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky
SK IČO 00151866
Spôsob autorizácie: kvalifikovaný elektronický podpis vyhotovený s použitím mandátneho certifikátu s pripojenou kvalifikovanou elektronickou časovou pečiatkou
Deklarovaný dátum a čas autorizácie: 31.03.2026 14:18:16 časové pásmo +02:00
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky: 31.03.2026 14:18:35 časové pásmo +02:00
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje:
OU-BA-OSZP3-2026/018301-0136352/2026-P001

Informácia o vyhotovení doložky o autorizácii

Doložku vyhotovil: Mgr. Lucia Gazdaricová
Funkcia alebo pracovné zaradenie: hlavný radca
Označenie orgánu verejnej moci: Okresný úrad Bratislava
IČO: 00151866
Dátum vytvorenia doložky: 31.03.2026
Podpis a pečiatka: