

Ministerstvo životného prostredia SR
Námestie Ľ. Štúra 1, 81235 Bratislava
podatelna@enviro.gov.sk

Vec: Pripomienky k zámeru EIA Polyfunkčný blok CPR-A, Bratislava

V zmysle § 23 ods. 4 zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie podávame nasledovné stanovisko k zámeru “**EIA Polyfunkčný blok CPR-A, Bratislava**” - navrhovateľ WOAL, s.r.o., Hodžovo námestie 2, 811 06 Bratislava.

Prikladáme doklad v zmysle § 24 ods. 5 písm. a) zákona, na účely tohto zákona je občianske združenie Cyklokoalícia pokladané za dotknutú verejnosť, ktorej právo na priaznivé životné prostredie môže byť rozhodnutím dotknuté podľa § 3 písm s) a t) zákona.

Zároveň žiadame byť účastníkom ďalších konaní.

Naše pripomienky:

- Vybudovať (zachovať) cyklotrasu R11 v polohe určenej územným plánom, teda na nábrežnej promenáde.**

Odôvodnenie: Cyklotrasa R11 predstavuje hlavnú cyklistickú tepnu spájajúcu mesto so severozápadnými štvrtami (Karlova Ves, Dúbravka, Lamač, Devín, Devínska Nová Ves - spolu cca 90 000 obyvateľov). Nadväznú úsek smerom na Most SNP a Most Lafranconi boli v minulosti vyznačené. **Podľa záväzných strategických dokumentov hl. mesta je cieľom dosiahnuť 8 percentný podiel cyklistov na prepravnej práci, to znamená 7 200 obyvateľov z uvedených mestských častí, z ktorých nemalá časť by využívala práve tento koridor (kvôli geografickým danostiam a charakteristike pohybu na bicykli). Súvislá cyklotrasa umožňujúca plynulý pohyb riešeným územím je preto zásadným aspektom budúcej funkčnosti územia.**

Sčítanie cyklistov realizované Cyklokoalíciou v pracovný deň medzi 8:20 a 8:50 ráno pri blízkom objekte Riverpark 1 - sledovaným úsekom prešlo spolu 68 cyklistov v priebehu 30 minút:

Pohlavie cyklistu	Počet cyklistov
Muž	55 (80%)
Žena	13 (20%)

Smer pohybu	Počet cyklistov
Centrum	53 (78%)
Karlova Ves	15 (22%)

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

Odôvodnenie: Dnešné oddelenie chodcov a cyklistov hmatným pásom pre nevidiacich, či len vodorovným značením je neúčinné a následne nekomfortné ako pre chodcov, tak aj pre cyklistov. Vhodné môže byť prevedenie cyklotrasy v odlišnej farbe povrchu, ako bude chodník, zvýraznenie promenádovými dopravnými gombíkmi, v kombinácii s oddelením úzkym ostrovčekom (menej ako 1 m) od súbežných chodníkov. Vhodné je aj oddelenie pomocou ostrovčekov nízkej zelene alebo radu lavičiek, ktoré budú od cyklotrasy odstúpené a otočené smerom k chodníku (k Dunaju). Samozrejme je neumiestňovanie vizuálnych bariér ako reklamné panely či nepriehľadná zeleň do tesnej blízkosti trasy. Spomalenie cyklistov na požadovanú úroveň v kritických miestach je vhodné riešiť dizajnom, teda napr. vybočením cyklotrasy z priamej línie či odlišným povrchom.

3. Zachovať dnešnú šírku promenády.

Odôvodnenie: Pôvodná promenáda (od tunela po most Lafranconi) má šírku 2 x cca 5 metrov. V časti pred River Parkom bola jej využiteľná pochôdzna časť zredukovaná na polovicu, pri súčasnom umiestnení cyklotrasy a zvýšenom množstve ľudí vygenerovanom novou zástavbou. To vedie k priestorovým konfliktom (a ktoré bola v minulosti snaha riešiť byrokraticky - zákazmi, príkazmi a výstrahami). **Uvedenému je možné predísť dostatočným dimenzovaním priestoru.** Letné sedenia je možné umiestniť buď do vnútroblokov, ustúpením prvého podlažia budov či až odsunom celej uličnej čiary.

4. Nebudovať tretí jazdný pruh v smere do centra

Odôvodnenie: Odbočenie do garáží je možné aj z priebežných pruhov bez výraznejšieho obmedzenia plynulosti cestnej premávky. Obdobne, tiež zaradenie sa do pruhov. **Podľa pozorovania existuje tretí vyradovací a zaraďovací pruh pri existujúcom objekte River Park a pruh sa nevyužíva na to na čo je určený. Motorové vozidlá odbočujú priamo z jazdného pruhu do garáží a vychádzajúce sa zaraďujú priamo do priebežného pruhu, bez väčších komplikácií.** A to preto, že samotný jazdný pruh je v niektorých úsekoch zneužívaný vodičmi motorových vozidiel na zastavenie (zásobovanie) alebo státie (parkovanie) a to napriek tomu, že zákon o cestnej premávke to zakazuje a zakazuje to navyše aj dopravné značenie zdôrazňujúce zákaz zastavenia v danom pruhu. **Vzhľadom na veľkú podobnosť plánovaného tretieho jazdného pruhu s riešením pri River Parku je s pravdepodobnosťou blížiacou sa istote možné povedať, že bude dochádzať k rovnakému správaniu vodičov a navrhovaný jazdný pruh nebude slúžiť účelu, na ktorý je navrhnutý.**

5. Vytvorenie niky pre krátkodobé zastavenie

Odôvodnenie: Ponaučením z dizajnu dopravnej infraštruktúry v susediacom projekte River Park sú limitujúce možnosti pre nakládku a vykládku tovaru aj nástup a výstup osôb. **Odporúčame preto vytvoriť niku pre krátkodobé zastavenie a zásobovanie namiesto vyradovacieho a zaraďovacieho pruhu.**

6. Parkovanie bicyklov

Odôvodnenie: V STN 73 6110 projektovanie miestnych komunikácií sa uvádza: čl. 12.2.5: V obytných súboroch a pri objektoch občianskeho vybavenia, dopravných zariadeniach a športových zariadeniach je potrebné zriaďovať zariadenia na odstavovanie a parkovanie bicyklov. **Tieto zariadenia musia byť navrhnuté so zaistením proti**

odcudzeniu.

čl. 16.3.12/Z1: Na parkoviskách pri verejných inštitúciách, zariadeniach výroby, zdravotníctva, kultúry, športu a služieb sa musia vytvárať aj **parkovacie miesta s ochranou pre bicykle**.

Podľa prieskumov vlastní bicykel 70% obyvateľov Bratislavy. Vytvorením dobrých podmienok pre jazdu bicyklom i bezpečné parkovanie bicyklov vzniká atraktívna zóna pre 70+% obyvateľov Bratislavy.

Za zohľadnenie našich pripomienok a návrhov v projekte a v plánovanej výstavbe Vám ďakujeme. Podporíte tým rozvoj cyklistickej dopravy v Bratislave a prispějete tak k zdravšej populácii a lepšiemu životnému prostrediu.

S pozdravom,



CYKLOKOALÍCIA
KARADŽIČOVA 6
821 08 BRATISLAVA

Michal Malý
člen výkonnej rady
Cyklokoalícia