TECHNICKO-HYGIENICKÁ ÚDRŽBA ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL – PROJEKTOVÁ PRÍPRAVA, STREDISKO BRATISLAVA

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(Číslo 2514/2015 - 3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

2. Identifikačné číslo

35 914 939

3. Sídlo

Rožňavská č.1, 832 72 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Technicko – hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislava

2. Účel

Účelom výstavby zariadení THÚ je zabezpečenie technickej a hygienickej údržby, potrebné vykonávanie kvalitných prehliadok vozňov a ich údržby, čistenie vnútorných priestorov a vnútorného zariadenia, vyprázdňovanie odpadových nádob vrátane odsatia fekálií z uzavretého systému, uskutočňovanie prevádzkového ošetrenia vnútorného zariadenia osobných vozňov v celej súprave bez rozpojenia vozňov na určených stanovištiach, doplnenie hygienických médií, vody, napojenie na stlačený vzduch a predkurovanie, resp. predchladenie vozňov na predkurovacích stojanoch počas celého roka a podľa potreby vonkajšie umytie celej súpravy s dostatočným osušením vozňovej skrine v zimnom období. Ďalej je to realizácia bežných opráv. V rámci prevádzkového ošetrenia bude nutné prekontrolovať brzdný systém, elektrické vybavenie vozňa vrátane batérií, uzavretý systém sociálneho zariadenia, vodný systém a vykonať celkovú diagnostiku vozňa.

3. Užívateľ

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., Rožňavská č. 1, 832 72 Bratislava

4. Umiestnenie

Navrhovaná činnosť sa podľa územnosprávneho členenia Slovenskej republiky nachádza v Bratislavskom kraji, okrese Bratislava III.

Kraj:	Bratislavský kraj
Okres:	Bratislava III
Obec:	Bratislava
Mestská časť:	Bratislava - Rača
Katastrálne územie:	Rača

Stredisko pre THÚ bude situované v železničnej stanici Bratislava východ (priestor starej smerovej skupiny t.j. územie medzi vchodovou skupinou a odchodovou koľajou z odchodovej skupiny Juh na odbočku Vinohrady). Na železničnú sieť bude zapojené prostredníctvom železničnej stanice Bratislava východ. Súčasťou strediska bude aj pracovisko situované v železničnej stanici Bratislava hl. st. (existujúce odstavné koľajisko). Ako rozvojová lokalita je uvažovaná lokalita Žabí majer.

Budúce stavenisko sa nachádza v uzavretom areáli s čiastočne vybudovanou infraštruktúrou a je z východnej strany ohraničené koľajiskom žst. Bratislava východ, ktoré je vybavené pozemnými objektami a technickým zariadením infraštruktúry. Koľajisko strediska je situované cca v železničnom kilometri 1,4 – 2,4 trate Bratislava východ – Rusovce. Zo západnej strany je stavenisko ohraničené koľajiskom odchodovej skupiny Juh na odbočke Vinohrady a bude napojené do verejného dopravného systému štátnej cesty. Súčasne je ohraničené zástavbou v zmiešanej zóne s celomestskou aj nadmestskou zástavbou mesta Bratislavy a priemyselno – dopravnou zónou.

Navrhovaná stavba v max. miere dodržuje vymedzené územie ŽSR a nedôjde k záberu pozemkov. Pozemok je vo vlastníctve ŽSR, hlavného mesta SR Bratislavy a množstva fyzických osôb. Majetky budú k stavebnému povoleniu majetkoprávne vysporiadané v zmysle platnej legislatívy.

Taktiež navrhovaná stavba v max. miere rešpektuje existujúce podzemné inžinierske siete ako sú vodovod, kanalizácia, plynovod, káblový rozvod NN a slaboprúdový rozvod.

5. Termín začatia a ukončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Podľa investičného harmonogramu by sa mala stavba realizovať v nasledujúcich termínoch:

- začiatok výstavby: 2016
- ukončenie výstavby: 2018

Predpokladaná doba výstavby a realizácie celej stavby je 16 mesiacov. Následne po ukončení výstavby bude stredisko uvedené do trvalej prevádzky.

- ukončenie činnosti: nie je definované

6. Stručný opis technického a technologického riešenia

Dispozičné usporiadanie navrhovaného strediska THÚ je riešené bezvariantne, nakoľko konečný predkladaný návrh riešenia je v danej lokalite jedine možný. Pôvodné dispozičné usporiadanie stanice a možnosti vhodných lokalít k výstavbe navrhovaného THÚ sú značne obmedzené a neumožňujú alternatívy.

Súčasný stav – nulový variant

V súčasnosti na žst. Bratislava východ nie sú vykonávané žiadne výkony technicko – hygienickej údržby. V súčasnosti pre uvedené potreby slúži lokalita Bratislava hlavná stanica a Bratislava Nové Mesto.

Koľajisko, na ktorom sa v súčasnosti vykonáva THÚ osobných vozňov, tvorí samostatnú skupinu železničnej stanice Bratislava hl.st. (odstavné koľajisko). Tieto koľaje sú prioritne určené pre odstavovanie súprav vozňov, z čoho vyplýva, že tu nie je žiadna koľajová skupina slúžiaca len pre účely technicko – hygienickej údržby. Vybavenie koľajiska technologickými celkami, t.j. hala pre prevádzkové ošetrenia, halový umývač pre celoročné umývanie skríň absentujú a vzhľadom na skutočnosť, že samotné koľajisko pre výkon THÚ kapacitou nevyhovuje, nie je ani predpoklad realizácie týchto zariadení na súčasnom koľajisku.

Celková kapacita odstavného koľajiska už v súčasnosti nepostačuje potrebám, preto je časť súprav osobných vlakov prestavovaná do/z železničnej stanice Bratislava Nové Mesto. Vlaky sú vedené medzi železničnými stanicami Bratislava hl. st. a Bratislava N. Mesto ako súpravové vlaky. Okrem nedostatočnej celkovej kapacity odstavného koľajiska sú nedostatočné aj užitočné dĺžky jednotlivých koľají. Vzhľadom na skutočnosť, že z hlavnej stanice vychádza resp. v nej končí väčší počet vlakov vyššej kategórie (IC, R) ktorých súpravy sú pravidelne radené z 8 - 12 osobných vozňov sú dĺžky jednotlivých koľají v odstavnom koľajisku nedostatočné (len koľaj č. 12 má viac ako 300 m a súpravy s 10 vozňami sa dajú odstaviť len na 3 koľaje (koľ. č. 7,13,14), ostatné koľaje sú kratšie ako 250 m. Technický stav samotného koľajiska je primeraný veku a stupňu údržby, ktorú tu realizuje ŽSR t.j. zabezpečenie prevádzkyschopnosti bez výraznejších prvkov modernizácie. Koľaje prenajaté od ZSSK Cargo sú v horšom stave (v súčasnosti je koľaj č. 16 mimo prevádzky).

Z uvedených dôvodov je súčasný technický stav budov, kapacita odstavného koľajiska ako aj ostatnej doplnkovej infraštruktúr (inžinierske siete) z hľadiska zabezpečenia súčasného a výhľadového rozsahu THÚ nedostatočným a lokalita pre ďalší rozvoj je neperspektívna.

Preto je potrebné definovať novú lokalitu na vybudovanie strediska THÚ v súlade s územným plánom mesta Bratislava.

Navrhovaný stav

V rámci realizácie strediska THÚ Bratislava budú riešené nasledujúce prevádzkové súbory (PS) a stavebné objekty (SO):

Číslo objektu	Názov objektu
PS 2101	Zabezpečovacie zariadenia
PS 2102	Úpravy zabezpečovacieho zariadenia vchodovej a

Číslo objektu	Názov objektu
	odchodovej skupiny
PS 2201	Hodinové zariadenie
PS 2202	Štruktúrovaná kabeláž – LAN
PS 2203	Rozhlasové zariadenie
PS 2204	Miestna kabelizácia
PS 2301	Technológia haly prevádzkového ošetrenia súprav (HPOS)
PS 2302	Technológia stabilného halového umývača (SHU)
PS 2303	Elektrické predkurovacie zariadenie
PS 2304	Kompresorovňa (technologická časť)
PS 2305	Technológia čistiarne odpadových vôd
PS 2306	Technológia posunovacieho zariadenia
PS 2307	Náhradný zdroj elektrickej energie
PS 2401	Transformovňa 22/0,4 kV
PS 2501	Rádiové zariadenie
PS 2601	Elektrická požiarna signalizácia - EPS
PS 2701	Poplachový systém narušenia - EPS
PS 2702	Areálový kamerový systém
PS 2703	Vstupný areálový systém
PS 2704	Čítacie zariadenia vozňov - RFID
PS 2901	Kontrola a riadenie
PS 2902	Diaľkové riadenie DLR
SO 3101	Príprava územia
SO 3102	Odstránenie stavieb (búracie práce)
SO 3103	Výrub drevín a stromov
SO 3201	Železničný zvršok a výhybky
SO 3202	Železničný zvršok - demontáže
SO 3203	Železničný spodok
SO 3301	Oceľová lávka
SO 3401	Hala prevádzkového ošetrenia súprav (HPOS)
SO 3402	Hala stabilného umývača (HSU)
SO 3403	Káblové trasy - káblovod
SO 3404	Oplotenie areálu strediska THÚ
SO 3405	Stavebné úpravy na fekálnej koľaji
SO 3406	Skládka separovaného odpadu
SO 3407	Skládka komunálneho odpadu
SO 3408	Kotolňa
SO 3409	Stavebné úpravy posunovacieho zariadenia
SO 3410	Požiarna nádrž objemu 45m3
SO 3501	Trakčné vedenie

Číslo objektu	Názov objektu
SO 3502	Ukoľajnenie oceľových konštrukcií
SO 3503	Rozvody NN
SO 3504	Preložky a demontáže rozvodov NN a VO
SO 3505	Vonkajšie osvetlenie
SO 3506	Prípojka VN
SO 3507	Rozvody elektrického predkurovacieho zariadenia
SO 3508	Elektrický ohrev výhybiek
SO 3509	Rozvod DOO
SO 3510	Pripojenie napájacieho vedenia na TV
SO 3511	Preložky VN
SO 3601	Preložka káblov MK-ŽSR, RK-ŽSR
SO 3602	Preložka káblov DK-ŽSR
SO 3603	Preložka káblov MK-ST
SO 3701	Areálová zrážková kanalizácia - spevnené plochy + ORL
SO 3702	Areálová dažďová kanalizácia - strechy
SO 3703	Areálová splašková kanalizácia
SO 3704	Úprava kanalizácie CARGO
SO 3705	Areálový vodovod
SO 3706	Areálový STL plynovod
SO 3707	Preložka areálového STL plynovodu
SO 3708	Regulačná stanica plynu VTL/STL
SO 3709	Preložka VTL plynovodu SPP
SO 3710	Plynovodná VTL prípojka
SO 3711	Teplovod
SO 3712	Vodovodná prípojka pre kotolňu
SO 3713	Požiarny vodovod
SO 3801	Prístupová komunikácia
SO 3802	Účelové komunikácie a chodník
SO 3803	Spevnené plochy a parkoviská
SO 3901	Sadové úpravy
SO 3902	Monitorovacie zariadenia

V rámci navrhovaného nového strediska pre výkon technicko – hygienickej údržby bude vybudovaná

- nová hala prevádzkového ošetrenia súprav HPOS (SO 3401),
- nová hala stabilného halového umývača HSHU (SO 3402),
- demolovaná pôvodná a vybudovaná nová plynová kotolňa,
- bude vybudované nové koľajisko, vrátane fekálnych koľají vybavených stojanmi na vákuové odčerpávanie fekálií zo zásobníkov vozňov a prestrešenej fekálnej koľaje s kalovou jamou slúžiacich na čistenie starých vagónov.

Hala POS bude vybavená potrebnou technikou pre prevádzkové ošetrenie súprav (stojany so stlačeným vzduchom, elektrické predkurovacie zariadenie). V Hale SHU bude vybudovaný stabilný halový umývač, pre potreby čistenia vôd zo SHÚ bude vybudovaná ČOV pre SHÚ.

PS 2301 TECHNOLÓGIA HALY PREVÁDZKOVÉHO OŠETROVANIA SÚPRAV (HPOS)

Hala je navrhnutá ako jednotrakt dĺžky 402,5 m s rozponom 31,09 m. Na jednej strane haly sú prístavby pre sklady a administratívu dĺžky 156,55 m a 78,45 m s rozponom 6,85 m. Nad kratšou prístavbou je umiestnené 2. nadzemné podlažie dĺžky 24,4 m, v ktorom sa nachádza zázemie pre externých pracovníkov THÚ. Toto podlažie je prístupné z exteriéru samonosným oceľovým schodiskom.

Prevádzkový súbor zahrňuje zariadenia v novo navrhovanej hale, ktoré budú slúžiť pre potreby ošetrovania súprav.

Vyprázdňovanie vozňov

V hale bude na vyprázdňovanie a dezinfekciu uzavretých WC nádržiek vozňov od fekálií a dezinfekciu a odvápnenie nádržiek na úžitkovú vodu slúžiť jedna koľaj č. 703. Vo vonkajšom priestore mimo halu budú umiestnené ďalšie 4 fekálne koľaje (fekálne koľaje č. 801, 802, 803, 804).

Diagnostika - elektročasť

Prevádzkový súbor rieši diagnostiku vozňov a súprav za pomoci prenosných zariadení.

Rozvod stlačeného vzduchu

Prevádzkový súbor rieši rozvod stlačeného vzduchu k odberným miestam (napríklad v novo navrhovanej hale, vo vonkajšom priestore pri fekálnych koľajach). Rozvod bude disponovať stlačeným vzduchom s tlakom maximálne 12,5 baru.

Skladové hospodárstvo

Prevádzkový súbor bude slúžiť pre potrebnú zásobu náhradných súčiastok a hygienických potrieb. Bude vybavený zakladačom s elektronickou predvoľbou, regálovým systémom s pojazdným systémom.

Demineralizácia

Na plnenie akumulátorov do rušňov je navrhnutá demineralizačná jednotka s externou regeneráciou. Požadovaná kapacita jednotky je 200 l/deň. Napojená bude na vodovod. Demineralizovaná voda bude zachytávaná do nádoby, odkiaľ bude ručne prečerpávaná a distribuovaná do akumulátorov.

Zdvíhacie zariadenie

Mobilné elektrické poloportálová plošina s výstupom a kladkostrojom 200 kg, 4 kW s bezpečnostným lanom na lávke.	2 ks
Žeriavová dráha podlaha max	1 x 393 m
Žeriavová dráha stena max	1 x 402 m
Trolej lávky	1 x 393 m
Žeriavová dráha podlaha max	1 x 393 m
Žeriavová dráha stena max	1 x 402 m
Trolej lávky	1 x 402 m

PS 2302 TECHNOLÓGIA STABILNÉHO HALOVÉHO UMÝVAČA

Halový stabilný umývač je určený na malé a veľké umývanie skríň osobných železničných koľajových vozidiel.

Umývacia linka hala stabilného umývača je situovaná na koľaji č. 706 a je určená na umývanie skríň jednotlivých druhov železničných osobných vozňov, pomocou chemického rozrušenia a nanesených nečistôt, mechanickým rozrušením rotačnými kefami a spláchnutím čistou vodou.

Navrhovaný stav:

- dĺžka haly SHU 72 m
- kapacita čistiacej linky 25 vozňov denne (vozňov cca. 26,4 m dlhých, nie celých súprav)
- maximálna kapacita cca 50 vozňov denne
- Používanie dažďovej vody: áno

Vozne, ktoré majú byt umývané:

- spojené súpravy s čelnými sklami – mytie čela a prejazdom ostatné plochy
- klasické vozne B triedy Typ mytia: len prejazdné
- čistenie nasledujúcich plôch: čela, boky, okrajové strešné plochy, zásterové plochy.
- ofuky: alternatívne, záleží na prianí zákazníka

Zostava technológie - umývacia technológia:

- stojany chladenia (ohrevu)
- 1 pojazdný portál
- 2 páry stabilných kefových stojanov
- oplachový stojan 1
- oplachový stojan 2
- okenní stojan (vosk)
- (2 páry sušiacich zariadení) – podľa priania zákazníka

Čistiaci proces prebieha nasledovne:

- vozeň, ktorý sa má umývať, je pristavený na určené miesto pred mycou halou. Následné je zvolený odpovedajúci mycí program a naštartovaný čistiaci proces.

- posunovacie zariadenie uchytí vozeň a presunie ho do haly. Tam podľa predvoleného programu vozeň najskôr ochladí (ohreje).

- keď je vozeň prisunutý pred portál, posunovacie zriadenie bude zastavené. Kefy začnú umývať predné čelo. Pri prvom procese je na čelo železničného koľajového vozidla nanášaný čistiaci prostriedok, pri druhom procese je kefami omývaný.

- po skončení umývania čela začína vlastné priebežné čistenie. Pri tomto umývaní je súprava prípadne vozidlo posunované konštantnou rýchlosťou cez halu. Portálom je na vozidlo nastriekaný čistiaci prostriedok a kefami sa následne roztiera po ploche vozidla. Na stacionárnych kefových stojanoch sú plochy vozidla zmývané. Po tomto úkone je vozeň, vozidlo presúvané cez oplachové stojany a sušiace zariadenie. Najskôr je oplachované úžitkovou vodou – (opl. stojan 1, potom

čistou vodou (oplachový stojan 2) a nakoniec zmäkčenou vodou, alebo dažďovou vodou (tzv. stojan oplachu okien). Umývací proces je potom ukončený osušením vozidla – nie vždy, záleží na zvolenom programe. Pokiaľ je u vozidla potreba umyť i zadné čelo, posunovacie zariadenie bude opäť zastavené, keď posledné vozidlo je prisunuté ku portálu. Nasleduje čistiaci proces rovnaký ako pri prednom čele.

- obidve čelá sú oplachované rovnakým spôsobom ako ostatné časti vozidla. Celý proces je ukončený, keď posledný vozeň súpravy opustí halu.

Režimy umývania

Celý proces umývania popísaný v predchádzajúcej kapitole prebieha automaticky podľa vopred zvoleného programu - záleží na type vozidla. Ďalej si môže obsluha vopred navoliť akým režimom mytia má pristavené vozidlo prejsť.

Plánované sú tri režimy automatickej intenzity umývania: intenzívne, normálne a ekologické.

Účinnosť chemického čistiaceho prostriedku, nanášaného na jednotlivé podchladené skrine vozňov prudko klesá a z toho dôvodu je nutné jednotlivé skrine vozňov pred samotným čistením predhriať za pomoci teplovzdušných clôn pri vstupe do haly mytia. Pred výjazdom z haly po dokonalom zmytí skrine čistou vodou – oplachom, je nutné dokonale odstrániť vodu zo skríň vozňov ofukom a vysušením teplovzdušnými clonami pri výjazde z haly.

Umývacia linka

- spotreba čistej vody cca. 215l/min
- spotreba úžitkovej vody cca 340l/min
- spád odpadovej vody cca 215l/min
- pri rýchlosti posunu 6-8m/min a cca 25 vozňov denne vzniká cca 20m3 odpadových vôd/deň.
- el. príkon mycej linky je cca. 55 kW + ofuky energetická potreba 30 kW každý stojan

Ovládacie zariadenie

- riadiaci systém mycieho zariadenia plne môže spolupracovať so zariadením čistiarne odpadovej vody z hľadiska recyklácie vody,
- na monitoroch je plne zobrazovaný proces mytia ako aj proces čistenia, dávkovania a recyklácie vody.

Požiadavky, ktoré je nutné vykonať zo strany stavby

- stlačený vzduch pre bočné kefy
- dodávka teplej vody
- energetický zdroj vykurovacieho výkonu cca 180 kW
- podzemné nádrže v blízkosti umývača

Pre potreby haly stabilného halového umývača bude vybudovaná aj **čistiareň odpadových vôd (SO 2305).**

PS 2303 ELEKTRICKÉ PREDKUROVACIE ZARIADENIE (EPZ)

EPZ je dôležitou súčasťou pre kultúru cestovania nielen v zimnom období, ale aj pre osobné vozne s klimatizačným zariadením v letnom období a zároveň sú nevyhnutnou súčasťou pre napájanie odstavených železničných vagónov prepravujúcich mrazené výrobky.

Technologická budova EPZ bude umiestnená v blízkosti haly stabilného umývača medzi koľajami 705 a 706. Predkurovacie stojany budú umiestnené podľa požiadaviek prevádzkovateľa. Technológia EPZ (vstupná časť, transformátor a výstupná časť) je umiestnená v budove spravidla tvorenej kompaktným betónovým skeletom. Z rozvodnej výstupnej časti EPZ sú napájané predkurovacie stojany, ktoré budú umiestnené podľa požiadaviek prevádzkovateľa. Ovládanie vykurovacích stojanov je možné z ovládacích rozvádzačov.

Max. inštalovaný príkon: P_i = 2400 kW
Max. súčasný príkon: P_s = 2400 kW
Koef. súdobosti: 1

PS 2304 KOMPRESOROVŇA

Nové zariadenie predstavuje balenú odhlučnenú kompresorovú stanicu slúžiacu na výrobu stlačeného vzduchu, ktorý je potrebný pre jednotlivé úkony pri ošetrovaní vlakových súprav. Ďalej zahŕňa dva vzdušníky, ktoré budú vyrovnávať tlakové straty.

Stlačený vzduch bude využívaný pre prevádzku údržby koľajových vozidiel predovšetkým v hale prevádzkového ošetrenia a hale SHU tak aj vo vonkajších priestoroch zvolených odstavných koľají a fekálnej koľaje. V prípade dotiahnutia stlačeného vzduchu do priestoru podúrovňového kolosústruhu a koľajovej váhy bude slúžiť i pre tieto priestory.

Parametre zariadenia:
Počet kompresorov 2 ks

PS 2305 TECHNOLÓGIA ČISTIARNE ODPADOVÝCH VÔD

Technológia čistiarne odpadových vôd pre halový umývač vozňov

Čistiareň odpadových vôd pre umývačku bude umiestnená v objekte SO 3402, ktorý je umiestnený na koľaji č. 101.

Voda z chladenia, portálu a kefových stojanov ide do úpravne odpadových vôd. Voda z oplachovacích stojanov ide do recyklácie. El. príkon zariadení na recykláciu vody je cca. 30 kW

Celý proces umývanie prebieha automaticky podľa vopred zvoleného programu - záleží na typu vozňa. Technológia čistiarne je riadená automaticky a to tak, že po nadávkovaní chemikálií a uplynutí udaného reakčného času je nastavené premiešanie v reaktore. Vytvorené vločky vrátane nahromadených a usadených nečistôt sa usadzujú v kónusu reaktoru. Usadený kal je po uplynutí sedimentačnej doby prečerpaný kalovým čerpadlom do kalovej nádrže.

Čistý odtok zo sedimentácie sa privádza čerpadlom do zbernej nádrže ku konečnej kontrole. Ďalším podávacím čerpadlom sa odvádza vyčistená voda do kanalizácie alebo späť do záchytného úseku oplachovacej vody.

V zariadení na recykláciu vody sa upravuje slabo znečistená oplachovacia voda z úseku "oplachovania a konečného oplachovania" a následné sa znovu privádza do umývacieho procesu.

Pritekajúce slabo znečistené oplachovacie vody sa privádzajú z umývacej haly do čerp. šachty oplachovacej vody. Z čerp. šachty sa slabo znečistená oplachovacia voda vedie kvôli zníženiu odfiltrovateľných látok k úprave cez filter a ďalej sa odvádza k ďalšej spotrebe do zásobníka úžitkovej vody.

Zo zásobníka oplachovacej vody sa zásobujú čerpadlami KMS umývacie a oplachovacie miesta.

Čistá voda potrebná pre úsek oplachovania sa skladuje v zásobníku čistej vody.

Dažďová voda je zachytávaná do podzemnej nádrže. Odtiaľ je dažďová voda odvádzaná kvôli zníženiu odfiltrovateľných látok k úprave cez filter a ďalej sa zhromažďuje v zásobníku čistej vody.

Zariadenie na recykláciu vody (ČOV), systém úpravy odpadových vôd - Voda z chladenia, portálu a kefových stojanov ide do úpravne odpadových vôd. Voda z oplachovacích stojanov ide do recyklácie.

PS 2306 TECHNOLÓGIA POSUNOVACIEHO ZARIADENIA

Zariadenie bude slúžiť pre posun súprav bez vlastného pohonu cez stabilný halový umývač ako alternatívne riešenie. Je schopné potiahnuť a ubrzdiť súpravu vozňov do celkovej hmotnosti súpravy 640 t na priamej koľaji. Lanové posunovacie zariadenie (LPZ) tvoria základné celky: poháňacia stanica, vratná stanica a posunovací vozík, ktorý je ťahaný po samostatnej vnútornej koľaji pomocou nekonečného dopravného lana. Súčasťou tohto zariadenia je tiež jeho elektrovýzbroj a bezpečnostné prvky.

PS 2307 NÁHRADNÝ ZDROJ ELEKTRICKEJ ENERGIE

Výkon náhradného zdroja elektrickej energie (NZE) a zálohované rozvody sú navrhnuté tak, aby pri výpadku napájania z vonkajšej siete bola zachovaná prevádzka vybraných zariadení: zabezpečovacie zariadenie, oznamovacie zariadenia, fekálna koľaj – čerpadlá, ohrev stojanov proti zamrznutiu, osvetlenie koľaje a čerpadlá požiarnej vody.

Palivová nádrž na 12 hodín prevádzky je integrovaná v ráme NZE.

Náhradný zdroj energie bude situovaný v kompaktnej kioskovej strojovni upravenej pre tento účel. Súhrnný menovitý tepelný príkon zdroja je 442kW.

V zmysle zákona č. 137/2010 Z.z. o ochrane ovzdušia a vyhlášky MŽP SR č. 356/2010 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší bude náhradný zdroj – kategorizovaný ako stredný zdroj znečistenia ovzdušia podľa čísla kategórie 1.6. stacionárne piestové spaľovacie motory s nainštalovaným súhrnným menovitým tepelným príkonom nad 0,3 MW.

PS 2401 TRANSFORMOVŇA 22/0,4 KV

Pre napájanie THU sa vybuduje nová kiosková transformovňa, osadená pri hale prevádzkových opráv zhruba v strednej časti dĺžky haly, vedľa náhradného zdroja energie.

SO 3101 PRÍPRAVA ÚZEMIA

V rámci prípravy územia sa odstráni pôvodná zemina v priestore budúceho staveniska a plochy sa pripravia pre realizáciu následných stavebných objektov ako železničný spodok a zvršok, stavebné objekty a komunikácie a spevnené plochy.

V rámci SO 3201 až SO 3203 budú najprv odstránené existujúce koľaje, podvaly a štrkové lôžko (cca 70 cm pod úrovňou temena koľaje). V rámci prípravy územia bude odstránená zemina z plôch, na ktorých budú realizované budovy a komunikácie. Úroveň odkopu je rovnako cca 70 cm pod úrovňou temena koľaje, celkový objem 14 933,6m^3.

Okrem uvedených prác bude potrebné odstrániť zemný val vytvorený z dlhodobo uskladneného stavebného odpadového materiálu, zeminy a aj komunálneho odpadu. Výška uvedeného valu je rôzna, v najvyššom mieste je cca 6m vysoký. Celková plocha skládky je 9494m^2, celkový objem uvedenej skládky je 25 331,7m^3 .Terén pod skládkou sa opäť vyberie na úroveň cca 70cm pod temeno koľaje.

SO 3103 VÝRUB DREVÍN A STROMOV

V záujme zistenia reálneho stavu bola v mieste výstavby vykonaná terénna obhliadka. V dotknutom území bude nevyhnutné vykonať výrub na ploche cca 17780 m^2. V prevažnej miere sa jedná o náletové dreviny zanedbaných plôch, čomu zodpovedá aj druhové zloženie porastov. Výrub sa bude vykonávať v mimovegetačnom období, čím sa eliminuje riziko zničenia hniezd vtákov.

SO 3201 ŽELEZNIČNÝ ZVRŠOK A VÝHYBKY

SO 3203 ŽELEZNIČNÝ SPODOK

Z hľadiska sklonových pomerov budú jednotlivé koľajiská pracovísk navrhované prednostne v 0‰ sklone (maximálne 1‰). Pri nadväzovaní na jestvujúce koľaje budú využívané maximálne dovolené hodnoty sklonov, pri sledovaní dosiahnutia čo najmenších hodnôt objemov zemných prác a tým aj investičných nákladov stavby. Predpokladaná rýchlosť posunu koľajových vozidiel v rajóne THÚ je 30km/hod.

SO 3202 ŽELEZNIČNÝ ZVRŠOK - DEMONTÁŽ

Objekt demontáže železničného zvršku zahrňuje v sebe odstránenie všetkých jeho súčastí, ako samostatných koľají, tak aj výhybkových konštrukcií. Rozsah demontáži vyplýva z nutnosti zásahov novonavrhovaných úprav do jestvujúceho stavu koľajových vetvení v pracovisku THÚ.

SO 3301 OCEĽOVÁ LÁVKA

Nosná konštrukcia novej lávky pre chodcov bude navrhnutá ako spojitý priehradový trám. Lávka aj schodisko budú opatrené zábradlím.

SO 3401 HALA PREVÁDZKOVÉHO OŠETRENIA SÚPRAV

Zabezpečenie strediska technicko-hygienickej údržby (THÚ) železničných koľajových vozidiel (ŽKV), je podľa výkonov rozdelené na:

• technickú údržbu (prehliadky, drobné opravy, revízie)

• hygienickú údržbu (čistenie)

V rámci strediska sa vybuduje viacúčelová hala pre prevádzkové ošetrenie súprav (HPOS). V uvedenom objekte haly sú riešené prevádzkové priestory pre požadované výkony administratívy, fekálnej koľaje, vlastnej haly s dielňou, skladovanie, stravovanie a technické vybavenie, ktoré

budú zabezpečovať kompletný servis vyššieho štandardu v rámci regiónu a pokryje výkony pre všetky požadované kapacity železničných koľajových vozidiel osobnej dopravy objednané vo verejnom záujme.

Do haly sú zaústené štyri koľaje, ktoré sú priebežne v celej dĺžke haly. Koľaje č. 702, 703, 704, 705 slúžia pre prevádzkové ošetrenie súprav s tým, že na obidvoch zhlaviach je koľajisko zapojené do výťažných koľají.

Okrem tejto koľaje bude minimálne jedna koľaj v HPOS vybavená na vyprázdňovanie vákuových WC (stojany na odsávanie fekálií zo zásobníkov na moderných vozňoch).

SO 3402 HALA STABILNÉHO UMÝVAČA (HSU)

Umývacia linka v hale stabilného umývača je situovaná na koľaji č. 706 a je určená na umývanie skríň jednotlivých druhov železničných osobných vozňov, pomocou chemického rozrušenia nanesených nečistôt, mechanickým rozrušením rotačnými kefami a spláchnutím čistou vodou.

Podľa prevádzkovania stabilný umývač pozostáva z:

1. Technologické zariadenie halového stabilného umývača
2. Hala s umývacou plochou
3. Prístavba prevádzkovej a sociálnej hygienickej budovy

Čistiareň odpadových vôd (ČOV)

Pre čistenie odpadových vôd kontaminovaných ropnými látkami, saponátmi, mechanickými nečistotami a pod. z objektu halového stabilného umývača sa navrhuje použiť ČOV rady Alfa Clasik 5,0/eP.

ČOV má automatický režim prevádzky a zostavený je ako monoblok. Skladá sa z rámu, na ktorom sú upevnené funkčné časti (reaktor s plávajúcou filtračnou vrstvou, regeneračným zariadením, odkanalizovacia nádrž, odvodňovacia hala, filtračný 3.stupeň čistenia, chemické hospodárstvo, čerpadlá, ventily), ďalej z automatického systému ovládania, usporiadaného v skrinke elektrorozvádzača.

SO 3404 OPLOTENIE AREÁLU STREDISKA THÚ

V priestore územia medzi vchodovou skupinou a odchodovou koľajou z odchodovej skupiny Juh na odbočku Vinohrady bude areál strediska THÚ oplotený priehľadným poplastovaným oplotením.

Celková dĺžka oplotenia výška 2m 1801 m

SO 3405 STAVEBNÉ ÚPRAVY NA FEKÁLNEJ KOĽAJI

Stavebná časť fekálnych koľaji pozostáva zo spevnenej plochy medzi koľajami č. 801 až 804. Jedná sa o dve spevnené plochy č. 1 a č. 2 o pôdorysných rozmeroch 420,0x2,60m, kde stojí súprava alebo jednotlivé vozne určené k odfekalňovaniu súprav, resp. umývaniu klasických WC z pracovnej plochy, ktorá je zvýšená 200mm nad temeno koľaji.

Po obvode spolu s betónovou plochou sa navrhujú betónové obrubníky, ktoré vytvárajú zábranu pre únik znečistených splaškových vôd do okolia. Spevnená plocha je priečne vyspádovaná do stredového zberného žľabu. Taktiež odvodňovací žľab je v pozdĺžnom smere vyspádovaný do šachtičiek.

Z týchto šachiet budú splaškové vody odvádzané do areálovej jednotnej kanalizácie, ktorá bude napojená na verejnú jednotnú kanalizačnú sieť.

Samostatná pracovná plocha fekálnej koľaje je tvorená spevnenou plochou s konečnou povrchovou úpravou zámkovou dlažbou. Plocha slúži na manipuláciu so zariadením na odsávanie fekálií z vozňov, ktoré sú osadené v osovej vzdialenosti 14m rozmiestnené po celej dĺžke plochy. Rovnako na danej ploche sú umiestnené aj zariadenie na odber teplej vody. Z plochy je umožnený prístup do interiéru osobných vozňov za účelom čistenia klasických toaliet vozňov.

Na každej ploche odsávania fekálií bude umiestnených 29 ks servisných boxov na odsávanie fekálií a 11 ks čistiacich boxov na prípravu teplej vody a skladu saponátov.

Dĺžka plochy fekálnej koľaje:	2x 400,00 m
Šírka plochy fekálnej koľaje	2,60 m

Zastavaná plocha stavebných úprav fekálnej koľaje: 2080 m^2

SO 3406 SKLÁDKA SEPAROVANÉHO ODPADU

V blízkosti haly prevádzkového ošetrenia súprav sa navrhuje na spevnenej ploche zriadiť skládku pre separovaný odpad. Pre skládku separovaného odpadu sa použijú naťahovacie kontajnery rozmeru 4,00x2,30m, výška 1,60m s objemom 13,80m^3. Kontajnery budú kryté v počte 5 ks pre skladovanie odpadu sklo, papier, plasty, železo a rezerva. Predmetná konštrukcia prístrešku pre veľkokapacitné kontajnery je navrhovaná ako oceľová s použitím oceľových profilov.

SO 3407 SKLÁDKA KOMUNÁLNEHO ODPADU

Súčasne v blízkosti haly prevádzkového ošetrenia súprav bude na spevnenej ploche zriadená skládka komunálneho odpadu.

Pre túto skládku sa použijú plastové kontajnery o objeme 1100 l, štandardné, farebného prevedenia podľa účelu zberu triedeného odpadu v celkovom počte 3 ks.

SO 3408 KOTOLŇA

Kotolňa, ktorá v súčasnosti slúži potrebám spoločnosti CARGO a je situovaná v lokalite plánovanej výstavby THU a bude z dôvodu kolízie s plánovanou stavbou demolovaná, bude nahradená novou kotolňou, resp. novým objektom so spoločným sociálnym zázemím a opravou vody pozostávajúcim z dvoch samostatných kotolní. Tieto kotolne kategórie II. sa vybudujú západne od existujúcej Haly cyklických opráv. Jedná sa o kotolne výkonu 2044 a 2256 kW.

Nová kotolňa bude situovaná v samostatnej budove s podlahovou plochou cca 200 m^2. V budove kotolne bude samostatná miestnosť pre obsluhu a sociálne zázemie.

SO 3409 STAVEBNÉ ÚPRAVY POSUNOVACIEHO ZARIADENIA

Lanové posunovacie zariadenie LPZ je určené na posun železničných vozňov bez lokomotívy na koľajach vlečiek vyhradených pre technologickú obsluhu výroby (nakladanie, vykladanie resp. plnenie vozňov. Je schopné potiahnuť a ubrzdiť súpravu naložených vozňov, t. j. do celkovej hmotnosti súpravy 640 t. LPZ tvoria základné celky poháňacia stanica, vratná stanica a posunovací vozík, ktorý je ťahaný po samostatnej vnútornej koľaji pomocou nekonečného dopravného lana. Súčasťou tohto zariadenia je tiež jeho elektrovýzbroj a bezpečnostné prvky.

SO 3801 PRÍSTUPOVÉ KOMUNIKÁCIE

SO 3802 ÚČELOVÉ KOMUNIKÁCIE A CHODNÍK

SO 3803 SPEVNENÉ PLOCHY A PARKOVISKÁ

Dopravné napojenie komplexu technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel v Bratislave bude zabezpečené napojením účelových komunikácií komplexu na verejnú sieť miestnych komunikácií, čo je zrejmé z priloženej situácie.

Prístup ku komplexu tvoria dve prístupové obojsmerné komunikácie:

-dvojpruhová komunikácia má šírkou spevnenia 6m s nespev. krajnicami 2x 0,75 m,

-jednopruhová v šírke spevnenia 3,0 m, nespevnené krajnice 2x0,5m .

V rámci areálu je navrhnutých 25 nových parkovacích státí.

Na pohyb v priestore komplexu, parkovanie a státie budú slúžiť spevnené plochy. Rovnako sa vybuduje spevnená plocha okolo prekládkovej rampy. Na prepojenie spevnených plôch a parkovacích státi pri dvojpruhovej komunikácii sa vybuduje prístupový chodník šírky 1,2m.

Na zabezpečenie prístupu k fekálnej koľaji je navrhnutý chodník v šírke 3m.

SO 3901 SADOVÉ ÚPRAVY

Pred ukončením stavebných prác budú nespevnené plochy areálu strediska THÚ osiate trávnym semenom a vykoná sa výsadba vysokej a nízkej zelene.

V rámci sadových úprav sa vysadia mladé stromy v nepravidelných skupinkách. Pri výbere druhového zloženia sa bude prihliadať na pôvodný resp. zdomácnený druh drevín.

Plocha sadovej úpravy: 4841,0 m^2

SO 3902 MONITOROVACIE ZARIADENIE

Nový monitorovací systém bude monitorovať prítomnosť znečisťujúcich látok v podzemných vodách. Bude pozostávať zo 4 vrtov hĺbky 11m, priemerom 30 cm. Ich lokalizácia je zrejmá z priloženej situácie.

<u>Dopravná technológia navrhovaného stavu</u>

V súčasnosti sa činnosti spojené s technicko-hygienickou údržbou železničných koľajových vozidiel ZSSK v bratislavskom uzle vykonávajú na dvoch miestach :

- na odstavnom koľajisku železničnej stanice Bratislava hl. st.,
- na koľajisku železničnej stanice Bratislava Nové Mesto.

Odstavné koľajisko železničnej stanice Bratislava hl. st.

Celková kapacita odstavného koľajiska už v súčasnosti nepostačuje potrebám, preto je časť súprav osobných vlakov prestavovaná do/z železničnej stanice Bratislava Nové Mesto. Okrem nedostatočnej celkovej kapacity odstavného koľajiska sú nedostatočné aj užitočné dĺžky jednotlivých koľají.

Vybavenie koľajiska technológiou (technologickými celkami) t.j. hala prevádzkového ošetrenia úplne absentujú a koľajisko nie je v podstate vôbec členené na koľajové skupiny podľa druhu vykonávanej činnosti, z čoho vyplýva skutočnosť, že na jednej koľaji sa vykonajú všetky úkony so súpravou (s výnimkou vyprázdnenia uzavretých systémov WC a umývania skríň ŽKV ktoré sa vykonávajú na koľ. č.1a) t.j. technická aj hygienická údržba.

Možnosti rozvoja súčasných koľajových kapacít odstavného koľajiska sú veľmi obmedzené, prakticky žiadne, vzhľadom na skutočnosť, že celý priestor je obstavaný inými zariadeniami. Na druhej strane každá realizácia nových technologických celkov (hala prevádzkového ošetrenia...) by si vyžiadala redukciu koľajových kapacít. Možnosti rozvoja sú dané aj vlastníctvom zariadení - väčšina koľají a pozemky sú vo vlastníctve ŽSR.

Z uvedených dôvodov je súčasný rozsah koľajových kapacít odstavného koľajiska z hľadiska zabezpečenia súčasného aj výhľadového rozsahu THÚ nedostatočný a lokalita je pre ďalší rozvoj neperspektívna, ale do budúcnosti z hľadiska údržby najmä osobných vlakov s ostrým obratom vlakov je nutná a potrebná. Koľajisko je možné v budúcnosti využiť aj na dlhodobejšie deponovanie záložných vozňov.

Klady :

- blízkosť a dobrá nadväznosť na železničnú stanicu Bratislava hl. st. zabezpečujúcu rozhodujúci podiel výkonov v osobnej doprave na území Bratislavy,

Zápory :

- nedostatočná celková kapacita a nevhodná konfigurácia koľajiska,
- nedostatočné užitočné dĺžky koľají,
- nedostatočná vybavenosť technologickými zariadeniami,
- takmer žiadna možnosť rozvoja (rozšírenia),
- excentrické umiestnenie vzhľadom na ostatné (aj perspektívne) železničné stanice na území Bratislavy.

Železničná stanica Bratislava Nové Mesto

Pracovisko THÚ má nedostatočnú kapacitu, preto je odstavovanie súprav vykonávané na staničných (aj dopravných) koľajach železničnej stanice. Celková kapacita koľajiska pre THÚ, ale najmä jeho vybavenie nepostačuje potrebám (pracovisko bolo zriadené ako pomocné pre stredisko situované na odstavnom koľajisku žel. stanice Bratislava hl. st.). V tomto stredisku sa spracovávajú (udržujú) aj súpravy končiace/vychádzajúce zo žel. stanice Bratislava hl. st. Vlaky sú vedené medzi železničnými stanicami Bratislava hl. st. a Bratislava N. Mesto ako súpravové vlaky. Vzhľadom na dĺžku odstavných koľají č. 7 - 13 je odstavovanie dlhších súprav vlakov vyšších kategórií (IC, R) bezproblémové. Technický stav koľajiska patriaceho ŽSR a využívaného pre potreby ZSSK je primeraný veku a stupňu údržby t.j. zabezpečenie prevádzkyschopnosti bez výraznejších prvkov modernizácie.

Vybavenie koľajiska technológiou (technologickými celkami) t.j. hala prevádzkového ošetrenia, halový umývač absentujú a vzhľadom na skutočnosť, že koľajisko pre výkon THÚ predstavujú len 4 koľaje nie je predpoklad realizácie týchto zariadení na súčasný stav koľajiska. Možnosti rozvoja súčasných koľajových kapacít sú veľmi obmedzené, prakticky žiadne, vzhľadom na skutočnosť, že celý priestor je obstavaný inými zariadeniami.

Z uvedených dôvodov je súčasný rozsah a vybavenie koľajových kapacít pre výkon THÚ z hľadiska zabezpečenia štandardu THÚ nedostatočný a lokalita je pre ďalší rozvoj neperspektívna.

Klady:

- zabezpečenie výkonov THÚ pre vlaky končiace resp. vychádzajúce zo železničnej stanice Bratislava Nové Mesto,
- možnosť odstavenia dlhých súprav vlakov vyšších kategórií.

Zápory :

- nedostatočná vybavenosť technologickými zariadeniami,
- takmer žiadna možnosť rozvoja (rozšírenia),
- využívanie dopravných koľají.

Súčasný stav zariadení využívaných pre potreby THÚ ŽKV v lokalite Bratislava je neuspokojivý. Závery z analýzy súčasného stavu :

- niektoré zariadenia využívané pre potreby THÚ ŽKV sú v nevyhovujúcom technickom stave,
- niektoré ťažiskové zariadenia chýbajú (hala prevádzkového ošetrenia súprav), resp. sú riešené nedostatočne (fekálne koľaje),
- súčasné koľajiská majú nedostatočné kapacity, ktoré vzhľadom na okolitú zástavbu nie je možné rozšíriť.

Na základe uvedených záverov bola navrhnutá výstavba nového strediska THÚ v obvode železničnej stanice Bratislava východ.

Nová lokalita pre THÚ – železničná stanica Bratislava východ

V súčasnosti slúži takmer výlučne pre potreby nákladnej dopravy (hlavná činnosť je zriaďovacia a vlakotvorná činnosť). Na železničnú sieť je zapojená traťami zaústenými do odbočky Vinohrady resp. železničných staníc Bratislava Rača a Bratislava Vajnory:

- Bratislava Vajnory – Bratislava východ odch. sk. Juh – Odbočka Vinohrady,
- Bratislava Vajnory – Bratislava východ vchod. sk. – Bratislava Rača,
- Bratislava východ odch. sk. Juh – Rusovce – Rajka (HU).

V súčasnosti existuje priame spojenie (bez nutnosti úvraťovej jazdy) železničnej stanice Bratislava východ so všetkými železničnými stanicami v uzle Bratislava.

Železničné stanice, v ktorých končia resp. vychádzajú vlaky osobnej dopravy a ich spojenie zo žel. stanicou Bratislava východ :

- Bratislava hl. st. – odbočka Vinohrady – Bratislava východ,
- Bratislava Petržalka – Bratislava Nové Mesto – Bratislava predmestie – odbočka Vinohrady – Bratislava východ.

Stredisko THÚ bude situované v železničnej stanici Bratislava východ v priestore starej smerovej skupiny t.j. na území medzi vchodovou skupinou a odchodovou koľajou z odchodovej skupiny Juh na odbočku Vinohrady. Na železničnú sieť bude stredisko zapojené prostredníctvom železničnej stanice Bratislava východ. Pre jazdu vlakov z/do strediska THÚ budú využívané traťové koľaje medzi železničnou stanicou Bratislava východ a odbočkou Vinohrady :

- pre vchod do strediska THÚ bude využívaná traťová koľaj č. 1 v úseku Odbočka Vinohrady – Bratislava východ vchodová skupina (Sv vlaky vchádzajúce do strediska THÚ nebudú zachádzať až do vchodovej skupiny, len po výhybku 61, kde odbočia na koľaj Sm 1a a cez koľajovú spojku tvorenú výhybkami 66/65 na koľaj 202 a ďalej cez odbočnú výhybku do strediska THÚ)
- pre odchod zo strediska THÚ do železničných staníc bratislavského uzla bude využívaná najmä traťová koľaj v úseku Bratislava východ odchodová skupina Juh – Odbočka Vinohrady (alternatívne môže byť pre odchod vlakov využité aj spojenie určené pre vchod vlakov t.j. traťová koľaj v úseku Bratislava východ vchodová skupina – Odbočka Vinohrady od výhybky 61).

Presun súprav medzi koľajiskom železničnej stanice Bratislava východ a koľajiskom strediska THÚ bude realizovaný formou:

- priameho vchodu vlaku (priamy vchod bude možný na koľ. č. 801 – 807 a 706),
- zabezpečeného posunu (presun súprav zo všetkých koľají strediska THÚ do odchodovej skupiny Juh žel. stanice Bratislava východ).

Návrh koľajového riešenia strediska THÚ a vyvolané úpravy

Predpokladaný rozsah výkonov strediska THÚ

Výhľadový rozsah výkonov vychádza zo súčasného rozsahu výkonov v lokalitách Bratislava hl. st. a Bratislava Nové Mesto, pričom sa predpokladá že určitý rozsah výkonov (rýchle obraty súprav regionálnej a prímestskej dopravy resp. aj iné operatívne činnosti) bude aj vo výhľade vykonávaný v lokalite Bratislava hl. st. – odstavné koľajisko. Predpokladá sa, že výhľadový počet ŽKV sa nebude výraznejšie meniť, v ďalších rokoch je len predpoklad postupnej výmeny klasických osobných vozňov radených v Os. vlakoch za ucelené elektrické jednotky. Pre dimenzovanie koľajiska je uvažovaný denný počet spracovaných súprav 56, čo predstavuje cca 300 ŽKV. Väčšina kapacity strediska bude využitá pre diaľkovú dopravu (súpravy zložené z klasických vozňov).

Popis koľajiska strediska THÚ

Koľajisko strediska THÚ bude mať tieto hlavné časti:

- vchodovo-odchodová skupina (s fekálnymi koľajami),
- koľajisko haly prevádzkového ošetrenia súprav (HPOS),
- koľaj s halovým umývačom,
- ostatné koľaje (výťažná, objazdné a spojovacie koľaje).

Hlavné časti sú situované v usporiadaní „vedľa seba“.

Vchodovo-odchodová skupina (koľ. č. 801 – 810)

Vchodovo-odchodová skupina bude mať 10 koľají s týmito funkciami:

- fekálne koľaje (koľ. č. 801 – 804),

- vchodovo-odchodové koľaje (koľ. č. 805 – 807),
- koľaje pre záložné a posilové vozne a súpravy (koľ. č. 808 – 810).

Všetky koľaje vchodovo –odchodovej skupiny budú zatrolejované, v priestore medzi koľajami budú situované EPZ, 400 V rozvody, rozvody vody a stlačeného vzduchu podľa požiadaviek prevádzkovateľa.

Fekálne koľaje budú vybavené všetkými potrebnými zariadeniami a rozvodmi pre vyprázdňovanie aj čistenie WC ako aj pre výkon prevádzkového čistenie vozňov a technické prehliadky súprav. Na tieto koľaje bude možné stavať vlakové cesty t.j. môžu na ne priamo vchádzať Sv vlaky vchádzajúce od odbočky Vinohrady.

Ďalšie využitie vchodovo-odchodových koľají :

- pre výkon technických prehliadok (napr. konečná resp. východisková technická prehliadka),
- odstavné pre súpravy čakajúce na ďalšie spracovanie resp. na odsun zo strediska THÚ,
- iné činnosti spojené s THÚ (plnenie súprav vodou, predkurovanie, temperovanie a predchladzovanie súprav).

Koľaje pre záložné a posilové vozne a súpravy budú slúžiť najmä ako deponovacie (odstavné) koľaje.

Kapacita vchodovo-odchodovej skupiny nepostačuje na odstavovanie všetkých súprav. Pre odstavovanie súprav najmä prímestských vlakov bude slúžiť odstavné koľajisko v železničnej stanici Bratislava hl. st.

Koľajisko HPOS (koľ. č. 701 – 704)

Koľajisko HPOS je situované súbežne s vchodovo-odchodovou skupinou, má 4 priebežné koľaje (dĺžka koľají v hale je 400 m). Na obidvoch zhlaviach je koľajisko zapojené do zhlavia vchodovo-odchodovej skupiny. Presun medzi vchodovo-odchodovou skupinou a koľajami HPOS bude možný cez výťažné koľaje situované na obidvoch zhlaviach (výťažná koľaj na vinohradskom zhlaví nie je súčasťou koľajiska strediska THÚ).

V HPOS budú vykonávané časovo náročnejšie činností najmä technickej údržby ŽKV :

- technické prehliadky a revízie,
- čistenie interiéru vrátane vyprázdnenia WC (časť ŽKV),
- plánované opravy nižších stupňov údržby (bez odvesenia),
- neplánované opravy bez odvesenia.

Koľaje v HPOS nebudú vybavené trakčným vedením. Predpokladaný počet súprav spracovaný v HPOS – 24 súprav (t.j. cca 40 % z celkového počtu).

Koľaj s halovým umývačom (koľ. č. 705)

Je vedená medzi HPOS a vchodovo-odchodovou skupinou a je zapojená do obidvoch zhlaví koľajiska. Dĺžka koľaje je 629 m. Koľaj bude vybavená lanovým posunovacím zariadením, ktoré bude zabezpečovať posun súpravy cez stabilný halový umývač. Koľaj č. 705 bude zatrolejovaná len v halovom umývači bude bez trakčného vedenia. Halový umývač bude na koľaji 705 situovaný tak, aby pri umývaní dlhých súprav bolo zhlavie blokované čo najkratší čas. Predpokladaný počet umývaných súprav za deň – 4 – 6 súprav.

Ostatné koľaje

- spojovacie koľaje – slúžia pre zabezpečenie zapojenia koľajiska strediska THÚ na koľajisko železničnej stanice Bratislava východ.
- výťažná koľaj 705 a
- objazdná koľaj (koľ. 706)
- viacúčelová koľ. 601

Všetky koľaje v stredisku s výnimkou častí situovaných v HPOS a v halovom umývači budú zatrolejované.

Kapacita a výkonnosť strediska THÚ

Výkony strediska budú rozdelené pre diaľkovú a ostatnú (medziregionálnu, regionálnu a prímestskú) dopravu. Aj po realizácii nového strediska sa predpokladá trvalé využitie súčasného odstavného koľajiska Bratislava hl. st. (rýchle obraty pri THÚ, operatívne činnosti, odstavovanie súprav prímestských vlakov). Kapacita koľajiska strediska THÚ (vrátane súčasného odstavného koľajiska) je navrhnutá tak, aby nebolo potrebné v čase, v ktorom nie je prevádzkovaná osobná doprava, nechávať odstavené súpravy vlakov v železničných staniciach. Výkonnosť jednotlivých zariadení (najmä HPOS, SHÚ a fekálnych koľají) je navrhnutá tak, aby bola pre uvažovaný počet ŽKV a predpokladaný rozsah činností dostatočná.

Kapacita koľajiska

Kapacita koľajiska je daná počtom vozňov resp. súprav, ktoré je možné umiestniť na koľajisku bez narušenia prevádzky, to znamená, že môžu byť obsadené všetky koľaje s výnimkou objazdných, spojovacích a výťažných koľají.

Kapacita koľajových skupín :

- vchodovo-odchodová skupina	138 vozňov,
- koľajisko HPOS	52 vozňov,
- koľaj s HÚ	13 vozňov
- koľaj 601	17 vozňov
Spolu stredisko THÚ	220 vozňov
- odstavné koľajisko Ba hl. st.	158 vozňov
celkom	**378 vozňov**

Kapacita koľajiska strediska THÚ a odstavného koľajiska Bratislava hl. st. je dostatočná pre celkový výhľadový počet ŽKV. Z uvedeného vyplýva, že pre deponovanie a odstavovanie vozňov mimo kapacity strediska THÚ a odstavného koľajiska Bratislava hl. st. nie je potrebné rezervovať žiadne ďalšie koľajové kapacity.

Výkonnosť strediska

Celková výkonnosť strediska je daná výkonnosťou obmedzujúceho zariadenia. Týmto zariadením je HPOS, v ktorej budú vykonávané časovo náročné činností THÚ. Predpokladá sa, že v HPOS bude spracovaných 24 súprav za deň t.j. priemerný pobyt súpravy v HPOS nepresiahne 4 hodiny. V stredisku THÚ bude denne spracovaných cca 300 ŽKV (56 súprav).

Technológia prevádzky strediska THÚ

Technologické postupy pre končiace resp. vychádzajúce vlaky

Technologické postupy pre končiace resp. vychádzajúce vlaky osobnej dopravy v staniciach železničného uzla Bratislava budú spracované v spolupráci s prevádzkovateľom železničnej infraštruktúry - ŽSR (v súčasnosti napr. „Spoločné technologické postupy ŽST Bratislava hl. st. a dopravcu ZSSK a.s.") pre všetky železničné stanice v bratislavskom uzle, v ktorých budú končiť resp. vychádzať vlaky osobnej dopravy. Presun súprav vlakov medzi jednotlivými železničnými stanicami v bratislavskom uzle a strediskom THÚ bude zabezpečený formou súpravových vlakov.

Technologické postupy so súpravami v stredisku THÚ

Vchod vlaku do strediska THÚ

Súpravový vlak bude pravidelne vchádzať do železničnej stanice Bratislava východ po 1. traťovej koľaji v úseku Odbočka Vinohrady – Bratislava východ vchodová skupina (Sv vlaky vchádzajúce do strediska THÚ nebudú zachádzať až do vchodovej skupiny, len po výhybku 61, kde odbočia na koľaj Sm 1a a cez koľajovú spojku tvorenú výhybkami 66/65 na koľaj 202 a ďalej cez odbočnú výhybku do strediska THÚ). Vlakovú cestu bude možné postaviť na koľaje č. 706 a 801 – 807 vchodovo-odchodovej skupiny (koľajisko strediska THÚ bude vybavené zabezpečovacím zariadením s ústredným prestavovaním výmen - elektronickým stavadlom). Vlakovú cestu bude stavať dispečer železničnej stanice Bratislava východ (po odbočnú výhybku vrátane) a dopravný zamestnanec strediska THÚ (v obvode strediska THÚ).

Technologické postupy v stredisku THÚ

Po zastavení súpravy na určenej koľaji vchodovo-odchodovej skupiny a vykonaní potrebných úkonov (zaistenie súpravy, odstup hnacieho vozidla, a pod.) budú vykonané úkony podľa harmonogramu technologických úkonov so súpravami prípadne aj realizované neplánované opravy menšieho rozsahu. Vzhľadom na skutočnosť, že vchod Sv vlakov bude možný na koľ. č. 706 a 801 – 807 t.j. aj priamo na fekálne koľaje nebude v prípade vykonania len prevádzkového čistenia potrebné takéto súpravy prestavovať (ak Sv vlak vojde na koľ. č. 706 resp. 805 – 807 bude súprava v čo najkratšom čase presunutá ako zabezpečený posun na fekálne koľaje prípadne do HPOS (prestavenie súpravy môže byť realizované cez obidve zhlavia strediska THÚ).

Najbežnejším technologickým postupom bude vykonanie prevádzkového čistenia, ktoré môže byť realizované celé na fekálnej koľaji resp. na určených koľajach v HPOS. Rozšírenými technologickými postupmi sú:

- prevádzkové čistenie a umytie skríň vozidiel,
- prevádzkové čistenie a nižší stupeň technickej údržby (plánovanej resp. neplánovanej),
- vyšší stupeň čistenia (vrátane umytia skríň vozidiel),
- vyšší stupeň čistenia a plánovaná technická údržba,
- iné, ktoré si vyžadujú presun súpravy medzi jednotlivými úkonmi.

Vzhľadom na minimalizáciu posunu sú:

- fekálne koľaje vybavené zariadeniami pre realizáciu prevádzkového čistenia aj na technickú prehliadku,

- dve koľaje v HPOS pre odfekálňovanie vozidiel.

Odchod vlaku zo strediska THÚ

Súprava pripravená na odchod zo strediska THÚ môže byť z ktorejkoľvek koľaje strediska THÚ presunutá (vytlačená) cez spojovaciu koľaj (koľaj medzi výhybkami 254 a 253) a koľaj č. 113 do odchodovej skupiny Juh, odkiaľ bude vypravená ako súpravový vlak do určenej železničnej stanice.

Rozsah posunu v stredisku THÚ

Posun v rámci strediska THÚ bude prevádzkovaný :

- posunovacím vozidlom (nezávislej trakcie resp. elektrické vozidlo s akumulátorom),
- lanovým posunovacím zariadením,
- vlastným pohonom (dieselové resp. elektrické ŽKV).

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie a rozoslanie správy o hodnotení

Navrhovanú činnosť – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislava – podľa svojho charakteru nie je možné presne zaradiť podľa prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon“). Z tohto dôvodu nemá určené prahové hodnoty určujúce potrebu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona. Navrhovateľ v zmysle § 20 ods. 1 písm. f) zákona požiadal Ministerstvo životného prostredia SR o začatie posudzovania vplyvov na životné prostredie na podnet navrhovateľa s odôvodnením, že stavba bude spolufinancovaná z fondov Európskej únie, čo vyžaduje výsledok z posúdenia vplyvov. MŽP SR tejto žiadosti vyhovelo a vydalo Rozsah hodnotenia č. 7053/2014-3.4/ml zo dňa 12.08.2014 s tým, že uvedená činnosť sa bude posudzovať. Na základe uvedeného rozhodnutia je Správa o hodnotení – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislava - vypracovaná pre jeden variant navrhovanej činnosti ako aj nulový variant, tzn. variant stavu, ktorý by nastal, ak by sa zámer neuskutočnil. Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť REMING CONSULT, a.s., Bratislava, zodpovedný riešiteľ Mgr. Michaela Seifertová, v máji 2015 podľa § 31 zákona a rozsahom spĺňa požiadavky prílohy č. 11 zákona.

Posudzovanie vplyvov predmetnej činnosti je uskutočnené v zmysle § 65d zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov podľa predpisov tohto zákona účinných do 31. decembra 2014, nakoľko rozsah hodnotenia bol vydaný pred účinnosťou zmeny zákona č.314/2014 Z. z..

Navrhovateľ doručil správu o hodnotení podľa § 31 ods.4 zákona na MŽP SR. MŽP SR podľa § 33 ods.1 zaslalo správu o hodnotení všetkým dotknutým subjektom listom č. 2514/2015-3.4/ml zo dňa 03.06.2015 na zaujatie stanoviska. Stanoviská od dotknutých subjektov boli doručené na MŽP SR do 13.07.2015.

2. Zverejnenie správy o hodnotení

MŽP SR bezodkladne po obdržaní zverejnilo správu o hodnotení na svojom webovom sídle http://eia.enviroportal.sk/ v informačnej sekcii EIA/SEA.

Mesto Bratislava ako dotknutá obec obdržalo správu o hodnotení na zaujatie stanoviska listom MŽP SR č. 2514/2015-3.4/ml zo dňa 03.06.2015 doručeným dňa 06.06.2015. Verejnosť bola informovaná o správe o hodnotení dňa 10.06.2015. Oznam so základnými údajmi o zámere bol podľa § 34 ods. 1 zákona zverejnený na vývesnej tabuli magistrátu v dňoch 10.06.2015 – 09.07.2015 na www.bratislava.sk a v tlači, správa o hodnotení bola k nahliadnutiu v informačnom centre magistrátu Služby občanom – Front Office. Verejnosť bola informovaná o možnosti správu o hodnotení pripomienkovať do 09.07.2015.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Verejné prerokovanie správy o hodnotení sa konalo dňa 24.06.2015 o 16,00 hod. v m. č. 107 Primaciálneho paláca v Bratislave.

Záznam z verejného prerokovania správy o hodnotení konaného dňa 24.06.2015 o 16,00 h. v m.č. 107 Primaciálneho paláca v Bratislave

(prezenčná listina je v časti Posudok a v archíve MŽP SR)

Ing. Stanislav Tokoš (z OÚGG magistrátu) vz. dotknutej obce a ZSSK, a.s. Bratislava, vz. REMING CONSULT, a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava - privítal účastníkov verejného prerokovania a konštatoval, že rokovania sa podľa prezenčnej listiny nezúčastňuje žiadna verejnosť.

Prezentácia správy navrhovateľom – p. Ing. Jozef MARUŠÍK - vz. ZSSK a.s. – OREP:

- Pán Ing. Marušík uviedol, že ZSSK, a.s. prijala v minulosti rozhodnutie riešiť Projekt pre hygienickú údržbu a zefektívnenie železničnej dopravy v Štátnej dopravnej politike. Vláda SR – riešila otázky zlepšenia dostupnosti dopravy – najmä regionálna doprava – z Fondu pre regionálny rozvoj z fondov EÚ (a v tejto veci už zástupcovia ZSSK, a.s. rokovali aj v Bruseli).
- Štart projektu – už prevádzkujú koľajové vozidlá – treba zázemie pre servis a údržbu, a tým sa dosiahne predĺženie životnosti (to sleduje a monitoruje aj Brusel) – z toho vznikla potreba vybudovania takéhoto zázemia.
- ZSSK a.s. prevádzkuje železničnú dopravu na celom Slovensku. Okrem Bratislavy majú vzniknúť takého strediská THÚ ŽKV v Košiciach, Humennom Žiline, Zvolene a Nových Zámkoch).
- Na záver dodal: Jestvujúci stav nevyhovuje – nakoľko dnes sa tieto činnosti robia „pod holým nebom“. V lokalite Žabí majer to bude „pod jednou strechou“. Realizácia THÚ ŽKV prinesie zefektívnenie (zníž. nákladov), zvýši sa kultúra cestovania. Dnes sa to realizuje na Odstavnej stanici (za žst. Bratislava – hlavná st.).

4. Prezentácia správy jej spracovateľom – Ing. Eduard Prochác a Mgr. Michaela Seifertová - zo spoločnosti REMING CONSULT, a.s. Bratislava:

Ing. Eduard Prochác:

- Stredisko Bratislava je jedno zo šiestich v rámci SR. Bratislava je koncová žst., a preto je stredisko dostatočne veľké (v novej lokalite BA- Východné).
- Na obr. - Celková situácia stavby – vysvetlil podrobnosti o lokalizácii „strediska“ a o lokalizácii jednotlivých navrhovaných objektov. Ukázal umiestnenie Haly prevádzkového ošetrenia súprav (hygienické zázemie, odfekálňovanie) a 2. objektu – Stabilný halový umývač. Potom ukázal situáciu lokalizácie fekálnej koľaje.
- V zásade pôjde o čistenie vozidiel zvonku aj zvnútra, ale aj o možnosť robiť malé opravy koľajových vozidiel. Uviedol aj to, že niektoré objekty budú odstránené.
- Napojenie na jestvujúce inžinierske siete – je možné (a v podstate bezproblémové).

Mgr. Michaela Seifertová:

- Najprv uviedla, že sa nebude venovať procesnosti posudzovania (EIA), nakoľko je pre prítomných dôverne známa.
- Ochrana prírody – jedná sa o nekonfliktné územie z hľadiska OPaK. V území sa nenachádzajú žiadne kategórie CHÚ (NATURA 2000, maloplošné ani veľkoplošné CHÚP v zmysle ustanovení zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny).
- Pamiatková zóna Bratislava východ – navrhovaná činnosť sa jej dotýka; v zóne A sa budú odstraňovať objekty (garáže, sklad, oceľový prístrešok) bez historickej hodnoty, v zóne D zasahujú len novonavrhovanými koľajiskami, nie novými objektmi, v tomto sektore D je prípustné z hľadiska pam. starostlivosti rozvíjať len funkcie súvisiace so žel. dopravou. Mimo pamiatkovú zónu sa nachádza Hala múzejno – dokumentačného centra, ktorá bude pre kolíziu s navrhovanou stavbou odstránená. Pre jej realizáciu bude rezervovaná plocha v blízkosti areálu strediska THÚ.
- ◦ Pripomienka Ing.arch. Ivety Virsíkovej z MČ Bratislava – Rača – v našom stanovisku budeme požadovať realizáciu novej haly ako súčasť plánovanej výstavby
- Pozitívne vplyvy na ŽP – medzi ne zaradila napr. diagnostiku koľajového lôžka, pri ktorej sa určí miera a nositeľ znečistenia koľajového kameniva, následne sa znečistená frakcia vyseparuje a uloží na skládku nebezpečného odpadu, čo bude mať pozitívny dopad na kvalitu podzemných vôd; ďalej pôjde o vytvorenie lepších podmienok pre zamestnancov, zvýšenie komfortu pre cestujúcich, vybuduje sa nová kotolňa pre ZSSK Cargo, a.s. ako náhrada za kotolňu, ktorú je potrebné odstrániť, navrhuje sa aj monitorovací systém podzemných vôd (už sú urobené vrty).
- Negatívne vplyvy – nová kotolňa je SZZO a infražiariče; hluk – nepríde k prekračovaniu hlukových limitov (dokazuje to aj Akustická štúdia dobrého odborníka Ing. Kamenického z f. Euroakustik).
- Ing. Prochác – k uvádzanému dodal, že pôvodné koľajisko (zvršok) bude odstránený až do hĺbky -70 cm a vysvetlil čo sa tým sleduje.

5. Diskusia – Ing. S. Tokoš – poďakoval sa za prezentácie k správe o hodnotení a otvoril vlastnú diskusiu:

1. otázka – p. Ing. Jozef Marušík – ZSSK – OREP – pýta sa – čo to bude znamenať v praxi, monitoring vôd? aké povinnosti budú z toho vyplývať pre ZSSK, a.s. ?

odpoveď: Mgr. M. Seifertová – uviedla, že súčasťou „Správy“ musí byť aj návrh monitoringu, tento sa navrhuje aj u ostatných zo 6 navrhovaných stredísk THÚ.

reakcia: p. Ivana Ondrejková – ZSSK – aké parametre sa tam sledujú ?
odpoveď: Ing. Prochác – pôjde o monitorovanie podzemných vôd, či výstavbou strediska THÚ nedôjde k zhoršeniu ich kvality.
reakcia: Ing.arch. I. Virsíková – MČ Rača – a ako dlho to pobeží ?
odpoveď: Ing. J. Marušík – treba to upresniť.
K tejto téme sa následne rozprúdila debata do ktorej vsúpilo viacero účastníkov prerokovania. Ing. Tokoš z Magistrátu HMB opísal situáciu v neďalekej ZO SZZ 3-11 Krasňany na Žabom majeri, kde sa vyskytujú kontaminanty v pôde aj podzemných vodách ešte z čias fungovania CHZJD, ba ešte skôr. Odporučil situácii venovať pozornosť a monitoring vôd orientovať na skúmanie vplyvov navrhovanej činnosti na tieto vody.
2. otázka – p. Ing.arch. Iveta Virsíková – MČ Rača – uviedla, že „Správa“ celkom pozitívne hodnotí hluk s tým, že nebudú prekročené limitné hodnoty; sú tu sťažnosti obyvateľov, bude tam predsa určité zvýšenie?!
odpoveď: Mgr. M. Seifertová – predmetná činnosť nebude mať vplyv na akustickú situáciu v území, limity sú až 10 dB pod limitom, zdrojom hluku je zrejme zriaďovacia stanica, ktorá je v menšej vzdialenosti od obytných budov. Ako príklad uviedla, že pri rekonštrukcii električky v Karlovej Vsi prekračujú limity o 4-6 dB a požadujú sa nákladné protihlukové opatrenia, ktoré znížia hlučnosť o cca 3 dB, podľa autora hlukovej štúdie je však zdrojom hluku najmä cestná doprava, ktorá prekračuje limity až o 10dB.
odpoveď: Ing. J. Marušík – ako a kde je to hlučné ?
reakcia: Ing.arch. Virsíková – v tom uzle a vo vzťahu k obytným územiam !
protireakcia : Ing. J. Marušík – ale tam je zriaďovacia stanica s pohybom/posunmi vagónov (to spôsobuje hlučnosť). THÚ ŽKV vozňových súprav bude v hale, z elektrickej trakcie je minimálny hluk, bude sa tam pohybovať rýchlosťou 30-40 km/hod. Malá hlučnosť bude aj pri ofuku teplým vzduchom (vagóny musia ísť von úplne suché, a to najmä v zimnom období, aby nezamŕzali dvere, alebo nevznikal ľad na schodíkoch), ale toto bolo v hlukovej štúdii zohľadnené.
3. otázka – p. Ing.arch. Iveta Virsíková – MČ Rača – k prísunu materiálu pri výstavbe, ktorý bude prevažne po železnici, ale odkiaľ bude prísun po cestách ?
odpoveď: Ing. E. Prochác – od Rače a Vajnôr (od záhradok).
protireakcia: Ing.arch. Virsíková – žiadam uviesť konkrétne miesto napojenia od Rače – na verejnú komunikáciu.
odpoveď: Ing. E. Prochác – napojenie na Račiansku = pri Modrom moste !
4. otázka – p. Ing.arch. Iveta Virsíková – MČ Rača – upozornila, že v zámere/správe nie sú uvedené parcelné čísla !
odpoveď: Ing. E. Prochác – doplníme ich (v DÚR; je tam vyše 150 vlastníkov pozemkov).
Voľná diskusia:
doplnenie: Ing. E. Prochác – k hlučnosti – už koľajový zvršok bude budovaný oveľa kvalitnejšie, dodal.
doplnenie: Ing. J. Marušík – skonštatoval, že to bude najmodernejšie, tzv. „pružné uchytenie koľajníc“.
6. Záver – Ing. S. Tokoš – poďakoval sa prítomným za aktívnu účasť na verejnom prerokovaní a znova pripomenul možnosť pre verejnosť pripomienkovať túto správu do 9. júla 2015.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení
Na MŽP SR boli do 13.07.2015 podľa § 35 k predloženej správe o hodnotení zaslané stanoviská:

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto (list č. HŽP/11236/2015, zo dňa 09.06.2015)
- **súhlasí** so správou o hodnotení a konštatuje, že činnosť bude ďalej posúdená podľa zákona č. 355/2007 Z.z.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh (list č. 16308/2015/C360-SŽDD/34158 zo dňa 12.06.2015)
- **nemá** vecné, obsahové ani technické **pripomienky** k správe o hodnotení.

Okresný úrad Bratislava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (list č. OU-BA-OCDPK2-2015/054118/JTA zo dňa 16.05.2015)
- ako príslušný cestný správny orgán ciest I., II. a III. tr. z hľadiska svojich kompetencií **neuplatňuje žiadne požiadavky**.

Okresný úrad Bratislava, Pozemkový a lesný odbor (list č. OU-BA-PLO-2015/56810-Har zo dňa 17.06.2015)
- konštatuje, že:
Z dôvodu, že navrhovaná výstavba strediska THÚ je situovaná v železničnej stanici Bratislava východ v k.ú Rača a dodržuje vymedzené územie ŽSR – jedná sa o intravilán mesta a stavbou nedôjde k záberu pozemkov, navrhovaná činnosť nezasahuje lesné pozemky ani ochranné pásmo lesa, správu **nie je potrebné posudzovať** podľa zákona č. 326/2005 Z.z. o lesoch v znení neskorších predpisov.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava (list č. MAGS OUGG 45666/15-282425 OUGG 281/15, EIA č. 31 zo dňa 18.06.2015)
Z hľadiska územného plánovania:
Posúdenie vo vzťahu k ÚPN hl. m. SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov 01, 02, 03, 05 (ďalej len ÚPN):
- Konštatuje, že ÚPN stanovuje v riešenom území žel.st. Bratislava východ v MČ Bratislava Rača funkčné využitie: funkcia č. 702 – plochy zariadení železničnej dopravy – zóna je charakterizovaná ako stabilizované územie.
- Vydáva stanovisko, že v zmysle ÚPN hl. mesta je prípustné umiestňovať zariadenia vybavenosti pre obsluhu prevádzok vo funkčnej ploche č. 702 – plochy zariadení železničnej dopravy.
Z hľadiska územného plánovania hodnotí navrhovaný zámer výstavby THÚ ŽKV v lokalite žel. st. Bratislava východ, žkm 1,4 – 2,4 trate Bratislava – Rusovce ako **súlad s ÚPN**.
Z hľadiska dopravného inžinierstva:

- Konštatuje, že vo vzťahu k ÚPN je navrhovaná stavba situovaná na pozemkoch, ktoré sú v zmysle ÚPN definované ako plochy dopravných zariadení – zariadenia železničnej dopravy, tzn. nie sú dotknuté žiadnym výhľadovým dopravným zámerom.
- Vydáva stanovisko, že vplyvy na dopravu boli vyhodnotené dostatočne, nakoľko správa o hodnotení preukázala, že priepustnosť dotknutých zariadení železničnej infraštruktúry ŽSR je dostatočná aj pre uvažovaný rozsah dopravy po zrealizovaní strediska THÚ Bratislava v lokalite Bratislava – východ. Z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia k predloženej správe o hodnotení **neuplatňuje pripomienky**.

Z hľadiska vybraných zložiek životného prostredia a špecifických faktorov:

Ovzdušie:

konštatuje, že:
- Súčasná kotolňa spoločnosti CARGO, ktorá je situovaná v lokalite plánovanej THÚ bude demolovaná a nahradená novou kotolňou s výkonom 906 kW. Takáto kotolňa sa radí medzi stredné zdroje znečisťovania ovzdušia (SZZO). Pre vykurovanie haly POS budú ako zdroj tepla použité plynové infražiariče IGT-34/E/18 v počte 30 ks s celkovým výkonom 1020 kW. Aj v tomto prípade sa jedná o SZZO.
- Medzi zdroje znečistenia ovzdušia (ZZO) bude patriť aj náhradný zdroj elektrickej energie s menovým výkonom 442 kW (SZZO).
- Všetky ZZO **musia spĺňať platné emisné limity** a podmienky rozptylu emisií stanovené vyhláškou MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší a zároveň musia byť dodržané podmienky stanovené vyhláškou MŽP SR č. 360/2010 Z.z. o kvalite ovzdušia.

Voda:

- Pozitívne hodnotí návrh na recykláciu vody v systéme umývania vozňov. Konštatuje že, pre haly stabilného halového umývača sa má vybudovať aj ČOV rady Alfa Clasik 5,0/eP (SO 2305) s opätovným použitím väčšiny vyčistenej vody.
- Konštatuje že, odfekalňovanie súprav sa navrhuje na fekálnej koľaji s odovzdávaním splaškových vôd do areálovej a následne do verejnej jednotnej kanalizačnej siete – **bez pripomienok**.
- Väčšia časť dažďových vôd bude zachytávaná v retenčnej nádrži (400 m^3) s režimovým odvádzaním do jednotnej verejnej kanalizácie v správe BVS, a.s., príp. s prepadom do vsakovacieho systému. Časť dažďových odpadových vôd bude využívaná v technologickom procese čistenia ŽKV. Vody z parkovacích miest budú odvádzané cez ORL do vsakovacieho systému. Voči uvedenému **nemá výhrady**.

Odpady:

- Odporúča stavebné objekty SO 3406 „Skládka separovaného odpadu“ a SO 3407 „ Skládka komunálneho odpadu“ vzhľadom na predpokladané využitie premenovať na SO 3406 „Stanovište kontajnerov na triedený zber“ a SO 3407 „Stanovište kontajnerov na triedený zber zložiek komunálneho odpadu“. V kapitole č. 18.4 „Porovnanie s platnými predpismi“ (str.120) je potrebné **nahradiť uvádzanú vyhlášku** MŽP SR č. 283/02001 Z.z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení vyhlášky MŽP SR č. 209/2002 Z.z. vyhláškou MŽP SR č. 310/2013 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o odpadoch.

Zeleň a tvorba krajiny:
- Konštatuje, že zámer si vyžiada výrub zelene na ploche cca 17780 m^2. V ďalšom procese prípravy výstavby je potrebné spracovať kvalifikovanú invertarizáciu a ocenenie drevín dotknutých na výrub, vrátane riešenia spôsobu náhradnej výsadby za uskutočnený výrub drevín (stromy a krovinové porasty).
- Samostatný stavebným objektom je SO 3901 – Sadové úpravy. V správe o hodnotení (str. 124) je uvedený len číselný údaj o výmere navrhovanej sadovej úpravy/zatrávnenia 4841 m^2. **Projekt sadových úprav žiada predložiť** v ďalšej etape investičnej prípravy.
Pôdy:
- Realizácia zámeru si nevyžiada záber poľnohospodárskej ani Lesnej pôdy – **bez pripomienok**.
Na záver konštatuje, že toto stanovisko nenahrádza Záväzné stanovisko hl. m. SR Bratislavy k investičnej činnosti, ktoré bude vydané v zmysle všeobecných záväzných právnych predpisov na základe odborného posúdenia dokumentácie pre územné rozhodnutie.

Združenie domových samospráv (list zo dňa 20.06.2015)
má nasledovné pripomienky:
- žiada podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008,
- žiada doplniť dopravno-kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010 , Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky),
- žiada overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110,
- žiada vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody
- žiada definovať najbližšiu existujúcu obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok,
- výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou,
- náhradnú výsadbu žiada riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite, nesúhlasí s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty,
- vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požaduje spracovať aktuálny geologický a hydrogeologicky prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie,

- žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území V tomto duchu následne preveriť aj všetky predchádzajúce body nášho vyjadrenia.
Vzhľadom na uvedené v zmysle § 29 ods. 4 písm. d zákona č. 24/2006 Z. z. požaduje, aby pripomienky z tohto stanoviska boli zohľadnené a v zmysle § 29 ods. 7 zákona č. 24/2006 Z. z. sa rozhodlo o posudzovaní navrhovaného zámeru „Zberný dvor Zlaté Klasy“ podľa tohto zákona prostredníctvom správy o hodnotení, verejného prerokovania, odborného posúdenia so spracovaním záverečného stanoviska, ktoré navrhovaný zámer komplexne posúdi a prípadne navrhne kompenzačné opatrenia.

Mestská časť Bratislava – Rača, Miestny úrad (list č. 9228/1957/2015/ŽP-La zo dňa 22.06.2015)
Ako povoľujúci miestne príslušný stavebný úrad I. stupňa:
konštatuje že:
- Navrhovaná činnosť, výstavba THÚ ŽKV bude na základe návrhu stavebníka na vydanie územného rozhodnutia o umiestnení stavby v súlade s § 46 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov a na podklade vykonaného konania vedenom podľa ust. § 34-37 stavebného zákona, po zosúladení stanovísk uplatnených účastníkmi konania, dotknutými orgánmi a požiadavkami zo záverečného stanoviska v zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov umiestnená v súlade s ust. §§ 39, 39a stavebného zákona a § 4 vyhl. MŽP SR č. 453/2000 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona.
- Územný plán hl. mesta SR Bratislavy rok 2007, schválený uznesením MsZ č. 123/2007 zo dňa 31.05.2007 s účinnosťou od 01.09.2007 v znení neskorších zmien a doplnkov stanovuje pre územie, ktorého súčasťou je územie dotknuté zámerom výstavby strediska THÚ podľa PD, výkresu prehľadná situácia, spracovanej spol. REMING CONSULT, a.s. v 02/2015, funkčné využitie plochy zariadení železničnej dopravy (č. funkcie 702) – stabilizované územie.
- Zámer zrealizovať stavbu THÚ ŽKV – stredisko Bratislava **je v súlade s funkčným využitím územia** stanoveným v územnom pláne mesta.
- Podľa územného plánu mesta je časť predmetného územia dotknutá
    - ochranným pásmom železničnej dráhy
    - ochranným a bezpečnostným pásmom plynu (VTL)
    - predmetným územím vedie trasa kanalizačného systému zberača E.
- Časť navrhovanej činnosti sa nachádza v pamiatkovej zóne „Areál rušňového depa Bratislava – východ“ – časť D. Koľajisko zriaďovacej stanice, pre ktoré Krajský pamiatkový úrad Bratislava schválil Zásady ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt územia pamiatkovej zóny „Areál rušňového depa Bratislava – východ“. Tieto zásady ochrany pamiatkového územia nadobudli účinnosť dňom 15.07.2011. Akákoľvek činnosť na území pamiatkovej zóny v zmysle zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu podlieha vyjadreniu Krajského pamiatkového úradu v Bratislave.
Ako povoľujúci špeciálny stavebný úrad pre miestne komunikácie III. a IV. tr. a účelové komunikácie
konštatuje že:

- Na základe žiadosti stavebníka o vydanie stavebného povolenia na cesty, prístupové komunikácie a chodníky bude návrh prerokovaný v stavebnom konaní s dotknutými orgánmi a všetkými známymi účastníkmi konania postupom podľa §§ 60 a 61 stavebného zákona. Po posúdení a preskúmaní žiadosti o stavebné povolenie podľa §62 ods. 1 a 3 stavebného zákona a § 8 a 9 vyhlášky č. 453/2000 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia stavebného zákona, stavebný úrad rozhodne.

Ako povoľujúci orgán štátnej správy vo veciach ochrany prírody a krajiny

- Na riešenom území platí 1. stupeň ochrany podľa § 12 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon OPK) a uplatňujú sa v ňom ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona. Na výrub drevín, ktoré sa na území nachádzajú a budú v zábere plánovanej stavebnej činnosti sa **vyžaduje súhlas** podľa § 47 ods. 3 zákona OPK.
- Žiadosť o vydanie súhlasu na výrob drevín musí obsahovať náležitosti podľa § 17 ods. 7 vyhlášky ž. 24/2003, ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Na hodnotenie drevín bude požadovať predložiť spracovaný dendrologický posudok s vyčíslením spoločenskej hodnoty drevín podľa uvedenej vyhlášky a jej príloh.

Mestská časť Bratislava – Rača, Miestny úrad (list č. 9390/1957/2015/ŽP-Ri zo dňa 22.06.2015)

Ovzdušie:

- požaduje počas výstavby **vykonať organizačné a technické opatrenia** na zníženie negatívnych vplyvov prašnosti na obytné územie v danej lokalite.

Voda:

- požaduje, aby odvádzanie dažďových vôd **v zmysle** § 17 ods. 2 **vodného zákona** bolo riešené tak, aby neboli porušované práva iných, t.j. nesmie dôjsť k podmáčaniu stavby, ani k zaplavovaniu a podmáčaniu susedných pozemkov, nesmie dôjsť k zvýšeniu hladiny podzemných vôd na území existujúcej zástavby a nesmie ani ohrozovať stabilitu priľahlej komunikácie.

Hluk a vibrácie:

- Problémom zvýšenej expozície obyvateľstva hlukom z prevádzky železničnej zriaďovacej stanice Bratislava – Východné sa zaoberal už v rokoch 2007 – 2010 príslušný orgán verejného zdravotníctva. Na základe merania hluku bolo vydané rozhodnutie, ktorým sa Železniciam SR nariadilo vykonať opatrenia na vylúčenie negatívneho ovplyvňovania prostredia hlukom. Výsledky merania v r. 2010 preukázali, že hladina hluku v nočnej dobe naďalej prekračuje prípustné hodnoty podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú prípustné hodnoty hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z.
- MČ Bratislava – Rača spochybňuje závery hlukovej štúdie vypracovanej firmou EUROAKUSTIK v 09/2014, ktorá konštatuje, že posudzované hodnoty sú viac ako o 10 dB nižšie ako prípustné hodnoty. Požaduje **posúdiť expozíciu obyvateľov a ich prostredia hlukom** vzhľadom na existujúcu prevádzku železničnej zriaďovacej stanice Bratislava – Východ, prevádzku Cargo Opravovne nákladných vozňov v súbehu s navrhovanou činnosťou.

- Do riešenia navrhovanej činnosti žiada doplniť technicko-stavebné riešenie na ochranu a zníženie expozície obyvateľov a ich prostredia v MČ Bratislava – Rača, lokalita Východné hlukom.
- V rámci činnosti sa uvažuje s odstránením Múzejno-dokumentačného centra, ktoré prekáža výstavbe- MČ Bratislava – Rača požaduje **doplniť v objektovej skladbe** vybudovanie novej haly Múzejno-dokumentačného centra v predmetnej lokalite, čo má veľký vplyv na zachovanie archívnych exponátov a ich vystavovanie.
- Požaduje počas výstavby zásobovanie staveniska a **dovoz potrebného materiálu riešiť komunikáciami mimo obytného územia** Východné, t.j. cez Žabí majer.

Hasičský a záchranný útvar hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy (list č. KRHZ-BA-HZUB6-1864/2015-001 zo dňa 23.06.2015)
- oznamuje, že v zmysle usmernenia MV SR Prezídia Hasičského a záchranného zboru v Bratislave vydaného pod č. p. PHZ-711/OP-2007 zo dňa 05.03.2007 a zmysle zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredia v znení neskorších predpisov k navrhovanej činnosti si **neuplatňuje pripomienky**, nakoľko sa v danej lokalite nenachádza zariadenie v správe Hasičského a záchranného zboru.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Odd. oblastného hygienika Bratislava (list č. 16415/2015/D401-ÚVHR/41040 zo dňa 07.07.2015)
- vydáva záväzné stanovisko – **súhlasí** so správou o hodnotení.
- Vzhľadom k tomu, že v zmysle § 27 ods. 1 zákona č. 355/2007 Z.z. „fyzická osoba – podnikateľ a právnická osoba, ktoré používajú zdroje hluku, infrazvuku alebo vibrácií sú povinné zabezpečiť, aby expozícia obyvateľov a ich prostredia bola čo najnižšia a neprekročila prípustné hodnoty pre deň, večer a noc ustanovené vykonávacím predpisom (Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z.z.) upozorňuje na potrebu **dodržať** pri spracovaní PD a následne pri realizácii navrhovaného strediska THÚ **podmienky na ochranu pred nepriaznivými účinkami hluku** v Posúdení hlukovej záťaže.
- Upozorňuje stavebníka na povinnosť podľa § 52 ods. 1 písm. b) zákona č. 355/2007 Z.z. predložiť orgánu verejného zdravotníctva na posúdenie z hľadiska možného negatívneho vplyvu na verejné zdravie návrh na kolaudáciu predmetnej stavby a pred uvedením priestorov do trvalej prevádzky predložiť hodnotenie akustických pomerov objektívnym meraním hluku.

Okresný úrad Bratislava, odb. starostlivosti o životné prostredie, Odd. ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (list č. OU-BA-OSZPP3-2015/041108/SIA/I-EIA zo dňa 09.07.2015)
Ochrana prírody a krajiny:
1. Na výstavbou dotknutom pozemku platí 1. stupeň ochrany podľa §12 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny (ďalej zákon OPK), kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona.

2. Vybudovanie servisného pracoviska slúžiaceho na údržbu osobných vozňov nepredstavuje podľa zákona OPK v danom území zakázanú činnosť, alebo činnosť vyžadujúcu súhlas rozhodnutím orgánu ochrany prírody a krajiny.
3. Podľa RÚSES mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) riešené územie nie je súčasťou žiadneho biokoridoru, biocentra alebo iného prvku s regionálnym významom. Funkcia najbližšieho regionálneho biocentra – Kalnej nebude posudzovanou činnosťou ovplyvnená.
4. Za účelom vybudovania strediska bude potrebný výrub prevažne náletových drevín (stromy, kroviny) na zanedbaných plochách o výmere cca 17780 m^2 a v záhradách. Podľa § 47 ods. 4 písm. e) zákona OPK súhlas ochrany prírody na výrub dreviny sa nevyžaduje, ak povinnosť výrubu vyplýva z osobitných predpisov, napr. zo zákona NR SR č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskor. predpisov. Podľa §4 ods. 3 zákona NR SR č. 513/2009 Z.z. prevádzkovateľ dráhy je povinný trvalo zabezpečovať obvod dráhy a priechodný prierez dráhy v stave, ktorý neohrozuje dráhu a jej súčasti, ani dopravu na dráhe a predchádzať ohrozeniam prevádzky dráhy. Na tento účel je prevádzkovateľ dráhy oprávnený vyzvať vlastníka alebo užívateľa nehnuteľnosti v obvode dráhy, aby okliesnil alebo odstránil v nevyhnutnom rozsahu prekážajúce stromy a kry a odstránil spadnuté stromy, kamene a predmety, ktoré sú ohrozením prevádzky na dráhe. S ohľadom na to, že výrub drevín nie je odôvodnený bezpečnosťou prevádzky dráhy, ani dopravou na dráhe, ale dôvodom ich odstránenia je vybudovanie strediska pre THÚ vozňov – na výrub stromov s obvodom kmeňa nad 40 cm, meraným vo výške 130 cm nad zemou a v prípade, že rastú v záhradách a záhradkárskych osadách, tak na stromy s obvodom kmeňa od 80 cm vo výške 130 cm nad zemou a na výrub súvislých krovitých porastov rastúcich v zastavanom území obce s výmerou 10 m^2 sa podľa §47 ods. 4 písm. a) a c) zákona OPK **vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody** v pôsobnosti Mestskej časti Bratislava - Rača.
5. Na spomínanom pozemku sa nenachádzajú biotopy národného alebo európskeho významu, biotopy chránených druhov rastlín alebo živočíchov, ani chránené stromy.
Na základe uvedeného **nemá pripomienky**.
Ochrana ovzdušia:
- **bez pripomienok**.
Odpadové hospodárstvo:
- konštatuje, že:
Počas búracích prác a výstavby strediska pre výkon THÚ ŽKV vzniknú odpady zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov medzi ostatné a nebezpečné odpady. Predpokladané množstvo vyprodukovaných odpadov nebolo v správe o hodnotení uvedené.
Počas prípravy územia bude odstránená zemina z plôch, na ktorých majú byť situované budovy a komunikácie, ako aj cca 70 cm pod úrovňou temena koľají o celkovom objeme 14933,6 m^3. Tiež sa na pozemku nachádza zemný val o výmere 9494 m^2, vytvorený zo zeminy, stavebného materiálu a z komunálneho odpadu miestami vysoký 6 m, ktorý bude potrebné rovnako odstrániť.
Po oboznámení sa s predloženou správou konštatuje, že navrhovaná činnosť nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie a **nemá pripomienky**. Podmienky pre výstavbu a prevádzku navrhovaných stavebných objektov budú určené v rámci vyjadrenia v povoľovacom procese.

Vodná správa:

- **nemá pripomienky**.

Z hľadiska závažných priemyselných havárií:

- **nemá pripomienky**.

Záverečné zhrnutie:

- **nemá pripomienky**.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok vypracovala podľa § 36 ods. 4, 6 a 7 zákona Ing. Miroslava Brogyányiová dňa 07.08.2015, zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov činnosti na životné prostredie podľa vyhlášky MŽP SR č. 52/1995 Z. z. o zozname odborne spôsobilých osôb ako fyzická osoba pod číslom 322/2002 – OPV.

Posudok bol vypracovaný na základe správy o hodnotení, vlastných zisťovaní, obhliadky dotknutého územia a s prihliadnutím na doručené stanoviská a záznam z verejného prerokovania. Z priebehu posudzovania vyplynulo, že v porovnaní s nulovým variantom predstavuje navrhované riešenie – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislava - optimálne riešenie, a to hlavne z hľadiska technicko-realizačných a socio-ekonomických kritérií.

Predložená správa o hodnotení je v posudku hodnotená kladne, je spracovaná na dobrej odbornej úrovni v zákonom predpísanom rozsahu a štruktúre. Správa o hodnotení obsahuje dostatočný súhrn informácií o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia a dostatočné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti. Údaje v správe o hodnotení a návrh technického a technologického riešenia zohľadňujú výsledky posúdenia hlukovej záťaže navrhovanej činnosti na dotknuté obyvateľstvo. Akustické posúdenie bolo vypracované odborníkmi samostatne pre navrhovanú činnosť a je prílohou správy o hodnotení. Nejasnosti, ktoré vyplynuli z priebehu posudzovania neovplyvnili celkové hodnotenie, ale budú rozpracované v ďalších stupňoch prípravy realizácie stavby. Pre výber optimálneho variantu bola použitá metóda hodnotenia vybraných kritérií špecifických pre danú stavbu a prostredie jej umiestnenia 9-miestnou stupnicou. Porovnávaný bol nulový variant a navrhované jednovariantné riešenie počas výstavby a počas prevádzky.

V posudku sú zhodnotené všetky došlé stanoviská od dotknutých subjektov a záznamu z verejného prerokovania. Žiadne stanovisko nebolo zamietavé. Za opodstatnené možno považovať obavy z hlukovej záťaže v dotknutom území, ktorá je však už v súčasnosti na hranici prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre zdroje hluku z dopravy, prípadne ich prekračuje pre hluk z iných zdrojov, čo preukázalo aj posúdenie hlukovej záťaže dotknutého obyvateľstva pred realizáciou zámeru. V súčasnosti je pomerne výrazným zdrojom hluku prevádzka na železničnej stanici a vlakotvornej stanici Bratislava – východ a cestná doprava po miestnej komunikácii Dopravná ulica, kde sa nachádza najbližšia bytová zástavba. Súčasnú hlukovú záťaž v dotknutom území nespôsobuje navrhovateľ posudzovanej činnosti. Tieto zdroje hluku prevádzkuje iný vlastník. Príspevok z činností súvisiacich s navrhovanou prevádzkou posudzovaného THÚ pri zohľadnení spolupôsobenia zdrojov zvuku z iných činností v danom území je podľa hlukového

posúdenia minimálny a nespôsobí zvýšenie hodnôt určujúcej veličiny nad jej prípustné hodnoty dané platnou legislatívou.

V súvislosti s navrhovanou činnosťou je potrebné pre realizáciu dodržať navrhované podmienky pre všetky zariadenia a stavby s deklarovanými technicko-akustickými parametrami a bude uskutočnený monitoring hluku po uvedení stavby do prevádzky vo vybraných lokalitách náchylných na hlukovú záťaž pre jej objektívne posúdenie. Podľa záverov monitoringu sa budú, v prípade zistenia nadlimitných hodnôt spôsobených navrhovanou činnosťou, realizovať sekundárne protihlukové opatrenia.

Všetky opodstatnené pripomienky zo stanovísk a záznamu z verejného prerokovania sú zapracované v odporúčaných podmienkach pre etapu prípravy a realizácie činnosti.

Podľa došlých stanovísk k navrhovanej činnosti sú s ohľadom na stupeň rozpracovanosti riešenia činnosti nejasnosti v oblasti a kvality podzemnej vody a súčasnej hlukovej záťaže na dotknuté obyvateľstvo.

Autorka posudku **súhlasí** so závermi správy o hodnotení a odporúča realizovať navrhované riešenie – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislava - s tým, že v ďalšej etape prípravy stavby je potrebné zohľadniť opatrenia zahrnuté v kapitole VI. bod 3. tohto záverečného stanoviska a zrealizovať monitoring vybraných zložiek životného prostredia.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE, VRÁTANE KUMULATÍVNYCH A SYNERGICKÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Súčasný stav

Navrhovaná činnosť je situovaná na zanedbanom železničnom pozemku v železničnej stanici Bratislava východ (priestor starej smerovej skupiny t.j. územie medzi vchodovou skupinou a odchodovou koľajou z odchodovej skupiny Juh na odbočku Vinohrady). Lokalita sa nachádza v priemyselnej zóne, na okraji ktorej je zástavba bytových domov. Jedná sa o areál existujúceho železničného depa, priamo v lokalite pôda nie je poľnohospodársky využívaná, hraničí však s poľnohospodársky využívanými pozemkami. Nejde o novú činnosť. Hodnotené územie sa nachádza na území s prvým stupňom ochrany, ktorý platí všeobecne na území Slovenskej republiky.

Vplyvy na obyvateľstvo

- počet obyvateľov ovplyvnených účinkami v dotknutých obciach

Realizácia navrhovanej činnosti sa uskutoční v intraviláne mesta Bratislava.

Najbližší chránený vonkajší priestor, z pohľadu ochrany pred hlukom, je v okolí bytových domov na Dopravnej ulici vo vzdialenosti od THU cca 250 až 300 metrov. Sú to viacpodlažné bytové domy, v ktorých je v súčasnosti k trvalému pobytu prihlásených cca 670 obyvateľov (údaj z Registra obyvateľov MV SR – stav v roku 2013).

- hluková záťaž

Jedným z rozhodujúcich vplyvov realizácie a prevádzky stavby na obyvateľstvo je hluk. Jeho nepriaznivý vplyv sa môže prejaviť pri dlhodobých expozíciách prekračujúcich povolený hygienický limit. Za účelom zmapovania súčasného stavu vibroakustických pomerov územia a zistenia potrebného rozsahu realizácie protihlukových opatrení pre navrhované varianty bola vypracovaná hluková štúdia (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, ES-2014/09-68-BA-Reming2, september 2014).

Hluk počas výstavby

Počas výstavby strediska THÚ budú hlavnými zdrojmi hluku ťažké mechanizmy realizujúce zemné práce, stroje potrebné pri budovaní komunikácii a iných stavebných konštrukcií, prejazdy nákladných automobilov s materiálmi a pod. S prácami nevyhnutnými pri realizácii stavby bude súvisieť aj dočasne zvýšená hluková záťaž na okolité prostredie.

Na základe platnej legislatívy je nutné dodržať najvyššie prípustné limity hluku v pracovných dňoch od 07:00 do 21:00 hod. V sobotu od 08:00 do 13:00 hod. sa pri hodnotení hluku zo stavebnej činnosti 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.

Hluk počas prevádzky

Akustická situácia vo vonkajšom priestore záujmového územia je posudzovaná 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 a vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z., ktorou sa dopĺňa vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z. z. zo 16. augusta 2007, ustanovujúca podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.

Predikovaná hluková záťaž, ktorú bude spôsobovať činnosť THU stredisko Bratislava, bola stanovená výpočtom s využitím matematického modelovania.

V najbližšom okolí navrhovaného areálu THU stredisko Bratislava hlukovú situáciu v súčasnosti determinuje najmä hluk generovaný činnosťami na ŽSTBA-východ. Výrazným zdrojom hluku je aj cestná doprava po miestnych komunikáciách, najmä po Dopravnej ulici. Výsledná súčtová hodnota ekvivalentnej hladiny A zvuku z uvedených zdrojov zvuku v najbližšom chránenom vonkajšom priestore (pred fasádou, privrátenou k územiu výstavby THU, najbližších bytových domov) v súčasnosti dosahuje viac ako 56 – 59 dB v referenčných časových intervaloch deň a večer, kedy je uvažované s prevádzkou navrhovaného THU, stredisko Bratislava.

Na základe hodnotenia hlukovej záťaže, ktorú bude spôsobovať navrhovaná prevádzka THU stredisko Bratislava je možné konštatovať nasledovné:

- samotná prevádzka a s ňou súvisiaca železničná a cestná doprava v areáli THU nebude v najbližšom dotknutom chránenom vonkajšom priestore spôsobovať prekračovanie najvyšších prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre hluk z iných zdrojov (priemyselné

prevádzky a súvisiaca železničná a cestná doprava vo vnútri územia areálu sledovanej prevádzky) v referenčnom časovom intervale deň a večer (v referenčnom časovom intervale noc sa s činnosťou sledovanej prevádzky neuvažuje) v zmysle platnej legislatívy.

- hluk zo železničnej a cestnej dopravy, ktorá súvisí so sledovanou prevádzkou THU stredisko Bratislava, nebude prekračovať prípustné hodnoty určujúcej veličiny pre hluk z pozemnej dopravy v referenčnom časovom intervale deň a večer v zmysle platnej legislatívy (v referenčnom časovom intervale noc sa s činnosťou sledovanej prevádzky neuvažuje).

Posudzované hodnoty určujúcej veličiny, ekvivalentnej hladiny A zvuku pre referenčný časový interval deň a večer, spôsobovanej zdrojmi zvuku súvisiacimi s činnosťami v navrhovanom THU stredisko Bratislava, sú **o viac ako 10 dB nižšie ako prípustné hodnoty** určujúcich veličín pre jednotlivé sledované zdroje hluku dané platnou legislatívou. Z uvedeného vyplýva, že činnosti súvisiace s prevádzkou sledovaného THU pri spolupôsobení zdrojov zvuku z iných činností a prevádzok v danom území, nemôžu spôsobiť zvýšenie hodnôt určujúcich veličín nad ich prípustné hodnoty dané platnou legislatívou pre jednotlivé druhy zdrojov zvuku.

Predpokladom pre splnenie vyššie uvedených záverov je potrebné dodržať v ďalšom stupni spracovania projektovej dokumentácie podmienky stanovené na nepriezvučnosť obvodových a strešných plášťov budov HSU a HPOS a technicko-akustické parametre VZT a technického zariadenia HSU, tak ako sú stanovené v hlukovej štúdii.

-zdravotné riziká

Počas výstavby bude dočasne zvýšená prašnosť a hluková záťaž na obyvateľstvo spôsobená prejazdom stavebných mechanizmov, zemnými prácami pri odstraňovaní zemného valu a samotnými prácami na výstavbe, čo môže spôsobiť zvýšený stres.

Počas prevádzky sa nepredpokladajú žiadne zdravotné riziká.

Šírenie hluku z prevádzky spôsobovanej zdrojmi zvuku súvisiacimi s činnosťami v navrhovanom THU stredisko Bratislava, sú o viac ako 10 dB nižšie ako prípustné hodnoty určujúcich veličín pre jednotlivé sledované zdroje hluku dané platnou legislatívou.

-sociálne a ekonomické dôsledky a súvislosti

V období výstavby bude vytvorených množstvo nových pracovných príležitostí, z hľadiska zamestnanosti bude mať preto dočasne priaznivý účinok.

Súčasné prevádzky pre výkon údržby a opravy železničných koľajových vozidiel a potrebný rozsah z perspektívy výhľadu na 10-15 rokov nezodpovedajú potrebám Železničnej spoločnosti Slovensko a.s. Cieľom navrhovanej výstavby strediska pre výkon technicko – hygienickej údržby je optimalizovať rozmiestnenie prevádzok jednotlivých stredísk technicko-hygienickej údržby (THÚ) železničných koľajových vozidiel (ŽKV) na sieti ŽSR.

Kapacitne a technologicky vybavené stredisko umožní vykonávať požadované úkony pri údržbe vozidiel na zodpovedajúcej úrovni. Realizáciou strediska sa zároveň zvýši kultúra cestovania po technickej i esteticko – hygienickej stránke pre ľudí využívajúcich vlakovú dopravu.

Realizáciou predmetného strediska THÚ sa vytvoria kapacitné predpoklady pre údržbu vozidiel súčasného ako aj výhľadového stavu koľajových vozidiel a tým aj predpoklad nárastu pracovných príležitostí.

Z hľadiska zamestnanosti bude mať preto realizácia predmetnej stavby dočasne aj dlhodobo priaznivý účinok.
V období prevádzky sa predpokladá priaznivý vplyv najmä na bezpečnosť a komfort zamestnancov. Stredisko THÚ bude vybavené modernými technológiami na údržbu vozňov, stabilný halový umývač bude zabezpečovať vonkajšie čistenie vozňov.
Vplyv na kultúru cestovania – cieľom vybudovania THÚ vyššieho štandardu je splnenie potrieb obnovenému parku ŽKV osobnej dopravy, ktorá zabezpečuje aj výkony vo verejnom záujme, objednávané na základe spoločenskej požiadavky cez zmluvu od štátu. Prevádzka strediska THÚ splní požiadavky technickej aj hygienickej údržby na požadovanej úrovni a zvýši kultúru cestovania v ošetrovaných vlakových súpravách.

- narušenie pohody a kvality života
Narušenie pohody a kvality života sa predpokladá najmä v období výstavby, kedy bude dočasne zvýšený hluk a prašnosť prostredia spôsobená zemnými a búracími prácami a prejazdom ťažkých mechanizmov.
Posudzované hodnoty určujúcej veličiny ekvivalentnej hladiny A zvuku pre referenčný časový interval deň a večer, spôsobovanej zdrojmi zvuku súvisiacimi s činnosťami v navrhovanom THU stredisko Bratislava v období prevádzky, sú o viac ako 10 dB nižšie ako prípustné hodnoty určujúcich veličín pre jednotlivé sledované zdroje hluku dané platnou legislatívou. Z uvedeného vyplýva, že činnosti súvisiace s prevádzkou sledovaného THU pri spolupôsobení zdrojov zvuku z iných činností a prevádzok v danom území, nemôžu spôsobiť zvýšenie hodnôt určujúcich veličín nad ich prípustné hodnoty dané platnou legislatívou pre jednotlivé druhy zdrojov zvuku.
V záujmovom území sa činnosti, ktoré sú predmetom tohto investičného zámeru, nebudú dotýkať individuálnych a skupinových záujmov ľudí (bývanie, ochrana prírody a krajiny, nútená migrácia obyvateľstva a pod.). Skutočnosť, že činnosť je situovaná v areáli existujúceho železničného depa a nejde o novú činnosť, ako aj samotná prevádzka neovplyvní negatívne pohodu a kvalitu života.
Realizácia stavby predstavuje perspektívu nových pracovných príležitostí vybudovaním potrebných kapacít a zvyšujúcim sa počtom koľajových vozidiel, ktorých údržbu bude potrebné v stredisku vykonávať
K pozitívnemu vplyvu na kvalitu života možno priradiť zlepšenie pracovných podmienok a komfortu pre zamestnancov navrhovanej stavby. Pri súčasnom technickom vybavení sú mnohé úkony vykonávané v provizórnych podmienkach na nedostatočnej technickej úrovni, zároveň sú zamestnanci vystavovaní nepriazni počasia. Po zabudovaní modernej technológie bude stredisko vybavené pre všetky úkony potrebné pri technickej a hygienickej údržbe koľajových vozidiel.

-prijateľnosť činnosti pre dotknuté obce
Navrhovaná stavba je situovaná do areálu železničnej stanice v súlade s územným plánom obce.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické procesy
Stredisko THÚ je situované na zanedbanom železničnom pozemku, čiastočne na ploche využívanej pre záhradkárske účely vo forme nájmu. V rámci prípravy územia bude potrebné

odstrániť zemný val vytvorený z dlhodobo uskladneného stavebného odpadového materiálu, zeminy a aj komunálneho odpadu. Výška uvedeného valu je rôzna, v najvyššom mieste je cca 6m vysoký. Celková plocha skládky je 9494m^2, celkový objem uvedenej skládky je 25 331,7m^3. Terén pod skládkou sa opäť vyberie na úroveň cca 70cm pod temeno koľaje.
V rámci SO 3201 až SO 3203 budú najprv odstránené existujúce koľaje, podvaly a štrkové lôžko (cca 70 cm pod úrovňou temena koľaje). V rámci prípravy územia bude odstránená zemina z plôch, na ktorých budú realizované budovy a komunikácie. Úroveň odkopu je rovnako cca 70 cm pod úrovňou temena koľaje, celkový objem 14 933,6m3.
V rámci prípravy projektovej dokumentácie bude vypracovaný podrobný geologický prieskum, kde bude zisťovaná miera znečistenia kameniva štrkového lôžka, podložia a kvalita podzemnej vody. Na základe výsledkov prieskumu bude navrhnutý spôsob nakladania so železničným kamenivom a znečistenou zeminou.
Na základe predošlých skúseností je možné predpokladať, že najmenšia frakcia kameniva (0-6mm) štrkového lôžka bude nositeľom organického znečistenia a bude odseparovaná a odvezená na skládku nebezpečného odpadu.
Hodnotené územie neprichádza do kontaktu so žiadnym chráneným ložiskovým územím, ložiskom nerastov ani ložiskom s dobývacím priestorom.
K málo pravdepodobným negatívnym vplyvom je možné priradiť riziko kontaminácie geologického prostredia haváriou stavebného mechanizmu resp. dopravných prostriedkov.

Vplyvy na klimatické pomery
Vplyv navrhovanej stavby na klimatické pomery sa nepredpokladá. V lokálnom meradle bude mať realizácia stavby vplyv na mikroklimatické podmienky (zmena výparu, albedo – činiteľ odrazu a pod.).

Vplyvy na ovzdušie
K dočasnému negatívnemu pôsobeniu na ovzdušie dôjde v období výstavby, kedy bude vykonávaním zemných prác a odstraňovaním zemného valu zvýšená prašnosť prostredia. K dočasnému vplyvu na ovzdušie možno tiež priradiť spaľovanie motorových palív nákladnými autami a ťažkými stavebnými mechanizmami. Tieto vplyvy však patria k bežným krátkodobým vplyvom spojených s výstavbou.
Počas prevádzky strediska THÚ bude stacionárnym zdrojom znečistenia ovzdušia teplovodná kotolňa s dvomi kondenzačnými kotlami, ktorá bude umiestnená v samostatnej miestnosti na 1.NP v objekte haly POS. Kotolňa bude kryť potrebu tepla pre vykurovanie, vzduchotechniku a prípravu teplej vody. V teplovodnej kotolni budú osadené dva teplovodné kotle s tepelným výkonom 3x233kW pri tepelnom spáde 75/55°C, rozdeľovač a zberač na zabezpečenie rozdelenia tepla do jednotlivých objektov a zariadení so zmiešavacími uzlami a úpravňa vody pre vykurovací systém a pre TUV.
V zmysle zákona č. 137/2010 Z.z. o ochrane ovzdušia a vyhlášky MŽP SR č. 356/2010 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší bude kotolňa charakterizovaná ako stredný zdroj znečistenia ovzdušia podľa čísla kategórie 1.1 Technologické celky obsahujúce

stacionárne zariadenia na spaľovanie palív s nainštalovaným súhrnným výkonom nad 0,3 MW (do 50MW).
Vychladzovaním spalín vo výmenníku tepla spaliny - voda pod teplotu rosného bodu dochádza k tvorbe kondenzátu, ktorý bude neutralizovaný v neutralizačnom zariadení a následne odvádzaný do kanalizácie cez podlahovú vpusť. Do kanalizácie bude vypúšťaná bez ďalšej úpravy aj vykurovacia voda pri vypúšťaní systému.
Hodinové množstvo: 72 l/hod.
Ročné množstvo: cca 138 600 l/rok
Úniky iných odpadných látok z kotolne nie sú.

Okrem toho bude vykurovanie haly POS zabezpečené tmavými plynovými infražiaričmi IGT-34/E/18m o počte kusov 30 s celkovým výkonom 1020 kW.
Podľa ods. 2) §3 vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší, ak ten istý prevádzkovateľ v rámci jedného funkčného a priestorového celku prevádzkuje viac technologických liniek alebo výrobných technických jednotiek, ktoré sú zaradené do rovnakej kategórie podľa prílohy č. 1, ich menovité kapacity sa na účely začlenenia stacionárneho zdroja sčítajú. Na základe uvedeného v zmysle zákona č. 137/2010 Z.z. o ochrane ovzdušia a vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z.z budú infražiariče charakterizované ako stredný zdroj znečistenia ovzdušia podľa čísla kategórie 1.1 Technologické celky obsahujúce stacionárne zariadenia na spaľovanie palív s nainštalovaným súhrnným výkonom nad 0,3 MW.
Počas prevádzky STHÚ budú mobilnými zdrojmi znečistenia ovzdušia emisie produkované nákladnými automobilmi doplňujúcimi materiál na drobné opravy, osobné vozidlá slúžiace zamestnancom na dopravu do zamestnania a rušne určené na posunovanie vlakových súprav.

Vplyvy na vodné pomery
- vplyvy na povrchové vody
V blízkosti predpokladaného staveniska sa nenachádza povrchový tok. Nepredpokladá sa vplyv na povrchové vody.
- vplyvy na podzemné vody
V rámci prípravy projektovej dokumentácie bude vypracovaný podrobný geologický prieskum, v rámci ktorého bude zisťovaná miera znečistenia kameniva koľajového lôžka, podložia a kvalita podzemnej vody. Na základe výsledkov prieskumu bude navrhnutý spôsob nakladania so železničným kamenivom a znečistenou zeminou.
Na základe predošlých skúseností je možné predpokladať, že najmenšia frakcia kameniva štrkového lôžka bude nositeľom organického znečistenia a bude odseparovaná a odvezená na skládku nebezpečného odpadu. Zvyšné nekontaminované kamenivo bude preddrvené a použité do podkladových vrstiev.
Predpokladá sa, že výstavba strediska bude mať pozitívny vplyv na kvalitu podzemných vôd.
Počas výstavby sa najväčším rizikom pre znečistenie podzemnej vody javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku látok znečisťujúcich vodu. Pre elimináciu tohto rizika je potrebné vypracovanie plánu havarijných opatrení.

Počas prevádzky k ďalším opatreniam slúžiacim na ochranu podzemných vôd možno priradiť odlučovače ropných látok, ktoré budú prečisťovať odpadovú vody zo spevnených plôch parkovísk. Odpadovú vody zo stravovacieho zariadenia bude prečisťovať odlučovač tukov.
Odpadová voda z čistiaceho procesu stabilného halového umývača bude prečisťovaná v čistiarni odpadových vôd.
V prípadne realizácie hodnotenej činnosti bude kĺzavosť výhybiek zabezpečená mazaním ekologicky odbúrateľnými prípravkami, alebo prípravkami na báze grafitov.
Pre zabezpečenie monitoringu úniku znečisťujúcich látok do podzemných vôd bude vybudovaný nový monitorovací systém, ktorý bude detegovať prítomnosť znečisťujúcich látok v podzemných vodách. Bude pozostávať zo 4 vrtov hĺbky 11m, priemerom 30 cm.

Vplyvy na pôdu

Dočasný záber pôdy je potrebný v období realizácie výstavby. Zahrňuje napr. dočasné medzidepónie, manipulačné plochy a skládkové plochy materiálu. Nároky na dočasné zábery pôdy budú upresnené v projekte stavby pre územné rozhodnutie.
Hlavným vplyvov realizácie stavby na pôdu bude záber pôdy. Predpokladaný rozsah trvalého záberu pôdy:

Trvalý záber	72747 m^2
Hala HPOS	14100 m^2
Hala SHU	953 m^2
Spevnené plochy a komunikácie	8180 m^2
Sadové úpravy	4841 m^2

Počas výstavby sa najväčším rizikom pre znečistenie pôd javí možnosť havárie mechanizmov, pri ktorom by došlo k úniku znečisťujúcich látok. Pre elimináciu tohto rizika je potrebné vypracovanie plánu havarijných opatrení.
V priebehu výstavby bude dochádzať k mechanickej devastácii pôdy napr. pôsobením prejazdov ťažkých mechanizmov, čím môže byť vyvolané zvýšené riziko veternej erózie a následnej vyššej prašnosti prostredia.
Pozitívnym vplyvom na kvalitu pôdy bude odstránenie skládky stavebného a iného materiálu, z ktorej sa postupom času stal zemný val.
Na základe diagnostiky koľajového lôžka a množstva organického znečistenia bude navrhnutá potreba separovania znečistenej zložky a jeho odvezenie na skládku nebezpečného odpadu.
Nepredpokladá sa negatívny vplyv na pôdu v období prevádzky.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Na dotknutom území sa nenachádzajú ekologicky významné biotopy, resp. lokality zaujímavé z hľadiska ochrany prírody.
Výstavbou STHÚ a vybudovaním spevnených plôch budú zničené najmä biotopy vhodné pre existenciu drobných živočíchov ako je hmyz a drobné cicavce.
Najvýznamnejším vplyvom na flóru bude najmä priama likvidácia vegetácie v priebehu výstavby, prašnosť prostredia vyvolaná realizáciou zemných prác a emisie produkované ťažkými mechanizmami.

Realizáciou STHÚ v areáli žel. stanice dôjde z malej časti k zásahu do záhradkársky využívanej plochy, rovnako budú zasiahnuté dreviny zanedbaných plôch porastené prevažne náletmi. Predpokladaný výrub drevín je na ploche cca 17780 m^2.
S mimolesnými drevinami sa bude postupovať v zmysle zákona č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny.
Výrub sa bude vykonávať v mimovegetačnom období, čím sa eliminuje riziko zničenia hniezd vtákov. Ostatné druhy živočíchov, ktorým porasty drevín poskytovali biotop vhodný pre život, budú nútené nájsť nové útočisko v priľahlých lokalitách.

Vplyvy na krajinu – štruktúru a využívanie krajiny, krajinný obraz
Územie, na ktorom bude realizovaná výstavba strediska technicko hygienickej údržby, tvorí v súčasnosti zanedbané plochy, zemný val a sčasti plochy záhradkársky využívané. Realizáciou posudzovanej činnosti dôjde k zmene štruktúry prvkov súčasnej krajiny. Zanedbané plochy s náletovou zeleňou, plochy v súčasnosti agrárne využívané, budú zastavané technickými objektami ciest, spevnených plôch, koľajísk a budov. Podiel antropogénneho zásahu sa zvýši, no nakoľko sa jedná o človekom už silne pozmenenú krajinu, tento vplyv sa nepokladá za významný. Situovanie strediska technicko – hygienickej údržby do miesta lokalizácie železničnej stanice vytvorí kompaktný priemyselný areál spĺňajúci trend zlučovania priemyselných objektov.
Z hľadiska vplyvu na scenériu krajiny nebude stredisko THÚ vytvárať vizuálnu bariéru, jeho umiestnenie je ohraničené už existujúcimi fyzickými bariérami (násyp žel. telesa). Vplyvy na scenériu krajiny je možné považovať ako málo významné.

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma
-vplyvy na veľkoplošné a maloplošné chránené územia
Navrhovaná činnosť neprichádza do kontaktu s maloplošným ani veľkoplošným chránením územím ani jeho ochranným pásmom.
Nepredpokladajú sa žiadne priame vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma.

-vplyvy na územia patriace do sústavy chránených území NATURA 2000
Navrhovaná stavba nie je v kolízii s územím patriacim do sústavy NATURA 2000 ani s územím navrhovaným na začlenenie do tejto sústavy. Nepredpokladajú sa negatívne vplyvy na tieto územia.

-vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti
Podľa zákona NRSR č. 364/2004 Z.z. o vodách môže vláda na zabezpečenie ochrany vôd a jej trvalo udržateľného využívania územie, ktoré svojimi prírodnými podmienkami tvorí významnú prirodzenú akumuláciu vôd, vyhlásiť sa chránenú vodohospodársku oblasť. Dotknuté územie sa **priamo nedotýka žiadnej CHVO ani PHO.**
Nepredpokladajú sa vplyvy na chránené vodohospodárske oblasti a ochranné pásma zdrojov vôd.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná stavba nezasahuje prvky územného systému ekologickej stability. Nepredpokladá sa negatívny vplyv na sústavu.

Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme

Realizáciou plánovanej činnosti nedôjde k záberu lesných ani poľnohospodárskych pozemkov.
Územie plánované pre realizáciu činnosti bolo aj v minulosti využívané pre účely železníc. Budúce stavenisko sa nachádza v areáli železničnej stanice s čiastočne vybudovanou infraštruktúrou.

- **vplyvy na technickú infraštruktúru**

Kapacitne a technologicky vybavené stredisko umožní vykonávať požadované úkony pri údržbe vozidiel na zodpovedajúcej úrovni. Súčasný technický stav budov, kapacita odstavného koľajiska ako aj ostatnej doplnkovej infraštruktúry (inžinierske siete) z hľadiska zabezpečenia súčasného a výhľadového rozsahu THÚ je nedostatočný. Realizáciou strediska bude zároveň splnená podmienka pre dosiahnutie štandardu na výkon technicko – hygienickej údržby, čím sa zvýši kultúra cestovania po technickej i esteticko – hygienickej stránke pre ľudí využívajúcich vlakovú dopravu.

-vplyvy na dopravu

Cestná doprava

Dopravné napojenie komplexu technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel v Bratislave bude zabezpečené napojením účelových komunikácií komplexu na verejnú sieť miestnych komunikácií, ktoré sa napájajú na cesty II/502 a I/61.
Prístup ku komplexu tvoria dve prístupové dvojpruhové obojsmerné komunikácie so šírkou spevnenia 7m. Pre zabezpečenie prístupu k objektu cez hlavné koľaje je na prístupovej komunikácii umiestnený nadjazd. Hlavné prístupové cesty sú doplnené o dve účelové jednopruhové obojsmerné komunikácie k objektom komplexu šírky 4m, ktoré sa vo výhybniach rozšíria na 6m. Na pohyb v priestore komplexu budú slúžiť spevnené plochy. V rámci vybudovania spevnených plôch sa vybuduje aj prístupový chodník k jestvujúcim spevneným plochám.
Konštrukcia komunikácií a spevnených plôch bude s betónovým povrchom. Časti spevnených plôch v styku s koľajami budú zadláždené betónovými zádlažbovými panelmi. Komunikácie budú odvodnené do priekop a spevnené plochy do vpustí, ktoré sa napoja na navrhovanú dažďovú kanalizáciu.
Hlavné dopravné napojenie bude z cesty II/502, ale časť dopravy sa napojí aj z cesty I/61. Napojenie je navrhované pripojením cez sieť účelových komunikácií. Navýšenie dopravy bude predstavovať 62 osobných a 8 nákladných automobilov na ceste II/502 v profile za 24h, a 16 osobných a 2 nákladné automobily na ceste I/61 v profile za 24h. Pomer smerov pre II/502 sa predpokladá 40% smer centrum a 60% smer Rača. Pomer smerov pre I/61 sa predpokladá 25% smer centrum a 75% smer Trnava.
Predpokladaná vyťaženosť strediska THÚ žel. vozidlami je 56 súprav/deň.

Prevádzka strediska THÚ zároveň splní požiadavky technickej aj hygienickej údržby na požadovanej úrovni a zvýši kultúru cestovania v ošetrovaných vlakových súpravách.

Železničná doprava

V rámci projektových príprav bola vypracovaná Dopravná a prevádzková technológia (Ing. Milan Mladoniczky). Na základe spracovane dopravnej a prevádzkovej technológie je možné urobiť tieto závery:

- kapacita strediska THÚ je dostatočná pre výhľadový rozsah činností,
- priepustnosť dotknutých zariadení železničnej infraštruktúry ŽSR (traťové koľaje v úseku Odbočka Vinohrady – Bratislava východ, odchodová skupina Juh v žel. stanici Bratislava východ) je dostatočná aj pre uvažovaný rozsah dopravy po realizácii strediska THÚ Bratislava v lokalite Bratislava východ.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky

Navrhované stredisko technicko – hygienickej údržby zasahuje do vyhlásenej Pamiatkovej zóny (PZ) Bratislava – Rača – depo (Areál rušňového depa Bratislava-východ). Činnosť na území pamiatkovej zóny musí byť v súlade s ustanoveniami zákona NR SR č. 49/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 49/2002 Z. z.“).

Pre zabezpečenie ochrany pamiatkovej zóny boli v roku 2009 vypracované Zásady ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt územia pamiatkovej zóny Areál rušňového depa Bratislava – Východ (Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Pamiatkový úrad Bratislava).

Na území pamiatkovej zóny je stavebná činnosť obmedzená. Stavebná činnosť má najmä zachovať, upravovať, obnovovať a dotvárať priestory pamiatkovej zóny a prostredie pamiatkovo hodnotných objektov (objekty kategórie A-D) vo vzťahu k pôvodnému pôdorysu, hmotovo objemovej skladbe a výškovému zónovaniu pamiatkového územia. Prípadná nová výstavba musí rešpektovať podmienky funkčného využitia územia PZ a jej sektorov. V území boli identifikované 4 sektory. Realizácia navrhovanej činnosti zasiahne čiastočne sektor D a okrajovo sektor A.

Sektor A

Zo „Zásad ochrany, obnovy a prezentácie hodnôt územia pamiatkovej zóny:

- na území je prípustné rozvíjať výlučne funkcie spojené s funkciou železnice. Funkcia koľajiska nesmie byť funkciami rozvíjajúcimi sa na území sektoru A narušená.
- prípadné budovanie parkovacích miest je potrebné situovať mimo súčasný areál depa.
- prípadné budovanie objektov verejného hygienického zariadenia (pokiaľ nebudú riešené ako súčasť existujúcich stavieb) je potrebné situovať buď mimo súčasný areál depa alebo na jeho SZ okraj, resp. do oblasti súčasného vstupu do areálu depa z Dopravnej ulice.
- umiestnenie kontajnerov domového (resp. triedeného) odpadu sa odporúča situovať mimo súčasný areál depa resp. do oblasti súčasného vstupu do areálu depa z Dopravnej ulice. Kontajnery je potrebné umiestniť do uzavretého prístrešku.

V tomto sektore v priestore koľajiska starej smerovej skupiny železničnej stanice Bratislava východ, na voľnom priestranstve územia medzi vchodovou skupinou a odchodovou koľajou z odchodovej skupiny JUH na odbočku Vinohrady, sa nachádza komplex objektov pozostávajúcich z radovej garáže so štyrmi parkovacími státiami pre cestné vozidlá, skladu a oceľového prístrešku, ktoré sú prevádzkované správcami výkonnej jednotky ŽSR.

Z dôvodu, že existujúce objekty infraštruktúry budú prekážať výstavbe strediska THÚ, je nutné ich zrušiť a odstrániť.
Jedná sa o tieto existujúce objekty:
a.) Garáže (4 parkovacie státia, slúži pre garážovanie služobných dodávkových automobilov, ktoré sú v správe jednotlivých výkonných jednotiek ŽSR)
b.) Sklad (tvorí prístavbu garáží, slúži v súčasnosti pre skladovanie náhradných celkov a materiálu potrebného pre výkon údržby činnosti infraštruktúry v rámci ŽSR.)
c.) Oceľový prístrešok
Všetky uvedené objekty vykazujú vysokú morálnu zastaralosť, nemajú historickú hodnotu a nie sú objektom ochrany pamiatkovej zóny. Ich asanácia nebude mať negatívny dopad na kultúrne pamiatky a historické hodnoty územia.
Sektor D
Na území je prípustné rozvíjať len funkcie spojené s funkciou železnice. Koľajisko nesmie byť funkciami rozvíjajúcimi sa na území sektoru D narušené.
Plánovaná činnosť je v súlade s podmienkou rozvoja funkcií spojených s funkciou železnice. Pri výstavbe THÚ dôjde k prestavbe koľajiska.
V priestore koľajiska starej smerovej skupiny železničnej stanice Bratislava východ mimo areál pamiatkovej zóny sa nachádza oceľová hala múzejno-dokumentárneho centra pre remizovanie historických železničných koľajových vozidiel.
V uvedenom obvode koľajiska starej smerovej skupiny územia medzi vchodovou a odchodovou koľajou z odchodovej skupiny JUH na odbočku Vinohrady sa navrhuje vybudovanie strediska technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel. Na základe tejto skutočnosti existujúca hala múzejno-dokumentačného centra bude prekážať výstavbe strediska THÚ. Z toho dôvodu bude nutné halu zrušiť a remizované historické koľajové vozidlá premiestniť. Na základe dohody s Krajským pamiatkovým úradom bude pre umiestnenie novej haly Múzejno – dokumentačného centra vyhradené územie v blízkosti dotknutej lokality.
Uvedené premiestnenie haly pre remizovanie možno považovať za mierny negatívny vplyv na objekty historickej povahy.

Vplyvy na archeologické náleziská
V území nie sú známe archeologické náleziská. V rámci povoľovacieho procesu bude ako dotknutý orgán oslovený aj krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude podkladom k vydaniu povolenia na stavbu.
Pri stavebnej činnosti v území je potrebné dodržať povinnosť ohlásenia prípadného archeologického nálezu podľa § 40 zákona č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v súlade s § 127 stavebného zákona. V prípade nálezu predmetné lokality budú dôsledne zdokumentované a s nájdenými archeologickými artefaktami bude naložené v súlade s platnou legislatívou.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality
Nakoľko nebol zistený zásah do územia paleontologického náleziska, resp. významnej geologickej lokality, nepredpokladá sa žiaden negatívny vplyv.

Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Nepredpokladá sa vplyv na miestne tradície a iné hodnoty nehmotnej povahy.

Priestorová syntéza vplyvov činnosti v území

Priestorové rozloženie predpokladaného zvýšenia negatívneho vplyvu plánovanej činnosti na okolie v území je dané technickým riešením navrhovanej stavby.

K najvýraznejším zásahom do prostredia počas výstavby trate patrí hluková záťaž a prašnosť spôsobená prejazdmi ťažkých mechanizmov a pri realizácii zemných prác. Tieto vplyvy sa budú radiálne znižovať so vzdialenosťou od miesta realizácie.

Počas prevádzky strediska technicko – hygienickej údržby bude minimálnym stresovým faktorom zmena hlukovej záťaže. Akustická situácia vplyvom navrhovanej činnosti sa však nepriblíži k prekročeniu legislatívne daných hygienických limitov, čo bolo aj preukázané vypracovanou hlukovou štúdiou (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, ES-2014/09-68-BA-Reming2, september 2014).

Negatívne vplyvy prevádzky majú rovnako radiálne znižujúci sa charakter.

Vplyvy presahujúce štátne hranice

Vplyvy na životné prostredie presahujúce štátne hranice sa nepredpokladajú.

Iné vplyvy

Iné vplyvy na životné prostredie ako sú vyššie uvedené sa nepredpokladajú.

Celkové hodnotenie vplyvov

Nulový variant

Pozitíva

- nulové investičné náklady,
- žiadny zásah do miestneho biotopu vytvoreného náletovými drevinami,
- žiadne negatívne vplyvy spojené s výstavbou, zhoršenie kvality ovzdušia a hlukovej záťaže,
- žiaden dočasný ani trvalý záber plôch.

Negatíva

- stav so znečisteným kamenivom z pôvodného koľajového lôžka ostane nezmenený s rizikom negatívneho vplyvu na horninové prostredie a podzemné vody,
- spôsob údržby a čistenia železničných vozňov ostane nezmenený s tým, že komfort a bezpečnosť zamestnancov ako aj kapacitné možnosti a technické podmienky sú v súčasnosti nedostatočné,
- nevytvorí sa predpoklad pre nárast pracovných príležitostí,
- kultúra cestovania železnicou ostane bez zmeny.

Jednovariantné riešenie

Pozitíva

- situovanie v obvode existujúcej železničnej stanice, nejedná sa o novú činnosť v lokalite,
- odstránenie znečisteného štrkového kameniva v areáli žel. stanice, jeho odvezenie na skládku nebezpečného odpadu – pozitívny vplyv na podzemné vody,

- kontrolované odvádzanie znečistených vôd z činnosti technicko-hygienickej údržby ŽKV kanalizáciou z priestoru strediska cez lapače ropných látok a zachytávače tukov,
- moderné prevádzkové ošetrovanie výhybiek,
- návrhom umiestnenia nezasahuje do území NATURA 2000 ani iných chránených lokalít a ani sa nepredpokladá ich ovplyvnenie,
- výstavbou novej (náhradnej) kotolne spoločnosti CARGO bude zvýšená efektivita kotolne, čo predpokladá zníženú spotrebu plynu,
- odstránenie existujúcej skládky stavebného a iného materiálu,
- vytvoria sa kapacitné predpoklady pre údržbu súčasného aj výhľadového stavu koľajových vozidiel,
- predpoklad nárastu pracovných príležitostí,
- bezpečnosť a komfort zamestnancov vykonávajúcich údržbu vozňov,
- zvýši sa kultúra cestovania po technickej aj esteticko-hygienickej stránke pre ľudí využívajúcich vlakovú dopravu.

Negatíva

- investičná a materiálová náročnosť výstavby,
- počas výstavby zvýšená záťaž okolitého prostredia prašnosťou a hlukom,
- počas výstavby možnosť havárie ťažkých mechanizmov a v jeho dôsledku únik škodlivých látok s možnosťou znečistenia podzemných vôd,
- dočasný záber plôch a s tým spojená možnosť devastácie pôdy,
- vynútené preložky infraštruktúry a demolácia pôvodnej kotolne spoločnosti CARGO,
- odstránenie a vybudovanie novej haly Múzejno-dokumentačného centra,
- odstránenie objektov v kolízii s výstavbou (oceľová lávka, regulačná stanica, oceľový prístrešok, prefabrikovaná garáž 3x, záhradkárske objekty),
- odstránením náletových drevín a vybudovaním spevnených plôch budú zničené biotopy vhodné pre existenciu drobných živočíchov.

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

Hodnotená činnosť **nezasahuje** žiadne územie sústavy NATURA 2000.

V širšom okolí sa nachádza územie európskeho významu SKUEV0104 Homolské Karpaty (4,2 km severne od plánovanej výstavby), SKUEV0279 Šúr (4,1 km severovýchodne od navrhovanej činnosti) a SKUEV0388 Vydrica (4,0 km západne od hranice plánovanej výstavby). Z chránených vtáčích území je k dotknutému územiu najbližšie navrhované SKCHVU014 Malé Karpaty (približne 1,5 km severne od navrhovanej činnosti). Ostatné blízke chránené územia sústavy NATURA 2000 sú vo väčších vzdialenostiach od dotknutého územia.

Okrem spomenutých území európskeho významu sa v širšom okolí navrhovanej činnosti nachádza lokalita zapísaná do zoznamu mokradí medzinárodného významu Ramsarská lokalita – Šúr (3,7 km severozápadne od dotknutej lokality).

Navrhovaná stavba technicko – hygienickej údržby ŽKV **neprichádza** ani do styku s prvkami Územného systému ekologickej stability Samosprávneho Bratislavského kraja.

VI. ZÁVERY

1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, pri ktorom sa zvážili všetky očakávané pozitívne a negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zhodnotil sa ich význam a so zohľadnením predložených stanovísk a verejného prerokovania, za súčasného stavu poznania a navrhnutých opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti

sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislava. Odporúčanie je podmienené splnením podmienok a opatrení uvedených v bode VI. 3 tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie a nemohli byť s ohľadom na etapu rozpracovanosti projektu vyriešené, je potrebné vyriešiť v ďalšom procese prípravy stavby pre povolenie činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odporúčaný variant

Odporúča sa navrhované jednovariantné riešenie posudzované v správe o hodnotení – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislava.

3. Odporúčané podmienky pre etapu prípravy a realizácie činnosti

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania, pripomienok a stanovísk príslušných, dotknutých a povoľujúcich orgánov, dotknutej obce, orgánov štátnej správy, verejnosti, verejného prerokovania správy o hodnotení, odborného posudku a na základe správy o hodnotení sa odporúčajú pre etapu prípravy, realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

1. Zhotoviteľ vypracuje plán organizácie dopravy počas výstavby, ktorý určí trasy prevozov materiálov pre staveniskovú dopravu tak, aby sa v maximálnej miere uskutočňovala na železnici a aby sa realizovala na okolitých cestách iba v nevyhnutnom prípade. Jeho riešenie predložiť na odsúhlasenie MČ Bratislava – Rača.
2. Počas výstavby vykonať organizačné a technické opatrenia na zníženie negatívnych vplyvov prašnosti na obytné územie v lokalite.
3. Počas výstavby vylúčiť premávku stavebných mechanizmov v čase nočného pokoja.
4. Počas výstavby dodržiavať hranice záberu stavby, staveniská a skládky materiálov zriaďovať len na povolených miestach, určiť miesta manipulácie s pohonnými látkami, zabezpečiť dočasné oplotenie staveniska vo vytypovaných úsekoch.

5. V ďalšom procese prípravy stavby pri posudzovaní hlukovej záťaže na dotknuté obyvateľstvo dodržať zákon NR SR č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a 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 vyhlášky MZ SR č. 237/2009 Z.z.
6. Na elimináciu nepriaznivých účinkov hluku počas výstavby a prevádzky realizovať protihlukové stavebnotechnické, technologické a organizačné opatrenia v zmysle záverov Posúdenia hlukovej záťaže pre stavbu – Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel, projektová príprava, stredisko Bratislava – vypracovanej spoločnosťou EUROAKUSTIK, s.r.o., číslo ES-2014/09-68-BA-Reming2, autori Ing. Milan Kamenický a Ing. Peter Zaťko, 09/2014.
7. Uskutočniť merania hluku po uvedení do prevádzky vo vybraných lokalitách náchylných na zvýšenú hlukovú záťaž pre objektívne posúdenie hlukovej záťaže.
8. Pred uvedením stavby do prevádzky predložiť hodnotenie akustických pomerov objektívnym meraním hluku Útvaru vedúceho hygienika Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v súlade so zákonom č. 355/2007 Z.z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov a návrh na kolaudáciu predmetnej stavby v zmysle § 52 ods.1 písm. b) zákona č. 355/2007 Z.z.
9. V prípade preukázania zistenia nadlimitných hodnôt pri monitoringu hluku spôsobovaných navrhovanou činnosťou vo vybraných lokalitách uskutočnenom počas prevádzky, realizovať v daných lokalitách protihlukové opatrenia.
10. V ďalšom procese prípravy projektovej dokumentácie vypracovať podrobný inžiniersko-geologický a hydrogeologický prieskum, v rámci ktorého bude zisťovaná vhodnosť podložia, znečistenie horninového prostredia a podzemných vôd, prípadný dopad na kvalitu podzemnej vody a navrhnutý spôsob odstránenia tohto znečistenia.
11. Pre minimalizáciu možných rizík v dôsledku havárie stavebných mechanizmov vypracovať pre etapu výstavby plán havarijných opatrení.
12. Zabezpečiť odlučovače ropných látok, ktoré budú prečisťovať zrážkovú vodu zo spevnených plôch strediska THÚ s účinnosťou, ktorá zabezpečí, že koncentrácia ropných látok vo vypúšťaných odpadových vodách bude pod hodnotou 0,1 mg/l.
13. Zabezpečiť prečisťovanie odpadových vôd zo stravovacích zariadení strediska THÚ odlučovačmi tukov.
14. V ďalšom procese projektovej prípravy dodržať navrhované technické riešenie prečistenia technologických vôd v čističke odpadových vôd, ktorá zabezpečí chemické vyčistenie zaolejovaných technologických vôd z vonkajšieho umývania vlakových súprav. Kaly z čističky pri pravidelnej údržbe likvidovať podľa všeobecne platných predpisov.
15. Počas výstavby a prevádzky činnosti zabezpečiť odvádzanie dažďových vôd v zmysle § 17 ods. 2 zákona č. 364/2004 Z.z. (vodný zákon) tak, aby nedochádzalo k podmáčaniu, zaplavovaniu stavby a susedných pozemkov a k zmene vodných pomerov podzemných vôd.

16. Uskutočniť monitoring podzemných vôd, ktorý bude monitorovať prítomnosť znečisťujúcich látok. Spôsob a dĺžku trvania monitoringu dohodnúť s príslušným orgánom na úseku ochrany vôd.
17. Počas prevádzky zabezpečiť kĺzavosť výhybiek mazaním ekologicky odbúrateľnými prvkami, prípadne iným ekologicky prijateľným spôsobom.
18. Po ukončení stavebných prác zabezpečiť navrátenie stavbou dotknutých pozemkov (nespevnených plôch) do pôvodného stavu osiatím trávovým semenom, prípadne výsadbou vysokej a nízkej zelene.
19. Pri nakladaní s odpadmi dodržať platnú legislatívu a riadiť sa odporúčaniami v zmysle stanoviska Hl. mesta SR Bratislavy (list č. MAGS OUGG 45666/15-282425 OUGG 281/15, EIA č. 31 zo dňa 18.06.2015).
20. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie zabezpečiť diagnostiku ekologickej kvality materiálu odstraňovaného koľajového lôžka, v rámci ktorej bude zistená kvalita a množstvo materiálu, ktoré je možné po recyklácii opätovne použiť do železničného zvršku. S materiálom, ktorý bude diagnostikou ohodnotený ako kontaminovaný, narábať ako s nebezpečným odpadom v súlade s platnou legislatívou.
21. Konštrukčné prvky trakčného vedenia, ktoré sa umiestňujú na vrchole trakčných stožiarov a prvky samotného trakčného vedenia konštrukčne upraviť tak, aby nedochádzalo k usmrcovaniu vtákov.
22. Projekt sadových úprav predložiť na vyjadrenie Hl. mestu SR Bratislava.

23. Výrub drevín vykonávať prednostne v mimovegetačnom období.
24. Ak pri zemných prácach v rámci výstavby dôjde k archeologickým alebo paleontologickým nálezom, spolupracovať s krajským pamiatkovým úradom a dodržať ustanovenia vyplývajúce zo zákona NR SR č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.
25. Zásah do Pamiatkovej zóny Bratislava – Rača – depo uskutočniť v súlade s ustanoveniami zákona NR SR č. 49/2002 Z.z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov.
26. Výstavbu novej haly múzejno-dokumentačného centra doplniť v objektovej skladbe stavby strediska THÚ Bratislava.

4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia písomných stanovísk

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 ods. 1, 2 zákona na základe správy o hodnotení - Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislava, stanovísk účastníkov procesu posudzovania k správe o hodnotení, záznamu z verejného prerokovania a odborného posudku. Pri hodnotení podkladov a vypracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona. MŽP SR dôsledne analyzovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, odborníkov. Verejnosť – fyzické osoby - nemala žiadne pripomienky, verejnosť – právnická osoba - Združenie domových samospráv – zaslalo stanovisko, ktoré opodstatnené časti boli akceptované v tomto záverečnom stanovisku, ostatné sú na zváženie v ďalšom povoľujúcom konaní. V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie popísané v správe o hodnotení a v kapitole IV. tohto záverečného stanoviska. Zvážili sa všetky riziká navrhovaného

variantu z hľadiska vplyvu na životné prostredie, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať so zohľadnením odporúčaných podmienok pre ďalšiu etapu prípravy a realizácie.

Vyhodnotenie stanovísk a pripomienok z verejného prerokovania:

Celkovo bolo na MŽP SR, Sekcia environmentálneho hodnotenia, Odbor environmentálneho posudzovania do dňa 13.07.2015 doručených 11 stanovísk od dotknutých subjektov. Dňa 24.06.2015 sa konalo verejné prerokovanie správy o hodnotení pre dotknuté mesto Bratislava.

Žiadne stanovisko nebolo zamietavé.

Päť stanovísk bolo súhlasných bez pripomienok. V jednom bolo len upozornenie, že v ďalšom procese prípravy stavby bude činnosť posudzovaná v zmysle platnej legislatívy v oblasti svojej pôsobnosti, a to z hľadiska verejného zdravia.

Ďalších päť stanovísk bolo súhlasných s pripomienkami.

Z toho dve stanoviská poukázali na potrebu ochrany pred hlukovou záťažou z hľadiska možného negatívneho vplyvu stavby na verejné zdravie. Z hľadiska ochrany verejného zdravia (Útvar vedúceho hygienika MDVaRR SR) bol súhlas so závermi posúdenia hlukovej záťaže a bolo poukázané na potrebu dodržať pri realizácii stavby v nej uvádzané podmienky a potrebu aktualizovať hlukovú štúdiu v súvislosti so skutočným vyhotovením stavby. Naopak MČ Bratislava Rača so závermi predloženého hlukového posúdenia nesúhlasí a požaduje nové posúdenie existujúcej hlukovej záťaže v súbehu s navrhovanou činnosťou.

Ďalšie pripomienky sa týkali ochrany a tvorby zelene, ochrany podzemných vôd a vodných pomerov v dotknutom území, ochrany ovzdušia, dodržania platnej legislatívy pri likvidácii odpadov, ochrany pamiatkovej zóny v zmysle platnej legislatívy a požiadavky zaradenia vybudovania novej haly Múzejno-dokumentačného centra do objektovej skladby celého strediska.

Jedno stanovisko, ako zástupca zainteresovanej verejnosti, žiada podrobne rozpracovať dopravné napojenie strediska a celkovú súvisiacu organizáciu dopravy v území v súlade s príslušnými normami a technickými predpismi, dopravno-kapacitné posúdenie, riešenie statickej dopravy, posúdenie výstavby z hľadiska ochrany zelene, ďalej z hľadiska ochrany dotknutého obyvateľstva požaduje posúdiť hlukové a rozptylové vplyvy, dendrologický a svetlotechnický posudok, zosúladiť stavbu výškovo a funkčne s najbližšou zástavbu. Požaduje vyhodnotiť zámer s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území, nesúhlasí s finančnou náhradou vyrúbanej zelene, žiada overiť navrhovanú činnosť s územným plánom. V závere požaduje posudzovanie navrhovanej činnosti prostredníctvom správy o hodnotení.

Na verejnom prerokovaní správy o hodnotení bola v rámci diskusie mest. časťou Rača vznesená požiadavky na realizáciu haly Múzejno-dokumentačného centra v rámci objektovej skladby plánovanej výstavby strediska, požiadavka na upresnenie dopravy stavebného materiálu po komunikáciách, poukázanie na chýbajúce parcelné čísla pozemkov dotknutých stavbou a poukázanie na sťažnosti miestneho obyvateľstva na hluk. Magistrát hl. mesta Bratislavy odporučil v súvislosti s navrhovanou činnosťou monitoring vôd. Verejnosť sa nezúčastnila verejného prerokovania správy o hodnotení.

Opodstatnené pripomienky dotknutých orgánov sa akceptujú. V ďalšom procese projektovej prípravy a aj pre proces prevádzky je potrebné dodržať v zmysle uvedených požiadaviek platnú legislatívu a súvisiace predpisy v oblasti ochrany ovzdušia, ochrany zelene a tvorby krajiny a z hľadiska odpadového hospodárstva. Všetky pripomienky zo stanovísk budú zahrnuté do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti.

V ďalšom procese projektovej prípravy je potrebné z hľadiska ochrany pamiatkovej zóny požiadať o vyjadrenie Krajský pamiatkový úrad v Bratislave.

Z hľadiska dopravného riešenia stavby a napojenia na miestne komunikácie III. a IV. tr. a účelové komunikácie bude potrebný súhlas orgánu v rámci ďalšieho povoľovacieho konania.

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny bude potrebný súhlas na nevyhnutný výrub drevín v zmysle § 47 ods. 3 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Na hodnotenie drevín bude spracovaný dendrologický posudok s vyčíslením spoločenskej hodnoty drevín vrátane riešenia spôsobu náhradnej výsadby za uskutočnený výrub v zmysle platnej legislatívy.

Všetky požiadavky zo stanoviska budú zahrnuté do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti.

Z hľadiska ochrany dotknutého obyvateľstva pred hlukom je možné konštatovať, že hluková záťaž obyvateľstva v súčasnosti je na hranici prípustných hodnôt, prípadne je prekračovaná. Ako je konštatované v stanovisku MČ Bratislava – Rača, v rokoch 2007 – 2010 bolo v mieste vykonané meranie, na základe ktorého bolo vydané rozhodnutie, ktorým sa nariadilo pôvodcovi hluku – Železnice SR – vykonať opatrenia na vylúčenie negatívneho vplyvu hluku v obytnom prostredí. Merania hluku z roku 2010 preukázali, že hladina hluku naďalej prekračuje prípustné hodnoty, a to v nočnej dobe.

Pre účely spracovania správy o hodnotení a posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti v oblasti hlukovej záťaže bolo spracované Posúdenie hlukovej záťaže (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, ES-2014/09-68-BA-Reming2, september 2014). Autori sú odborne spôsobilými osobami v tejto oblasti zapísaní v registri odborne spôsobilých osôb, ktorý vedie Úrad verejného zdravotníctva SR. Pracujú v danom odbore vyše 30, resp. 25 rokov. Sú autormi viacerých prác v danej problematike, ktoré stanovujú spôsoby určenia hlukovej záťaže zo zdrojov hluku zo vonkajšom aj vnútornom prostredí. Posúdenie hlukovej záťaže bolo spracované v zmysle platnej legislatívy a predpisov. Výpočty sú urobené postupmi a spôsobmi odporúčanými a overenými v SR. Meracie zariadenia mali v čase merania platné overenia.

Hlukové posúdenie dokumentuje stav pred realizáciou zámeru meraním reálneho hluku v najbližšom chránenom priestore v 24-hodinovom intervale počas dní 07.07.-08.07.2014 a 08.07.-09.07.2014, a to v okolí bytových domov na Dopravnej ulici č. 2 až 20. Výsledná súčtová hodnota (železničná, cestná doprava) ekvivalentnej hladiny A zvuku v najbližšom chránenom vonkajšom priestore (na fasádach bytových domov privrátených k územiu plánovanej výstavby THÚ) v súčasnosti dosahuje 56 – 59 dB v časovom intervale deň, večer, noc. Tieto hodnoty sú tesne pod hranicou prípustných hodnôt pre danú kategóriu územia pre hluk z dopravy (pozemná doprava, príp. železničné dráhy) pre časový interval deň a večer (60dB) a prekračujú prípustné hodnoty pre časový interval noc (50 dB – pre pozemnú dopravu, resp. 55 dB – pre železničnú

dopravu). Z uvedeného vyplýva, že tak ako bolo konštatované v stanovisku MČ Bratislava – Rača, hluková záťaž dotknutého obyvateľstva je v súčasnosti so zohľadnením činností vykonávaných v území prekročená pre časový interval noc. V noci sa však z prevádzkou navrhovanej činnosti neuvažuje. Súčasný hluk je spôsobovaný činnosťami na žel. stanici Bratislava – východ (predovšetkým v zriaďovacej stanici, ktorá je v bližšej vzdialenosti k bytovým budovám) a cestnou dopravou na miestnych komunikáciách, najmä po Dopravnej ulici.

Pre posúdenie hlukovej záťaže spôsobovanej posudzovanou činnosťou bolo v predmetnom posúdení použité matematické modelovanie šírenia zvuku vo vonkajšom prostredí formou trojrozmerného modelovania dotknutého územia so zohľadnením všetkých objektov, ktoré môžu ovplyvňovať šírenie zvuku od zdroja k miestu príjmu. Model bol vytvorený na základe predloženej projektovej dokumentácie, priameho merania objektov a zo zdrojových podkladov z fotogrametrie. Predpokladá sa prevádzka pre referenčný časový interval deň a večer. Vypočítané hodnoty hlukovej záťaže spôsobovanej len navrhovanou činnosťou v miestach výpočtu (na fasádach bytových domov privrátených k územiu plánovanej výstavby THÚ) sú pre časový interval deň a večer zo zdrojov hluku v areáli THÚ v rozmedzí 37,6 – 38,4 dB, z cestnej dopravy súvisiacej s navrhovanou činnosťou mimo areálu THÚ sú v rozmedzí 20,0 – 29,1 dB a zo železničnej dopravy súvisiacej s navrhovanou činnosťou mimo areálu THÚ sú 35,2 – 37,4 dB. V zmysle prílohy vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z.z., bod 1.8 - Ak hladina hluku z iných zdrojov podľa tabuľky č. 1 (Prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí) prekračuje prípustnú hodnotu a vzniká spolupôsobením viacerých zdrojov hluku rôznych prevádzkovateľov, posudzovaná hodnota pre jednotlivých prevádzkovateľov sa určuje s pripočítaním korekcie K = +3dB pri dvoch prevádzkovateľoch alebo K = +5dB pri troch a viacerých prevádzkovateľoch. Z uvedeného vyplýva tak, ako je uvedené v závere hlukového posúdenia, že činnosti súvisiace s prevádzkou THÚ pri zohľadnení korekcie pri spolupôsobení zdrojov zvuku z iných činností v danom území nespôsobia zvýšenie určujúcej veličiny nad jej prípustné hodnoty dané platnou legislatívou a príspevok od navrhovanej činnosti bude minimálny. To znamená, že činnosti spojené s navrhovanou činnosťou nebudú spôsobovať prekračovanie prípustných hodnôt určujúcich veličín pre jednotlivé druhy zdrojov hluku ani v prípade, že by zdroje hluku z iných činností pri svojej prevádzke neprekračovali prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku dané legislatívou.

Na základe posúdenia hlukovej záťaže je možné skonštatovať, že bol posúdený stav pred realizáciou zámeru a stav navrhovanej činnosti pri spolupôsobení zdrojov zvuku z iných činností a prevádzok a po podrobnom preštudovaní hlukového posúdenia nie je dôvod na spochybňovanie jeho záverov.

V stanovisku MČ Bratislava – Rača je v rámci zhodnotenia hlukového posúdenia uvedené, že „Počas prevádzky spracovateľ predpokladá pozitívny vplyv na hlučnosť v tejto oblasti.“ Takéto konštatovanie alebo tvrdenie nie je nikde v Posúdení hlukovej záťaže (EUROAKUSTIK, s.r.o., 09/2014) uvedené a ani z jeho záverov to nevyplýva. Spochybňovanie výsledkov uvedených v predmetnom hlukovom posúdení v stanovisku nie je ničím podložené a nezakladá sa na žiadnych objektívnych faktoch. Stanovenie hlukovej záťaže, ako bolo uvedené, je v posúdení urobené overenými a odporúčanými postupmi pomocou najaktuálnejšej verzie programového systému používaného v SR na takého hodnotenia. Vstupy do výpočtov boli urobené na základe merania akustických parametrov navrhnutej technológie.

Požiadavka zahrnúť do riešenia navrhovanej činnosti aj opatrenia na zníženie hlukovej záťaže spôsobovanej inými zdrojmi hluku, nie je opodstatnená. Súčasnú hlukovú záťaž v dotknutom území nespôsobuje navrhovateľ posudzovanej činnosti. Tieto zdroje hluku prevádzkuje iný vlastník. Riešenie tohto problému nie je predmetom posudzovania navrhovanej činnosti. Iné zdroje boli zohľadnené a ich vplyv na celkovú hlukovú záťaž v danej lokalite vyhodnotený.
Zo záveru posúdenia hlukovej záťaže vyplýva, že pre elimináciu nepriaznivého vplyvu hluku počas výstavby je nevyhnutné dodržať odporúčania publikované v predmetnom posúdení hlukovej záťaže. Pri spracovaní projektovej dokumentácie, resp. pri tvorbe realizačného projektu je potrebné dodržať podmienky na nepriezvučnosť obvodových a strešných plášťov budov HSU a HPOS a technicko-akustické parametre vzduchotechniky a technického zariadenia tak, ako sú uvedené v posúdení hlukovej záťaže a aktualizovať stanovenie hlukovej záťaže, ktorú bude spôsobovať navrhované THÚ stredisko Bratislava pre technológie, vzduchotechniku a všetky súvisiace zariadenia s technicko-akustickými parametrami, ktoré budú reálne nainštalované.
V období prevádzky bude navrhnuté vykonať monitoring hluku. V prípade nesúladu s predikovanými hodnotami, je potrebné vykonať protihlukové opatrenia.

Zo správy o hodnotení v súvislosti s nevyhnutným odstránením haly múzejno-dokumentačného centra, ktorá prekáža výstavbe THÚ vyplýva, že navrhovateľ akceptuje potrebu jej opätovného vybudovania na území vyhradenom Krajským pamiatkovým úradom v blízkosti dotknutej lokality. Búranie haly je zahrnuté v objektovej skladbe v rámci realizácie strediska THÚ Bratislava ako stavebný objekt SO 3102 – Odstránenie stavieb (búracie práce). Zaradenie vybudovania novej haly múzejno-dokumentačného centra do objektovej skladby realizácie strediska THÚ sa akceptuje.

Požiadavka na riešenie dopravy materiálu na stavenisko počas výstavby mimo obytného územia Východné (Žabí majer) sa akceptuje. Počas výstavby bude požadované v čo najväčšej možnej miere využívať koľajovú dopravu na prepravu materiálov.

Združenie domových samospráv (list zo dňa 20.06.2015)
má nasledovné pripomienky:
- žiada podrobne rozpracovať v textovej aj grafickej časti dopravné napojenie, ako aj celkovú organizáciu dopravy v území súvisiacom s navrhovanou činnosťou v súlade s príslušnými normami STN a Technickými podmienkami TP 09/2008 , TP 10/2008,
- žiada doplniť dopravno-kapacitné posúdenie v súlade s príslušnými normami STN a metodikami (STN 73 6102, STN 73 6101, Technické podmienky TP 10/2010 , Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov) pre existujúce križovatky ovplyvnené zvýšenou dopravou navrhovanej stavby a zohľadniť širšie vzťahy vychádzajúce z vývoja dopravnej situácie v dotknutom území, z jej súčasného stavu a aj z koncepčných materiálov mesta zaoberajúcich sa vývojom dopravy v budúcnosti (20 rokov od uvedenia stavby do prevádzky),
- žiada overiť výpočet potrebného počtu parkovacích miest v súlade s aktuálnym znením príslušnej normy STN 73 6110,
- žiada vyhodnotiť súlad výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti s ochranou zelene v súlade s normou STN 83 7010 Ochrana prírody

- žiada definovať najbližšiu existujúcu obytnú, event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti, vo väzbe na hlukové, rozptylové vplyvy, dendrologický posudok a svetlotechnický posudok,
- výškovo aj funkčne zosúladiť s okolitou najbližšou zástavbou,
- náhradnú výsadbu žiada riešiť výlučne výsadbou vzrastlých stromov v danej lokalite, nesúhlasí s finančnou náhradou spoločenskej hodnoty,
- vyhodnotiť zámer vo vzťahu s geológiou a hydrogeológiou v dotknutom území. Požaduje spracovať aktuálny geologický a hydrogeologicky prieskum a spracovaním analýzy reálnych vplyvov a uvedené zistenia použiť ako podklad pre spracovanie analýzy vplyvov navrhovaného posudzovaného zámeru v oblasti geológie a hydrogeológie,
- žiadame overiť návrh činnosti s územným plánom za predpokladu maximálnych intenzít predpokladaných činností aj v okolitom území V tomto duchu následne preveriť aj všetky predchádzajúce body nášho vyjadrenia.

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

Pisateľ v texte nesprávne uviedol názov navrhovanej činnosti. Nejedná sa o „Zberný dvor Zlaté Klasy“ ale o činnosť „Technicko – hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislava“. Akceptujeme však záujem o zlepšenie životného prostredia.

Po preštudovaní pripomienok je možné konštatovať, že niektoré budú zahrnuté do navrhovaných opatrení a podrobnejšie riešené v rámci ďalšej prípravy stavby.

Dopravné napojenie navrhovanej činnosti ako aj statická doprava sú v správe o hodnotení riešené na úrovni primeranej rozpracovanosti projektu pre fázu posudzovania vplyvov činnosti. V ďalšom stupni prípravy stavby bude otázka podrobne rozpracovaná v zmysle platných predpisov a noriem a riešenie bude prerokované v stavebnom konaní v zmysle stavebného zákona, a to v zmysle vyjadrenia MČ Bratislava – Rača ako povoľujúceho špeciálneho stavebného úradu pre miestne komunikácie III. a IV. tr. a účelové komunikácie. Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií z hľadiska svojich kompetencií neuplatnil v procese posudzovania žiadne požiadavky.

Z hľadiska ochrany zelene sa požiadavka <u>akceptuje</u> a bude v ďalšom stupni prípravy stavby v prípade výrubu požadované spracovanie dendrologického posudku s vyčíslením spoločenskej hodnoty drevín vrátane riešenia spôsobu náhradnej výsadby za uskutočnený výrub podľa vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z.z., ktorou sa vykonáva zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny. Na výrub drevín, ktoré sa nachádzajú v území je nevyhnutný súhlas v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Požiadavka definovať najbližšiu obytnú event. inú zástavbu s dlhodobým pobytom osôb v okolí navrhovanej činnosti bola splnená v správe o hodnotení aj v priloženom Posúdení hlukovej záťaže dotknutého obyvateľstva (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, ES-2014/09-68-BA-Reming2, september 2014). Posúdenie hlukovej záťaže preukázalo, že v súčasnosti je už na hranici prípustných hodnôt určujúcej veličiny pre zdroje hluku z dopravy a pre časový interval noc ich prekračuje, prípadne ich prekračuje pre hluk z iných zdrojov. Príspevok z činností súvisiacich s navrhovanou prevádzkou posudzovaného THÚ pri zohľadnení spolupôsobenia zdrojov zvuku z iných činností v danom území je minimálny a nespôsobí zvýšenie hodnôt určujúcej veličiny nad jej prípustné hodnoty dané platnou legislatívou. Riešenie súčasnej hlukovej záťaže nie je predmetom tohto posudzovania.

Z hľadiska ochrany ovzdušia vyplýva zo správy o hodnotení, že realizáciou vzniknú dva stredné zdroje znečistenia ovzdušia, ktoré musia spĺňať platné emisné limity a podmienky rozptylu emisií stanovené vyhláškou MŽP SR č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 137/2010 Z.z. o ovzduší a zároveň musia byť dodržané podmienky stanovené vyhláškou MŽP SR č. 360/2010 Z.z. o kvalite ovzdušia.

Požadované svetlotechnické posúdenie je vzhľadom na vzdialenosť navrhovanej výstavby k najbližšej zástavbe (250 – 300 metrov) a jej charakter irelevantné. Navrhované technické a technologické riešenie THÚ sa nijako nevymyká štandardom riešenia obdobnej stavby a výškovo aj funkčne je v súlade s okolitým využitím územia.

Z hľadiska súladu navrhovanej činnosti s územným plánom a funkčným využitím územia je možné konštatovať (aj na základe došlých stanovísk od MČ Bratislava – Rača a Hl. m. SR Bratislava), že navrhovaná činnosť je v súlade s územným plánom hl. m. SR Bratislavy, rok 2007, v znení zmien a doplnkov 01, 02, 03, 05 a nie sú potrebné územnoplánovacie opatrenia.

Z hľadiska geologického a hydrogeologického hodnotenia navrhovanej činnosti v dotknutom území bolo v správe o hodnotení vychádzané z Geologickej štúdie (CAD-ECO, s.r.o, 2011) primerane k stupňu rozpracovanosti projektu. V správe o hodnotení je v rámci navrhovaných opatrení navrhované vypracovanie podrobného geologického a hydrogeologického prieskumu pre zhodnotenie aktuálneho stavu v dotknutom území a navrhnutie technického riešenia stavby, ktoré nespôsobí zmenu vodných pomerov v území a ohrozenie horninového prostredia.

Opodstatnené pripomienky verejnosti budú zahrnuté do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Odd. oblastného hygienika Bratislava (list č. 16415/2015/D401-ÚVHR/41040 zo dňa 07.07.2015)
- vydáva záväzné stanovisko – **súhlasí** so správou o hodnotení.

- Vzhľadom k tomu, že v zmysle § 27 ods. 1 zákona č. 355/2007 Z.z. „fyzická osoba – podnikateľ a právnická osoba, ktoré používajú zdroje hluku, infrazvuku alebo vibrácií sú povinné zabezpečiť, aby expozícia obyvateľov a ich prostredia bola čo najnižšia a neprekročila prípustné hodnoty pre deň, večer a noc ustanovené vykonávacím predpisom (Vyhláška MZ SR č. 549/2007 Z.z.) upozorňuje na potrebu **dodržať** pri spracovaní PD a následne pri realizácii navrhovaného strediska THÚ **podmienky na ochranu pred nepriaznivými účinkami hluku** v Posúdení hlukovej záťaže.
- Upozorňuje stavebníka na povinnosť podľa § 52 ods. 1 písm. b) zákona č. 355/2007 Z.z. predložiť orgánu verejného zdravotníctva na posúdenie z hľadiska možného negatívneho vplyvu na verejné zdravie návrh na kolaudáciu predmetnej stavby a pred uvedením priestorov do trvalej prevádzky predložiť hodnotenie akustických pomerov objektívnym meraním hluku.

Akceptuje sa. Podmienky na ochranu pred nepriaznivými účinkami hluku publikované v Posúdení hlukovej záťaže (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, ES-2014/09-68-BA-Reming2, september 2014) budú zahrnuté do odporúčaných podmienok pre etapu projektovej prípravy, výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti. V rámci týchto podmienok je aj odporúčanie aktualizovať stanovenie hlukovej záťaže, ktorú bude spôsobovať navrhované THÚ, pre technológie, vzduchotechniku a všetky súvisiace zariadenia s technicko-akustickými parametrami, ktoré budú reálne nainštalované. Toto odporúčanie bude zahrnuté do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti s potrebou vyjadrenia orgánu verejného zdravotníctva..

Okresný úrad Bratislava, odb. starostlivosti o životné prostredie, Odd. ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (list č. OU-BA-OSZPP3-2015/041108/SIA/I-EIA zo dňa 09.07.2015)

Ochrana prírody a krajiny:

1. Na výstavbou dotknutom pozemku platí 1. stupeň ochrany podľa §12 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny (ďalej zákon OPK), kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona.
2. Vybudovanie servisného pracoviska slúžiaceho na údržbu osobných vozňov nepredstavuje podľa zákona OPK v danom území zakázanú činnosť, alebo činnosť vyžadujúcu súhlas rozhodnutím orgánu ochrany prírody a krajiny.
3. Podľa RÚSES mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) riešené územie nie je súčasťou žiadneho biokoridoru, biocentra alebo iného prvku s regionálnym významom. Funkcia najbližšieho regionálneho biocentra – Kalnej nebude posudzovanou činnosťou ovplyvnená.
4. Za účelom vybudovania strediska bude potrebný výrub prevažne náletových drevín (stromy, kroviny) na zanedbaných plochách o výmere cca 17780 m^2 a v záhradách. Podľa § 47 ods. 4 písm. e) zákona OPK súhlas ochrany prírody na výrub dreviny sa nevyžaduje, ak povinnosť výrubu vyplýva z osobitných predpisov, napr. zo zákona NR SR č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskor. predpisov. Podľa §4 ods. 3 zákona NR SR č. 513/2009 Z.z. prevádzkovateľ dráhy je povinný trvalo zabezpečovať obvod dráhy a priechodný prierez dráhy v stave, ktorý neohrozuje dráhu a jej súčasti, ani dopravu na dráhe a predchádzať ohrozeniam prevádzky dráhy. Na tento účel je prevádzkovateľ dráhy oprávnený vyzvať vlastníka

alebo užívateľa nehnuteľnosti v obvode dráhy, aby okliesnil alebo odstránil v nevyhnutnom rozsahu prekážajúce stromy a kry a odstránil spadnuté stromy, kamene a predmety, ktoré sú ohrozením prevádzky na dráhe. S ohľadom na to, že výrub drevín nie je odôvodnený bezpečnosťou prevádzky dráhy, ani dopravou na dráhe, ale dôvodom ich odstránenia je vybudovanie strediska pre THÚ vozňov – na výrub stromov s obvodom kmeňa nad 40 cm, meraným vo výške 130 cm nad zemou a v prípade, že rastú v záhradách a záhradkárskych osadách, tak na stromy s obvodom kmeňa od 80 cm vo výške 130 cm nad zemou a na výrub súvislých krovitých porastov rastúcich v zastavanom území obce s výmerou 10 m^2 sa podľa §47 ods. 4 písm. a) a c) zákona OPK **vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody** v pôsobnosti Mestskej časti Bratislava - Rača.
5. Na spomínanom pozemku sa nenachádzajú biotopy národného alebo európskeho významu, biotopy chránených druhov rastlín alebo živočíchov, ani chránené stromy.
Na základe uvedeného **nemá pripomienky**.

Ochrana ovzdušia:
- **bez pripomienok**.
Odpadové hospodárstvo:
- konštatuje, že:
Počas búracích prác a výstavby strediska pre výkon THÚ ŽKV vzniknú odpady zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 284/2001 Z.z., ktorou sa ustanovuje katalóg odpadov v znení neskorších predpisov medzi ostatné a nebezpečné odpady. Predpokladané množstvo vyprodukovaných odpadov nebolo v správe o hodnotení uvedené.
Počas prípravy územia bude odstránená zemina z plôch, na ktorých majú byť situované budovy a komunikácie, ako aj cca 70 cm pod úrovňou temena koľají o celkovom objeme 14933,6 m^3. Tiež sa na pozemku nachádza zemný val o výmere 9494 m^2, vytvorený zo zeminy, stavebného materiálu a z komunálneho odpadu miestami vysoký 6 m, ktorý bude potrebné rovnako odstrániť. Po oboznámení sa s predloženou správou konštatuje, že navrhovaná činnosť nebude mať negatívny vplyv na životné prostredie a **nemá pripomienky**. Podmienky pre výstavbu a prevádzku navrhovaných stavebných objektov budú určené v rámci vyjadrenia v povoľovacom procese.

Vodná správa:
- **nemá pripomienky**.

Z hľadiska závažných priemyselných havárií:
- **nemá pripomienky**.

Záverečné zhrnutie:
- **nemá pripomienky**.

Akceptuje sa. V ďalšom procese projektovej prípravy a aj pre proces prevádzky je potrebné dodržať v zmysle uvedených požiadaviek platnú legislatívu a súvisiace predpisy v oblasti ochrany prírody a krajiny a z hľadiska odpadového hospodárstva. Všetky pripomienky zo stanoviska budú zahrnuté do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti.

Vyhodnotenie verejného prerokovania správy o hodnotení:

Úplné znenie záznamu z verejného prerokovania je uvedené v kapitole III. 3. tohto záverečného stanoviska.

Verejnosť sa nezúčastnila verejného prerokovania.

Diskusia:

1. otázka – p. Ing. Jozef Marušík – ZSSK – OREP – pýta sa – čo to bude znamenať v praxi, monitoring vôd? aké povinnosti budú z toho vyplývať pre ZSSK, a.s. ?

odpoveď: Mgr. M. Seifertová – uviedla, že súčasťou „Správy“ musí byť aj návrh monitoringu, tento sa navrhuje aj u ostatných zo 6 navrhovaných stredísk THÚ.

reakcia: p. Ivana Ondrejková – ZSSK – aké parametre sa tam sledujú ?

odpoveď: Ing. Prochác – pôjde o monitorovanie podzemných vôd, či výstavbou strediska THÚ nedôjde k zhoršeniu ich kvality.

reakcia: Ing.arch. I. Virsíková – MČ Rača – a ako dlho to pobeží ?

odpoveď: Ing. J. Marušík – treba to upresniť.

K tejto téme sa následne rozprúdila debata do ktorej vsúpilo viacero účastníkov prerokovania. Ing. Tokoš z Magistrátu HMB opísal situáciu v neďalekej ZO SZZ 3-11 Krasňany na Žabom majeri, kde sa vyskytujú kontaminanty v pôde aj podzemných vodách ešte z čias fungovania CHZJD, ba ešte skôr. Odporučil situácii venovať pozornosť a monitoring vôd orientovať na skúmanie vplyvov navrhovanej činnosti na tieto vody.

2. otázka – p. Ing.arch. Iveta Virsíková – MČ Rača – uviedla, že „Správa“ celkom pozitívne hodnotí hluk s tým, že nebudú prekročené limitné hodnoty; sú tu sťažnosti obyvateľov, bude tam predsa určité zvýšenie?!

odpoveď: Mgr. M. Seifertová – predmetná činnosť nebude mať vplyv na akustickú situáciu v území, limity sú až 10 dB pod limitom, zdrojom hluku je zrejme zriaďovacia stanica, ktorá je v menšej vzdialenosti od obytných budov. Ako príklad uviedla, že pri rekonštrukcii električky v Karlovej Vsi prekračujú limity o 4-6 dB a požadujú sa nákladné protihlukové opatrenia, ktoré znížia hlučnosť o cca 3 dB, podľa autora hlukovej štúdie je však zdrojom hluku najmä cestná doprava, ktorá prekračuje limity až o 10dB.

odpoveď: Ing. J. Marušík – ako a kde je to hlučné ?

reakcia: Ing.arch. Virsíková – v tom uzle a vo vzťahu k obytným územiam !

protireakcia : Ing. J. Marušík – ale tam je zriaďovacia stanica s pohybom/posunmi vagónov (to spôsobuje hlučnosť). THÚ ŽKV vozňových súprav bude v hale, z elektrickej trakcie je minimálny hluk, bude sa tam pohybovať rýchlosťou 30-40 km/hod. Malá hlučnosť bude aj pri ofuku teplým vzduchom (vagóny musia ísť von úplne suché, a to najmä v zimnom období, aby nezamŕzali dvere, alebo nevznikal ľad na schodíkoch), ale toto bolo v hlukovej štúdii zohľadnené.

3. otázka – p. Ing.arch. Iveta Virsíková – MČ Rača – k prísunu materiálu pri výstavbe, ktorý bude prevažne po železnici, ale odkiaľ bude prísun po cestách ?

odpoveď: Ing. E. Prochác – od Rače a Vajnôr (od záhradok).

protireakcia: Ing.arch. Virsíková – žiadam uviesť konkrétne miesto napojenia od Rače – na verejnú komunikáciu.

odpoveď: Ing. E. Prochác – napojenie na Račiansku = pri Modrom moste !

4. otázka – p. Ing.arch. Iveta Virsíková – MČ Rača – upozornila, že v zámere/správe nie sú uvedené parcelné čísla !
odpoveď: Ing. E. Prochác – doplníme ich (v DÚR; je tam vyše 150 vlastníkov pozemkov).
Voľná diskusia:
doplnenie: Ing. E. Prochác – k hlučnosti – už koľajový zvršok bude budovaný oveľa kvalitnejšie, dodal.
doplnenie: Ing. J. Marušík – skonštatoval, že to bude najmodernejšie, tzv. „pružné uchytenie koľajníc".

6. Záver – Ing. S. Tokoš – poďakoval sa prítomným za aktívnu účasť na verejnom prerokovaní a znova pripomenul možnosť pre verejnosť pripomienkovať túto správu do 9. júla 2015.

Požiadavka zaradiť výstavbu novej haly múzejno-dokumentačného centra ako súčasť objektovej skladby celej stavby je akceptovaná.
Otázka hlukových pomerov v dotknutom území zo strany MČ Bratislava - Rača bola zodpovedaná v rámci diskusie na verejnom prerokovaní. Vyjadrenie k tejto problematike je uvedené vyššie v rámci vyjadrenia k stanovisku MČ Bratislava – Rača.
Požiadavky na riešenia dopravy stavebných materiálov na stavbu v etape výstavby a monitoring vôd sa akceptujú a budú zahrnutú do odporúčaných podmienok pre etapu prípravy a realizácie navrhovanej činnosti.

Záver

Predložená správa o hodnotení je vypracovaná podľa zákona. Štruktúrou aj obsahom spĺňa správa o hodnotení podmienky prílohy č. 11 tohto zákona.

Navrhovaná činnosť je súčasťou šiestich navrhovaných servisných pracovísk technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel v regiónoch Bratislava, Košice, Žilina, Nové Zámky, Zvolen a Humenné. Koncepcia rozmiestnenia prevádzok THÚ vychádza zo záverov uvedených vo výstupe dokumentácie Analýza a komplexné posúdenie stredísk pre výkon technicko-hygienickej údržby železničných koľajových vozidiel (REMING CONSULT, a.s., Bratislava, 06/2011). Predmetná analýza rešpektuje záväznú časť Koncepcie územného rozvoja Slovenska vyhlásenú Nariadením vlády Slovenskej republiky č. 528/2002 zo dňa 14.08.2002. Všetky činnosti Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. sa vykonávajú v nadväznosti na aktuálnu Dopravnú politiku Slovenskej republiky do roku 2015. Predovšetkým je určená priorita vybudovania zariadení THÚ vyššieho štandardu, vyhovujúcemu potrebe obnovenému parku ŽKV osobnej dopravy, ktorá zabezpečuje výkony vo verejnom záujme, objednávané na základe spoločenskej požiadavky cez zmluvu od štátu. Centralizácia a kategorizácia jednotlivých prevádzok umožní dosiahnutie potrebnej efektívnosti a kvality pri dodržaní noriem hygieny, bezpečnosti a ekológie. Z analýzy súčasného stavu a systému realizácie strediska THÚ vyplynul záver, že nové kapacity v uzlových železničných staniciach nie je možné riešiť nadstavbovým systémom. To znamená, že štandardné vybavenie je treba umiestniť a zabudovať v nových priestoroch strediska s novými zariadeniami, ktoré v rámci regiónu pokryjú všetky požadované kapacity. Na základe výsledkov analýzy v jednotlivých regiónoch sa navrhuje efektívna sieť

rozmiestnenia nových stredísk THÚ vo vhodnej lokalite príslušného regiónu, určených pre údržbu a opravy železničných koľajových vozidiel so zadefinovaním rozsahu opráv a hygieny s perspektívnym výhľadom na 10 – 15 rokov.

Navrhovaná stavba je v súlade s platným územným plánom mesta Bratislava. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zmene funkčného využitia daného územia.

Navrhovaná činnosť z dôvodu svojho umiestnenia nemá negatívny vplyv na zložky životného prostredia presahujúci štátne hranice Slovenskej republiky.

Hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na niektoré zložky životného prostredia je uskutočnené na základe odborných štúdií, ktoré boli vypracované pre navrhovanú činnosť. Jedná sa o Geologickú štúdiu (CAD-ECO, s.r.o., 2011), ktorá nie je prílohou správy o hodnotení a o štúdiu Posúdenie hlukovej záťaže stavby - Technicko-hygienická údržba železničných koľajových vozidiel – projektová príprava, stredisko Bratislva (EUROAKUSTIK, s.r.o., Bratislava, Ing. Milan Kamenický, Ing. Peter Zaťko, ES-2014/09-68-BA-Reming2, 09/2014), ktorá je prílohou správy o hodnotení v plnom rozsahu. Dotknuté územie je vymedzené z hľadiska riešenia úloh komplexného environmentálneho posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti tak, aby vystihovalo územie postihované stavbou vplyvom, ktorý je dominantný, a to hlukom.

Je možné konštatovať, že v správe o hodnotení kolektív riešiteľov identifikoval všetky očakávané vplyvy činnosti na životné prostredie a to aj kumulatívne a synergické. Úplnosť vstupných údajov zodpovedá stupňu rozpracovanosti projektu. Z výsledkov posúdenia hlukovej záťaže vyplýva, že navrhovaná činnosť nepredstavuje bezprostredné ohrozenie dotknutého obyvateľstva pri dodržaní v správe o hodnotení deklarovaných protihlukových opatrení, ktoré kladú požiadavky na zvukovú nepriezvučnosť obvodových plášťov budov a na technicko-akustické parametre vzduchotechnického zariadenia a technológií. Hluková záťaž dotknutého obyvateľstva je v súčasnosti so zohľadnením činností vykonávaných v území prekročená pre časový interval noc. V noci sa však z prevádzkou navrhovanej činnosti neuvažuje. Súčasný hluk je spôsobovaný činnosťami na žel. stanici Bratislava – východ (predovšetkým v zriaďovacej stanici, ktorá je v bližšej vzdialenosti k bytovým budovám) a cestnou dopravou na miestnych komunikáciách, najmä po Dopravnej ulici. Súčasnú hlukovú záťaž v dotknutom území nespôsobuje navrhovateľ posudzovanej činnosti. Tieto zdroje hluku prevádzkuje iný vlastník. Pre zabránenie prípadného zhoršenia životného prostredia dotknutého obyvateľstva bude potrebné uskutočniť monitoring hluku po uvedení do prevádzky vo vybraných lokalitách náchylných na zvýšenú hlukovú záťaž pre objektívne posúdenie hlukovej záťaže. Podľa záverov monitoringu hluku v prípade zistenia nadlimitných hodnôt sa budú realizovať v daných lokalitách protihlukové opatrenia.

Pre výber variantu bola zvolená stupnica relatívneho hodnotenia vplyvov v 9 – stupňovej škále. Z jej výsledkov vyplýva, že navrhované riešenie v porovnaní s nulovým variantom je optimálnym riešením.

Za negatívne málo významné vplyvy sú považované vplyvy na hlukové pomery, vplyv na narušenie pohody života a vplyvy na objekty kultúrnej a historickej hodnoty, a to hlavne počas výstavby.

Za výrazne priaznivé vplyvy sú považované vplyvy na technickú infraštruktúru, na podzemné vody a socio-ekonomické vplyvy ako vplyvy na bezpečnosť pri práci, vplyvy na kultúru cestovania železničnou dopravou a kapacitné možnosti a technické podmienky údržby koľajových vozidiel. Realizáciou posudzovaného strediska THÚ sa vytvoria kapacitné a technické predpoklady pre údržbu železničných vozidiel súčasného ako aj výhľadového stavu, čo predpokladá vyššiu úroveň cestovania železnicou a aj nárast pracovných príležitostí.

Zo stanovísk dotknutých orgánov a verejného prerokovania nevyplynuli zásadné pripomienky, ktorých zodpovedanie by vyžadovalo podrobnejšie rozpracovanie v rámci správy o hodnotení. Vplyvy v oblasti hlukovej záťaže obyvateľstva, ktoré vyvolávajú nejasnosti, budú v rámci projektovej prípravy stavby eliminované, prípadne minimalizované technickými a technologickými opatreniami v zmysle záverov posúdenia hlukovej záťaže a po uvedení stavby do prevádzky sledované s ohľadom na zdravie obyvateľstva.

Pripomienky od dotknutých orgánov upozornili na potrebu dodržania ustanovení v zmysle platnej legislatívy v svojej oblasti pôsobnosti. Závery so zhodnotenia všetkých pripomienok sú zahrnuté v kapitole

Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti v tomto posudku. Navrhnuté opatrenia sú realizovateľné, niektoré je potrebné v ďalšom stupni projektovej prípravy doriešiť.

Realizácia stavby je prijateľná z hľadiska vplyvov na životné prostredie a jej realizáciou sa nepredpokladá zhoršenie životného prostredia dotknutého obyvateľstva. Navrhovaná činnosť nie je novou činnosťou v dotknutom území a komplexne s ostatnými navrhovanými strediskami THÚ je v súlade s dopravnou politikou Slovenskej republiky a jej cieľom je uspokojiť neustále narastajúce prepravné potreby cestujúcich v požadovanom čase a kvalite pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie.

Všetky pripomienky zo stanovísk a záznamu z verejného prerokovania správy o hodnotení boli vyhodnotené a ich závery sú zahrnuté v kapitole VI. 3 tohto záverečného stanoviska.

5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Na základe identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti a s prihliadnutím na navrhnuté opatrenia na zmiernenie ich vplyvov sa navrhuje:

- monitoring vplyvu hluku na dotknuté obyvateľstvo po uvedení do prevádzky vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu navrhovanej činnosti k najbližšej obytnej zóne.
- monitoring podzemných vôd pred a po uvedení stavby do prevádzky zameraný na skúmanie vplyvov navrhovanej činnosti na tieto vody.

Na základe ustanovení § 39 ods. 3. zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy, kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činností

a vyhodnocovať ich účinnosť, zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania podľa § 39, ods. 3 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

6. Informácia pre povoľujúci orgán o zainteresovanej verejnosti

V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná jedna zainteresovaná verejnosť – **Združenie domových samospráv (IČO 31820174)**. Zainteresovaná verejnosť má podľa § 27a zákona právo aktívnej účasti pri príprave a povoľovaní navrhovanej činnosti, a to v celom priebehu procesu posudzovania vplyvov až do vydania rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti.

6a. Platnosť záverečného stanoviska

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

VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovateľ záverečného stanoviska

Ministerstvo životného prostredia SR
Odbor environmentálneho posudzovania
Ing. Milan Luciak

v súčinnosti
s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva so sídlom v Bratislave.

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

Ministerstvo životného prostredia SR
RNDr. Gabriel Nižňanský, riaditeľ odboru

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 10. 09. 2015