

Všeobecná agenda

Predmet

EIA - Modernizácia železničného uzla Bratislava
- Západ

Text

Doručenie doplňujúcich informácií.

Okresný úrad Bratislava
Odbor starostlivosti o životné prostredie
 Tomášikova 46
 832 05 Bratislava

Váš list číslo / zo dňa:

OU-BA-OSZP3-2021/037711-
046 zo dňa 8.2.2021

Naše číslo:

1090/2012/32/Vs

Vybavuje:

Vyskupová
02/50 20 18 76
vyskupova@reming.sk

V Bratislave dňa:

07.04.2021

VEC: Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD

- doručenie doplňujúcich informácií v zmysle § 29 ods. 10 zákona č. 24/2006 Z. z.

Naša spoločnosť REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, Bratislava na základe splnomocnenia č. 2020/O130/109 zo dňa 21.9.2020 zastupuje navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) vo všetkých úkonoch a konaniach spojených s inžinierskou činnosťou zabezpečujúcou prípravu stavby vrátane zabezpečenia procesu EIA pre stavbu „**Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD**“.

Dňa 15.12.2020 bol na OU Bratislava doručený zámer navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“. Príslušný orgán začal zisťovacie konanie.

Dňa 8.12.2020 nám bola doručená výzva na doplňujúce informácie v zmysle § 29 ods. 10 zákona č. 24/2006 Z. z., na základe ktorej nás žiadate o objasnenie pripomienok a požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk doručených k zámeru.

V zmysle uvedenej žiadosti Vám zasielame nasledovné vyjadrenie navrhovateľa k doručeným stanoviskám:

Hlavné mesto SR Bratislava (list č. MAGS SUP 66611/2020-503542 EIA č. 31 zo dňa 15.1.2021)

1) Z hľadiska územného plánovania:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Vzhľadom na absenciu podrobnejšej grafickej časti navrhovanej činnosti (a mierku spracovania doložených príloh), nie je možné relevantne posúdiť a vyhodnotiť navrhovanú činnosť vo vzťahu k ÚPN. Jedná sa najmä o možný dopad na priľahlé územie v prípade stavebných zásahov do iných. funkčných plôch	Súlad navrhovanej činnosti vo vzťahu k ÚPN mesta Bratislava bude podrobne posúdený v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

2) Z hľadiska dopravného inžinierstva:

Upozorňujeme, že pri ďalšej projektovej príprave je potrebné:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	pri mostných objektoch, ktoré križujú miestne komunikácie, prípadne pešie trasy a cyklotrasy - rešpektovať šírkové usporiadanie komunikácií podľa platných územnoplánovacích podkladov a platnej legislatívy, a STN týkajúcich sa projektovania komunikácií, atď.	Projektová dokumentácia bude spracovaná v súlade so všeobecne platnými predpismi, normami a nariadeniami. Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy kompetentnými v oblasti dopravného inžinierstva, ktoré k nej zaujímajú stanoviská, ktoré budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.

2	neopomenúť pri riešení železničných staníc a zastávok - riešiť spevnené plochy, komunikácie, chodníky a parkovanie pre potreby zásobovania, údržby a cestujúcich ŽSR, prípadne prístup a zastávky MHD, atď'.	V ŽST Bratislava hl. st. bude súčasťou úprav vybudovanie mimoúrovňového prístupu na nové nástupište v obvode „Dvor“ z blízkej zastávky MHD Sokolská. Vo všeobecnosti, novo zriaďované prístupy k zastávkam a staniciam budú v projekte riešené tak, aby bolo zabezpečené čo najkratšie možné spojenie so zastávkami MHD.
Pozn.	Riešenie TIOP-u "Zastávka Patrónka" v novej polohe v žkm 52,100 pred mostom nad Limbovou ul. doposiaľ nebolo predložené k vydaniu ZST.	Zmena polohy zastávky Patrónka oproti pôvodne uvažovanej polohe v projekte „ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 3 Patrónka" nastala z dôvodu rešpektovania návrhu modernizácie koľajiska v tomto úseku - doplnením 3. traťovej koľaje nie je priestorovo možné zastávku umiestniť do pôvodne uvažovanej polohy a preto bol navrhnutý jej presun do novej polohy. Zámer navrhovanej činnosti vrátane novej polohy zastávky Patrónka bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie predložený na vyjadrenie dotknutým orgánom štátnej správy a samosprávy, a ktorých vyjadrenia budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.

3) Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Modernizácia železničnej trate pozostáva, okrem iného, aj z rozšírenia mostných objektov pre tretiu koľaj ponad jestvujúce vodné toky Mláka a Vydrica. <i>Upozorňujeme, že pri zásahu do koryta a brehov vodných tokov je potrebné navrhované riešenie a všetky stavebné práce odsúhlasiť so správcom vodných tokov - SEP, š. p..</i>	V ďalších stupňoch projektovej prípravy bude projektová dokumentácia konzultovaná so správcami dotknutých vodných tokov, ktorí sú tiež dotknutými subjektmi v konaní pre vydanie povolení.
2	Pri realizácii stavby treba <i>dodržať všetky opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).</i>	Počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany vôd. Počas výstavby budú možné riziká minimalizované prijatými technologickými a bezpečnostnými opatreniami a dodržiavaním pracovnej disciplíny.
3	Pri riešení zachytávania a odvádzania dažďových vôd zo zemnej pláne železničného telesa, železničných staníc a železničných zastávok je potrebné <i>ponechať všetky zrážkové vody na území kde dopadli, navrhnutím vhodných vodozadržných opatrení.</i>	Pripomienka bude v max. novej miere rešpektovaná. Návrh odvádzania zrážkových vôd závisí od vhodnosti lokálnych geologických podmienok, úrovne hladiny podzemnej vody a špecifických podmienok lokality. V prípadoch, kde bude možné aplikovať odvádzanie vôd z povrchového odtoku do vsaku, bude tento spôsob uprednostnený pred odtokom. Tento princíp bude uplatnený naprieč celým projektom.

3) Z hľadiska vplyvov na životné prostredie, vrátane kumulatívnych vplyvov:

K zložkám životného prostredia:

Ovzdušie:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Počas stavebnej činnosti, súvisiacej s modernizáciou trate, bude dochádzať k zvýšenej prašnosti. <i>Požadujeme preto dodržiavať podmienky na obmedzenie prašnosti v zmysle Vyhlášky č. 410/2012 Z.z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší</i>	Počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany ovzdušia. Počas výstavby navrhovanej činnosti bude prašnosť vyvolaná stavebnými prácami zmierňovaná vhodne prijatými opatreniami. Základné prijaté opatrenia na zníženie prašnosti sú uvedené v zámere v kap. A/IV./3.3 a kap. A/IV./10. Prípadné ďalšie opatrenia budú špecifikované v ďalších

		stupňoch projektovej dokumentácie, keď bude známe konkrétne riešenie jednotlivých stavebných objektov.
2	Súčasťou navrhovanej činnosti budú nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia (náhradné zdroje elektrickej energie), pre ktoré požadujeme plniť povinnosti prevádzkovateľov vyplývajúce z platných predpisov pre oblasť ochrany ovzdušia, najmä zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacej vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z..	V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie budú nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia kategorizované, a ďalej bude pre ne postupované v zmysle platných právnych predpisov pre oblasť ochrany ovzdušia.

Vody:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	S ohľadom na ochranu podzemných a povrchových vôd, predchádzanie znečisteniu žiadame v súvislosti s budovaním odvodňovacieho systému telesa trate (priekopy, drenáže), budovaním odvodňovacích drénov, razení tunelovej rúry a navrhovaných zásahov do dotknutých vodných tokov Mláka a Vydrice (vzhľadom na navrhované prečistenie dotknutých úsekov korýt) <u>rešpektovať</u> - výsledky hydrogeologického posúdenia podzemných vôd, požiadavky kompetentných orgánov z hľadiska ochrany vôd - MŽP SR sekcia geológie a prírodných zdrojov, sekcia vôd, orgán štátnej vodnej správy, SVP, VÚVH, BVS, povinnosti vyplývajúce zo zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon); Nariadenie Vlády SR č. 269/2010 Z. z., ktorým sa ustanovujú požiadavky na dosiahnutie dobrého stavu vôd.	Projektová dokumentácia bude spracovaná v súlade so závermi spracovaných prieskumov zohľadňujúc platné predpisy, normy a nariadenia. Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy kompetentnými v oblasti ochrany vôd, ktoré k nej zaujímajú stanoviská, ktoré budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
2	Žiadame realizovať navrhovaný hydrogeologický monitorovací systém tunelovej rúry počas výstavby a po nej na monitorovanie zmien kvality podzemnej a povrchovej vody a vyhodnocovania účinnosti vykonaných opatrení na zabránenie kontaminácie vôd a horninového prostredia znečisťujúcimi látkami.	Počas výstavby tunelovej rúry a po nej budú realizované geotechnický, geodetický aj hydrogeologický monitorovací systém vrátane monitoringu kvality vôd.
3	Na str. 38 zámeru je konštatované, že „Hladina podzemnej vody v území sa nachádza prevažne plytko pod terénom, väčšie hĺbky sa predpokladajú v oblasti ŽST Devínska Nová Ves a ŽST Bratislava hlavná stanica“. V ďalšom stupni dokumentácie doplniť bližšiu špecifikáciu predpokladaného zásahu hladiny podzemnej vody pri vykonávaní plánovaných činností ako aj podrobnejší popis jednotlivých navrhnutých opatrení na zamedzenie, resp. minimalizáciu negatívneho vplyvu a hydrogeologické posúdenie dotknutého územia.	Podrobný inžinierskogeologický prieskum vrátane hydrogeologického posúdenia podzemných vôd bude súčasťou ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Na základe jeho výsledkov bude riešený konkrétny návrh realizácie tunelovej rúry a návrhy zakladania jednotlivých stavebných objektov vrátane opatrení na minimalizáciu prípadných negatívnych vplyvov stavby na podzemné vody.
4	S ohľadom na identifikáciu dotknutého územia a útvarov povrchových vôd, ktoré sa na ňom nachádzajú v zmysle znenia §	Počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany vôd. Prijaté

	33 a § 34 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a znenia nariadenia vlády SR č. 174/2017 Z. z., ktorým sa ustanovujú citlivé oblasti a zraniteľné oblasti a tiež, že vodné toky dotknuté plánovanou činnosťou sú definované tiež ako vodohospodársky významné vodné toky v zmysle vyhlášky č. 211/2005 Z. z., ktorou sa ustanovuje zoznam vodohospodársky významných vodných tokov a vodárenských vodných tokov je potrebné počas vykonávaných činností a následnej prevádzky minimalizovať vplyvy na dotknuté územie v oblasti ochrany vôd a podrobnejšie definovať jednotlivé opatrenia na minimalizáciu negatívneho vplyvu, a to aj s ohľadom už na existujúce zaťaženie dotknutej oblasti.	budú opatrenia na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na povrchové a podzemné vody. Základné prijaté opatrenia na ochranu vôd sú uvedené v zámere v kap. A/IV./3.4 a kap. A/IV./10. Prípadné ďalšie opatrenia budú špecifikované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, keď budú známe výsledky doplnkových prieskumov a konkrétne riešenia jednotlivých stavebných objektov.
5	Pri realizácii navrhovanej činnosti bude dochádzať k manipulácii so znečisťujúcimi látkami, v tejto súvislosti je stavebník povinný vykonávať preventívne opatrenia na zamedzenie neovládateľného úniku znečisťujúcich látok do životného prostredia, predložiť havarijný plán na odsúhlasenie orgánu štátnej vodnej správy v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách.	Počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany vôd. Počas výstavby budú možné riziká minimalizované prijatými technologickými a bezpečnostnými opatreniami a dodržiavaním pracovnej disciplíny. Pri zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti budú dodržiavané ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a vyhlášky MŽP SR č. 200/2018 Z. z. ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní so znečisťujúcimi látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.
6	Z hľadiska ochrany vody žiadame zabezpečiť počas realizácie environmentálny dozor.	Požiadavka bude akceptovaná. Počas stavebných prác bude zabezpečená prítomnosť environmentálneho dozoru, ktorý bude kontrolovať dodržiavanie zmierňujúcich opatrení a príslušných právnych predpisov týkajúcich sa ochrany životného prostredia a ochrany prírody a krajiny. Prítomnosť environmentálneho dozoru na stavbe je jedným z opatrení navrhovaných pre zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti v zámere v kap. A/IV./10.
7	V prípade odvádzania vôd z povrchového odtoku zo spevnených plôch a ostatných objektov do kanalizácie, resp. do vsaku, je treba zabezpečiť prečistenie odvádzanej vody z povrchového odtoku v zmysle vodného zákona a ostatných príslúchajúcich predpisov, odporúčame ORL s účinnosťou čistenia minimálne 0,1 mg/l NEL alebo účinnejšie.	Požiadavka bude zapracovaná do projektovej dokumentácie.
8	V prípade odvádzania vôd z povrchového odtoku zo spevnených plôch a ostatných objektov do kanalizácie, resp. do vsaku, je treba zabezpečiť prečistenie odvádzanej vody z povrchového odtoku v zmysle vodného zákona a ostatných príslúchajúcich predpisov, odporúčame ORL s účinnosťou čistenia minimálne 0,1 mg/l NEL alebo účinnejšie. V ďalšom stupni dokumentácie žiadame doplniť bližšiu špecifikáciu uvedených zariadení a zapracovať informáciu o existencii zariadení do situácie.	Požiadavka bude zapracovaná do projektovej dokumentácie.
9	Z hľadiska ochrany vody žiadame zabezpečiť počas realizácie zámeru environmentálny dozor.	Požiadavka bude akceptovaná. Počas stavebných prác bude zabezpečená prítomnosť environmentálneho dozoru, ktorý bude kontrolovať

		dodržiavanie zmierňujúcich opatrení a príslušných právnych predpisov týkajúcich sa ochrany životného prostredia a ochrany prírody a krajiny.
10	Na str. 81 zámeru, časť Elektrická energia a na str. 82, časť Nové objekty vyžadujúce elektrickú energiu je uvedené, že počas stavebných prác budú pre zabezpečenie elektrickej energie pre fungovanie zariadení stavenísk v prípade potreby využívané aj mobilné agregáty a že sú uvažované nové transformovne a inštalácia náhradných zdrojov elektrickej energie pre zabezpečenie napájania vybraných zariadení v novej tunelovej rúre. <i>V ďalšom stupni dokumentácie žiadame doplniť bližšiu špecifikáciu plánovaných zariadení, z dôvodu, že sa jedná o zariadenia, v ktorých sa zaobchádza so znečisťujúcimi látkami v zmysle zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách.</i>	Požiadavka bude zohľadnená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Pôdy:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Žiadame rešpektovať opatrenia na zamedzenie úniku znečisťujúcich látok do pôdy.	Počas výstavby navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany pôd. Počas výstavby budú možné riziká minimalizované prijatými technologickými a bezpečnostnými opatreniami a dodržiavaním pracovnej disciplíny.

Hluk:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Upozorňujeme, že v rámci ďalších etáp investičného procesu v hlukových štúdiách bude potrebné <i>zohľadniť všetky objekty, vrátane obytných, v dosahu vplyvu železnice, príp. plochy navrhnuté pre obytnú funkciu; týka sa to najmä územia Bory.</i>	Predložená hluková štúdia bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. Kompetentným orgánom ochrany verejného zdravia pre posúdenie otázok hluku pre líniové stavby verejnej infraštruktúry je Útvar hlavného hygienika rezortu MDV SR.

Odpady:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Upozorňujeme, že na str. 69 zámeru <i>uvádzaný zberný dvor na Bazovej ul. bol zrušený.</i>	Informáciu berieme na vedomie. Miesto odvozu stavebného odpadu bude spresnené vybraným dodávateľom stavby pred zahájením stavebnej činnosti.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky a archeologické lokality:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	V kapitole <i>Sídla</i> , str. 27 – 61 sú vymenované dotknuté NKP a pamätihodnosti mesta. V tejto kapitole je potrebné doplniť údaj, že časť dotknutého územia pri Červenom moste sa nachádza na území Ochranného pásma NKP Horná Mlynská dolina.	Informáciu berieme na vedomie. Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane príslušného orgánu ochrany pamiatkového fondu. Ich stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
2	V predložení zámere nie je z uvedených kapitol, ani z priloženej mapky možné zistiť presnejšiu mieru zásahov do NKP a pamätihodností, preto považujeme za potrebné v tejto fáze zdôrazniť nasledovné:	V aktuálnej podrobnosti projektu nie je možné presnejšie definovať rozsah jednotlivých zásahov do NKP a ich ochranných pásiem, ani do miestnych pamätihodností. Skutočnosť ich významu je však v zámere plne rešpektovaná, akékoľvek zásahy do NKP a ich ochranných pásiem budú riešené v spolupráci s príslušnými orgánmi ochrany pamiatkového fondu na

	- na zásahy do všetkých NKP sa v plnom rozsahu vzťahuje zákon č. 49/2002 Zb. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov, čo sa týka nielen priamych zásahov do substancie pamiatky, ale aj zásahov situovaných do okolia NKP v odstupe 10 m;	základe platných povolení a v zmysle platných právnych predpisov.
3	- v prípade horeuvedených plánovaných zásahov je nutné vyžiadať si v predstihu rozhodnutie Krajského pamiatkového úradu Bratislava , ktorý je miestne príslušným pamiatkovým orgánom;	Požiadavka bude plne rešpektovaná. Zásahy do objektov pamiatkovej ochrany budú v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie konzultované s príslušným orgánom ochrany pamiatkového fondu (KPÚ Bratislava) a realizované len na základe platných povolení.
4	- v prípade zásahov do pamätihodností evidovaných v „ Celomestskom zozname pamätihodností Bratislavy “ je potrebné konzultovať spôsob zásahov s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave, ktoré je odborným garantom Hlavného mesta pre problematiku pamätihodností;	Požiadavka bude v plnej miere rešpektovaná. V ďalšom stupni prípravy projektu, kedy budú známe podrobnosti návrhu trate a preverený aktuálny stavebnotechnický stav mostov, ktoré sú pamätihodnosťami, budú konkretizované potrebné zásahy do týchto objektov. Tieto budú spolu s architektonickým stvárnením ich rekonštrukcií a prestavieb konzultované s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave.
5	- konflikt navrhovaných zásahov s objektmi národných kultúrnych pamiatok (napr. domček strážnika pri Červenom moste – č. ÚZPF 11393/3) je neprípustné riešiť zbúraním pamiatkovo chráneného objektu ; v týchto prípadoch je nutné hľadať iné riešenie (napr. transfer), ktoré nespôsobí ujmu pamiatkového fondu mesta a nepoškodí genius loci danej lokality ;	V priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je z dôvodu potreby umiestnenia nového nástupišťa zohľadňujúceho pridanie 3. traťovej koľaje nevyhnutné odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich z ich súčasnej polohy. Keďže strážny domček je objektom pamiatkovej hodnoty (národnou kultúrnou pamiatkou), podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom (KPÚ Bratislava) na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ.
6	- tvrdenie, že na tak rozsiahlom území nie sú známe archeologické lokality je nutné doložiť potvrdením z Krajského pamiatkového úradu Bratislava; pokiaľ sa toto tvrdenie nezakladá na vyjadrení KPÚ Bratislava, považujeme ho za predčasné.	Uvedené tvrdenie v zámere sa opiera o dostupné zdroje a spracovateľovi známe doteraz vykonané archeologické prieskumy v dotknutých lokalitách. V ďalších stupňoch prípravy projektu, kedy bude upresnený jeho územný rozsah, bude projektová dokumentácia zaslaná na vyjadrenie KPÚ Bratislava, ktorý sa k otázke možnej prítomnosti archeologických lokalít na plochách dotknutých stavbou vyjadrí. V prípade známej prítomnosti takejto lokality na plochách stavby budú prijaté potrebné opatrenia. V prípade archeologického nálezu počas zemných prác bude zhotoviteľ postupovať v súlade s pamiatkovým zákonom.
7	Riešiteľ zámeru modernizácie západnej vetvy železničného uzla môže všetky problémy súvisiace s národnými kultúrnymi pamiatkami, ich ochrannými pásmami a pamätihodnosťami Hlavného mesta konzultovať v rozpracovanosti s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave.	Berieme na vedomie. V ďalších stupňoch prípravy projektu, keď budú známe podrobnosti zásahov do objektov pamiatkovej povahy, budú tieto otázky s uvedenou inštitúciou konzultované.
8	Požadujeme dôsledne dodržiavať ustanovenia zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a rešpektovať stanoviská MÚOP a KPÚ.	Požiadavka bude plne rešpektovaná. Projektová dokumentácia bude spracovaná v súlade s platnými predpismi, normami a nariadeniami. Vyjadrenia dotknutých orgánov štátnej správy a samosprávy sú podkladom pre vydanie rozhodnutí v nasledujúcich povoľovacích konaniach.

Jozef Hodek (stanovisko zo dňa 20.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Pri danom zámere nesúhlasím aby bola vybudovaná železničná zástavka, pretože môj rodinný dom je postavený na hranici ochranného pásma železničnej trate (parcely č. 5261/5, LV č. 5858) a akékoľvek priblíženie nových železničných stavieb k blízkosti môjmu domu by došlo k narušeniu tohto ochranného pásma a teda bolo by mi spôsobená priama majetková ujma vo forme zásahu do môjho pozemku a nemajetková ujma vo forme narušenia môjho súkromia.	V zmysle § 5 zákona o dráhach 513/2009 Z. z. je ochranné pásmo dráhy priestor vymedzený na ochranu dráhy, jej prevádzky a dopravy na nej. Realizáciou zámeru navrhovanej činnosti spočívajúcom v modernizácii dráhy jej správcom a prevádzkovateľom nedôjde k narušeniu priestoru ani funkcie tohto ochranného pásma. Zámer vybudovania nových zastávok sa opiera o snahu navrhovateľa zlepšiť prístupnosť železničnej dopravy pre obyvateľov mesta a zabezpečiť dostatočnú kapacitu pre súčasný i výhľadový rozsah cestujúcich. Dobudovaním nových zastávok bude umožnený lepší prístup obyvateľov k železnici, čo môže napomôcť k presunu ľudí z IAD do VOD a následnému zníženiu dopravného zaťaženia mesta a s tým súvisiacich negatívnych vplyvov. Zároveň sa rozložia kapacity cestujúcich z existujúcich staníc, ktoré sú už v súčasnosti kapacitne preťažené, čím sa zvýši komfort cestovania. Vybudovanie zastávky v lokalite Patrónka vychádza tiež z odporúčaní spracovanej štúdie realizovateľnosti „Kofajová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy“ (2012) s cieľom posilnenia úlohy kofajovej dopravy v meste a zabezpečenia dostatočnej kapacity pre uspokojenie prepravných potrieb obyvateľov aj návštevníkov hlavného mesta SR. Návrh zastávky, vrátane jej lokalizácie, je tiež súčasťou štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Poloha zastávky Patrónka bola navrhnutá s ohľadom na priestorové možnosti lokality, smerové vedenie trate, blízkosť dopravného a prestupného uzla (významná zastávka mestskej hromadnej a regionálnej dopravy) a blízkosť lokality Kramáre, kde sa nachádzajú viaceré zdravotnícke zariadenia využívané obyvateľmi mesta i širšieho regiónu. Konkrétny záber pozemkov bude upresnený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, kedy budú známe podrobnosti technického návrhu a územných nárokov projektu. V prípade potreby záberu pozemkov mimo vlastníctva ŽSR budú tieto spojené s majetkovoprávnym usporiadaním, tzn. dotknutým obyvateľom a subjektom bude ponúknutá adekvátne náhrada (majetkové vyrovnanie alebo poskytnutie finančnej náhrady).
2	Navyše dôjde k zvýšenému pohybu osôb v danom území čo spôsobí ďalšie narušenie môjho súkromia a znečistenie už aj tak exponovaného prostredia.	Keďže dotknutý traťový úsek je situovaný v zastavanej časti husto obývaného hlavného mesta SR, realizáciou zámeru a rozvojovými nárokmi železničnej dopravy dôjde k ovplyvneniu miestnych obyvateľov. Vplyvy generované stavebnými prácami budú dočasné, obmedzené len na realizáciu stavby. Vplyvy železničnej prevádzky budú najvýraznejšie pôsobiť, tak ako doposiaľ, na obyvateľov žijúcich v susedstve trate. Negatívne pôsobenie železničnej dopravy v území bude snaha zmierniť aplikáciou vhodných opatrení už pri realizácii zámeru (tieto sú zhrnuté v kap. A/IV/10 zámeru).

3	Brzdíace vlaky a hluk vlakových motorov budú priamo zvyšovať už existujúci hlučnosť, ktorá už teraz presahuje hygienické normy.	V súčasnosti nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami. Samotná modernizácia železničnej trate prinesie aplikáciou technologických prvkov do novej konštrukcie žel. zvršku a spodku a rekonštrukciou mostných objektov nesporné zníženie akustickej záťaže pre celú dotknutú oblasť. Na základe vykonaných meraní na už zmodernizovaných úsekoch môžeme hovoriť v porovnaní s existujúcim stavom trate o: - zníženie hladín hluku do 60 m od trate o 6 – 12 % - zníženie hladín hluku 120 m od trate nad 15 % - zníženie úrovne hlukovej expozície o cca 6 – 7 dB Pre viac informácií o znížení hlukovej záťaže viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru. Realizácia ďalších navrhovaných opatrení pre zníženie hlučnosti železničnej dopravy, ktoré budú vykonané na základe záverov vibroakustickej štúdie, zvýši pozitívny dopad modernizácie a prispeje k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy) stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. V úseku zastávky Patrónka sú aktuálne navrhované protihlukové clony - PHC 21 a PHC 22. Návrh PHC uvedený v zámere bude aktualizovaný v čase prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie na základe konkrétnych návrhov jednotlivých stavebných objektov. Finálne umiestnenie a parametre PHC (vrátane výšky, dĺžky a parametrov pohltivosti) budú navrhnuté s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clôn a zachovanie spojitého bariérového krytia.
---	---	---

Bronislava Milčíková (stanovisko zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Žiadam, aby boli v celom vymedzenom úseku zámeru modernizácie železničného uzla nepresiahnuté maximálne prípustné hodnoty pre vonkajšie i vnútorné podmienky pre hluk, vibrácie a infrazvuk, vymedzené Vyhláškou č. 549/2007 Z. z. MZ Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí.	V súčasnosti nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami. Samotná modernizácia železničnej trate prinesie aplikáciou technologických prvkov do novej konštrukcie žel. zvršku a spodku a rekonštrukciou mostných objektov nesporné zníženie akustickej záťaže pre celú dotknutú oblasť. Na základe vykonaných meraní na už zmodernizovaných úsekoch môžeme hovoriť v porovnaní s existujúcim stavom trate o: - zníženie hladín hluku do 60 m od trate o 6 – 12 % - zníženie hladín hluku 120 m od trate nad 15 % - zníženie úrovne hlukovej expozície o cca 6 – 7 dB Pre viac informácií o znížení hlukovej záťaže viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru. Realizácia ďalších navrhovaných opatrení pre zníženie hlučnosti železničnej dopravy, ktoré budú vykonané na základe záverov vibroakustickej štúdie, zvýši pozitívny dopad modernizácie a prispeje k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy) stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane príslušného orgánu ochrany verejného zdravia (Útvar hlavného hygienika rezortu MDV SR), ktorého stanovisko bude podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
2	Požadujem zníženie rýchlosti vlakov na úseku medzi SŽKM 55,379 a hlavnou stanicou. Prízvukujem, že avizovaná znížená rýchlosť vlakov bude mať za následok	Cieľom modernizácie dotknutého úseku je okrem zvýšenia technickej vybavenosti železničnej trate aj zvýšenie jej priepustnosti a zvýšenie rýchlosti prepravy. Znížením rýchlosti vlakov v priestore hlavnej stanice by

	zniženie hluku a vibrácií. Vlaky na tomto mieste pri rýchlej jazde spôsobujú hluk prekračujúci povolené hranice rovnako ako aj vibrácie s mimoriadne negatívnym dosahom na životné prostredie v okolí trate. Ak nedôjde k odstráneniu týchto problémov prostredníctvom ostatných opatrení (protihlukové clony, modernizácia koľajiska, pružné prvky v železničných spodkoch), je nutné nariadiť zníženie maximálnej povolenej rýchlosti na tomto vymedzenom úseku.	nebol naplnený jeden z cieľov projektu, a súčasne by došlo k zníženiu priepustnosti stanice. V rámci modernizácie trate budú v celom dotknutom úseku vrátane priestorov hlavnej stanice aplikované protihlukové opatrenia, ktoré výrazne znížia súčasnú akustickú záťaž v území. Opatrenie zníženia rýchlosti pohybu vlakových súprav v priestore hlavnej stanice je aplikovateľné po dohode s prevádzkovateľom ŽSR a správcom kedykoľvek v priebehu prevádzky stanice, t.j. je možné ho aplikovať napr. aj v prípade, že nebudú ostatnými prijatými opatreniami dodržané prípustné hygienické limity pre hluk.
3	Žiadam o zmenu organizácie a využívania koľajových tratí v blízkosti konca dotknutého úseku (cca. SŽKM 55,000-55,379). Pri konci dotknutého úseku sa nachádza koľaj, vedúca do neďalekého depa ŽSR. Doprava na tejto koľaji je organizovaná spôsobom, pri ktorom z dôvodu nevhodne umiestneného semaforu vlaky mimoriadne často stoja naštartované v úseku trate, ktorý je v najužšej blízkosti zástavby rodinných domov v celom dotknutom úseku. Týmto sa vytvárajú neprimerané vibrácie a enormný hluk, ktorého zdrojom je nie len hluk motora, ale aj pravidelné trúbenie, a to najmä v neskorých nočných hodinách, ako aj v skorých ranných hodinách, v čase nočného kludu. Posunutie semafora bližšie k depu by zabezpečilo odsunutie stojacich vlakov na taký úsek trate, ktorý je vertikálne i horizontálne vzdialenejší a lepšie odizolovaný od zástavby na Tupého ul. Je neprípustné, aby vlaky parkovali, trúbili, vytvárali hluk a vibrácie v tak tesnej blízkosti starých rodinných domov, postavených ešte za Rakúsko-Uhorska.	V podrobnosti EIA nie je umiestňovanie návěstidiel riešené. Posunutím návěstidla by došlo k skráteniu užitočných dĺžok koľají v rušňovom depe, čo môže mať vplyv na jeho prevádzku. Umiestnenie návěstidla do novej polohy je možné v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie len v prípade kladného vyjadrenia správcu.
4	Žiadam, aby avizovaná protihluková clona PHC 23 <i>umiestnenie vľavo</i> v staničení 53.690 - 55,379 pri výške 3 m v celkovej dĺžke 1689 m spĺňala všetky estetické prvky a brala celkový ohľad na charakter územia, nenarúšala výhľad obyvateľov, t.j. žiadame, aby bola protihluková clona priehľadná, a aby spĺňala maximálne svoj účel.	Materiálové a farebné prevedenie PHC bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie navrhnuté v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby rešpektujúc požiadavky dotknutých mestských častí a mesta Bratislava na estetické prevedenie stavebných konštrukcií.
5	Požadujem doplnenie meraní vibrácií na úseku dotknutého modernizáciou. Vypracovaná vibroakustická štúdia, ktorá je súčasťou príloh zámeru neobsahuje výsledky merania vibrácií na rovnakých meracích bodoch, na ktorých boli vykonané merania hluku. Štúdia obsahuje výsledok merania iba v pár bodoch na úseku v blízkosti ulice Jaskový rad. Žiadam preto buď doplnenie výsledkov merania vibrácií, ak boli realizované aj v iných oblastiach alebo uskutočnenie meraní aj v ďalších oblastiach úseku dotknutého modernizáciou, konkrétne v oblasti pri ulici Tupého medzi imisnými bodmi V27 a V28 vibroakustickej štúdie	Predložená vibroakustická štúdia bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. v súlade s vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Predmetom štúdie je predikcia akustickej situácie v dotknutom území po realizácii zámeru, ktorá bola vykonaná pomocou výpočtových modelov. Merania hluku a vibrácií vo zvolených meracích bodoch nemajú za cieľ posudzovať súčasný akustický stav v území, vykonané boli za účelom kalibrácie využitých výpočtových modelov.

	avšak minimálne v úseku Tupého 1-5, príp. ďalej, kde je trať v bezprostrednej blízkosti zástavby rodinných domov.	
6	Požadujem zabudovanie pružných prvkov do železničného spodku (podvalov s podpovälovými podložkami a antivibračných rohoží) a rozšíriť ich využitie z „lokalít okolo hlavnej stanice“. Zámer obsahuje odporúčanie zväžiť zabudovanie vyššie uvedených pružných prvkov. Žiadam, aby toto riešenie bolo nielen zvážené, ale aj v skutočnosti realizované. Úsek smerom od hlavnej stanice až po koniec úseku dotknutého modernizáciou (SŽKM 55,379) obsahuje na mnohých miestach zástavbu obytných budov v extrémnej blízkosti železničných koľají, takže nejasne definovanú „lokalitu okolo hlavnej stanice“ je potrebné jasne definovať a zahrnúť do nej celý úsek od hlavnej stanice až po koniec úseku dotknutého modernizáciou (SŽKM 55,379). Celý tento úsek teda bezpodmienečne potrebuje zrealizovať obmedzenia vibrácií, ktoré majú mimoriadne negatívny vplyv ako na zdravie obyvateľov, tak na stav budov, ktoré sa nachádzajú v tomto úseku.	Tlmenie súčasnej úrovne vibrácií bude dosiahnuté už samotnou modernizáciou koľajiska. Pri eliminácii šírenia hluku a vibrácií z prevádzky žel. trate zohráva významnú úlohu tlmiača schopnosť štrkového koľajového lôžka, ktoré bude zrealizované v minimálnej hrúbke 350 mm. Priebežné koľajové lôžko aplikované aj na mostných konštrukciách zabezpečí významné zníženie emisií hluku a vibrácií v porovnaní so súčasným stavom. V prípade, ak je železničný zvršok tvorený pevnou jazdnou dráhou (bez koľajového lôžka), na tlmenie vibrácií sa v prípade potreby aplikuje antivibračná rohož. Na riešenej železničnej trati bude pevná jazdná dráha aplikovaná v tunelovom úseku a v bezprostredne nadväzujúcich úsekoch trate. Časť železničnej trate s pevnou jazdnou dráhou bude umiestnená v hlbokom záreze, kde v zmysle hlukovej štúdie nebola potvrdená potreba aplikácie antivibračnej rohože.

Združenie domových samospráv (stanovisko zo dňa 31.12.2020)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Žiadame používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiadame uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú. Požadujeme používanie recyklátov najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby; zmesi recyklátov živočíšnych materiálov zmiešaných s recyklovanými plastami; plastové recykláty napr. na retenčnú dlažbu alebo tepelnú či zvukovú izoláciu.	Požiadavka bude v maximálnej možnej miere rešpektovaná. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude zvážené - opätovné využitie materiálu z podvalového podložia do konštrukcie podkladových vrstiev železničného spodku (podľa výsledkov diagnostiky ekologickej kvality materiálu), - opätovné využitie a zabudovanie demontovaných častí (podľa kategorizačných zápisov uskutočnených so správcom trate), - opätovné využitie vyťaženej zeminy pre spätné zásypy, budovanie násypov, vegetačné úpravy a pod. (s ohľadom na jej kvalitu a geotechnické vlastnosti).
2	Projektant projektovú dokumentáciu pre územné a stavebné povolenie spracuje tak, aby spĺňala metodiku Európskej komisie PRÍRUČKA NA PODPORU VÝBERU, PROJEKTOVANIA A REALIZOVANIA RETENČNÝCH OPATRENÍ PRE PRÍRODNÉ VODY V EURÓPE (http://nwrm.eu/guide-sk/files/assets/basic-html/index.html#2). Nakladanie s vodami, zabezpečenie správneho vodného režimu ako aj vysporiadanie a s klimatickými zmenami je komplexná a systematická činnosť; v zmysle §3 ods. 4 až 5 zákona OPK č.543/2002 Z.z. sú právnické osoby povinné zapracovávať opatrenia v oblasti životného prostredia už do projektovej dokumentácie. Spôsob ako sa daná problematika vyrieši je na rozhodnuté navrhovateľa, musí však spĺňať isté	V rámci projektu boli zapracované opatrenia, ktoré sú pre stavbu relevantné, napr. vody z povrchového odtoku budú v maximálnej možnej miere odvádzané do vsaku prostredníctvom návrhu vsakovacích systémov, svahy násypov a zárezov budú zatravnené, stavbou dotknuté plochy budú prinavrátené do pôvodného stavu vrátane obnovy vegetačného krytu a pod.

	kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: http://www.uzemneplanv.sk/zakon/nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach Vo všeobecnosti požadujeme realizáciu tzv. dažďových záhrad.	
3	Požadujeme, aby sa zámer prispôbil okolitej vegetácii a environmentálnej diverzite; a to najmä vhodnými vegetačnými úpravami nezastavaných plôch, správnym nakladaním s vodami na základe výpočtov podľa Vodného zákona, realizáciou zelenej infraštruktúry podľa §48 zákona OPK č.543/2002 Z.z. Táto zelená infraštruktúra by mala mať formu lokálneho parčíka, ktorý bude vhodne začlenený do okolitého územia a podľa prevádzkových možností voľne prístupný zo všetkých smerov; okrem environmentálnych funkcií bude plniť aj účel pre oddych zamestnancov a návštevníkov areálu; súčasťou parčíka je aj líniová obvodová izolačná zeleň. Z hľadiska stavebného zákona sa jedná o stavebný objekt sadových a parkových úprav, ktorý vhodne začleňuje zámer do biodiverzity okolitého územia. Sadové a parkové úpravy realizovať minimálne v rozsahu podľa príručky Štandardy minimálnej vybavenosti obcí (https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/vystavba-5/uzemne-planovanie/metodicke-usmernenia-oznamenia-stanoviska-pokyny/standardy-minimalnei-vybavenosti-obci-pdf-1-95-mb) a podľa tejto metodiky spracovať dokumentáciu pre územné aj stavebné konanie.	Realizácia lokálneho parčíka je v kompetencii dotknutej mestskej časti alebo mesta, ktorému bude uhradené spoločenská hodnota drevín určených na výrub. Sadové a parkové úpravy verejných priestranstiev nie sú súčasťou zámeru navrhovanej činnosti, ktorá spočíva v modernizácii železničnej trate. Súčasťou projektu modernizácie žel. trate sú vegetačné úpravy, ktoré riešia zahumusovanie a zatrávnenie železničného násypu a niektorých stavbou dotknutých miest, príp. výsadbu zelene na stavbou dotknutých plochách. Ich účelom je prioritne zvýšenie stability násypov a svahov a zabránenie veternej a vodnej erózie. Nezanedbateľná je však aj ich hygienická funkcia (eliminácia prašnosti, zlepšenie mikroklimatických podmienok) a estetická funkcia (podpora vizuálneho splynutia technického diela s okolitým prostredím).
4	Na koľajový zvršok požadujeme využitie zatrávňovaniach tvárnic.	Zatrávňovacie tvárnice výrazne zhoršujú možnosti pravidelnej údržby trate (napr. podbíjania žel. trate) a preto nie sú v projekte uvažované. Zatrávnenú žel. trať je možné vybudovať len v prípade pevnej jazdnej dráhy, ktorá je v tomto traťovom úseku aplikovaná len v novej tunelovej rúre a na príľahlých úsekoch – zatrávnenie tu však nie je účelné a možné, keďže PJD musí umožniť prístup pre údržbu a tiež bezpečné evakuovanie osôb z tunela v prípade nehodovej udalosti vrátane príjazdu záchranných zložiek.
5	Žiadame, aby súčasťou stavby a architektonického stvárnenie verejných priestorov v podobe fasády, exteriérov a spoločných interiérových prvkov bolo aj nehnuteľné umelecké dielo neoddeliteľné od samotnej stavby; najvhodnejšie sú na to mostné a viaduktové objekty. Žiadame mostné objekty umelecky dotvoriť, napr. ako graffiti alebo kocky LEGO (https://www.thisiscoolossal.com/2012/07/street-artist-megx-creates-giant-lego-bridge-in-germany/) Uvedený spôsob zabráni vandalizmu, ktorý je už aj na Slovensku bežným javom, pričom ŽSR údržbu a čistenie objektov nielenže podceňuje, je doslova nedostatočná. Z uvedeného dôvodu sa takýmto	V priebehu povoľovacieho konania budú mať možnosť dotknuté mestské časti a mesto Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejného priestoru, vyjadriť svoje požiadavky na estetické prevedenie stavebných konštrukcií.

	jednoduchým opatrením podarí dosiahnuť hneď dva ciele: podporiť umenie a preventívne pôsobiť voči vandalizmu. Maľba môže mať súčasne aj ochranný charakter, teda chrániť konštrukciu mosta pred eróziou a inými vplyvmi.	
6	Podľa dôvodovej správy novely zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie č.314/2014 Z.z. platnej od 1.1.2015 „Podľa Komisie sú hlavným nedostatkom platného zákona č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov dôsledky nedostatočného preporenia procesu posudzovania vplyvov navrhovaných činností s následnými povolovacími procedúrami, pretože sa tak vytvára priestor pre nerešpektovanie výsledkov procesu posudzovania vplyvov, ktorým tak nemôže garantovať ani plné zabezpečenie práv dotknutej verejnosti už účasť na tomto konaní, resp. majúcej záujem o výsledok rozhodovania v záležitostiach životného prostredia. Otvára sa tak problematika implementácie v rámci právneho poriadku Slovenskej republiky časti tých požiadaviek Aarhuského dohovoru (Dohovor o prístupe k informáciám, účasti verejnosti na rozhodovacom procese a prístupe k spravodlivosti v záležitostiach životného prostredia zo dňa 25. júna 1998), ktoré smernica EIA implementuje (články č. 6, 7 a 9).“. Podľa čl.6 ods.4 Aarhuského dohovoru č.43/2006 Z.z. má verejnosť právo efektívne presadzovať svoje práva a záujmy pričom štátne orgány majú povinnosť realizáciu tohto práva efektívne zabezpečiť. Žiadame v odôvodnení rozhodnutia uviesť akým konkrétnym spôsobom bolo uvedené ustanovenie naplnené v predmetnom konaní a to vo vzťahu k právu na dobrú správu vecí verejných podľa čl.41 Charty základných práv EÚ najmä vo vzťahu k realizácii práva na informácie o životnom prostredí podľa čl.4 Aarhuského dohovoru a možnosti efektívne reálne ovplyvniť výsledok zámeru podľa čl.6 Aarhuského dohovoru a ktoré záväzné podmienky rozhodnutia sú materiálno-právnym prejavom naplnenia prístupu verejnosti k spravodlivosti v oblasti prístupu k spravodlivosti v otázkach životného prostredia pre nasledovné konania.	Požiadavka je smerovaná na príslušný orgán. Právo verejnosti na informácie o životnom prostredí a na účasť v konaní je zohľadnené rešpektovaním ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. týkajúcich sa zapojenia verejnosti a dotknutej verejnosti do procesu EIA - verejnosť bola o zámere navrhovanej činnosti informovaná v zmysle § 23 ods. 3 zákona a bola jej tak súčasne poskytnutá možnosť k zámeru sa vyjadriť. Príslušný orgán sa následne s jednotlivými pripomienkami vysporiada a relevantné pripomienky pretaví do podmienok vydaného rozhodnutia (§ 29 ods. 13), resp. § 37 ods. 4) zákona). Rozhodnutie vydané v procese EIA je podľa ustanovenia § 38 ods. 1 zákona č. 24/2006 Z. z. záväzným aj pre ďalšie povolujuce konania - navrhovateľ je povinný zabezpečiť súlad podmienok vydaného rozhodnutia a písomne spôsob ich zapracovania vyhodnotiť (§ 140c ods. 2 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku). Verejnosť, ktorá sa zúčastnila na procese EIA, má súčasne postavenie účastníka v nasledujúcich povolujujúcich konaniach k navrhovanej činnosti (§ 24 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z.).
7	Žiadame príslušný orgán aby zvolal ústne pojednávanie za účelom vykonania konzultácie s povolujujúcim orgánom resp. schvalujujúcim orgánom, rezortným orgánom, dotknutým orgánom, dotknutou obcou a dotknutou verejnosťou, ktorá má možnosť zúčastniť sa konzultácií počas celého procesu posudzovania vplyvov podľa §63 zákona EIA č.24/2006 Z.z.. Predmetom konzultácie medzi navrhovateľom, obstarávateľom a ostatnými subjektmi procesu posudzovania vrátane verejnosti by malo byť najmä: a) doplňujúce informácie o strategickom	Požiadavka je smerovaná na príslušný orgán. Verejnosť má právo oboznámiť sa so zámerom navrhovanej činnosti zverejneným podľa § 23 ods. 3 zákona č. 24/2006 a vyjadriť sa k nemu. Podkladom následného rozhodnutia budú doručené stanoviská i doplňujúce vyjadrenie navrhovateľa k zaslaným stanoviskám v zmysle § 29 ods. 10 zákona č. 24/2006 Z. z. Účastníci konania a zúčastnené osoby majú podľa § 33 ods. 2 správneho poriadku možnosť sa pred vydaním rozhodnutia vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie. Potrebu vykonania dodatočných konzultácií podľa § 63 vyhodnocuje príslušný orgán.

	dokumente a navrhovanej činnosti, b)informácie o možných vplyvoch strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia, c)vzájomné oboznámenie sa so stanoviskami, d)doplnenie alebo upresnenie navrhovaných opatrení, e)obsah a rozsah poprojektovanej analýzy. Žiadame uviesť výsledok konzultácie v odôvodnení vydaného rozhodnutia.	
8	Toto vyjadrenie a spôsob ako ho úrad zohľadnil žiadame uviesť v rozhodnutí. S podkladmi rozhodnutia žiadame byť oboznámení pred samotným vydaním rozhodnutia a následne sa k nim podľa §33 ods.2 Správneho poriadku vyjadríme.	Požiadavka je smerovaná na príslušný orgán. V zmysle § 33 ods. 2 správneho poriadku budú mať účastníci konania možnosť sa pred vydaním rozhodnutia oboznámiť s podkladmi pre vydanie rozhodnutia, ktoré budú obsahovať tiež doplňujúce vyjadrenie navrhovateľa k zaslaným stanoviskám v zmysle § 29 ods. 10 zákona č. 24/2006 Z. z.

Čarodejník z krajiny, o.z. (stanovisko zo dňa - neuvedené)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Rozšíriť zárez a oporný múr pred zastávkou Bratislava - Železná studienka navrhnuť tak, aby súbežne s traťou po jej severnej strane viedla aj cyklistická komunikácia. Odôvodnenie: Územný plán mesta umiestňuje cyklotrasu (R12) do tejto polohy. Táto poloha eliminuje výškovo neefektívnu obchádzku so zlými sklonovými pomermi. Z hľadiska povoľovacích procesov, efektivity vynaložených verejných prostriedkov či zmenšenia množstva stavebných zásahov je lepšie budovanie oboch líniových stavieb zlúčiť.	T tejto pripomienke nie je možné vyhovieť. Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate zameriavajúca sa na úpravy koľajiska a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Súčasťou dráhy po navrhovanej realizácii bude železničné teleso, káblový žľab, odvodňovacia priekopa, zariadenia trakčného vedenia a signalizácie a oporný múr. Nie je možné, aby súčasťou dráhy bola aj cyklotrasa. Akákoľvek ďalšia komunikácia vrátane cyklotrasy musí byť umiestnená mimo obvod dráhy (v tomto prípade až za oporným múrom). Ak by sa mala umiestniť cyklotrasa medzi železničné teleso a oporný múr, znamenalo by to, že oporný múr v danom mieste nebude súčasťou dráhy, ale súčasťou komunikácie vedenej pri ňom. To by ale znamenalo, že všetky zariadenia dráhy, ktoré mali byť umiestnené na opornom múre, budú musieť byť umiestnené medzi železničné teleso a cyklistický chodník. Splneným uvedených podmienok vyplýva nemožnosť realizácie navrhutej pripomienky. Naopak, z toho vyplýva skutočnosť, že by mal správca cyklotrasy, ktorý bude aj správcom oporného múru, zrealizovať cyklotrasu spolu s oporným múrom v dostatočnom predstihu pred realizáciou železničnej trate.
2	Podchod v stanici/zastávke Lamač navrhnuť tak, aby na strane Lamačskej cesty ústil priamo do úrovne vozovky so šírkovým usporiadaním min. 3 m samostatný pás pre cyklistov a 3 m samostatný pás pre chodcov. Pás pre chodcov umiestniť bližšie ku staničnej budove. Vstupy do výťahov a na schodiská navrhnuť zo strany staničnej budovy. Na strane Kuneradskej/Povozníckej ulice vybudovať rampu pre cyklistov s max. sklonom a minimálnymi polomermi podľa TP085. Odôvodnenie: Priamy prístup k stanici z cyklotrás R12 a R61. Priestor stanice je najvhodnejším a najreálnejším miestom na prepojenie trasy R61 na trasu R12. V	Podrobnosti vyústenia a napojenia podchodov v staničiach a zastávkach budú riešené v ďalšom stupni projektovanej dokumentácie v zmysle platných noriem a predpisov. Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), nová rampa pre cyklistov nie je v dotknutom traťovom úseku uvažovaná.

	prípade vytvorenia nového vstupu na kúpalisko Lamač sa skráti prístupová doba chôdzou z Dúbravky o cca 10 minút, čo zníži zaťaženie ulice Segnáre (nelegálnym) parkovaním. Vyústenie podchodu do úrovne Lamačskej cesty odstráni zbytočný výškový rozdiel.	
3	Konzultovať s vlastníkom parciel E č. 1010, 1011, 1012, 1014, 1015 a parcely C č. 1742 (Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie 1, Bratislava, PSČ 814 99, SR) optimálne napojenie podchodu v stanici Lamač tak, aby jeho vyústenie na severnej strane umožňovalo prístup na stanicu aj zo strany ulíc Segnáre a Povožnícka.	V rámci modernizácie ŽST Bratislava-Lamač bude pre cestujúcich zriadený mimoúrovňový prístup na nástupištia vyústený na obe strany stanice – prístup na nástupištia zo strany ulíc Segnáre a Povožnícka bude zabezpečený výťahom aj schodiskom. Na základe požiadavky hlavného mesta SR Bratislavy, ktorá vyplynula z predbežnej konzultácie projektu so zástupcami mesta uskutočnenej dňa 21.8.2020, budú výstupy z nových podchodov pre cestujúcich v staniciach a zastávkach nasmerované čo najpriamejšie k blízkym zastávkam MHD. Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy i samosprávy, ktorých stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
4	Cestný most v km 48,621 rozšíriť o tretí jazdný pruh a 2 cyklopruhy. Zároveň rozšíriť chodníky obojstranne na voľnú šírku 2,5 m. Odôvodnenie: Mesto Bratislava plánuje zriadiť vyhradený jazdný pruh pre autobusy na Hodonínskej ulici a Lamačskej ceste pre smer jazdy do centra. Úzkym hrdlom je práve tento most. Existujúce chodníky na moste sú neúmerne úzke a nespĺňajú bezpečnostné požiadavky.	Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
5	Trať od začiatku zárubného múru pred križovaním diaľnice D2 (cca km 47,1) po cestný most na I/2 (km 48,621) navrhnuť tak, aby bolo možné jej prekrytie. Odôvodnenie: Trať je momentálne vedená v záreze a spolu so súbežnou diaľnicou D2 vytvára dvojité líniové bariéry. Zámer* " <u>Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica</u> " navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava počítá pri výstavbe tunela Karpaty na diaľnici D4 s <u>prekrytím diaľnice D2 v tomto úseku</u> . Prekrytie železničnej trate odstráni líniovú bariéru medzi MČ Dúbravka a Lamač a okrem eliminácie hluku umožní aj ďalší rozvoj územia. * Pozn: www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/dialnica-d4-bratislava-raca-zahorska-bystrica	Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá hodnotila viacero prevádzkových konceptov a alternatív riešenia modernizácie trate na území mesta Bratislava a odporúčala na realizáciu predložený variant. Prekrytie železničnej trate nie je v zmysle záverov štúdie realizovateľnosti v zámere uvažované.
6	Preveriť výsledky vibroakustickej štúdie a osadiť protihlukové steny po celej dĺžke vedenia trate v intraviláne mesta. Odôvodnenie: Podľa našich subjektívnych skúseností štúdia nedostatočne zohľadňuje hluk, nakoľko prejazd vlaku je počuť podstatne ďalej, než vychádza zo simulačnej mapy. Rovnako rovnako sa v niektorých miestach spája hluk z trate s hlukom z diaľnice D2 čo vytvára neprimerané zaťaženie okolia trate (napríklad lokalita Zečák pozdĺž ulice	Predložená vibroakustická štúdia bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. a v súlade s vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Predmetom štúdie je predikcia akustickej situácie v dotknutom území po realizácii zámeru, ktorá bola vykonaná pomocou výpočtových 3D modelov zohľadňujúc o. i. aj navrhované úpravy kofajiska. Prevádzka železničnej dopravy je počuteľná aj v širšom okolí trate, vykonaná predikcia však navrhuje doplnenie protihlukových opatrení v miestach s predikovanými prekročenými

	Zidiny)	hladinami hluku stanovenými podľa vyhlášky MZ SR š. 549/2007 Z. z. Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane príslušného orgánu ochrany verejného zdravia (Útvar hlavného hygienika rezortu MDV SR), ktorého stanovisko bude podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu. Z pohľadu kumulatívneho pôsobenia akustickej záťaže z jednotlivých druhov zdrojov hluku bolo v roku 2017 ÚVZ SR vydané všeobecné usmernenie k stanoveniu hlukovej záťaže v zmysle platných predpisov, v ktorom orgán zastáva názor, že pri posudzovaní vplyvu navrhovanej činnosti je potrebné zohľadňovať aj spolupôsobenie ostatných zdrojov hluku toho istého druhu, t.j. zdrojov, na ktoré sa príslušná prípustná hodnota v dotknutom území vzťahuje. Na základe uvedeného usmernenia možno konštatovať, že vo vzťahu k príslušnej prípustnej hodnote bol hluk zo železničnej dopravy vyhodnotený v predloženej vibroakustickej štúdii v zmysle platných predpisov. Hluk z iných zdrojov je potrebné v zmysle platnej legislatívy vyhodnocovať samostatne. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude na základe konkrétnych technických návrhov vykonaná aktualizácia vibroakustickej štúdie a dôjde k finálnemu návrhu umiestnenia a parametrov PHC s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clón a zachovanie spojitého bariérového krytia.
7	Žiadame pri spevňovaní svahov pod Jaskovým radom zároveň vybudovať na Jaskovom rade chodník v minimálnej šírke 2,5 metra.	Navrhovaná činnosť má za cieľ modernizáciu železničnej trate, v tomto úseku rieši úpravy koľajiska hlavnej stanice, ktoré si vyžadujú zásahy do svahov pod ulicou Jaskov rad vo forme realizácie oporných múrov. Do samotnej ulice Jaskov rad zámer nezasiahne, úpravy existujúcej cestnej infraštruktúry tak nie sú z hľadiska uskutočnenia zámeru potrebné. Realizácia navrhovanej činnosti v tomto úseku nevylučuje budúce potenciálne rozšírenie chodníka na ul. Jaskov rad.
8	Žiadame zachovanie existujúcich historických objektov na zastávke Železná studnička, pri úpravách nástupíšť tieto objekty presunúť a revitalizovať a vhodne zapracovať do prostredia. Odôvodnenie: V navrhnutom projekte sa uvažuje o zbúraní týchto objektov, ktoré sa nachádzajú v ochrannej zóne technických pamiatok Horná Mlynská dolina, pričom sú zaradené medzi Národné kultúrne pamiatku. Takto hodnotné a chránené stavby nie je možné zbúrať, ale je nevyhnutné ich citlivo presunúť a v prostredí zachovať, ako historickú pamäť. Zároveň akékoľvek úpravy v okolí zastávky Železná studienka realizovať v spolupráci s Mestskými lesmi v Bratislave, tak aby ich vizuál zapadal do prírodného prostredia najnavštevovanejšieho rekreačného areálu na území SR - Železná studnička. Je nevyhnutné tu akékoľvek stavby, mobiliár, zemné práce realizovať tak, aby bol maximálne možné zachovaný rekreačný prírodný potenciál tohto územia, zachovaním jeho historických hodnôt a odkazu s využitím prírodných	V priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je z dôvodu potreby umiestnenia nového nástupišťa zohľadňujúceho pridanie 3. traťovej koľaje nevyhnutné odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich z ich súčasnej polohy. Keďže strážny domček je objektom pamiatkovej hodnoty (národnou kultúrnou pamiatkou), podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom (KPÚ Bratislava) na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná o. i. s dotknutými mestskými časťami a mestom Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejného priestoru, a ktoré budú mať možnosť vyjadriť svoje požiadavky na estetické prevedenie stavebných konštrukcií a vykonanie súvisiacich úprav v tomto priestore. Tieto stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.

	materiálov a zároveň realizovať krajinárske úpravy.	
9	Žiadame pri rekonštrukcii Červeného mosta a pri výstavbe druhého "železného" mosta maximálne možné zachovať vizuál Červeného mosta, akékoľvek nové stavby a úpravy realizovať tak, aby nedošlo vizuálnemu alebo inému znehodnoteniu Červeného mostu a okolitého prírodného prostredia (vysadiť popínavé rastliny na nové konštrukcie). V prípade výstavby nového mosta, tento navrhnuť cez architektonickú súťaž. Akékoľvek nové telesá zasahujúce do Cesty mládeže navrhnuť tak, aby bola v budúcnosti možná rekonštrukcia Cesty Mládeže v podmostovom priestore s výrazným rozšírením chodníkov.	Rekonštrukcia a dostavba Červeného mosta bude navrhnutá v štýle korešpondujúcom s okolitým prostredím a v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby. Architektonické a estetické stvárnenie stavebných zásahov bude rešpektovať tiež požiadavky dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejných priestorov, a ktorých vyjadrenia budú podkladom pre vydanie povolení na predmetnú stavbu v ďalších povoľovacích konaniach. Nový mostný objekt, najmä mostné opory a piliere, budú kopírovať polohu existujúcich pilierov pre zachovanie kontinuity a priechodnosti územia a minimalizáciu bariér.
10	Žiadame zachovať a rozšíriť prepojenie medzi južnou stranou areálu OC Galéria Tesco Lamač ulicami Zidiny a Ostružinový chodník. Odôvodnenie: Ide o jeden z najfrekventovanejších vstupov na Železnú studničku, súčasné riešenie nevyhovuje pre bezpečný prístup peších a cyklistov do tohto rekreačného územia. Parkoviská Tesco Lamač sú využívané na odstavenie motorových vozidiel a návštevníci lesoparku ďalej pokračujú pešo alebo na bicykloch. Mostný cyklistický a peší objekt je nevyhnutný pre zabezpečenie tohto prístupu a zamedzenie kolíznych situácií na trati.	Prepojenie priestoru OC Galéria Tesco Lamač s ulicami Zidiny a Ostružinový chodník je v súčasnosti riešené mostným objektom v žkm 50,704. Mostný objekt je využívaný pre prechod peších a cyklistov, nespĺňa však nároky určené platnými normami. Súčasná poloha mosta po modernizácii žel. trate a pridania tretej koľaje bude nevyhovujúca z dôvodu nemožnosti napojenia na existujúce komunikácie (Ostružinový chodník a ul. Zidiny). Vybudovaný preto bude nový mostný objekt v žkm 50,727, ktorý bude spĺňať všetky parametre pre bezpečné využívanie chodcami a cyklistami a bezbariérové napojenie na existujúce komunikácie.
11	Vybudovať lávku spájajúcu Zelenohorskú ulicu v MČ Lamač so severnou časťou areálu OC Galéria Tesco Lamač. Lávka by mala byť riešená bazbarierovo tak aby vyhovovala občanom so zníženou pohyblivosťou ako aj cyklistom. Odôvodnenie: V súčasnosti obyvatelia v tejto časti prechádzajú priamo cez trať čo je z bezpečnostného hľadiska neudržateľné.	Prístup obyvateľov od OC Galéria Tesco Lamač do lokality Zelenohorskej ulice je možný cestným mostom v žkm 49,944 a prechodom pre peších a cyklistov popod železničnú trať v žkm 50,727. Nová lávka ponad trať nie je v tomto úseku plánovaná. Mostný objekt v žkm 50,406, ktorý je v súčasnosti obyvateľmi využívaný na prechod priamo cez koľajisko, je priepustom, ktorý prioritne slúži na prekonanie vodného toku. Vybudované schodisko slúži len pre potreby údržby mostného objektu. Podľa § 4 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach nemôžu osoby vstupovať bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy na dráhu a v obvode dráhy na miesta neprístupné verejnosti. Bez súhlasu prevádzkovateľa je možné vstupovať do obvodu dráhy len na prechod v mieste úrovňového križovania s cestnou komunikáciou, na osobných nástupištiach a prístupových cestách k nim a miestach určených na pohyb cestujúcich a nakládku, prekládku a vykládku tovaru, po verejne prístupných účelových komunikáciách v obvode dráhy alebo so súhlasom prevádzkovateľa. Nelegálne priechody cez železničnú trať nie sú bezpečné a nie sú ani v súlade s platnou legislatívou. V rámci navrhovanej rekonštrukcie tohto objektu budú zvážené aj iné možnosti prístupu k objektu pre potreby jeho údržby. V prípade, že tu schodisko zostane zachované, pre zvýšenie bezpečnosti obyvateľov a zamedzenie prístupu nepovolaným osobám bude ohradené, uzamknuté a príslušne označené.
12	V súlade s aktuálnou verziou spracovaného návrhu <u>Územný plán zóny</u>	Pred realizáciou navrhovanej činnosti a všetkých súvisiacich stavebných objektov bude potrebné

	<u>Zečák</u> počítať pri zámere mostnými objektmi v oblasti medzi ŽST Lamač a Zastávkou Železná studienka.	zabezpečiť súlad všetkých objektov s aktuálne platnými územnoplánovacími dokumentáciami. Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo záverov dokumentu „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorý bol spracovávaný v rokoch 2016 - 2019 a schvaľovaný za účasti širokej pracovnej skupiny, ktorej súčasťou boli aj zástupcovia mesta Bratislava. Štúdia zvažila a vyhodnotila všetky dostupné strategické dokumenty a viaceré rozvojové zámery a jej výsledkom je návrh modernizácie železničnej dopravy na území mesta v dlhodobom horizonte zohľadňujúce ciele stanovené pre železničnú dopravu a jej zapojenie do integrovaného dopravného systému pre zabezpečenie obsluhy mesta i širšieho regiónu. Pripravovaný územný plán zóny Zečák výhľadovo uvažuje s vybudovaním novej žel. zastávky pre prístup do lokality a najmä budúceho objektu nemocnice Rázsochy a tiež s vybudovaním viacerých mostných objektov v úseku medzi ŽST Lamač a zastávkou Železná studienka. Realizácia navrhovanej činnosti v predloženej znení neznemožní prípadnú budúcu výstavbu uvedených objektov.
--	---	--

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hl. mesto (list č. HŽP/3867/2021 zo dňa 13.01.2021)

Z hľadiska ochrany verejného zdravia trvám na pokračovaní posudzovania strategického dokumentu pre činnosť: „Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva ZÁPAD“ (spracovateľ Reming Consult a.s., Trnavská 27, 831 04 Bratislava, október 2020).

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Dopracovať hlukovú a vibračnú štúdiu o podrobný vecný i časový návrh konkrétnych opatrení na zníženie nepriaznivého vplyvu prevádzky navrhovanej činnosti na zdravý stav exponovaných obytných území v súlade s požiadavkami vyhl. MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí v znení neskorších predpisov.	Dotknutým orgánom ochrany verejného zdravia pre líniové stavby verejnej infraštruktúry je Útvár hlavného hygienika rezortu MDV SR. V stupni EIA nie je známy podrobný časový harmonogram výstavby navrhovanej činnosti, postup stavebných prác bude úzko súvisieť od termínov spracovania projektovej dokumentácie, vybavenia potrebných povolení a od finančných možností navrhovateľa. Orientačný vecný a časový harmonogram návrhu konkrétnych opatrení na zníženie hluku a vibrácií možno odvodiť od časového plánu realizácie navrhovanej činnosti: - Inštalácia primárnych a sekundárnych protihlukových opatrení bude vykonaná v rámci modernizácie trate na jestvujúcich koľajach v krátkodobom horizonte do roku 2025 (v úseku ŽST Devínska Nová Ves – ŽST Lamač vrátane), resp. v strednodobom horizonte do roku 2030 (v ŽST Bratislava hl. st. a v úseku ŽST Bratislava hl. st. – ŽST Bratislava-Lamač). Konkrétne pôjde o vybudovanie žel. zvršku s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na ŽB podvaloch, vybudovanie koľajového lôžka s hr. min. 350 mm, výmenu prvkovej mostovky na mostoch za príbežné koľajové lôžko a inštaláciu PHC pozdĺž telesa trate. - V dlhodobom horizonte po roku 2030 sa uvažuje so zriadením novej tunelovej rúry, ktorej súčasťou bude obloženie tunelových portálov pohltivou konštrukciou, príp. jej aplikácia na vyústení tunelovej rúry.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP (list č. OÚ-BA-OSZP3-2021-038186/HRB zo dňa 11.01.2021)

V správe o hodnotení požadujeme:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Uviesť podrobné posúdenie vplyvov navrhovanej činnosti na chránené územia, územia európskeho významu, biotopy chránených druhov (najmä živočíchov), ale aj na prvky v súčasnosti platného územného systému ekologickej stability.	V prípade rozhodnutia príslušného orgánu vydaného v zisťovacom konaní, že navrhovaná činnosť je potrebné posudzovať, budú požiadavky na obsah správy o hodnotení bližšie stanovené v rozsahu hodnotenia. Tento bude určený s prihliadnutím na doručené stanoviská a na základe prerokovania s navrhovateľom, príp. ďalšími účastníkmi procesu.
2	V spolupráci so ŠOP SR (správca chránených území) navrhnuť náhradné revitalizačné opatrenia v záujmovom území.	Akékoľvek zásahy do chránených území budú vopred konzultované a koordinované v spolupráci s príslušnou Správou ŠOP SR v ďalších stupňoch vývoja navrhovanej činnosti, kedy bude známe jej detailné technické riešenie. Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane orgánov a inštitúcií ochrany prírody a krajiny, ktoré k nej zaujímajú stanoviská – tieto budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
3	Požadujeme uviesť rozsah nevyhnutného výrubu drevín.	Rozsah nevyhnutného výrubu drevín bude možné bližšie stanoviť v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, kedy bude známe podrobnejšie technické riešenie projektu vrátane jeho presných územných nárokov. Pri výrube sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov pre oblasť ochrany drevín.

Okresný úrad Bratislava, odd. OP a vybraných zložiek ŽP (list č. OÚ-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11.01.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	V Okrese Bratislava IV na časti trate umiestnenej v kat. úz. Devínska Nová Ves sa predložený zámer priamo dotýka Prírodnej rezervácie Štokeravská vápenka (ďalej len „PR“) na území ktorej platí 4. stupeň ochrany v rozsahu ustanovení § 15 zákona, ktorá je zároveň územím európskeho významu SKUEV0502 Štokeravská vápenka. Predmetom ochrany PR Štokeravská vápenka je bývalý kameňolom, ktorý je významným paleontologickým náleziskom, spolu s príľahlou lesostepnou časťou s výskytom chránených a ohrozených druhov rastlín a živočíchov. V ochrannom pásme PR (resp. na hranici PR) kde platí 3. stupeň ochrany má byť vybudovaný zárubný múr 330 m a doplnenie trate o 3. koľaj.	Skutočnosť je navrhovateľovi známa, je uvedená aj v predloženej zámere navrhovanej činnosti. Navrhovaná činnosť vyvolá zásah do okrajových častí PR a ÚEV v dôsledku pridania 3. traťovej koľaje a vybudovania nového zárubného múru. Najvýznamnejším vplyvom zámeru bude trvalý záber pôdy a nevyhnutné odstránenie súčasných porastov v mieste trvalého umiestnenia stavebných objektov železničnej infraštruktúry. Presný záber plôch navrhovanou stavbou bude určený v ďalších stupňoch prípravy projektu, kedy bude známa geometria zárubného múra.
2	V riešenom úseku je zámer v kolízii s viacerými prvkami v súčasnosti platného Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy.	Skutočnosť je navrhovateľovi známa, je uvedená aj v predloženej zámere navrhovanej činnosti. Navrhovaná činnosť zasahuje viaceré prvky ÚSES: RBk Stará mláka s prítokmi, RBc Mestské lesy Bratislava, RBk Vydrica. Negatívne vplyvy spojené s jej realizáciou zámeru zasiahnu malú časť dotknutých prvkov ÚSES, potrebné zásahy v týchto lokalitách budú obmedzené v čo najväčšej miere.
3	Na viacerých častiach si realizácia zámeru vyžiada zásah do stromovej a krovitej vegetácie	K výrube nelesnej drevinovej vegetácie dôjde len v nevyhnutnom rozsahu. Presný rozsah výrubu bude určený na základe vyššieho poznania technického riešenia v ďalšom stupni vývoja projektu. Pri výrube sa

		bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov pre oblasť ochrany drevín.
4	Vzhľadom na vyššie uvedené požadujeme predložený zámer posudzovať podľa zákona EIA a v rámci procesu hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti požadujeme najmä vyhodnotiť vplyv na chránené územia uvedené v bode 1. všetky dotknuté prvky RÚSES ako i na úbytku plôch zelene (stromov a krov) a to nie len v zábere samotnej stavby, ale i v novom OP železnice, ktoré sa po vybudovaní 3. koľaje zmení.	V prípade rozhodnutia príslušného orgánu vydaného v zisťovacom konaní, že navrhovaná činnosť je potrebné posudzovať, budú požiadavky na obsah správy o hodnotení bližšie stanovené v rozsahu hodnotenia. Tento bude určený s prihliadnutím na doručené stanoviská a na základe prerokovania s navrhovateľom, príp. ďalšími účastníkmi procesu.

Ing. Jakub Mrva, poslanec mestského zastupiteľstva (stanovisko zo dňa - neuvedené)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Žiadam o revitalizáciu a výsadbu novej vzrastlej zelene, vysadenie vzrastlých drevín na dotknutých pozemkoch pri Pražskej ulici. Zeleň od križovatky so Šancovou ulicou až po zastávku MHD Sokolská je v zlom stave, ide najmä o náletovú zeleň a invazívne rastliny (krídlatka) a dreviny (pajaseň). Je nevyhnutné, pri Pražskej ulici bol pás drevín - stromov, ktorý bude zachytávať prach, nečistoty ako aj tlmiť hluk smerom k obytným domom na Pražskej ulici. Pražská ulica patrí medzi ulice s výrazne zlou kvalitou ovzdušia, výsadba stromov v páse medzi križovatkou so Šancovou až po zastávku MHD Sokolská, môže výrazne zlepšiť dopady na životné prostredie najmä obyvateľov bytových domov na Pražskej a Sokolskej ulici.	Navrhovaná činnosť svojím rozsahom nezasiahne do uvedenej lokality - úpravy v oblasti hlavnej stanice sú navrhované v priestore koľajiska a obvodu „Dvor“, kde bude vybudované nové nástupište. Zeleň popri Pražskej ulici v páse medzi križovatkou so Šancovou ul. po zastávku MHD Sokolská nebude projektom dotknutá.
2	Žiadam pri spevňovaní svahov pod Jaskovým radom zároveň vybudovať na Jaskovom rade chodník v minimálnej šírke 2,5 metra. Táto pripomienka je zásadná.	Navrhovaná činnosť má za cieľ modernizáciu železničnej trate, v tomto úseku rieši úpravy koľajiska hlavnej stanice, ktoré si vyžadujú zásahy do svahov pod ulicou Jaskov rad vo forme realizácie oporných múrov. Do samotnej ulice Jaskov rad zámer nezasiahne, úpravy existujúcej cestnej infraštruktúry tak nie sú z hľadiska jeho uskutočnenia potrebné. Realizácia navrhovanej činnosti v tomto úseku nevylučuje budúce potenciálne rozšírenie chodníka na ul. Jaskov rad.
3	Žiadam zachovanie existujúcich historických objektov na zastávke Železná studnička, pri úpravách nástupíšť tieto objekty presunúť a revitalizovať a vhodne zapracovať do prostredia. Zároveň žiadame vybudovať repliku čakárne, ktorá v roku 2010 vyhorela. V navrhnutom projekte sa uvažuje o zbúraní týchto objektov, ktoré sa nachádzajú v ochrannej zóne technických pamiatok Horná Mlynská dolina, pričom sú zaradené medzi Národné kultúrne pamiatku. Takto hodnotné a chránené stavby nie je možné zbúrať, ale je nevyhnutné ich citlivo presunúť a v prostredí zachovať, ako historickú pamäť. Zbúranie týchto objektov považujeme za absolútne nevhodné a barbarské. Zároveň akékoľvek úpravy v okolí zastávky Železná studienka realizovať v spolupráci s Mestskými lesmi v Bratislave, tak aby ich	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich v ich súčasnej polohe v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné konkrétne z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom (KPÚ Bratislava) na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu.

	vizuál zapadal do prírodného prostredia najnavštevovanejšieho rekreačného areálu na území SR - Železná studnička. Je nevyhnutné tu akékoľvek stavby, mobiliár, zemné práce realizovať tak, aby bol maximálne možné zachovaný rekreačný prírodný potenciál tohto územia, využitím prírodných materiálov (drevo, kameň) a zároveň realizovať krajinárske úpravy (výsadba drevín, rastlín, a pod.). Táto pripomienka je zásadná.	Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná o. i. s dotknutými mestskými časťami a mestom Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejného priestoru, a ktoré budú mať možnosť vyjadriť svoje požiadavky na estetické prevedenie stavebných konštrukcií a vykonanie súvisiacich úprav v tomto priestore. Tieto stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
4	Žiadam pri rekonštrukcii Červeného mosta a pri výstavbe druhého "železného" mosta maximálne možné zachovať vizuál Červeného mosta, akékoľvek nové stavby a úpravy realizovať tak, aby nedošlo vizuálnemu alebo inému znehodnoteniu Červeného mostu a okolitého prírodného prostredia (vysadiť popínavé rastliny na nové konštrukcie). V prípade výstavby nového mosta, tento navrhnuť cez architektonickú súťaž. Akékoľvek nové telesá zasahujúce do Cesty Mládeže navrhnuť tak, aby bola v budúcnosti možná rekonštrukcia Cesty Mládeže v podmostovom priestore s výrazným rozšírením chodníkov.	Rekonštrukcia a dostavba Červeného mosta bude navrhnutá v štýle korešpondujúcom s okolitým prostredím a v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby. Architektonické a estetické stvárnenie stavebných zásahov bude rešpektovať tiež požiadavky dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejných priestorov, a ktorých vyjadrenia budú podkladom pre vydanie povolení na predmetnú stavbu v ďalších povoľovacích konaniach. Nový mostný objekt, najmä mostné opory a piliere, budú kopírovať polohu existujúcich pilierov pre zachovanie kontinuity a priechodnosti územia a minimalizáciu bariér.
5	Žiadam vybudovať mostný peší a cyklistický objekt spájajúci Tesco Lamač, ulice Židiny a Ostružinový chodník. Ide o jeden z najfrekvencovanejších vstupov na Železnú studničku, súčasné riešenie absolútne nevyhovuje pre bezpečný prístup peších a cyklistov do tohto rekreačného územia. Parkoviská Tesco Lamač sú využívané na odstavenie motorových vozidiel a návštevníci lesoparku ďalej pokračujú pešo alebo na bicykloch. Mostný cyklistický a peší objekt je nevyhnutný pre zabezpečenie tohto prístupu a zamedzenie kolíznych situácií na trati. Táto pripomienka je zásadná.	Prepojenie priestoru OC Galéria Tesco Lamač s ulicami Židiny a Ostružinový chodník je v súčasnosti riešené mostným objektom v žkm 50,704. Mostný objekt je využívaný pre prechod peších a cyklistov, nespĺňa však nároky určené platnými normami. Súčasná poloha mosta po modernizácii žel. trate a pridania tretej koľaje bude nevyhovujúca z dôvodu nemožnosti napojenia na existujúce komunikácie (Ostružinový chodník a ul. Židiny). Vybudovaný preto bude nový mostný objekt v žkm 50,727, ktorý bude spĺňať všetky parametre pre bezpečné využívanie chodcami a cyklistami a bezbariérové napojenie na existujúce komunikácie.
6	Žiadam preriešiť nevyhovujúcu križovatku Podkolibská, Dobšinského, Jaskový rad vrátane výstavby nového železničného mosta. Vybudovať nový železničný mosta cca v km 54,920 pre jazdu smer centrum. V súčasnom východnom prejazde pod železničným mostom v km 54,962 rozšíriť chodníka a vytvoriť novú cyklistickú komunikáciu s napojením na Tupého ulicu.	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate. Riešenie cestnej infraštruktúry je v kompetencii jej správcu, resp. dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava. Ďalší železničný most v dotknutej lokalite nie je plánovaný. Prístup obyvateľov zo spomínanej oblasti do centra je možný mostným objektom v bezprostrednej blízkosti v žkm 54,962 na Karpatskej ul., resp. mostným objektom v žkm 54,553 na Žabotovej ul. Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Ing. Jakub Mrva, Iniciatíva Naše Karpaty (stanovisko zo dňa - neuvedené)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Žiadam o revitalizáciu a výsadbu novej vzrastlej zelene, vysadenie vzrastlých drevín na dotknutých pozemkoch pri Pražskej ulici. Zeleň od križovatky po Šancovú ulicou až po zastávku MHD Sokolská je v zlom stave, ide najmä o náletovú zeleň a invazívne rastliny	Navrhovaná činnosť svojím rozsahom nezasiahne do uvedenej lokality - úpravy v oblasti hlavnej stanice sú navrhované v priestore koľajiska a obvodu „Dvor“, kde bude vybudované nové nástupište. Zeleň popri Pražskej ulici v páse medzi križovatkou so Šancovou po zastávku MHD Sokolská nebude projektom dotknutá.

	(krídlatka) a dreviny (pajaseň). Je nevyhnutné, pri Pražskej ulici bol pás drevín - stromov, ktorý bude zachytávať prach, nečistoty ako aj tlmiť hluk smerom k obytným domom na Pražskej ulici. Pražská ulica patrí medzi ulice s výrazne zlou kvalitou ovzdušia, výsadba stromov v páse medzi križovatkou so Šancovou až po zastávku MHD Sokolská, môže výrazne zlepšiť dopady na životné prostredie najmä obyvateľov bytových domov na Pražskej a Sokolskej ulici.	
2	Žiadam pri spevňovaní svahov pod Jaskovým radom zároveň vybudovať na Jaskovom rade chodník v minimálnej šírke 2,5 metra. Táto pripomienka je zásadná.	Navrhovaná činnosť má za cieľ modernizáciu železničnej trate, v tomto úseku rieši úpravy koľajiska hlavnej stanice, ktoré si vyžadujú zásahy do svahov pod ulicou Jaskov rad vo forme realizácie oporných múrov. Do samotnej ulice Jaskov rad zámer nezasiahne, úpravy existujúcej cestnej infraštruktúry tak nie sú z hľadiska jeho uskutočnenia potrebné. Realizácia navrhovanej činnosti v tomto úseku nevylučuje budúce potenciálne rozšírenie chodníka na ul. Jaskov rad.
3	Žiadam zachovanie existujúcich historických objektov na zastávke Železná studnička, pri úpravách nástupíšť tieto objekty presunúť a revitalizovať a vhodne zapracovať do prostredia. Zároveň žiadame vybudovať repliku čakárne, ktorá v roku 2010 vyhorela. V navrhnutom projekte sa uvažuje o zbúraní týchto objektov, ktoré sa nachádzajú v ochrannej zóne technických pamiatok Horná Mlynská dolina, pričom sú zaradené medzi Národné kultúrne pamiatku. Takto hodnotné a chránené stavby nie je možné zbúrať, ale je nevyhnutné ich citlivo presunúť a v prostredí zachovať, ako historickú pamäť. Zbúranie týchto objektov považujeme za absolútne nevhodné a barbarské. Zároveň akékoľvek úpravy v okolí zastávky Železná studienka realizovať v spolupráci s Mestskými lesmi v Bratislave, tak aby ich vizuál zapadal do prírodného prostredia najnavštevovanejšieho rekreačného areálu na území SR - Železná studnička. Je nevyhnutné tu akékoľvek stavby, mobiliár, zemné práce realizovať tak, aby bol maximálne možné zachovaný rekreačný prírodný potenciál tohto územia, využitím prírodných materiálov (drevo, kameň) a zároveň realizovať krajinárske úpravy (výsadba drevín, rastlín, a pod.). Táto pripomienka je zásadná.	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich v ich súčasnej polohe v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné pre realizáciu zámeru obnovenia železničnej zastávky, konkrétne z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu. Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná o. i. s dotknutými mestskými časťami a mestom Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejného priestoru, a ktoré budú mať možnosť vyjadriť svoje požiadavky na estetické prevedenie stavebných konštrukcií a vykonanie súvisiacich úprav v tomto priestore. Tieto stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
4	Žiadam pri rekonštrukcii Červeného mosta a pri výstavbe druhého "železného" mosta maximálne možné zachovať vizuál Červeného mosta, akékoľvek nové stavby a úpravy realizovať tak, aby nedošlo vizuálnemu alebo inému znehodnoteniu Červeného mostu a okolitého prírodného prostredia (vysadiť popínavé rastliny na nové konštrukcie). V prípade výstavby nového mosta, tento navrhnuť cez architektonickú súťaž.	Rekonštrukcia a dostavba Červeného mosta bude navrhnutá v štýle korešpondujúcom s okolitým prostredím a v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby. Architektonické a estetické stvárnenie stavebných zásahov bude rešpektovať tiež požiadavky dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejných priestorov, a ktorých vyjadrenia budú podkladom pre vydanie povolení na predmetnú stavbu v ďalších povoľovacích konaniach.

	Akékoľvek nové telesá zasahujúce do Cesty Mládeže navrhnuť tak, aby bola v budúcnosti možná rekonštrukcia Cesty Mládeže v podmostovom priestore s výrazným rozšírením chodníkov.	Nový mostný objekt, najmä mostné opory a piliere, budú kopírovať polohu existujúcich pilierov pre zachovanie kontinuity a prechodnosti územia a minimalizáciu bariér
5	Žiadam vybudovať mostný peší a cyklistický objekt spájajúci Tesco Lamač, ulice Židiny a Ostružinový chodník. Ide o jeden z najfrekventovanejších vstupov na Železnú studničku, súčasné riešenie absolútne nevyhovuje pre bezpečný prístup peších a cyklistov do tohto rekreačného územia. Parkoviská Tesco Lamač sú využívané na odstavenie motorových vozidiel a návštevníci lesoparku ďalej pokračujú pešo alebo na bicykloch. Mostný cyklistický a peší objekt je nevyhnutný pre zabezpečenie tohto prístupu a zamedzenie kolíznych situácií na trati. Táto pripomienka je zásadná.	Prepojenie priestoru OC Galéria Tesco Lamač s ulicami Židiny a Ostružinový chodník je v súčasnosti riešené mostným objektom v žkm 50,704. Mostný objekt je v súčasnosti využívaný pre prechod peších a cyklistov, nespĺňa však nároky určené platnými normami. Súčasná poloha mosta po modernizácii žel. trate a pridania tretej koľaje bude nevyhovujúca z dôvodu nemožnosti napojenia na existujúce komunikácie (Ostružinový chodník a ul. Židiny). Vybudovaný preto bude nový mostný objekt v žkm 50,727, ktorý bude spĺňať všetky parametre pre bezpečné využívanie chodcami a cyklistami a bezbariérové napojenie na existujúce komunikácie.
6	Žiadam preriešiť nevyhovujúcu križovatku Podkolibská, Dobšinského, Jaskový rad vrátane výstavby nového železničného mosta. Vybudovať nový železničný mosta cca v km 54,920 pre jazdu smer centrum. V súčasnom východnom prejazde pod železničným mostom v km 54,962 rozšíriť chodníka a vytvoriť novú cyklistickú komunikáciu s napojením na Tupého ulicu.	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate. Riešenie cestnej infraštruktúry je v kompetencii jej správcu, resp. dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava. Ďalší železničný most v dotknutej lokalite nie je plánovaný. Prístup obyvateľov zo spomínanej oblasti do centra je možný mostným objektom v bezprostrednej blízkosti v žkm 54,962 na Karpatskej ul., resp. mostným objektom v žkm 54,553 na Žabotovej ul. Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Krajský pamiatkový úrad Bratislava (list č. KPUBA-2021/245-2/687/DIM,KAD zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Predložený investičný zámer sa týka nasledujúceho pamiatkového fondu a ochranných pásiem: Ochranné pásmo kultúrnych pamiatok Horná Mlynská dolina, Pamiatková zóna - Bratislava Centrálna mestská oblasť (ďalej len „PZ BA CMO“) a národných kultúrnych pamiatok (ďalej len „NKP“) č. ÚZPF 11393/1 „budova výpravná s čakárňou“, 11393/3 „dom strážny“, 826/1 „most železničný, fragment“ a 825/1 „tunel železničný“. Vzhľadom na uvedené KPÚ BA požaduje predloženie predmetného zámeru na schválenie v zmysle príslušných ustanovení pamiatkového zákona. KPÚ BA vopred upozorňuje na kolíziu navrhovaného zámeru s podmienkami pamiatkovej ochrany objektu NKP č. ÚZPF 11393/3 „dom strážny“ z dôvodu jeho navrhovanej asanácie, ktorá je z hľadiska pamiatkovej ochrany neprípustná. Zároveň upozorňujeme, že v súčasnosti je platné nesúhlasné záväzné stanovisko, ktoré vydal KPÚ BA k navrhovanému odstráneniu nehnuteľnosti „Bratislava hlavné - sklad žst“ (ďalej len „malý sklad“) v areáli Hlavnej železničnej stanice Bratislava, na parcele č. 21229/73 - k.ú.	V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude spracované detailné technické riešenie projektu a budú bližšie špecifikované zásahy do objektov pamiatkovej hodnoty. Projektová dokumentácia bude následne v zmysle ustanovení § 30 ods. 4) a § 41 ods. 4) zákona č. 49/2002 Z. z. predložená na podrobné vyhodnotenie KPÚ BA ako príslušnému orgánu ochrany pamiatkového fondu. Odstránenie strážneho domčeka v jeho súčasnej polohe v priestore zastávky Železná studienka je potrebné pre obnovenie železničnej zastávky z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže ide o národnú kultúrnu pamiatku, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s KPÚ BA na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude KPÚ požadovať presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s KPÚ. Požiadavka zachovania objektu „malý sklad“ v priestore ŽST Bratislava hl. st. na parcele č. 21229/73 v k. ú. Bratislava – Staré mesto bude akceptovaná. V rámci navrhovaných úprav priestoru koľajiska stanice dôjde len k nevyhnutným úpravám schodiska prislúchajúceho k budove. V ďalšom stupni PD, kedy budú bližšie špecifikované zásahy zámeru navrhovanej činnosti do objektov pamiatkovej povahy bude dokumentácia predložená KPÚ na vyjadrenie.

Bratislava - Staré Mesto.	
---------------------------	--

JUDr. Martin Kluch, v mene spoločnosti ESET (stanovisko zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	V zmysle ustanovenia § 24 ods. 3 Zákona platí, že „Dotknutá verejnosť má postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene, ak uplatní postup podľa odseku 3 alebo odseku 4, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu.“ Spoločnosť ESET v postavení dotknutej verejnosti uplatnila postup v zmysle ustanovenia § 24 ods. 3 psím. (a) Zákona, a teda podala písomné stanovisko k Zámeru. Napriek uvedenému máme za to, že spoločnosť ESET je účastníkom konania už priamo v zmysle ustanovenia § 14 ods. 1 Správneho poriadku. Vzhľadom na uvedené spoločnosť ESET žiada, aby pri projektovej príprave boli zohľadnené potreby projektu spoločnosti ESET, a to najmä z dôvodu, že spoločným postupom v tejto záležitosti bude možné dosiahnuť pozitívny efekt pre obe projektované činnosti.	Účelom zámeru je modernizácia železničnej trate s cieľom zvýšenia komfortu a kvality cestovania verejnosti železničnou dopravou. Navrhovateľ nemá záujem na obmedzení iných rozvojových aktivít v blízkosti trate a je otvorený prípadným konzultáciám so spoločnosťou ako vlastníkom pozemkov susediacich s plochami dotknutými modernizáciou. Spracovaná projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch vývoja projektu prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy, samosprávy a ostatnými dotknutými subjektmi, ktorí k nej zaujímajú stanoviská. Tieto budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
2	Spoločnosť ESET zároveň žiada, aby s ňou bolo v ďalšom konaní podľa tretej časti Zákona, ako aj v akomkoľvek súvisiacom konaní, konané ako s riadnym účastníkom konania.	Požiadavka je smerovaná na príslušný orgán. Verejnosť, ktorá sa zúčastnila na procese EIA, má súčasne postavenie účastníka v nasledujúcich povoľujúcich konaniach k navrhovanej činnosti (§ 24 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z.).

Cyklokoalícia (stanovisko zo dňa - neuvedené)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Podrobnejšie preveriť širšie súvislosti navrhovaného zámeru s dôrazom na lepšie podmienky pre integráciu verejnej dopravy a vytvorenie súbežných a priečných trás pre (najmä) nemotorovú dopravu. <u>Odôvodnenie:</u> Rozsah zámeru vnímame ako veľmi nevyrovnaný. Na jednej strane, podľa textovej časti, rieši len samotnú trať, no na druhej strane ide o projekt so zásadnými dopadmi a zmenami na celý dopravný systém i na iné funkcie mesta, budovaný na dlhé obdobie, a na ktorý budú vynaložené nemalé verejné prostriedky. Chýba riešenie širších súvislostí. Pridávajú sa či modernizujú zastávky, stanice a samotná trať, ale v iných ohľadoch ide prakticky o konzerváciu doterajšieho stavu. Neoptimalizujú sa polohy nadväzných zastávok MHD, nebudujú sa prestupné terminály na verejnú dopravu, nezvážuje sa komplexne kombinácia bicykel - vlak (vybudovanie cyklistických komunikácií súbežne s traťou na prístup k staniciam a kapacitných bezpečných parkovísk), chýba viac spôsobov, ako eliminovať železniciu ako líniovú bariéru v území a pod. Všetko sú to veci, ktoré sa priamo	Komplexné riešenie stratégie rozvoja dopravy na území mesta je v kompetencii mesta Bratislava, ktoré v tejto súvislosti prijalo viacero strategických dokumentov vrátane Územného generelu dopravy (2015), ktorý koncepčne túto problematiku zastrešuje. Navrhovateľ, ako správca železničnej infraštruktúry, má záujem o skvalitnenie železničnej dopravy, zvýšenie jej komfortu a zlepšenie jej dostupnosti pre obyvateľov i návštevníkov mesta. Pre nájdenie optimálneho riešenia rozvoja železničnej dopravy na území mesta a zabezpečenie dobrej obslužnosti mesta i širšieho regiónu bola spracovaná Štúdia realizovateľnosti (ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti, 2019), ktorá aj na podklade analýz relevantných strategických materiálov týkajúcich sa dopravnej infraštruktúry regiónu, výhľadových rozvojových zámerov a vypracovaného dopravného modelu zvažila viacero prevádzkových konceptov a alternatív riešenia modernizácie železničného uzla, pričom zohľadnila aj ich celospoločenskú zmyslupnosť a mimofinančné prínosy. Jej výsledkom je návrh modernizácie železničnej trate na území mesta v dlhodobom horizonte zohľadňujúci ciele stanovené pre železničnú dopravu vrátane jej zapojenia do integrovaného dopravného systému pre zabezpečenie obsluhy mesta i širšieho regiónu. Závety štúdie boli schvaľované za účasti širokej pracovnej skupiny, ktorej súčasťou boli aj zástupcovia mesta Bratislava.

	dotýkajú uvedeného zámeru a ich realizácia mimo tohto zámeru vo viacerých prípadoch nie je ani možná.	Zámer navrhovanej činnosti vychádza z výsledkov spracovanej ŠR a rešpektuje odporúčaný variant. Modernizácia trate je zameraná primárne na koľajisko, odstránenie technických nedostatkov a skapacitnenie trate, priestory staníc a zastávok s príslušenstvom nie sú predmetom zámeru. Zámerom navrhovanej činnosti je súčasne snaha o čo najefektívnejšie začlenenie železnice do organizmu mesta v rámci možností navrhovateľa (zriadením mimoúrovňových prístupov s čo najpriamejším spojením k blízkym zastávkam MHD, zriadenie prístupových komunikácií z nových zastávok s čo najefektívnejšou nadväznosťou na existujúcu infraštruktúru a i.). Optimalizácia polôh ďalších nadväzných zastávok MHD, ktoré priamo nie sú dotknuté projektom, a riešenie prestupných terminálov na verejnú dopravu je v kompetencii mesta.
2	Preveriť potrebu a možnosť vybudovania štvrtej koľaje, aspoň na časti úseku. <u>Odôvodnenie:</u> Výsledok modernizácie bude využívaný rádovo desiatky rokov a nedostatočná voľná kapacita sa môže prejaviť ako problém. Predpokladáme, že bude tlak na hustý interval mestských a prímestských vlakov, ktoré budú najmä v špičkách využívať dve koľaje. Pre nákladnú a diaľkovú osobnú dopravu by tak zostala jediná koľaj.	Predkladaný zámer navrhovanej činnosti vychádza zo štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), v rámci ktorej bolo vykonané rozsiahle preverovanie jednotlivých prvkov železničnej infraštruktúry (vrátane počtu traťových koľají v medzistaničných úsekoch), v nadväznosti na predpokladaný rozsah osobnej i nákladnej dopravy a z toho vychádzajúcich prevádzkových konceptov železničného uzla Bratislava. Súčasťou štúdie realizovateľnosti bol aj dopravný model v záujmovom území s modelovaním vzťahov v čase až do roku 2051.
3	Riešenie Hlavnej stanice žiadame vypracovať na základe urbanistických predpokladov získaných na základe dialógu s mestom Bratislava. <u>Odôvodnenie:</u> Kofajovú trať a nástupištia nemožno funkčne oddeliť od zvyšku stanice, od riešenia staničnej budovy a predstaničného priestoru závisia viaceré aspekty v priestore trate: šírka a poloha podchodov, prístupy na nástupištia (počty a kapacity výťahov a eskalátorov), zastrešenia nástupíšť či celého koľajiska, prístup z Jaskového radu a ďalšie). Nevhodne navrhnuté riešenie modernizácie môže závažne limitovať ďalší rozvoj stanice.	Tejto pripomienke nie je možné vyhovieť. Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá sa zaoberala primárne modernizáciou koľajiska, odstránením technických nedostatkov a skapacitnením trate s cieľom dosiahnutia technologických a technických štandardov trate a maximalizácie využitia železnice ako súčasti integrovanej dopravy. Úpravy priestorov staníc a zastávok s príslušenstvom nie sú predmetom zámeru. Budovy budú predmetom prestavby len v nevyhnutnom prípade, predovšetkým pre potreby adaptácie priestorov pre umiestnenie nových technologických zariadení pre budúcu prevádzku trate. Aj v tomto prípade samotná budova hlavnej stanice nie je súčasťou riešenia. V budove hlavnej stanice budú v rámci navrhovanej činnosti upravované len miestnosti s technologickými zariadeniami a priestory zabezpečujúce bezbariérový prístup k nástupištiam. Ostatné priestory budovy hlavnej stanice vrátane predstaničného priestoru budú riešené v rámci samostatne pripravovanej stavby.
4	Preveriť možnosť zrušenia nástupišťa č. 5 v obvode „Dvor“ a ponechať len koľaj do Múzea dopravy. <u>Odôvodnenie:</u> Na Hlavnej stanici je viac tratí zaústených z východu než zo západu (z trate č. 110), podobne je na tom počet regionálnych i diaľkových vlakov. Ukončovanie regionálnych vlakov na Hlavnej stanici namiesto ich prejazdu s minimálnou dobou pobytu nielen znižuje kapacitu stanice, ale je v rozpore s ideou zapojenia vlakov do integrovanej dopravy. Každý vlak z trate č. 110 (vrátane REX z Viedne) by mal cez Hlavnú stanicu pokračovať na východ, buď do regiónu	Riešenie modernizácie trate v priestore hlavnej stanice vrátane zriadenia nového nástupišťa v obvode „Dvor“ v zámere vychádza z výsledkov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá z viacerých zvažovaných prevádzkových konceptov a alternatív vyhodnotila túto možnosť ako najoptimálnejšiu z pohľadu budúceho rozvoja železničnej dopravy a využitia žel. infraštruktúry ako súčasti integrovanej verejnej dopravy pre obsluhu mesta, regiónu i v širších súvislostiach. Nástupište č. 5 nemôže byť pri splnení normových nárokov z priestorových dôvodov umiestnené v súčasnej polohe. Ako jeho čiastočná náhrada je navrhnuté nové nástupište v obvode „Dvor“, ktoré spolu s nástupišťom

	alebo byť ukončený v niektorej vhodnej stanici na okraji Bratislavy (Podunajské Biskupice, Rača).	situovaným vedľa koľaje 1c (súčasný 6. nástupište) predstavuje maximálne technické možnosti v ŽST Bratislava hl. st. Toto riešenie nevyhovuje prevádzkovému konceptu, ktorý uvažuje so skrátením času pobytu vlakov v ŽST Bratislava hlavná stanica, avšak zvyšuje kapacitu stanice a tvorí aspoň čiastočnú náhradu za zrušené nástupište č. 5.
5	V prípade potreby zachovania nástupišťa č. 5 ho navrhnuť v polohe bližšie k tunelu, aby bolo možné zriadiť prepojenie predstaničného priestoru a Pražskej ulice v úrovni terénu, bez nutnosti budovania podchodu. <u>Odôvodnenie:</u> Pohyb v rovine terénu je plynulejší, pohodlnejší a príjemnejší než použitie podchodu, ktorý nie je nutný. Pražská ulica by sa tak aj vizuálne prepojila s predstaničným priestorom.	Riešenie modernizácie trate v priestore hlavnej stanice vrátane zriadenia nového nástupišťa v obvode „Dvor“ v zámere vychádza z výsledkov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Nástupisko č. 5 bude zrušené a bude nahradené novým nástupiskom v obvode „Dvor“ v novej polohe pri Múzeu dopravy. Návrh posunu nástupiska smerom bližšie k tunelu nie je možný z technických dôvodov potrebnej dĺžky nástupiska a usporiadania koľají.
6	Na hlavnej stanici preveriť možnosť rozšírenia podchodov a tiež vybudovania eskalátorov alebo travelátorov aspoň v niektorom z podchodov.	Šírka podchodov sa navrhuje na základe frekvencie cestujúcich. V prípade, že súčasná šírka podchodov nebude vyhovujúca pre frekvenciu cestujúcich, budú v ďalšom stupni projektovej dokumentácie navrhnuté úpravy v zmysle platných noriem a predpisov. Vybudovanie eskalátorov alebo iných doplnkových komunikácií bude preriešené v prípade vhodných priestorových možností a na základe schválenia ich umiestnenia správcou v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
7	Preveriť možnosť vybudovania novej komunikácie pre cestnú verejnú dopravu medzi Nám. Fr. Liszta (predstaničný priestor) a Pražskou ulicou s presmerovaním MHD i regionálnej autobusovej dopravy cez predstaničný priestor. <u>Odôvodnenie:</u> Toto riešenie umožní presmerovať linky MHD premávajúce po Pražskej ulici (súčasný linky 21, 25, 41, 63, 83, 84, 204, 209, 212, prímestské linky) a zriadiť nový prejazdný prestupný terminál verejnej dopravy priamo pred staničnou budovou. Tým sa skráti aj prestup medzi vlakmi a MHD a zvýši sa jeho komfort. Pred budovou stanice sú vhodnejšie priestorové podmienky než na zastávke Sokolská, ktorú bude týmto možné zrušiť (nahradiť).	Zámer navrhovanej činnosti sa zameriava na modernizáciu a odstránenie súčasných technických nedostatkov koľajiska železničnej stanice, obnovu nástupíšť a prístupov pre cestujúcich a zvýšenie technickej vybavenosti trate - riešenie predstaničného priestoru hlavnej stanice nie je predmetom zámeru. Riešenie cestnej infraštruktúry je v kompetencii jej správcu, resp. dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava.
8	Stavebne predĺžiť bus pruhy na Pražskej až po vyššie navrhovaný vjazd do predstaničného priestoru - využiť plochu po asanovaných stavbách.	Predmetom zámeru je modernizácia a odstránenie súčasných technických nedostatkov koľajiska železničnej stanice, obnova nástupíšť a prístupov pre cestujúcich a zvýšenie technickej vybavenosti trate - riešenie predstaničného priestoru hlavnej stanice nie je predmetom zámeru. Riešenie cestnej infraštruktúry a koncepcie mestskej hromadnej dopravy je v kompetencii dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava.
9	V prípade nezpracovania pripomienky na nový vjazd v úrovni Sokolskej predĺžiť bus pruh smerom do centra v celom chýbajúcom úseku a zároveň osovo posunúť vozovku na Pražskej ulici smerom k hlavnej stanici tak, aby vznikla dostatočná plocha na zastávku MHD. <u>Odôvodnenie:</u> Súčasná zastávka Sokolská je nepostačujúca už pre dnešnú frekvenciu cestujúcich. Na zastavovanie	Predmetom zámeru je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Úprava blízkych cestných komunikácií a riešenie koncepcie mestskej hromadnej dopravy nie je v kompetencii navrhovateľa. Zo strany ŽST Bratislava hl. st. bude vybudovaný nový mimoúrovňový prístup zo zastávky MHD Sokolská na nové nástupisko v obvode „Dvor“. Zámer navrhovanej činnosti v rozsahu navrhovaných úprav v priestore hlavnej stanice nezasiahne do priestoru MHD Sokolská zo strany Pražskej ul.

	všetkých línií premávajúcich po Pražskej ulici a na zabezpečenie obsluhy Hlavnej stanice sú dnešné nástupištia malé.	
10	V prípade nezapracovania pripomienky na nový vjazd v úrovni Sokolskej zakázať vjazd IAD do predstaničného priestoru zo Šancovej ulice. Navrhnuť nový vjazd a parkovisko pre IAD z Pražskej ulice. <u>Odôvodnenie:</u> V prípade presmerovania autobusových a trolejbusových línií z Pražskej cez predstaničný priestor sa zvýši zaťaženie križovatky so Šancovou. Prominentný priestor pred staničnou budovou je vhodnejšie využiť na prestupný terminál verejnej dopravy než ako parkovisko. Parkovisko môže byť umiestnené západne od staničnej budovy.	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Úprava blízkych cestných komunikácií a riešenie koncepcie mestskej hromadnej dopravy nie je v kompetencii navrhovateľa.
11	Na Hlavnej stanici navrhnuť nový podchod na nástupištia situovaný východne od existujúcich podchodov a vyústený priamo do úrovne zastávky električiek. Podchod navrhnuť širší ako terajšie. <u>Odôvodnenie:</u> V dnešnom i navrhovanom stave je pri ceste z električkovej zastávky najskôr potrebné vystúpať do úrovne staničnej budovy, následne zostúpiť do podchodu k nástupištiam a zase vystúpať na nástupište. Priamy podchod odstráni zbytočné prevýšenie a odstráni zachádzku, čím sa trasa stane kratšou, rýchlejšou a pohodlnejšou.	Tejto pripomienke je možné vyhovieť len čiastočne. Riešenie modernizácie trate v priestore hlavnej stanice vrátane stavebných úprav nástupísk a polôh podchodov vychádza z výsledkov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá z viacerých zvažovaných prevádzkových konceptov a alternatív vyhodnotila tento variant ako najoptimálnejší aj z pohľadu využitia železničnej infraštruktúry pre obsluhu mesta. Vybudovanie podzemného prepojenia električkovej trate s podchodom pre cestujúcich na železničnej stanici by znamenal komplexnú rekonštrukciu dotknutej časti staničnej budovy, čo ale nie je predmetom tejto navrhovanej činnosti. Počet podchodov, ich umiestnenie, ako aj ich rozmery budú navrhnuté v zmysle platných noriem a predpisov. Ich vyústenie bude do budovy hlavnej stanice. Podchody ale budú navrhnuté tak, aby aspoň jeden z nich umožnil v rámci inej stavby vybudovať ich prepojenie ku zastávke električiek.
12	Vybudovať prístup na Hlavnú stanicu z Jaskového radu, vrátane zastávky MHD na tejto ulici. <u>Odôvodnenie:</u> Skrátene vzdialenosti o 500 m (najkratšia dnešná trasa) až 1 km (najkratšia bezbariérová trasa). Zlepšenie prestupných možností smerom na Kramáre (linka 44).	Riešenie modernizácie trate v priestore hlavnej stanice vychádza z výsledkov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá z viacerých zvažovaných prevádzkových konceptov a alternatív vyhodnotila tento variant ako najoptimálnejší aj z pohľadu využitia železničnej infraštruktúry pre obsluhu mesta. Riešenie koncepcie mestskej hromadnej dopravy nie je v kompetencii navrhovateľa.
13	Preveriť možnosť prípravy na budúce rozvetvenie trate za stanicou/zastávkou Lamač smerom na Stupavu v polohe súbežne s diaľnicou D2. <u>Odôvodnenie:</u> Alternatívne riešenie skapacitnenia trate na Záhorie pre regionálne vlaky. Ponúknutie novej prepravnej kapacity v rozvojovej osi Záhorská Bystrica - Stupava.	Riešenie modernizácie žel. trate západnej časti uzla Bratislava v predloženej zámere vychádza zo schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Budúce rozvetvenie trate nie je predmetom zámeru.
14	Vybudovať cyklistické komunikácie súbežné s modernizovanou traťou najmä v týchto úsekoch: a) cyklolávka Lamač - Dúbravka (cca km 47,7) - cestný most (km 48,621) na ľavej strane v smere kilometrovania;	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Riešenie cestnej infraštruktúry a budovanie cyklistických komunikácií nie je v kompetencii navrhovateľa. V rámci uvažovaných úprav dotknutých mostných objektov budú zohľadnené existujúce cyklistické komunikácie, resp. cyklistické komunikácie v zmysle

	b) cestný most (km 48,621) - priblíženie železničnej trate k ulici Zidiny (cca km 49,8) na ľavej strane v smere kilometrovania; c) železničný most (km 50,704) - železničný most (km 52,423) na ľavej strane v smere kilometrovania; d) križovanie so Stromovou (cca km 53,5) - koniec úseku (km 55,384) na ľavej strane v smere kilometrovania; e) Hlavná stanica (cca km 54,4) - koniec úseku (cca km 55,384) na pravej strane v smere kilometrovania; Podľa možností aj: f) Sídliisko v Devínskej Novej Vsi (cca km 42,8) - križovanie s diaľnicou D2 (km 47,397) <u>Odôvodnenie:</u> Zlepšenie prístupu k jednotlivým staniciam a zastávkam, v niektorých prípadoch dokonca vybudovanie prvého bezpečného prístupu pre cyklistov. Zlepšením podmienok pre nemotorovú dopravu celkovo sa okrem predchádzajúceho zvýši aj pozitívny environmentálny význam zámeru. Súbežne so železničnou traťou sú v riešenom území plánované hlavné mestské cyklistické trasy 03, 05 a R12. Koridor trate predstavuje vzhľadom na svoj líniový charakter, sklonové pomery a malý počet križovaní ideálne trasovanie pre cyklistické komunikácie slúžiace na rýchly presun (v zahraničí sa používa termín „cyklodiaľnice“). Zahmutie ich výstavby do stavby železničných tratí je lepšie nielen z hľadiska efektivity využitia prostriedkov či zrýchlenia procesov, ale tiež kvôli tomu, že modernizácia železničnej trate bez zohľadnenia cyklistických trás môže viesť k znemožneniu ich realizácie v budúcnosti. Vedenie cyklistických komunikácií súbežne so železničnými traťami je bežné aj v iných krajinách. <u>Náčrt viď príloha A.</u>	platnej územnoplánovacej dokumentácie. Podrobné riešenie rekonštrukcie mostov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
15	Navrhnuť vedenie cyklotrasy 05 (v jej úseku medzi Stromovou a Hlavnou stanicou) v polohe medzi Pražskou ulicou a železničnou traťou a tomu prispôbiť technické riešenie zámeru (najmä prípadného oporného múru, zemných prác a pod.). <u>Odôvodnenie:</u> Cyklotrasa 05 je v tomto priestore navrhovaná po Jaskovom rade, ktorého šírkové usporiadanie výrazne limituje možnosti dobrého technického návrhu cyklistickej komunikácie. Poloha cyklotrasy na strane Pražskej ulice je však vhodnejšia nielen pre ďalšie pokračovanie do centra (odpadá nutnosť vybudovať križovanie železničnej trate podchodom či nadchodom), ale aj pre prístup k samotnej stanici zo severozápadnej časti mesta (väčší priestor zo strany Nám. Fr. Liszta je vhodnejší na vyústenie cyklotrasy či na umiestnenie parkovacích kapacít pre bicykle).	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. V rámci uvažovaných úprav dotknutých mostných objektov bude zohľadnená aj prítomnosť existujúcich cyklistických komunikácií, resp. cyklistických komunikácií v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie. Podrobné riešenie rekonštrukcie mostov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Uvedený návrh cyklotrasy nie je v zmysle platného ÚPN mesta Bratislava. Riešenie cestnej infraštruktúry a návrh trasovania cyklistických komunikácií nie je v kompetencii navrhovateľa.

16	Na novostavbách mostných objektov (Červený most a Limbová ulica) doplniť lávku pre cyklistov na severnej strane. <u>Odôvodnenie:</u> Prevedenie hlavných cyklotrás R12 a 05 cez terénne prekážky v ideálnych smerových a sklonových pomeroch (stúpanie 6 ‰). V prípade Limbovej aj cez mimoúrovňové križovanie frekventovanej cesty. Železničné mosty s lávkami pre cyklistov sú bežné aj na Slovensku, či už staršie (most cez Ipeľ na trati 130) alebo novšie (most cez Váh na trati 120 pri zastávke Nosice).	Podrobné riešenie rekonštrukcie mostov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
17	Rozšíriť zárez a oporný múr pred zastávkou Bratislava - Železná studienka navrhnuť tak, aby súbežne s traťou po jej severnej strane viedla aj cyklistická komunikácia. <u>Odôvodnenie:</u> Do tejto polohy umiestňuje cyklotrasu aj územný plán mesta. Táto poloha eliminuje dnešnú výškovo neefektívnu obchádzku so zlými sklonovými pomermi. Z hľadiska povolovacích procesov, efektivity vynaložených verejných prostriedkov, zmenšenia množstva stavebných zásahov či vôbec reálnosti neskoršej výstavby cyklotrasy je lepšie budovanie oboch líniových stavieb zlúčiť.	Tejto pripomienke nie je možné vyhovieť. Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate zameriavajúca sa na úpravy koľajiska a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Súčasťou dráhy po navrhovanej realizácii bude železničné teleso, káblový žľab, odvodňovacia priekopa, zariadenia trakčného vedenia a signalizácie a oporný múr. Nie je možné, aby súčasťou dráhy bola aj cyklotrasa. Akákoľvek ďalšia komunikácia vrátane cyklotrasy musí byť umiestnená mimo obvodu dráhy (v tomto prípade až za oporným múrom). Ak by sa mala umiestniť cyklotrasa medzi železničné teleso a oporný múr, znamenalo by to, že oporný múr v danom mieste nebude súčasťou dráhy, ale súčasťou komunikácie vedenej pri ňom. To by ale znamenalo, že všetky zariadenia dráhy, ktoré mali byť umiestnené na opornom múre, budú musieť byť umiestnené medzi železničné teleso a cyklistický chodník. Spĺnením uvedených podmienok vyplýva nemožnosť realizácie navrhovanej pripomienky. Naopak, z toho vyplýva skutočnosť, že by mal správca cyklotrasy, ktorý bude aj správcom oporného múru, zrealizovať cyklotrasu spolu s oporným múrom v dostatočnom predstihu pred realizáciou železničnej trate.
18	Podchod v stanici/zastávke Lamač navrhnuť tak, aby na strane Lamačskej cesty ústil priamo do úrovne vozovky, so šírkovým usporiadaním min. 3 m samostatný pás pre cyklistov a 3 m samostatný pás pre chodcov. Pás pre chodcov umiestniť bližšie ku staničnej budove. Vstupy do výťahov a na schodiská navrhnuť zo strany staničnej budovy. Na strane Kuneradskej/Povožnickej ulice vybudovať rampu pre cyklistov s max. sklonom a minimálnymi polomermi podľa TP085. <u>Odôvodnenie:</u> Priamy prístup k stanici z cyklotrás R12 a R61. Priestor stanice je najvhodnejším a najreálnejším miestom na prepojenie trasy R61 na trasu R12. V prípade vytvorenia nového vstupu na kúpalisko Lamač sa skráti prístupová doba chôdzou z Dúbravky o cca 10 minút, čo zníži zaťaženie ulice Segnáre (nelegálnym) parkovaním. Vyústenie podchodu do úrovne Lamačskej cesty odstráni zbytočný výškový rozdiel. Umiestnenie vstupov do výťahov a na schodiská do časti pre chodcov eliminuje	Podrobnosti vyústenia a napojenia podchodov v staničiach a zastávkach budú riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie v zmysle platných noriem a predpisov. Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), nová rampa pre cyklistov nie je v dotknutom traťovom úseku uvažovaná.

	priestorové konflikty cestujúcich s prechádzajúcimi cyklistami.	
19	Cestný most v km 48,621 rozšíriť o dva jazdné pruhy. Zároveň rozšíriť chodníky obojstranne na voľnú šírku 2,5 m. <u>Odôvodnenie:</u> Územný plán uvažuje o štvorpruhu na Hodonínskej ulici a Lamačskej ceste (krajné pruhy sa využijú ako vyhradené pre vozidlá pravidelnej dopravy osôb). Úzkym hrdlom je práve tento most. Existujúce chodníky na moste sú neúmerne úzke.	Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
20	Pri všetkých staniciach a zastávkach navrhnuť vo vhodných polohách priestory na dlhodobé parkovanie bicyklov s možnosťou budúceho rozšírenia. Dlhodobé parkovanie bicyklov musí byť chránené pred poveternostnými vplyvmi a zabezpečené pred možnou krádežou bicykla. a.Hlavná stanica - cca 600 miest b.Kramáre - cca 100 miest c.Železná studienka - cca 100 miest d.Lamač - cca 100 miest e.Bory - cca 100 miest f.Devínska Nová Ves, sídlisko - cca 100 miest g.Devínska Nová Ves - cca 100 miest	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate zameriavajúca sa na úpravy koľajiska a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Úpravy staničných a predstaničných priestorov nie sú súčasťou navrhovanej činnosti. Prístrešky na parkovanie bicyklov budú vybudované v priestore dvoch nových železničných zastávok, ktoré sú predmetom zámeru (zast. Železná studienka a zast. Patrónka). Železničné zastávky Bory a Devínska Nová Ves nie sú súčasťou predkladaného zámeru navrhovanej činnosti, sú samostatne realizovanými súvisiacimi investíciami. Súčasťou oboch zastávok budú aj priestory vyhradené pre parkovanie bicyklov.
21	Pri všetkých staniciach a zastávkach navrhnuť vo vhodných polohách priestory na krátkodobé parkovanie bicyklov a plochy na zdieľané bicykle a kolobežky.	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate zameriavajúca sa na úpravy koľajiska a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Úpravy staničných a predstaničných priestorov nie sú súčasťou navrhovanej činnosti. Prístrešky na parkovanie bicyklov budú vybudované v priestore dvoch nových železničných zastávok, ktoré sú predmetom zámeru (zast. Železná studienka a zast. Patrónka).
22	Most pri zastávke Bratislava - Bory v km 46,396 navrhnuť tak, aby cyklotrasa R11 bola vedená priamo pod ním (pri chodníku, vozovke a električke). <u>Odôvodnenie:</u> Aktuálne sa uvažuje s vedením popod most východne od zastávky v km 46,213. Toto vedenie je vyhovujúce ako dočasné do vybudovania mosta na predĺženej Saratovskej. Vo finálnom stave bude znamenať cyklistická trasa bez zmeny polohy zachádzku voči všetkým ostatným druhom dopravy, ktoré pôjdu priamo kratšou trasou. Riziko, že cyklisti budú jazdiť mimo navrhutej zachádzky je možné eliminovať preložením cyklotrasy do logickej priamej polohy.	Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Rozhodnutie o trasovaní cyklistických komunikácií nie je v kompetencii navrhovateľa.
23	Zastávku Bratislava - Patrónka navrhnuť tak, aby cyklistická komunikácia vo vedení Stromovej ulice bola prevedená plynulovou segregovanou trasou v priamom dotyku s novovybudovanou zastávkou.	Podrobné riešenie napojenia zastávky Patrónka bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, kedy bude bližšie známy technický návrh zastávky.
24	Veľkosť výťahov (šírka dverí, dĺžka kabíny) prispôbiť nielen bežným typom bicyklov, ale aj všetkým typom bicyklov, ktoré je možné prepraviť vlakom, i výhľadovo v čase realizácie	Parametre a kapacity výťahov v priestore staníc a zastávok budú stanovené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie v zmysle platných noriem a predpisov.

	zámeru (rodinné, nákladné, viacmiestne). Na staniciach a zastávkach s dvoma postrannými nástupišťami môže byť lepšie riešiť prístup na nástupištia s bicyklom rampami s vhodným smerovým a sklonovým vedením podľa TP085 Navrhovanie cyklistickej infraštruktúry a TP048 Navrhovanie debarierizačných opatrení pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie na pozemných komunikáciách. <u>Odôvodnenie:</u> Integrácia dopravy vo vzťahu cyklistickej a železničnej dopravy vyžaduje nielen dostatočné a bezpečné parkovacie kapacity na staniciach a zastávkach (bicykel použitý na dopravu k vlaku), ale tiež umožnenie plnohodnotnej náhrady individuálnej automobilovej dopravy na dlhšie vzdialenosti. Preto je dôležitý komfortný, bezpečný a kapacitný prístup na nástupištia. Okrem toho, nielen v zahraničí, ale aj na Slovensku rastie počet nákladných/rodinných bicyklov a vyvstáva otázka ich prepravy. Je tu určitá analógia s autovlakmi, kde železnice ponúkajú prepravu osobných či nákladných automobilov, napriek tomu, že tie vedia jazdiť po vlastnej osi aj dlhé vzdialenosti v pomerne krátkom čase, na rozdiel od bicyklov. Nevhodné dimenzovanie výťahov či prístupov na nástupištia by znemožnilo akékoľvek výhľadové riešenie tejto problematiky.	
25	Umožniť prejazd cyklistov a prechod chodcov (spevnený podklad a dostatočné šírkové a výškové pomery spolu s plynulým a bezpečným napojením na okolo vedúce existujúce a plánované cyklotrasy a chodníky) v priestore pod rekonštruovanými železničnými mostárňami: a. v km 40,441 b. v km 41,476 c. v km 41,873 d. v km 42,080 e. v km 43,171 f. v km 43,869 g. v km 45,440 h. v km 45,631 i. v km 48,621 j. v km 49,944 k. v km 50,704 l. v km 51,740 m. v km 52,175 n. v km 52,423	V rámci uvažovaných úprav dotknutých mostných objektov bude zohľadnená aj prítomnosť existujúcich cyklistických komunikácií, resp. cyklistických komunikácií v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie. Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
26	Zásadne preriešiť nevyhovujúcu križovatku Podkolibská, Dobšinského, Jaskový rad vrátane výstavby nového železničného mosta, okrem iného aj s ohľadom na vytvorenie chýbajúcej bezpečnej cyklistickej komunikácie. <u>Odôvodnenie:</u> Zlepšenie súčasného stavu, ktorý je limitovaný práve železničnou traťou a bez zásahu do jej obvodu ho nemožno zásadne zlepšiť. Pre	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate. Riešenie cestnej infraštruktúry je v kompetencii jej správcu, resp. dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava. Ďalší železničný most v dotknutej lokalite nie je plánovaný. Prístup obyvateľov zo spomínanej oblasti do centra je možný mostným objektom v bezprostrednej blízkosti v žkm 54,962 na Karpatskej ul., resp. mostným objektom v žkm 54,553 na Žabotovej ul.

	automobilovú dopravu je kritický len jeden pruh v každom smerom popod trať, čím sú blokované odbočenia. Pre cyklistickú dopravu absentuje bezpečný prejazd, v križovatke došlo už k usmrteniu cyklistu. <u>Možné ideové riešenie:</u> Pod železničnou traťou umiestniť kvázi okružnú križovatku. Súčasný západný prejazd pod železničným mostom v km 54,962 použiť namiesto jazdy do centra pre smer na Kolibu. Vybudovať nový železničný most cca v km 54,920 pre jazdu smer centrum. V súčasnom východnom prejazde pod železničným mostom v km 54,962 rozšíriť chodník a vytvoriť novú cyklistickú komunikáciu s napojením na Tupého ulicu. Viď príloha B.	Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
27	Preveriť možnosť premiestnenia/rekonštrukcie objektov na zastávke Bratislava - Železná studienka v posunutej polohe namiesto ich odstránenia.	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich v ich súčasnej polohe v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné pre realizáciu zámeru obnovenia železničnej zastávky, konkrétne z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ.
28	Nástupišťa zastávky Bratislava - Železná studienka realizovať materiálmi a mobiliárom primeranými k historickému charakteru lokality.	Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná o. i. s dotknutými mestskými časťami a mestom Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejného priestoru, a ktoré budú mať možnosť vyjadriť svoje požiadavky na estetické prevedenie stavebných konštrukcií a vykonanie súvisiacich úprav v tomto priestore. Tieto stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
29	Cyklistické komunikácie budovať prioritne ako cestičky pre cyklistov a chodcov s oddelenou prevádzkou podľa TP085 v vertikálnom oddelení 7 cm, inou farbou povrchu (cyklistické komunikácie červené) a iným povrchom (cyklistické komunikácie asfaltové).	Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate zameriavajúca sa na úpravy koľajiska a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Stavba bude rešpektovať existujúce cyklistické komunikácie, resp. cyklistické komunikácie v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie. Rekonštrukcie dotknutých mostných objektov budú prebiehať v zmysle platných predpisov a noriem.
30	Trať od začiatku zárubného múru pred križovaním diaľnice D2 (cca km 47,1) po cestný most na I/2 (km 48,621) navrhnuť tak, aby bolo možné jej prekrytie. <u>Odôvodnenie:</u> Trať je vedená v záreze a spolu so súbežnou diaľnicou D2 vytvára dvojité líniovú bariéru. Zámer výstavby tunela Karpaty na diaľnici D4 uvažuje s prekrytím diaľnice D2 v tomto úseku, no bez prekrytia železničnej trate ide o polovičné riešenie. Prekrytie železničnej trate odstráni líniovú bariéru medzi MČ Dúbravka a Lamač a okrem eliminácie hluku umožní aj ďalší rozvoj územia.	Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá hodnotila viacero prevádzkových konceptov a alternatív riešenia modernizácie trate na území mesta Bratislava a odporúčala na realizáciu predložený variant. Prekrytie železničnej trate nie je v zámere uvažované.
31	Výrubový materiál z výstavby nového tunela a ďalších terénnych prác použiť	Nakladanie s rúbaninou z tunela bude riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, kedy bude bližšie

	prioritne na prekrytie trate v predchádzajúcom bode, prípadne rozšírenie násypov pre štvrtú koľaj, ak by sa pristúpilo k jej budovaniu.	známy charakter a predpokladané množstvá výrubového materiálu.
32	Na úrovni príslušného ministerstva preveriť možnosť a potrebnosť použitia výrubového materiálu z výstavby tunela Karpaty na diaľnici D4 ako dodatočného materiálu na prekrytie železničnej trate v predchádzajúcom bode.	Nakladanie s rúbaninou z tunela bude riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, kedy bude bližšie známy charakter a predpokladané množstvá výrubového materiálu.
33	Preveriť výsledky vibroakustickej štúdie. <u>Odôvodnenie:</u> Podľa našich subjektívnych skúseností štúdia nedostatočne zohľadňuje hluk, nakoľko prejazd vlaku je počuť podstatne ďalej, než vychádza zo simulačnej mapy.	Predložená vibroakustická štúdia bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. a v súlade s vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Predmetom štúdie je predikcia akustickej situácie v dotknutom území po realizácii zámeru, ktorá bola vykonaná pomocou výpočtových modelov zohľadňujúc o. i. aj navrhované úpravy koľajiska. Návrh PHC uvedený v zámere vychádza z výsledkov predloženej štúdie. V čase prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie bude tento návrh aktualizovaný na základe konkrétnych návrhov jednotlivých stavebných objektov.

Mestská časť Bratislava – Devínska Nová Ves (list č. 88/55/2021/Mac zo dňa 7.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	žiada dodržať a aplikovať opatrenia uvedené v hlukovej štúdii na str. 29 týkajúce sa stavby železničného spodku, materiálov a technológií pre zníženie hluku;	Pripomienka je akceptovaná, všetky opatrenia navrhované v hlukovej štúdii sú v zámere rešpektované. Použitie podvalov s podpodvalovými podložkami a antivibračných rohoží bude zvážené v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hlukových emisií pre dodržanie hygienických limitov podľa platných právnych predpisov.
2	žiada realizáciu protihlukových clôn uvedených v hlukovej štúdii na str.6 (KLUB ZPS vo vibroakustike, 08/2020) a doplnenie protihlukových clôn z ľavej strany v celom zastavanom území k. ú. Devínska Nová Ves vrátane lokality Bytový dom Devínka pod lesom a aspoň 5 metrov za jeho hranicou. Ďalej žiada doplnenie návrhu protihlukových clôn o realizáciu protihlukovej clony od železničnej stanice po technologický park a zo strany rozvojového územia Devínskej Novej Vsi t.j. z pravej strany od železničnej stanice po predpokladaný TIOP DNV (s vydanými územnými rozhodnutiami - napr. lokalita Pod Rakytou);	Návrh PHC prezentovaný v zámere navrhovanej činnosti vychádza z predloženej hlukovej štúdie, ktorá bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. Vykonaná predikcia navrhuje doplnenie protihlukových opatrení v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hluku samotnou modernizáciou koľajiska, t.j. v miestach s predikovanými prekročenými hladinami hluku stanovenými podľa vyhlášky MZ SR š. 549/2007 Z. z. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude na základe konkrétnych technických návrhov vykonaná aktualizácia vibroakustickej štúdie a dôjde k finálnemu návrhu umiestnenia a parametrov PHC s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clôn a zachovanie spojitého bariérového krytia. Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane príslušného orgánu ochrany verejného zdravia (Útvar hlavného hygienika rezortu MDV SR), ktorého stanovisko bude podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
3	vybudovanie 3. koľaje trate bude zasahovať v k. ú. Devínska Nová Ves do ochranného pásma PR Štokerauská vápenka, ktorá je lokalitou NATURA 2000 - ÚEV Štokerauská vápenka na str. 116 sa v zámere uvádza, že nie je možné záber plôch prírodnej rezervácie vylúčiť. Mestská časť preto žiada minimalizovať záber plôch a zásah do biotopov PR Štokerauská vápenka a vypracovať primerané posúdenie na lokalitu NATURA	Presný záber plôch navrhovanou stavbou vrátane špecifikácie zásahu do PR/ÚEV Štokerauská vápenka bude stanovený v ďalších stupňoch prípravy projektu, kedy bude známe podrobnejšie technické riešenie projektu vrátane jeho územného rozsahu. Záber plôch v lokalite PR/ÚEV Štokerauská vápenka bude minimalizovaný, obmedzený len na nevyhnutnú mieru. V prípade zásahov do chránených biotopov bude navrhovateľ postupovať v zmysle ustanovení zákona č. 543/2002 Z. z. V prípade rozhodnutia príslušného orgánu vydaného

	2000. V ďalšom stupni projektu bude potrebné v prípade zásahu do chránených biotopov postupovať v zmysle zákona NR SR č.543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov a vyžiadať si súhlas okresného úradu;	v zisťovacom konaní, že navrhovanú činnosť je potrebné posudzovať, budú požiadavky na obsah správy o hodnotení bližšie stanovené v rozsahu hodnotenia. Tento bude určený s prihliadnutím na doručené stanoviská a na základe prerokovania s navrhovateľom, príp. ďalšími účastníkmi procesu.
4	výťah so schodiskom pri staničnej budove železničnej stanice Devínska Nová Ves žiada orientovať čo najbližšie k plánovaným zlúčeným zastávkam MHD „ŽST Devínska Nová Ves“ v mieste pred budovami na Opletalovej ulici s popisným číslom 2 a 4 (bývalé Kino Devín) spolu s najpriamejším peším napojením v koordinácii s mestom Bratislava;	Pripomienka bude akceptovaná.
	žiada zabezpečiť prístup do podchodu v železničnej stanici Devínska Nová Ves aj od Mlynskej ulice z dôvodu predĺženého času cesty na nástupište majority cestujúcich kvôli vybudovaniu mimoúrovňového riešenia. Keďže jedným z vplyvov pôsobiach počas činnosti zámeru je „Zvýšenie komfortu a kvality cestovania, zrýchlenie dopravy cestujúcich“, prístup do podchodu len zo strany staničnej budovy nenaplní tento vplyv v tomto prípade. V lokalite sa nachádza neformálne Park and Ride parkovisko a nezhorší sa prístup na stanicu aj pre obyvateľov priľahlej štvrte domov a ľudí na bicykli prichádzajúcich z najhustejšie osídlenej oblasti Mestskej časti, ktorí nebudú musieť prekonať výškový rozdiel k budove stanice z Opletalovej ul. po frekventovanej cestnej komunikácii;	Prezentovaný zámer navrhovanej činnosti vrátane návrhov podchod v dotknutých staniaciach a zastávkach vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Podrobné napojenie podchodov zabezpečujúcich prístupy cestujúcej verejnosti na nástupištia bude riešené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
6	žiada vybudovať prístrešok pre bicykle na žel. stanici Devínska Nová Ves blízko schodisku do podchodu, tak ako na novovybudovaných zastávkach zámeru (zároveň krytý voči nepriazňam počasia v horizontálnom aj vertikálnom smere, vybavený kamerovým systémom), schodisko opatriť dostatočne širokým žľabom pre prístup s bicyklom;	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate zameriavajúca sa na úpravy koľajiska a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Úpravy staničných a predstaničných priestorov nie sú súčasťou navrhovanej činnosti. Prístrešky na parkovanie bicyklov budú vybudované len v priestore nových železničných zastávok, ktoré sú predmetom zámeru (zast. Železná studienka a zast. Patrónka).
7	pri stavebných prácach môže prísť k väčšiemu poškodeniu už teraz chodníka v nevyhovujúcom stave popri železničnom vale na juhozápanej strane medzi Istrijskou ul. a potokom Mláka, v takom prípade žiada zabezpečiť po výstavbe jeho rekonštrukciu;	Stavbou dotknuté plochy budú po skončení prác prinavrátené do pôvodného stavu.
8	žiada odstránenie náletových drevín na pozemkoch ŽSR v dotyku so železničnou traťou v širšom ako nevyhnutnom rozsahu uvedenom v textovej časti kvôli ich negatívnym účinkom, odstránenie nánosov pôdy a náletov z chodníkov na konci Mlynskej ul. pri žel. vale;	Pred realizáciou navrhovanej činnosti bude nevyhnutné odstránenie súčasného vegetačného krytu vrátane náletových drevín z plôch určených pre trvalý i dočasný záber navrhovanou činnosťou, tzn. z pozemkov umiestnenia nových prvkov a súčastí železničnej infraštruktúry, z plôch zariadení stavenísk, stavebných dvorov a pod. Berúc do úvahy aj uvažovaný horizont realizácie stavby, v prípade požiadavky na odstránenie náletových drevín na pozemkoch navrhovateľa mimo záberu stavby odporúčame obrátiť sa priamo na ŽSR mimo predmetnej stavby modernizácie železničnej trate.
9	požaduje likvidáciu neregistrovanej čiernej skládky odpadu, ktorej existencia sa nenachádza v textovej časti zámeru,	Výskyt nezákonne uloženého odpadu (tzv. čiernej skládky) je v zmysle § 15 zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch možné nahlásiť príslušnému orgánu štátnej správy

	prekrytej zeminou južne od pôvodnej budovy železničnej stanice v DNV (koordináty 48.2176900N, 16.9767872E),	odpadového hospodárstva alebo obci, v ktorej územnom obvode sa táto nachádza. Prípadné odstránenie čiernej skládky odpadu nie je možné riešiť v rámci stavby modernizácie železničnej trate. Odstránenie nezákonne umiestneného odpadu bude následne riešené v zmysle platných ustanovení daného zákona.
10	žiada ponechať spojenie Vukovarskej ulice s areálom Vápenky minimálne vo forme nespevnenej komunikácie;	Pripomienka je akceptovaná, zámer navrhovanej činnosti toto spojenie neruší.
11	žiada rekonštruovať/prebudovať mostný objekt na km 41,746 (Istrijská ul.) tak, aby v podjazde vznikli dostatočné šírkové pomery na realizáciu chodníkov po oboch stranách ulice a cyklistickej komunikácie vo forme obojsmernej oddelenej cestičky pre cyklistický okruh 09;	Rekonštrukcia mostných objektov bude prebiehať po zvážení ich aktuálneho stavebnotechnického stavu v zmysle platných právnych predpisov a noriem. V rámci uvažovaných úprav bude zohľadnená prítomnosť jestvujúcich cyklistických komunikácií, resp. cyklistických komunikácií v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
12	žiadame zrekonštruovať/prebudovať mostný objekt na km 43,171 (Eisnerova) so zachovaním šírky podjazdu pre dvojpruhovú cestnú komunikáciu, chodníky a cyklistickú infraštruktúru vo forme segregovanej obojsmernej cestičky pre cyklistov alebo segregovaných jednosmerných cyklistických pruhov, keďže územím prechádza radiála R52 Patrónka - Dúbravka - Devínska Nová Ves;	Rekonštrukcia mostných objektov bude prebiehať po zvážení ich aktuálneho stavebnotechnického stavu v zmysle platných právnych predpisov a noriem. V rámci uvažovaných úprav bude zohľadnená prítomnosť jestvujúcich cyklistických komunikácií, resp. cyklistických komunikácií v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
13	žiada rekonštruovať/prebudovať mostný objekt na km 45,440 (Agátová ul.) pre zabezpečenie priestoru pre dva jazdné pruhy v podjazde;	Rekonštrukcia mostných objektov bude prebiehať po zvážení ich aktuálneho stavebnotechnického stavu v zmysle platných právnych predpisov a noriem. Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
14	Žiada rekonštruovať/prebudovať mostný objekt v lokalite Bory na km 46,123 pre Dúbravskú radiálu R11 s dostatočným priestorom (hlavne výškové pomery) pre cyklistický chodník v súlade s TPO85;	Rekonštrukcia mostných objektov bude prebiehať po zvážení ich aktuálneho stavebnotechnického stavu v zmysle platných právnych predpisov a noriem. V rámci uvažovaných úprav bude zohľadnená prítomnosť jestvujúcich cyklistických komunikácií, resp. cyklistických komunikácií v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
15	do správy o hodnotení žiada dopracovať posúdenie odľahčenia príľahlej cestnej siete a kvantifikovať počet prepravených osôb po železnici, rovnako žiadame aktualizovať kumulatívne hodnotenie vplyvov o tieto skutočnosti.	Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo záverov spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorej súčasťou bol aj dopravný model zohľadňujúci súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD. Zvážené boli tiež výhľadové prepravné kapacity stanovené na podklade údajov z dopravného modelu SR, dopravného modelu mesta BA (UGD BA, 2015) a ďalších relevantných strategických dokumentov. Pre jednotlivé posudzované prevádzkové koncepty modernizácie boli zohľadnené tiež počty cestujúcich a ich frekvencia. ŠR bola spracovávaná v rokoch 2016 - 2019 a schvaľovaná za účasti širokej pracovnej skupiny, ktorej súčasťou boli aj zástupcovia mesta Bratislava. V prípade rozhodnutia príslušného orgánu vydaného v zisťovacom konaní, že navrhovanú činnosť je potrebné posudzovať, budú požiadavky na obsah správy o hodnotení bližšie stanovené v rozsahu hodnotenia. Tento bude určený s prihliadnutím na doručené stanoviská

	a na základe prerokovania s navrhovateľom, príp. ďalšími účastníkmi procesu.
--	--

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o ŽP (list č. OÚ-BA-OSZP3-2021/037959 zo dňa 18.01.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Nakoľko sú piliere mosta lokalizované v tesnej blízkosti vodného toku Vydrica, orgán štátnej vodnej správy upozorňuje, že pri navrhovaní dostavby a obnovy Červeného mosta je potrebné sa dôsledne riadiť ustanoveniami § 47 ods. 1 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) a zohľadniť najmä zákaz meniť smer, pozdĺžny sklon a priečny profil koryta, poškodzovať brehy, ťažiť z koryta zeminu a ukladať predmety do vodného toku, ktoré môžu ohroziť plynulosť odtoku vody v koryte, kvalitu vôd, zdravie ľudí a ich bezpečnosť, prípadne ukladať takéto predmety na mieste, z ktorých môžu byť splavené do vodného toku	Projektová dokumentácia bude spracovaná v súlade s platnými predpismi, normami a nariadeniami. Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany vôd. Počas výstavby budú možné riziká minimalizované prijatými technologickými a bezpečnostnými opatreniami a dodržiavaním pracovnej disciplíny.
2	V prípade, ak pri výstavbe dôjde k akémukoľvek zásahu do koryta toku Vydrica, ktorá by mohla spôsobiť zmenu fyzikálnych vlastností útvaru povrchových vôd, orgán štátnej vodnej správy upozorňuje, že navrhovaná činnosť podlieha postupu podľa § 16a vodného zákona.	Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane príslušného orgánu štátnej správy ochrany vôd, ktorých stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu. Počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany vôd.

Mestská časť Bratislava – Nové Mesto (list č. 1082/709/2021/ZP/LUKP zo dňa 28.01.2021)

Z hľadiska územného plánovania:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
3	Žiadame navrhované odstránenie strážneho domčeka v železničnej zastávke Bratislava-Železná studienka (Národná kultúrna pamiatka č. 11393/3), v dôsledku kolízie s navrhovanou 3. železničnou koľajou a novým nástupišťom pre cestujúcich, riešiť presťahovaním, resp. premiestnením tohto objektu na iné vhodné miesto v predmetnej zastávke, t.j. namiesto kde nebude prekážať železničným koľajám a zariadeniam - vzhľadom na plošný rozsah tohto objektu, ako aj na jeho výšku (1. nadzemné podlažie so sedlovou strechou), je takéto riešenie stavebno-technicky možné.	Odstránenie strážneho domčeka v jeho súčasnej polohe v priestore zastávky Železná studienka je potrebné pre obnovenie železničnej zastávky z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže ide o národnú kultúrnu pamiatku, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s KPÚ BA na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ.

Z hľadiska životného prostredia:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Absentuje posúdenie hluku a návrh následných opatrení proti hluku na územia CHKO Malé Karpaty a sústavu NATURA 2000. V rámci zámeru boli posúdené vplyvy a určené opatrenia výhradne na obyvateľstvo.	Berieme na vedomie. Súčasťou zámeru je hluková štúdia spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. v súlade s vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Jej predmetom je predikcia akustickej situácie v dotknutom území po realizácii zámeru spracovaná v súlade s ustanoveniami platných právnych predpisov na ochranu verejného zdravia.
2	Absentuje podrobnejšie posúdenie vplyvu na odstránenie brehových porastov v priamom kontakte s navrhovanými úpravami mosta na biotop územia sústavy NATURA 2000 - územie európskeho významu SKUEV 0388 Vydrica.	ÚEV Vydrica bolo vyhlásené v nadväzujúcom úseku toku vo vzdialenosti cca 20 m od trate vedenej v tomto úseku na mostnom objekte. ÚEV by nemalo byť navrhovanou činnosťou priamo zasiahnuté, počas výkonu stavebných prác môže dôjsť k zásahom do brehových porastov nižšej časti toku. V aktuálnom stupni poznania nie je možné bližšie špecifikovať presný rozsah zásahov do brehových porastov vodného toku Vydrica. Zásahy do brehových porastov budú určené na základe vyššieho poznania technického riešenia modernizácie trate v ďalšom stupni vývoja projektu. Pri nevyhnutnom výrube sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov pre oblasť ochrany drevín. Akékoľvek zásahy do toku a brehových porastov budú minimalizované na nevyhnutnú mieru. Akékoľvek zásahy do chránených území budú vopred konzultované a koordinované v spolupráci s príslušnou Správou ŠOP SR v ďalších stupňoch vývoja navrhovanej činnosti, kedy bude známe jej detailné technické riešenie.
3	Absentuje podrobne zmapovaná prítomnosť chránených druhov v dotknutom území CHKO Malé Karpaty a územia európskeho významu SKUEV 0388 Vydrica a prípadné podrobnejšie opatrenia, ktoré by vychádzali práve zo zmapovania chránených druhov v dotknutom území.	Prítomnosť chránených druhov v dotknutom území nebola podrobne mapovaná. Opatrenia navrhované v zámere na minimalizáciu negatívnych vplyvov na chránené územia vychádzajú z aktuálneho stupňa poznania dotknutého územia.
4	Požadujeme vypracovať projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia a zabezpečiť ho počas výstavby a počas prevádzky.	Požiadavka bude akceptovaná. Projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia bude spracovaný v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti. Monitoring bude podľa schválenej projektovej dokumentácie zabezpečený počas výstavby aj prevádzky projektu. Ide o jedno z opatrení navrhovaných pre zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti (kap. A/IV./10 zámeru).
5	Stavenisko požadujeme určiť v čo najmenšom možnom rozsahu, minimalizovať dotyk s CHKO Malé Karpaty.	Požiadavka bude rešpektovaná. Počas výstavby bude snaha minimalizovať zásahy do CHKO Malé Karpaty a do okrajových lesných porastov v blízkosti trate. Ak to bude možné, zariadenie staveniska a stavebné dvory budú umiestnené mimo tieto porasty.
6	Výkopovú zeminu prioritne dočasne nedeponovať na stavenisku, ale ju odvážať.	Pre minimalizáciu nárastu prašnosti v území bude počas výkonu stavebných prác dočasne deponovaná výkopová zemina prekrytá.
7	Prípadný výrub drevín zabezpečiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. v platnom znení.	Pri výrube drevín sa bude postupovať v súlade s platnými právnymi predpismi pre oblasť ochrany drevín.
8	V prípade odstránenia brehových porastov je nutné postupovať v súlade s príslušnou legislatívou v oblasti životného prostredia aj v nadväznosti na možný zásah do územia CHKO Malé Karpaty a	K výrube nelesnej drevinovej vegetácie dôjde len v nevyhnutnom rozsahu. Presný rozsah výrubu bude určený na základe vyššieho poznania technického riešenia v ďalšom stupni vývoja projektu.

	územia európskeho významu SKUEV 0388 Vydrice,	Pri výrube drevín sa bude postupovať v súlade s platnými právnymi predpismi pre oblasť ochrany drevín vrátane zákona č. 543/2002 Z. z. a zákona č. 364/2004 Z. z.
9	V čo najväčšej možnej miere zabezpečiť opatrenia proti vzniku veternej erózie a zvýšenej prašnosti (kropenie staveniska, komunikácií v suchom počasí, zakapotovanie dočasne uskladnenej zeminy v prípade, ak nie je možné ju zo staveniska priebežne odvážať a pod.).	Požiadavka bude rešpektovaná. Počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov vrátane predpisov týkajúcich sa ochrany ovzdušia. Počas výstavby navrhovanej činnosti bude prašnosť vyvolaná stavebnými prácami zmiernená vhodne prijatými opatreniami. Základné prijaté opatrenia na zníženie prašnosti sú uvedené v zámere v kap. A/IV./3.3 a kap. A/IV./10. Prípadné ďalšie opatrenia budú špecifikované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, keď bude známe konkrétne riešenie jednotlivých stavebných objektov.
10	Počas výstavby stavebník bude v dostatočnom časovom predstihu informovať príslušné dotknuté mestské časti a Hlavné mesto SR Bratislavu o prácach, ktoré budú spojené s výrazným charakterom hlukových emisií, napr. pri razení tunelovej rúry a pod.	Požiadavka bude akceptovaná. Pred plánovanými stavebnými prácami spojenými s výrazným charakterom hlukových emisií bude stavebník informovať dotknuté mestské časti a mesto Bratislava, resp. prevádzkovateľov dotknutých rizikových objektov. Ide o jedno z opatrení navrhovaných pre zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti (kap. A/IV./10 zámeru).
11	Stavebné práce pri brehoch Vydrice vykonávať výhradne v nevyhnutnom rozsahu s minimálnymi zásahmi do toku a jeho brehov a tak, aby nedošlo k poškodeniu brehovej vegetácie (mimo povoleného prípadného výrubu tohto porastu) a k narušeniu stability svahov brehov toku.	Požiadavka bude v maximálnej možnej miere rešpektovaná. Počas výstavby bude snaha minimalizovať akékoľvek zásahy do toku a brehov Vydrice. Prípadné nežiaduce zmeny budú po skončení prác odstránené a koryto toku bude uvedené do pôvodného stavu.
12	Výška prípadných protihlukových clôn by mala byť dostatočná na zabezpečenie opatrení proti šíreniu hluku, pričom odporúčania (na str. 106-107) v súvislosti s odporúčanou výškou na max. 2,5 m z dôvodu estetickosti územia a prípadného klaustrofobického pocitu cestujúcich nemôžu byť rozhodujúcim faktorom. Tým musí byť v prvom rade zabezpečenie zníženie hluku z prevádzky trate.	Súčasťou modernizácie žel. trate je návrh inštalácie protihlukových clôn (PHC) pozdĺž telesa trate v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hluku samotnou modernizáciou koľajiska. PHC prispievajú k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Ich umiestnenie a parametre vychádzajú zo záverov vibroakustickej štúdie, ktorá bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie aktualizovaná na podklade konkrétneho technického riešenia projektu, a prerokovania návrhu s príslušným orgánom ochrany verejného zdravia (Útvar hlavného hygienika MDV SR).
13	Požadujeme dodržať všetky opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie uvedené v kapitole IV. 10. zámeru.	Požiadavka bude v plnej miere akceptovaná.

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie (list č. OÚ-BA-OSZP1-2021/038154/ANJ zo dňa 22.01.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Okresný úrad v sídle kraja v ďalších procesných fázach zákona o posudzovaní požaduje, aby sa podrobne vyhodnotili vplyvy navrhovanej činnosti na uvedené dotknuté chránené územia, ako aj na dotknuté prvky RÚSES a na plochy zelene, ktoré budú výrubom stromov a krov ovplyvnené, a to nielen v zámere samotnej stavby, ale i v novom ochrannom pásme železnice, ktoré sa po vybudovaní 3. koľaje zmení.	V prípade rozhodnutia príslušného orgánu vydaného v zisťovacom konaní, že navrhovaná činnosť je potrebné posudzovať, budú požiadavky na obsah správy o hodnotení bližšie stanovené v rozsahu hodnotenia. Tento bude určený s prihliadnutím na doručené stanoviská a na základe prerokovania s navrhovateľom, príp. ďalšími účastníkmi procesu

2	Zároveň žiadame, aby realizácie činností, ktoré budú priamo zasahovať do chránených území, boli vopred konzultované a koordinované v spolupráci so Štátnou ochranou prírody.	Požiadavka bude rešpektovaná. Akékoľvek zásahy do chránených území budú vopred konzultované a koordinované v spolupráci s príslušnou Správou ŠOP SR v ďalších stupňoch vývoja navrhovanej činnosti, kedy bude známe jej detailné technické riešenie. Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane orgánov a inštitúcií ochrany prírody a krajiny, ktoré k nej zaujímajú stanoviská – tieto budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
---	--	---

PhDr. Patrik Guldán (stanovisko zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Na str. 80 Zámeru sa uvádza nasledovné: „Potrebné bude tiež odstrániť dva železničné objekty v zastávke Bratislava - Železná studienka, konkrétne objekt Čakárne (prístrešku) pre cestujúcich a strážny domček. Dôvodom je ich kolízia s plánovanou 3. traťovou koľajou a novým nástupišťom pre cestujúcich“ (viď obr. 1). Aj za predpokladu, že by obidva objekty neboli národnými kultúrnymi pamiatkami možno označiť takýto zámer investora - spoločnosti Železnice Slovenskej republiky, ktorý by na úkor kultúrneho dedičstva SR zlikvidoval takéto objekty za neprípustný. Vzhľadom na to, že objekt „Strážny domček“ (parcela 2563/3) je národnou kultúrnou pamiatkou z roku 1904 (číslo Ústredného zoznamu pamiatkového fondu 11393/3) žiadam zachovanie tejto budovy ako súčasť národného kultúrneho dedičstva. Obidve budovy sú súčasťou obrazu železničnej zastávky. A navyše si na tomto mieste dovoľím poznamenať, že Železnice Slovenskej republiky by nemali hazardovať so svojím menom v tom zmysle, že v Rámci Modernizácie železničného uzla Bratislava -vetva Západ zlikvidujú stavby, ktoré spoluvytvárali dejiny tejto spoločnosti. Primeraným riešením hodným mena tejto spoločnosti bude to, že ba zachované objekty umiestnia tabule s textom, ktorý bude deklarovať, že k obnove týchto budov došlo pri príležitosti Modernizácie železničného uzla Bratislava - vetva Západ. Nedostatkom zámeru je, že pri uvažovanom zásahu nie je uvedený medzi dotknutými orgánmi štátu príslušný Krajský pamiatkový úrad. Ale aj keby objekty neboli národnými kultúrnymi pamiatkami, mal by takýto investor ako sú Železnice Slovenskej republiky na základe vlastnej iniciatívy vynaložiť primerané úsilie na to, aby budovy, ktoré dokresľujú históriu železníc na Slovensku zostali zachované a primerane obnovené v súvislosti s realizáciou tretej koľaje. Žiadam investora s prihliadnutím na hodnoty akými sú autenticita, originalita o	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich z ich súčasnej polohy v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné pre realizáciu zámeru obnovenia železničnej zastávky, konkrétne z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Navrhovateľ má vedomosť o historickom význame uvedeného objektu a tiež viacerých ďalších objektov, ktorých sa stavba dotkne. V zámere preto deklaroval, že odstránenie objektu strážneho domčeka z jeho súčasnej polohy a tiež akékoľvek ďalšie zásahy do ostatných objektov pamiatkovej povahy bude riešiť v koordinácii s príslušným orgánom pamiatkovej ochrany, resp. s dotknutými mestskými časťami a mestom Bratislava a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. (kap. A/IV./10.2 zámeru). Príslušný orgán pamiatkovej ochrany – Krajský pamiatkový úrad Bratislava – je uvedený tiež medzi dotknutými orgánmi v kap. A/II./13. zámeru.

	zachovanie oboch objektov a uvažoval výlučne len i ich premiestnení. A navyše ak by sa na realizáciu tohto zámeru mali použiť prostriedky Európskeho spoločenstva nie je mi jasné ako by svoj zámer obhájili, že ho presadzujú napriek tomu, že realizáciou ich zámeru dôjde k likvidácii historických hodnôt, ktoré tieto budovy reprezentujú. Veľmi rád poskytnem projektantom konzultáciu, hoci im ju radi a zo zákona poskytne KPÚ BA.	
2	Žiadam do Zámeru zahrnúť vybudovania repliky zhorenej čakárne (parcely 2561/2), ktorá sa nachádzala vedľa Strážneho domčeka, bola pamiatkovo chránená a taktiež je určená na odstránenie (viď obr. 1). Umiestnenie repliky žiadam na vhodnom mieste, ideálne na mieste pôvodnej čakárne.	Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu.
3	Na str. 19 Zámeru sa uvádza nasledovné: „V km 51,368 sa nachádza tzv. Červený most, pri ktorom sa uvažuje s prestavbou existujúcich mostných konštrukcií vzhľadom na ich nevyhovujúci technický stav a s novostavbou mostnej konštrukcie pod novou traťovou koľajou v polohe primknutej k súčasným objektom.“ Vzhľadom na to, že Červený most je viac ako 70 rokov starý most (postavený bol r. 1948) a jeho časť je národnou kultúrnou pamiatkou z roku 1848 (číslo Ústredného zoznamu pamiatkového fondu 826Č.), nepovažujem za vhodné, aby novovybudovaný most bol primknutý k súčasnej mostnej konštrukcii. Červený most je už ikonickou súčasťou rekreačnej lokality Železná studienka a má charakteristické čaro. Vybudovanie nového mosta primknutého k Červenému mostu by toto čaro narušilo a mohlo by ohroziť aj pamiatkové hodnoty časti, ktorá je pamiatkovo chránená. Žiadam preto, aby novovybudovaný most nebol vybudovaný ako primknutý k Červenému mostu, ale ako samostatný most dostatočne fyzicky oddelený od Červeného mosta tak, aby neboli narušené estetické ani pamiatkové hodnoty Červeného mosta. Išlo by o stratu integrity a autenticity architektúry v prostredí ochranného pásma NKP.	Otázka polohy novej mostnej konštrukcie v lokalite Červeného mosta bola pred podaním zámeru navrhovanej činnosti preverovaná. Vzhľadom na širkové usporiadanie koľajiska a polohu trate v tomto úseku prichádzali pre vybudovanie novej mostnej konštrukcie prevádzajúcej tretiu koľaj do úvahy dve alternatívy riešenia: vybudovanie mostnej konštrukcie v susedstve Červeného mosta s určitým odsadením alebo vybudovanie mostnej konštrukcie primknutej k súčasným objektom Červeného mosta. Alternatíva odsadenej mostnej konštrukcie by si okrem zvýšenia rozdrobenosti dotknutej lokality vyžiadala vyššie zbery pozemkov, rozsiahlejšie zásahy do blízkyh lesných porastov, výraznejšie zásahy do CHKO Malé Karpaty, zásahy do ÚEV Vydrice a v neposlednej rade aj asanáciu 2 objektov nachádzajúcich sa v susedstve železničnej trate v úseku medzi Červeným mostom a ul. K lomu. Navrhovateľ má záujem o zmiernenie rozdrobenosti dotknutej lokality s vysokou rekreačnou hodnotou pre obyvateľov mesta i regiónu, minimalizáciu zásahov do chránených a prírodne hodnotných lokalít, zníženie rozsahu záberov územia železničnou infraštruktúrou a elimináciu zásahov do objektov iných vlastníkov, zvolil preto druhú alternatívu primknutého mostného objektu. Technické riešenie rekonštrukcie mostných konštrukcií Červeného mosta a novej mostnej konštrukcie bude konkretizované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie na podklade vykonaného stavebno-technického prieskumu Červeného mosta a detailného návrhu vedenia 3. traťovej koľaje. Rekonštrukcia a dostavba Červeného mosta bude navrhnutá v štýle korešpondujúcom s okolitým prostredím a v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby. Architektonické a estetické stvárnenie stavebných zásahov bude rešpektovať tiež požiadavky príslušného orgánu pamiatkovej ochrany (KPÚ Bratislava) a dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejných priestorov, a ktorých vyjadrenia budú podkladom pre vydanie povolení na predmetnú stavbu v ďalších povoľovacích konaniach.

Miroslav Dragun, #Som Petržalčan (stanovisko zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Žiadam zachovanie a rekonštrukciu objektu Národnej kultúrnej pamiatky v rámci ŽST Železná studienka a zároveň	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich z ich súčasnej polohy v priestore zástavky Bratislava-Železná studienka je potrebné pre

možnosť znovuvybudovania kópie pôvodnej čakárne z roku 1904, ktorá v roku 2010 vyhorela. Objekt železničnej zastávky Železná Studnička je vedený v účtovnej evidencii ŽSR a Krajským pamiatkovým úradom (KPÚ) Bratislava evidovaný ako národná kultúrna pamiatka „Budova výpravná s čakárňou“. V roku 2011 bola KPÚ Bratislava vykonaná obhliadka národnej kultúrnej pamiatky a vydané „ROZHODNUTIE“ zo dňa 13.1.2011 na vykonanie opatrení na úpravu stavu. Jedným z opatrení rozhodnutia bolo zabezpečiť a predložiť KPÚ Bratislava vypracovanie dokumentácie v rozsahu odborného stavebno-technického posúdenia stavu objektu. Na základe rozhodnutia Krajského pamiatkového ústavu Bratislava z roku 2011 a aktuálneho zlého technického stavu požadujem, aby v rámci projektu Modernizácia železničného uzla Bratislava -vetva ZÁPAD v úseku ŽST Devínska Nová Ves - ŽST Bratislava hlavná stanica v sžkm 39,494 - 55,379. Celková dĺžka stavby je 15,9 km." bola vykonaná rekonštrukcia a obnova NKP a pôvodnej čakárne z roku 1904, ktorá v roku 2010 vyhorela.	realizáciu zámeru obnovenia železničnej zastávky. Z uvedených objektov je strážny domček národnou kultúrnou pamiatkou, a preto budú podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Uvádzaný objekt výpravnej budovy s čakárňou predmetná stavba nezasahuje. Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu.
---	---

Miroslav Dragun, Inštitút pre rozvoj Bratislavského kraja (stanovisko zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Žiadam zachovanie a rekonštrukciu objektu Národnej kultúrnej pamiatky v rámci ŽST Železná studnička" a zároveň možnosť znovuvybudovania kópie pôvodnej čakárne z roku 1904, ktorá v roku 2010 vyhorela. Objekt železničnej zastávky Železná Studnička je vedený v účtovnej evidencii ŽSR a Krajským pamiatkovým úradom (KPÚ) Bratislava evidovaný ako národná kultúrna pamiatka „Budova výpravná s čakárňou“. V roku 2011 bola KPÚ Bratislava vykonaná obhliadka národnej kultúrnej pamiatky a vydané „ROZHODNUTIE“ zo dňa 13.1.2011 na vykonanie opatrení na úpravu stavu. Jedným z opatrení rozhodnutia bolo zabezpečiť a predložiť KPÚ Bratislava vypracovanie dokumentácie v rozsahu odborného stavebno-technického posúdenia stavu objektu. Na základe rozhodnutia Krajského pamiatkového ústavu Bratislava z roku 2011 a aktuálneho zlého technického stavu požadujem, aby v rámci projektu Modernizácia železničného uzla Bratislava -vetva ZÁPAD v úseku ŽST Devínska Nová Ves - ŽST Bratislava hlavná stanica v sžkm 39,494 - 55,379. Celková dĺžka stavby je 15,9 km." bola vykonaná rekonštrukcia a obnova NKP a pôvodnej čakárne z roku 1904, ktorá v roku 2010 vyhorela.	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich z ich súčasnej polohy v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné pre realizáciu zámeru obnovenia železničnej zastávky. Z uvedených objektov je strážny domček národnou kultúrnou pamiatkou, a preto budú podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Uvádzaný objekt výpravnej budovy s čakárňou predmetná stavba nezasahuje. Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu.

Mgr. Jakub Lipták (stanovisko zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Na str. 80 Zámeru sa uvádza nasledovné: „Potrebné bude tiež odstrániť dva železničné objekty v zastávke Bratislava - Železná studienka, konkrétne objekt čakárne (prístrešku) pre cestujúcich a strážny domček. Dôvodom je ich kolízia s plánovanou 3. traťovou koľajou a novým nástupišťom pre cestujúcich.“ (viď obr. 1). Vzhľadom nato, že objekt „Strážny domček“ (parcela 2561/3) je národnou kultúrnou pamiatkou z roku 1904 (číslo Ústredného zoznamu pamiatkového fondu 11393/3) žiadam zachovanie tejto budovy ako súčasť národného kultúrneho dedičstva.	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich z ich súčasnej polohy v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné pre realizáciu zámeru obnovenia železničnej zastávky, konkrétne z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykoná ju v koordinácii s príslušným KPÚ.
2	Žiadam do Zámeru zahrnúť vybudovania repliky zhorenej čakárne (parcela 2561/2), ktorá sa nachádzala vedľa Strážneho domčeka, bola pamiatkovo chránená a taktiež je určená na odstránenie (viď obr. 1). Umiestnenie repliky žiadam na vhodnom mieste, ideálne na mieste pôvodnej čakárne.	Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu.
3	Na str. 19 Zámeru sa uvádza nasledovné: „V nžkm 51,368 sa nachádza tzv. Červený most, pri ktorom sa uvažuje s prestavbou existujúcich mostných konštrukcií vzhľadom na ich nevyhovujúci technický stav a s novostavbou mostnej konštrukcie pod novou traťovou koľajou v polohe primknutej k súčasným objektom.“ Vzhľadom na to, že Červený most je viac ako 70 rokov starý most (postavený bol r. 1948) a jeho časť je národnou kultúrnou pamiatkou z roku 1848 (číslo Ústredného zoznamu pamiatkového fondu 826/1), nepovažujem za vhodné, aby novovybudovaný most bol primknutý k súčasnej mostnej konštrukcii. Červený most je už ikonickou súčasťou rekreačnej lokality Železná studienka a má charakteristické čaro. Vybudovanie nového mosta primknutého k Červenému mostu by toto čaro narušilo a mohlo by ohroziť aj pamiatkové hodnoty časti, ktorá je pamiatkovo chránená. Žiadam preto, aby novovybudovaný most nebol vybudovaný ako primknutý k Červenému mostu, ale ako samostatný most dostatočne fyzicky oddelený od Červeného mosta tak, aby neboli narušené estetické ani pamiatkové hodnoty Červeného mosta.	Otázka polohy novej mostnej konštrukcie v lokalite Červeného mosta bola pred podaním zámeru navrhovanej činnosti preverovaná. Vzhľadom na šírkové usporiadanie koľajiska a polohu trate v tomto úseku prichádzali pre vybudovanie novej mostnej konštrukcie prevádzajúcej tretiu koľaj do úvahy dve alternatívy riešenia: vybudovanie mostnej konštrukcie v susedstve Červeného mosta s určitým odsadením alebo vybudovanie mostnej konštrukcie primknutej k súčasným objektom Červeného mosta. Alternatíva odsadenej mostnej konštrukcie by si okrem zvýšenia rozdrobenosti dotknutej lokality vyžiadala vyššie zbery pozemkov, rozsiahlejšie zásahy do blízkych lesných porastov, výraznejšie zásahy do CHKO Malé Karpaty, zásahy do ÚEV Vydrice a v neposlednej rade aj asanáciu 2 objektov nachádzajúcich sa v susedstve žel. trate v úseku medzi Červeným mostom a ul. K lomu. Rekonštrukcia a dostavba Červeného mosta bude navrhnutá v štýle korešpondujúcom s okolitým prostredím a v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby. Architektonické a estetické stvárnenie stavebných zásahov bude rešpektovať tiež požiadavky príslušného orgánu pamiatkovej ochrany (KPÚ Bratislava) a dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejných priestorov, a ktorých vyjadrenia budú podkladom pre vydanie povolení na predmetnú stavbu v ďalších povoľovacích konaniach.
4	Požadujem predložiť v ďalšej fáze EIA stanovisko Krajského pamiatkového úradu Bratislava k Zámeru , vzhľadom na to, že v Zámere sa predpokladá s odstránením minimálne jedného pamiatkovo chráneného objektu (Strážny dom), ale aj zásah do územia ochranného pásma NKP na Železnej studničke či zásah do čiastočne pamiatkovo chráneného Červeného mosta.	KPÚ predložil svoje stanovisko aj k zámeru navrhovanej činnosti (list č. KPUBA-2021/245-2/687/DIM,KAD zo dňa 5.1.2021). Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane KPÚ Bratislava, ktoré k nej zaujímajú stanoviská – tieto budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.

Ing. Ľuba Tančiboková (stanovisko zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Projekt pre modernizáciu a zvýšenie kapacity železnice nerieši sprístupnenie zastávok zo všetkých smerov napr. Železná studnička od dopravného uzla pred Tescom Lamač čo by pridalo násobne cestujúcich.	Projekt rieši dostupnosť zast. Bratislava-Železná studienka aj z OD Tesco Lamač (zast. MHD Tesco Lamač) a to podchodom pod železničnú trať v km 50,727, ďalej Ostružinovým chodníkom a v prípade smeru jazdy vlaku ŽST Bratislava hlavná stanica podchodom v km 51,210. Budovanie pešej a cyklistickej infraštruktúry na území hlavného mesta SR nie je v kompetencii ŽSR.
2	Projekt zabudol na rozdelenie územia mesta koľajiskom s tromi koľajami so zvýšenou rýchlosťou 120km/h ! Nerieši prechod ľudí, už teraz časté kolízie s vlakom vid' interná Štatistika železníc a nikde neevidované strety s migrujúcou zverou (biokoridor). Nové podchody sú len pre cestujúcich v zastávkach Devínska, Lamač a ž. studienka.	Železničné teleso predstavuje bariéru v území, pričom tento efekt je zmiernený mnohými možnosťami prechodu, z ktorých sú na dotknutom úseku všetky mimoúrovňové. Pridanie traťovej koľaje a zvýšenie rýchlosti železničnej dopravy neznemožní ani neobmedzí súčasné možnosti prechodu trate. Všetky mostné objekty na dotknutom traťovom úseku budú príslušne zrekonštruované a v prípade potreby rozšírené pre prevedenie 3. traťovej koľaje. Všetky možnosti prechodov popod, resp. ponad teleso trate zostanú zachované. Pre zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti budú v každej dotknutej stanici a v novo budovaných zastávkach vytvorené mimoúrovňové prechody k nástupištiam. Zabezpečený bude aj bezproblémový prístup cestujúcim s obmedzenými schopnosťami pohybu.
3	Nezohľadnili žiadnu odbornú štúdiu pohybu ľudí ktorá by zohľadnila aj vývoj mesta a potrieb obyvateľov. Na internete je verejne dostupná reálna mapa pohybu športovcov Strava Global Heatmap, čo je len časť pešej, cyklistickej dopravy, z ktorej vidieť, že všetky teraz dostupné prechody cez trať sú intenzívne využívané nielen na rekreáciu ale aj obsluhu územia rozdeleného železnicou. Vo fotodokumentácii v prílohe vidno, že sú používané ako bezpečné prechody, ktoré budú ešte potrebnéjšie, lenže výstavbou tretej koľaje je ich priechodnosť ohrozená! Žiadame zabezpečenie ich priechodnosti suchou nohou s retenčným vodopriepustným spevneným povrchom. Kôli nízkemu profilu napr. plastová dlažba, rošt s retenčnou rohožou.	Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Dokument bol spracovávaný v rokoch 2016 - 2019 a schvaľovaný za účasti širokej pracovnej skupiny, ktorej súčasťou boli aj zástupcovia mesta Bratislava. Štúdia zvažila a vyhodnotila relevantné strategické dokumenty, rozvojové zámery, súčasné i výhľadové kapacity cestujúcich a mnohé ďalšie podklady a jej súčasťou bolo vytvorenie komplexného dopravného modelu. Jej výsledkom je predložený návrh modernizácie trate, ktorý zohľadňuje ciele stanovené pre železničnú dopravu vrátane jej zapojenia do integrovaného dopravného systému pre zabezpečenie obsluhy mesta i širšieho regiónu. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zmene organizácie dopravy v území. Všetky mostné objekty na dotknutom traťovom úseku budú pre prevedenie 3. traťovej koľaje príslušne zrekonštruované a v prípade potreby rozšírené. Počas realizácie stavby dôjde k dočasným obmedzeniam dopravy pre potrebu výkonu samotných stavebných prác. Priechodnosť trate však zostane po realizácii navrhovanej činnosti plne zachovaná. Podľa § 4 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach nemôžu osoby vstupovať bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy na dráhu a v obvode dráhy na miesta neprístupné verejnosti. Bez súhlasu prevádzkovateľa je možné vstupovať do obvodu dráhy len na prechod v mieste úrovňového križovania s cestnou komunikáciou, na osobných nástupištiach a prístupových cestách k nim a miestach určených na pohyb cestujúcich a nákladu, prekládku a vykládku tovaru, po verejne prístupných účelových komunikáciách v obvode dráhy alebo so súhlasom prevádzkovateľa. Nelegálne priechody cez železničnú trať nie sú bezpečné a nie sú ani v súlade s platnou legislatívou. V dotknutom traťovom úseku sa jedná o priepust v žkm 50,406, ktorý bude pre zamedzenie prístupu nepovolaným osobám a zvýšenie

		bezpečnosti obyvateľov v rámci modernizácie príslušne zabezpečený. V prípade, že verejnosť využíva na prechod cez trať mosty, ktoré prioritne slúžia na prekonanie stálego alebo občasného vodného toku, vybudovanie spevnenej plochy na „prechod suchou nohou“ je možné len v prípade vyhovujúceho kapacitného posúdenia mostného otvoru a po schválení správcu mostného objektu.
4	Most žkm 50,704 pri Tesco je v súčasnosti podchod frekventovane využívaný obyvateľmi, turistami aj cyklistami a výstavbou 3koľaje je priechodnosť ohrozená. V minulosti bol aj prejazd výstavbou nemocnice a tesca prejazd už nie je možný bez náhrady.	Prepojenie priestoru OC Galéria Tesco Lamač s ulicami Zidiny a Ostružinový chodník je v súčasnosti riešené mostným objektom v žkm 50,704. Mostný objekt je v súčasnosti využívaný pre prechod peších a cyklistov, nespĺňa však nároky určené platnými normami. Súčasná poloha mosta po modernizácii žel. trate a pridania tretej koľaje bude nevyhovujúca z dôvodu nemožnosti napojenia na existujúce komunikácie (Ostružinový chodník a ul. Zidiny). Vybudovaný preto bude nový mostný objekt v žkm 50,727, ktorý bude spĺňať všetky parametre pre bezpečné využívanie chodcami a cyklistami a bezbariérové napojenie na existujúce komunikácie.
5	V EIA Zámer Klimatické posudenie.pdf chyba hodnotenie viacerých objektov mosty: žkm 40,411, žkm 45,440, žkm 46,213, žkm 43,396, žkm 50,406, žkm 50,704. V uvedených objektoch sa nerieši odvodnenie, nánosy bahna z búrok a zatopenie vodou.	Predložené klimatické posúdenie je spracované v zmysle Metodické príručky posudzovania dopadov zmeny klímy na veľké projekty v sektore doprava (VÚD, 2018) odporúčanej MDV SR. Jeho súčasťou bola tiež analýza doteraz zaznamenaných mimoriadnych udalostí na dotknutom traťovom úseku - zatopenie uvedených mostných objektov nebolo správcom evidované. Nakoľko všetky predmetné mosty budú v rámci navrhovanej činnosti zrekonštruované, bude pre ne zriadené komplexné odvodnenie pozdĺžnym a priečnym spádom nosnej konštrukcie pomocou odvodňovačov, resp. zberných žlabov vyústených na terén alebo do križovaných vodných tokov a tiež odvodnenie prechodových oblastí mostov rubovou drenážou vyústenou do vodného toku alebo voľne na terén mimo mostných otvorov.
6	Prirodzený zásek trate v teréne je vhodný využiť pre nové bezpečné nadchody napr. na žkm 50,399, žkm 51,100 alebo žkm 54. (lacnejšie ako Príklad premostenia z Prahy Pražská spojka / Mestske zásahy.)	Nové nadchody nie sú v rámci navrhovanej činnosti plánované. - V prípade žkm 50,399 sú v blízkosti jestvujúce mimoúrovňové križenia pre prechod pre peších a cyklistov v žkm 49,944 a žkm 50,727. - V prípade žkm 51,100 je v blízkosti podchod cestujúcich v km 51,210 a prístup do lokality Železná studnička umožňuje Červený most v žkm 51,368. - V prípade km 54,000 by bolo umiestnenie lávky neekonomické a technicky veľmi náročné nakoľko by bolo potrebné prekonať okrem rozvetvenej železničnej trate priestoru ŽST Bratislava hl. st. aj cestnú komunikáciu Pražská. Prístup na ŽST Bratislava hl. stanica je možný viacerými existujúcimi podchodmi vrátane nového mimoúrovňového prístupu zo zastávky MHD Sokolská.
7	Zvážiť pre adaptáciu na zmeny klímy: časté sucho, vysoké teploty a búrkové javy a súčasne protihlukové opatrenie žiadame použiť po celej dĺžke trate medzi koľajovými absorbéry hluku s funkciou retencie vody - riadená retencia a vodovýparnosť v koľajovej dráhe, ktoré bránia prehrievaniu zvršku, odľahčuje odvodňovacie systémy, pôsobia proti destabilizácii a erózii povrchov napríklad ako boli použité napr. tu Informačná platforma zelené a obehové hospodárstvo (enviroportal.sk) BRENS® STERED®	Umiestnenie výrobkov a materiálov v konštrukcii železničného zvršku podlieha schvaľovaciemu procesu a ich umiestnenie je možné len po schválení správcu infraštruktúry ŽSR. Výrobca udáva možnosť použitia BRENS® STERED® v oblasti pevnej jazdnej dráhy a aj koľajového lôžka: - PJD je navrhnutá v oblasti tunela a v krátkych bezprostredne nadväzujúcich úsekoch, avšak v tejto oblasti nie je možné použiť riešenie, ktoré by znemožnilo alebo obmedzilo prístup záchranných zložiek. - V oblastiach so štrkovým lôžkom by takéto opatrenie znemožnilo bežnú údržbu a pred každým podbíjaním

	http://zelenehospodarstvo.enviroportal.sk/detail/565 Po celej dĺžke trate, pretože trať je v území zastavanom hromadnou výstavbou, individuálnou výstavbou a ostatná časť je v rekreačnej oblasti ako je veľmi obľúbená Železná studienka. Absorbenty hluku aj po bokoch koľajiska pôsobia proti destabilizácii svahov, erózií povrchov.	koľaje alebo čistením koľajového lôžka by bolo potrebné demontovať celú konštrukciu, čo nie je časovo, technicky ani ekonomicky efektívne. Zámer navrhovanej činnosti pre zadržanie vody v území a zníženie hodnôt hluku uvažuje s inými opatreniami ako napr. odvádzaním vôd z povrchového odtoku prioritne do vsaku, zazelenanie svahov železničného telesa a príslušných násypových a zárezových svahov, zriadenie štrkového lôžka hrúbky min. 35 mm, inštalácia bezstykovej koľaje, zriadenie priebežného koľajového lôžka na mostoch, inštalácia protihlukových stien a i.
8	Zeleň. Veľká časť jestvujúcej zelene bude zrušená kôli rozšíreniu koľajiska a výstavbe. Ako náhradu požadujeme ozelenenie bariérových stien. V odseku 3. Charakteristika projektu sa v technickom riešení v poslednom bode uvádza, „Zatrávnenie svahov železničného telesa a príslušných pozemkov“ Čo je nedostatočné a naivné, nezohľadňuje klimatické zmeny. Tráva uschne a na zatravnenej ploche porastú invázne rastliny, ktoré budú občas kosené a drtené čo vedie len k ďalšiemu rastu. Preto navrhujeme vysadiť segum, tisovité, pôdopokryvné pomaly rastúce kry, šípky, semená pre suché lúky.	Pre zachovanie bezpečnosti železničnej prevádzky je v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v obvode dráhy zakázané vysádzať stromy a kry. Pre spevnenie železničných násypov a svahov je preto v zámere navrhnuté min. ich zatrávnenie. Výsadba vzrastlej zelene bude realizovaná na plochách, kde bude možná z hľadiska zachovania bezpečnosti železničnej prevádzky. Plochy výsadby zelene a jej rozsah budú bližšie stanovené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, kedy bude známe konkrétne technické riešenie vrátane zásahov do lokálnej zelene. Vegetačné úpravy súvisiace s projektom budú navrhnuté v spolupráci s dotknutou mestskou časťou a mestom Bratislava.

Prof. Ing. Ivan Zapletal, MUDr. Stanislav Duba, Alžbeta Paleschová, Marek Šedivý a Kristína Šedivá (stanovisko zo dňa 2.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	V zámere navrhované riešenie neobsahuje bezkolízne napojenie ŽZ Patrónka na zástavku MHD Pri Suchom mlyne. Tu sa t.č. nachádza obojsmerná zástavka MHD liniek č. 32, 207, 211 a 212. Tieto zástavky MHD sú v tesnej blízkosti do stavby ŽZ Patrónka zahrnutého železničného mosta nad Limbovou ulicou. Preto žiadame predĺženie plánovaného nástupišťa pre cestujúcich (obsluhujúceho navrhovanú ŽZ Patrónka v nami navrhovanej polohe žkm až 52,400) ponad Limbovú ulicu + postavenie prístupových schodísk k nemu na oboch stranách Limbovej ulice - s doplnením výťahmi pre imobilných/ĽTP cestujúcich. (Imobilní cestujúci sú v tomto prípade častými návštevníkmi nemocníc nachádzajúcich sa v zdravotníckych areáloch na Kramároch - menovite Univerzitná nemocnica Bratislava, Limbová 5, Národný ústav detských chorôb, Limbová 1, Národný ústav srdcových a cievnych chorôb, Pod Krásnou hôrkou 1, Národný onkologický ústav, Klenová 1, Poliklinika Slovenskej zdravotníckej univerzity, Limbová 12-14, chystaná nemocnica AGEL na Ďumbierskej 3). Do týchto nemocníc a iných zdravotníckych inštitúcií (Ministerstvo zdravotníctva SR) prichádza veľké množstvo ako pacientov a ich návštev, tak aj ich zamestnancov. Toto si vyžaduje napojenie príslušnej kapacitnej zástavky/event. terminálu MHD Pri suchom mlyne. Uvedené riešenie zlepší dopravnú situáciu na Kramároch. Odľahčí sa dopravná záťaž Limbovej a Stromovej ul., kde denno-denne dochádza k dopravným kolapsom, ako v dynamickej, tak aj statickej doprave.	Prístup zo zástavky Patrónka na zástavku MHD liniek bude mimoúrovňový vo všetkých smeroch. Súčasťou zámeru navrhovanej činnosti sú aj potrebné úpravy MHD zástavky Pri Suchom mlyne. Podrobnosť napojenia zástavky bude riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

O. z. Lepšia Doprava (stanovisko zo dňa 7.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Požadujeme podrobnejšie preveriť širšie súvislosti zámeru, pokiaľ ide o dopravu, najmä ostatnú verejnú hromadnú dopravu (VHD) a nemotorovú dopravu. <u>Odôvodnenie:</u> Ide o zámer so zásadnými dopadmi na dopravu na dlhé obdobie. Takýto zámer je potrebné riešiť v širších súvislostiach, nielen samotnú trať. Je potrebné, aby zámer riešil aj nadväznosti verejnej dopravy (napr. zastávky iných druhov VHD pri železničných zastávkach so zreteľom na optimalizáciu ich polohy, prístupových trás medzi nimi a pod.). Bez riešenia týchto súvislostí modernizácia nesplní v plnom rozsahu svoj účel.	Predstavený zámer modernizácie dotknutého úseku železničnej trate vychádza z výsledkov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá z viacerých zvažovaných prevádzkových konceptov a alternatív vyhodnotila tento variant ako najoptimálnejší z pohľadu o. i. aj využitia železničnej infraštruktúry pre obsluhu mesta a regiónu a zabezpečenia fungujúceho železničného systému ako súčasť integrovanej verejnej dopravy. Súčasťou zámeru navrhovanej činnosti je zabezpečenie bezkolízneho prístupu cestujúcej verejnosti na všetky dotknuté stanice a zastávky. Nové nástupištia a prístupy z podchodov budú smerované tak, aby z nich bolo možné čo najkratšie spojenie na blízke zastávky MHD. Súčasťou navrhovanej činnosti je tiež úprava niektorých nadväzujúcich zastávok MHD pre zlepšenie prepojenia oboch dopravných systémov (zast. MHD Pri Suchom Mlyne pri žel. zastávke Patrónka a zast. MHD Sokolská pri ŽST Bratislava hl. st.).
2	Navrhujeme, aby rozhodujúce stavebné objekty rozšírenia trate na trojkoľajovú (mosty, oporné a zárubné múry, nástupištia, zhlavia) boli vybudované tak, aby umožnili bez zásadnej prestavby položiť štvrtý koľaj. <u>Odôvodnenie:</u> Modernizácia trate má slúžiť desiatky rokov a je predpoklad, že sa bude navyšovať počet vlakov osobnej dopravy, nakoľko železničná osobná doprava bude viac zapojená do mestskej dopravy a severozápadný smer je jedným zo základných smerov rozvoja mesta. Je teda predpoklad výrazného nárastu dopytu po doprave a trať by mala byť pripravená zvládať hustú intervalovú dopravu osobných vlakov (mestských i regionálnych), diaľkovú osobnú dopravu (so zreteľom na nárast počtu spojov vzhľadom na vstup ďalších dopravcov na železničnú sieť) i nákladnú dopravu. Je pravdepodobné, že takýmto požiadavky nebude trojkoľajová trať spĺňať a bude potrebné dobudovať štvrtý koľaj. Je preto vhodné rozhodujúce stavebné objekty umiestniť a dimenzovať tak, aby si ďalšie rozšírenie trate nevyžadovalo ich premiestňovanie, zásadnú prestavbu či výstavbu nových.	Predkladaný zámer navrhovanej činnosti vychádza zo štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), v rámci ktorej bolo vykonané rozsiahle preverovanie jednotlivých prvkov železničnej infraštruktúry (vrátane počtu traťových koľají v medzistaničných úsekoch), v nadväznosti na predpokladaný rozsah osobnej i nákladnej dopravy a z toho vychádzajúcich prevádzkových konceptov železničného uzla Bratislava. Súčasťou štúdie realizovateľnosti bol aj dopravný model v záujmovom území s modelovaním vzťahov v čase až do roku 2051. Variant odporúčaný ŠR pre modernizáciu trate v západnej časti uzla Bratislava s pridaním 3. traťovej koľaje bol premietnutý do predloženého zámeru navrhovanej činnosti.
3	Navrhujeme, aby v železničnej stanici Devínska Nová Ves boli vybudované 4 nástupištné hrany. <u>Odôvodnenie:</u> Je predpoklad (pozri predchádzajúci bod), že v stanici Devínska Nová Ves bude potrebné ukončiť väčšie množstvo vlakov osobnej dopravy, plniacich v rámci mesta úlohu MHD. Je preto potrebné, aby stanica disponovala dostatočným množstvom koľají umožňujúcich nástup a výstup cestujúcich.	Návrh ŽST Devínska Nová Ves prezentovaný v zámere vychádza zo záverov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), v ktorom bol po zvážení viacerých prevádzkových konceptov a alternatív vybraný finálny prevádzkový koncept, na základe ktorého je zvolené riešenie pre výhľadový rozsah cestujúcich dostačujúce.

4	Navrhujeme v druhej etape nerušiť v železničnej stanici Bratislava-Lamač koľaj č. 3, ale ponechať ju. <u>Odôvodnenie:</u> V zmysle bodu 2 je predpoklad, že v budúcnosti bude potrebné rozšírenie trate na štvorkoľajovú. Redukovanie staničných koľají na 3 je z tohto hľadiska kontraproduktívne.	Návrh zmien v priestore ŽST Bratislava-Lamač prezentovaný v zámere vychádza zo záverov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), v ktorom bol po zvážení viacerých prevádzkových konceptov a alternatív vybraný finálny prevádzkový koncept, na základe ktorého je zvolené riešenie pre výhľadový rozsah cestujúcich dostačujúce.
5	Železničnú stanicu Bratislava hl.st. je potrebné riešiť komplexne, nielen koľajisko. V tejto súvislosti navrhujeme: a. Nebudovať nástupište 5 v navrhovanej podobe v časti Dvor. V prípade potreby ako náhradu vybudovať nástupište podobnej dĺžky severozápadne od neho v priestore asanovaných objektov. b. Vytvoriť nový komfortný (úrovňový) prístup k staničným budovám od zastávky Sokolská pre peších a cyklistov. V tomto priestore zredukovať koľajisko na jedinú spojovaciu koľaj. c. Rozšíriť zastávky MHD Sokolská a budovať ich v zmysle požiadaviek IDS BK (prístrešky, informačné systémy a pod.). d. Preveriť možnosť vybudovať parkovisko pre IAD v priestoroch pri Pražskej ulici ako náhradu za parkovacie priestory na Námestí F r. Liszta a zrušenie vjazdu IAD zo Šancovej ulice. e. Preveriť možnosť vytvorenia vjazdu VHD na Nám. Fr. Liszta aj z Pražskej ulice od zastávky Sokolská. f. Zvážiť možnosť vybudovania ďalšieho jednostranného krátkeho nástupišťa na severnej strane aspoň s kusou koľajou. g. Podchody na nástupišťá prepojiť jednak navzájom, jednak s obrátkom električiek. h. Aspoň jeden podchod k nástupišťám č. 1 -4 predĺžiť až k ulici Jaskový rad. <u>Odôvodnenie:</u> Podoba areálu Hlavnej stanice je poplatná historickým podmienkam a z dnešného hľadiska je dispozične nevyhovujúca. Celý priestor je potrebné zásadne prebudovať. Podrobnosti vzídu z architektonickej súťaže, avšak zámer by mal byť riešený tak, aby pripravil pre celkové prenesenie priestoru stanice podmienky a nie konzervoval súčasný stav. Ad a: Náš návrh má dva základné dôvody. Po prvé, jediný vstup verejnosti (VHD i IAD) k Hlavnej stanici zo Šancovej ulice je kapacitne nedostačujúci tak z hľadiska zložitej križovatky pri SAV, ako aj z hľadiska predstaničného priestoru. Prístup je potrebné rozšíriť. Ako jedinou ďalšiu možnosť vstupu pre veľký počet cestujúcich vidíme otvorenie staničného priestoru od Pražskej ulice (ako	Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo záverov štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá sa zaoberala primárne modernizáciou koľajiska, odstránením technických nedostatkov a skapacitnením trate s cieľom dosiahnutia technologických a technických štandardov trate a maximalizácie využitia železnice ako súčasti integrovanej dopravy. Úpravy priestorov staníc a zastávok s príslušnými plochami nie sú predmetom zámeru. Úpravy koľajiska, nástupíšť a mimoúrovňových prístupov vrátane schodísk a výťahov v priestore hlavnej stanice sú navrhované podľa záverov ŠR na výhľadový počet cestujúcich a v zmysle platných predpisov a noriem. a. Nástupište č. 5 nemôže byť pri splnení normových nárokov z priestorových dôvodov umiestnené v súčasnej polohe. Ako jeho čiastočná náhrada je navrhnuté nové nástupište v obvode „Dvor“, ktoré spolu s nástupišťom situovaným vedľa koľaje 1c (súčasných 6. nástupište) predstavuje maximálne technické možnosti v ŽST Bratislava hl. st. Posun nástupiska nie je možný z technických dôvodov potrebnej dĺžky nástupiska a usporiadania koľají. b. Pre zachovanie bezpečnosti cestujúcej verejnosti bude vybudovaný nový, mimoúrovňový prístup verejnosti zo zastávky MHD Sokolská na nástupište č. 5 v obvode Dvor. c. Budovanie zastávok MHD a súvisiaceho mobiliáru a vybavenia nie je v kompetencii ŽSR. d. Samotný zámer navrhovanej činnosti nezasahuje do parkovacích plôch na Nám. Fr. Liszta ani nevyvolá zrušenie vjazdu IAD zo Šancovej ul. Vybudovanie parkoviska pri Pražskej ulici nie je súčasťou projektu modernizácie trate. e. Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Úprava blízkych cestných komunikácií a riešenie koncepcie mestskej hromadnej dopravy nie je v kompetencii navrhovateľa. f. Predložené riešenie modernizácie železničnej trate západnej časti uzla Bratislava vrátane úprav priestoru koľajiska hlavnej stanice vychádza zo záverov spracovanej a schválenej ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). g. Predložené riešenie modernizácie železničnej trate západnej časti uzla Bratislava vrátane úprav priestoru hlavnej stanice vychádza zo záverov spracovanej a schválenej ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Podrobnejšie riešenie podchodov a ich vyústení bude predmetom ďalších stupňov projektovej dokumentácie. Vybudovanie podzemného prepojenia električkovej trate s podchodom pre cestujúcich na železničnej stanici by znamenal komplexnú rekonštrukciu dotknutej časti staničnej budovy, čo ale nie je predmetom tejto navrhovanej činnosti. Počet podchodov, ich umiestnenie, ako aj ich rozmery budú navrhnuté v zmysle platných noriem a predpisov. Ich vyústenie

navrhujeme v bodoch b a c). Vybudovanie nástupišťa č. 5 v časti Dvor takémuto riešeniu zabraňuje. Po druhé: zo západného smeru sú do Hlavnej stanice zaústené dva dopravné smery, od Viedne a od Kútov. Z východného smeru môžeme hovoriť o troch až piatich, od Trnavy, Galanty, Dunajskej Stredy a prípadne z Petržalky (od Kittsee aj Rajky - z hľadiska dĺžky cestovania sú však tieto dva vstupy diskutabilné). Navyše zaťaženie smerov od Trnavy a Galanty vlakmi osobnej dopravy je výrazne väčšie, než zo západného smeru. Z hľadiska lepšej priepustnosti stanice i z hľadiska väčšieho využitia v MHD je potrebné, aby čo najväčšia časť vlakov z východného smeru nebola na Hlavnej stanici ukončená, ale aby pokračovala na západ s minimálnou dobou pobytu. Preto vlaky zo západného smeru by nemali byť na Hlavnej stanici ukončované vôbec, ale mali by pokračovať na východ či už do regiónu, alebo do iných staníc v Bratislave (Rača, Nové Mesto, resp. Podunajské Biskupice, Vajnory). Nástupište 5 považujeme preto z hľadiska dopravnej technológie za nepotrebné. Ad b a c: Vytvorenie nového prístupu na Hlavnú stanicu. Dôvody sú popísané v predchádzajúcom odseku. Zastávka Sokolská je v súčasnosti nekomfortná, priestory sú úzke a chýba základné vybavenie zastávky. Z koľajiska Dvor je potrebné v tomto priestore ponechať len jednu spojovaciu koľaj pre Múzeum dopravy, ostatné koľaje v dotknutom priestore zrušiť (zaústiť do spojovacej koľaje južne od tohto priestoru). Ad d: cieľom návrhu je jednak odsunúť IAD z dominantného priestoru pred staničnou budovou do urbanisticky menej atraktívnych priestorov na periférii priestoru, kde je možné vybudovať aj parkovacie domy a výrazne tak zvýšiť kapacity parkovania, jednak odľahčiť preťaženie križovatku vo výušení Nám. Fr. Liszta na Šancovú ulicu. Uvoľnené priestory na námestí je možné využiť na skultúrnenie priestoru alebo na rozšírenie nedostatočných priestorov obrátiska MHD. Ad e: Vybudovaním vjazdu zo strany Pražskej ulice by bolo možné viesť linky MHD, ktoré prichádzajú zo západnej strany mesta, popred staničnú budovu a vybudovať tak prestupný bod MHD a prímestskej autobusovej dopravy (PAD) jednak na železnicu (tam by však postačoval aj komfortný prístup z dobudovanej zastávky Sokolská), ale najmä medzi linkami MHD navzájom (súčasný „uzol“ novo nazvaný Pod stanicou vzhľadom na veľké vzdialenosti medzi nástupišťami a nutnosť v niektorých prípadoch používať nadchod nesplňa	bude do budovy hlavnej stanice. Podchody ale budú navrhnuté tak, aby aspoň jeden z nich umožnil v rámci inej stavby vybudovať ich prepojenie ku zastávke električiek. h. Predložené riešenie modernizácie železničnej trate západnej časti uzla Bratislava vrátane úprav koľajiska priestoru hlavnej stanice vychádza zo záverov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019).
---	---

	požiadavky kladené na moderné prestupné uzly). Ad f: Ako sme uviedli v odôvodnení bodu a, počet vlakov z východnej strany prevyšuje počet vlakov zo západnej strany. Bolo by preto výhodné vybudovať ďalšie krátke nástupište, ktoré by umožnilo obrat krátkych súprav (napr. Push/Pull). Ad g: Súčasný prístup k vlakom z výstupišťa električiek a naopak je už nevyhovujúci. Cestujúci musia vystúpiť do vestibulu stanice a opäť zostupovať do podchodov. Keďže stále viac cestujúcich využíva jednak časové predplatné lístky, jednak lístky kúpené na diaľku, potreba zachádzať k pokladniciam sa stáva čím ďalej, tým menej dôležitou. Naopak na dôležitosti získava čo najpriamejší a najrýchlejší presun od MHD k vlakom a naopak. Preto navrhujeme prepojiť obratisko MHD a všetky tri podchody. Ad h: V súčasnosti je objekt Hlavnej stanice, obohnaný múrom, bariérou oddeľujúcou oblasť okolo Jaskového radu od centra i stanice samotnej. Prístupy do tejto oblasti sú nekultúrne, nedostatočné a predstavujú zachádzku. Predĺžením podchodu na Jaskový rad by umožnilo obyvateľom tejto štvrte využívať linky MHD končiace (resp. podľa bodu e zastavujúce) na Hlavnej stanici a priamy prístup k vlakom, ako aj možnosť použiť na prístup na Hlavnú stanicu z kopcovitých oblastí Kramárov linku 44.	
6	V rámci rekonštrukcie mosta Žabotova rozšíriť chodníky pre peších, vybudovať chodník pre cyklistov a priechod pre chodcov na východnej strane križovatky Žabotovej ulice s Jaskovým radom. <u>Odôvodnenie:</u> Súčasné chodníky pre peších majú nedostatočnú šírku a na severnej strane podjazdu chodník slepo končí. Je potrebné napojiť ho priechodom na náprotivný chodník, aby chodci idúci na východ od Žabotovej nemuseli obchádzať chýbajúci úsek cez priechod pre chodcov na západnej strane, čo predstavuje jednak zachádzku cca 60 m, jednak nutnosť prechádzať po extrémne zúženom chodníku pred domami or.č. 181 a 183. Chodník pre cyklistov je potrebný na prepojenie cyklotrás 03 a 05 a prepojenie v tejto lokalite je výhodnejšie, než v dopravne výrazne viac zaťaženom podjazde Karpatská.	V rámci uvažovaných úprav dotknutých mostných objektov bude zohľadnená aj prítomnosť jestvujúcich cyklistických komunikácií, resp. cyklistických komunikácií v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie. Podrobné riešenie rekonštrukcie mostov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
7	V rámci rekonštrukcie mosta Karpatská riešiť aj kapacitne nevyhovujúce križovatky na oboch stranách podjazdu a tiež nedostatočnú šírku chodníkov. <u>Odôvodnenie:</u> Podjazd Karpatskej ulice je hlavnou prístupovou trasou na Kolibu, V súvislosti s masívnou výstavbou v tejto oblasti (v okolí depa, či priamo na Kolibe) sú Podkolíbská i Karpatská ulica dopravne	Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate. Riešenie cestnej infraštruktúry nie je v kompetencii navrhovateľa.

	preťažené a odbočenie z a na nadväzujúce komunikácie (Jaskový rad, Dobšinského, Pionierska, Smrečianska) je výrazne sťažené. Vyčkávané vozidlá blokujú hlavný smer. Je potrebné tento problém vyriešiť vhodnou prestavbou tohto uzla.	
8	Všetky železničné stanice a zastávky vybaviť priestormi a zariadeniami pre parkovanie bicyklov. <u>Odôvodnenie:</u> V zámere sa možnosť parkovania bicyklov spomína iba na niektorých zastávkach a staniciach. Z hľadiska integrácie dopravy je potrebné, aby cestujúci mali možnosť dopraviť sa bicyklom k vlaku na ktorúkoľvek zastávku alebo stanicu.	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate zameriavajúca sa na úpravy koľajiska a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Úpravy staničných a predstaničných priestorov nie sú súčasťou navrhovanej činnosti. Prístrešky na parkovanie bicyklov budú vybudované v priestore dvoch nových železničných zastávok, ktoré sú predmetom zámeru (zast. Železná studienka a zast. Patrónka).
9	V úseku medzi Cestou mládeže a ulicou Zidiny (km 50,7) vybudovať cyklotrasu popri železničnej trati na jej severnej strane. <u>Odôvodnenie:</u> Územný generel dopravy hl.m. SR Bratislavy predpokladá vedenie cyklistickej radiály R12 po uliciach K Železnej studienke, Ceste na Červený most a Zidiny. Vedenie cyklotrasy popri trati je podstatne výhodnejšie, než po sklonovo náročnom Ostružinovom chodníku.	Tejto pripomienke nie je možné vyhovieť. Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate zameriavajúca sa na úpravy koľajiska a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Súčasťou dráhy po navrhovanej realizácii bude železničné teleso, káblový žľab, odvodňovacia priekopa, zariadenia trakčného vedenia a signalizácie a oporný múr. Nie je možné, aby súčasťou dráhy bola aj cyklotrasa. Akákoľvek ďalšia komunikácia vrátane cyklotrasy musí byť umiestnená mimo obvod dráhy (v tomto prípade až za oporným múrom). Ak by sa mala umiestniť cyklotrasa medzi železničné teleso a oporný múr, znamenalo by to, že oporný múr v danom mieste nebude súčasťou dráhy, ale súčasťou komunikácie vedenej pri ňom. To by ale znamenalo, že všetky zariadenia dráhy, ktoré mali byť umiestnené na opornom múre, budú musieť byť umiestnené medzi železničné teleso a cyklistický chodník. Splnením uvedených podmienok vyplýva nemožnosť realizácie navrhovanej pripomienky. Naopak, z toho vyplýva skutočnosť, že by mal správca cyklotrasy, ktorý bude aj správcom oporného múru, zrealizovať cyklotrasu spolu s oporným múrom v dostatočnom predstihu pred realizáciou železničnej trate.
10	Pri prestavbe železničného mosta pri zastávke Bory rozšíriť priestor predĺženia Saratovskej ulice tak, aby sa pod železničnú trať vošla aj električková trať a vybudovať prístupové trasy zo zastávky aj na predpokladanú električkovú zastávku v smere do Dúbravky. <u>Odôvodnenie:</u> Súčasný územný rozhodnutie na predĺženie Saratovskej ulice počíta s vedením električkovej trate ponad železniciu. Toto riešenie vzhľadom na extrémne náklady podľa nášho názoru nebude nikdy realizované a je preto potrebné pri prestavbe mosta vytvoriť priestor na to, aby električková trať mohla prekonať železničnú trať v jednej úrovni s cestnou dopravou, čo aj výrazne zjednoduší prestup medzi električkami a autobusmi.	Predmetom zámeru je modernizácia železničnej trate, nie je v kompetencii navrhovateľa riešenie koncepcie mestskej hromadnej dopravy na území mesta. Rozhodnutie o spôsobe vedenia predĺženia električkovej trate v tejto oblasti je plne v kompetencii mesta Bratislava, príp. dotknutej mestskej časti. Predkladaný zámer navrhovanej činnosti rešpektuje aktuálne pripravované projekty vrátane projektu predĺženia Saratovskej ul. „Nové dopravné prepojenie II/505 s MČ Dúbravka“, v rámci ktorého bude vybudovaný nový mostný objekt prevádzajúci cestnú komunikáciu popod železničnú trať. Zámer navrhovanej činnosti uvažuje len s nevyhnutnou prestavbou objektu v prípade potreby pre umiestnenie 3. traťovej koľaje.

11	Železničné a cestné mosty rekonštruovať tak, aby bol možný peší a cyklistický priechod popod, resp. ponad železničnú trať. (Týka sa objektov v km 40,441, 41,746, 42,080, 43,171, 43,869, 45,631, 46,396, 46,510, 48,621, 49,644, 50,704, 51,368, 51,740, 52,175, 52,423.) <u>Odôvodnenie:</u> Nadjazdy a podjazdy boli v dávnej minulosti konštruované pre podstatne nižší objem cestnej motorovej dopravy a nižšie rýchlosti. Pre peších sa stavali podjazdy ako nespevnené prašné cesty. Tieto riešenia dnes nevyhovujú z hľadiska bezpečnosti dopravy (chodníky sú úzke alebo absentujú, v podjazdoch a na mostoch je ťažké vyhnúť sa autu) ani z hľadiska meniacich sa klimatických podmienok (pri výdatných a dlhšie trvajúcich dažďoch sú podjazdy zaplavované a rozbahnené). Je preto potrebné tieto objekty pri modernizácii vybudovať tak, aby vznikli spevnené chodníky dostatočne široké pre chodcov a cyklistov.	Podrobné riešenie rekonštrukcie mostov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. V rámci uvažovaných úprav dotknutých mostných objektov bude zohľadnená aj prítomnosť jestvujúcich cyklistických komunikácií, resp. cyklistických komunikácií v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie.
12	Pri rekonštrukcii zastávky Bratislava-Železná studienka pamiatkovo chránený domček strážnika neasanovať, ale rozobrať a postaviť v novej polohe (s prihliadnutím na pripomienku č. 2). <u>Odôvodnenie:</u> Kultúrne dedičstvo krajiny je potrebné chrániť, nie likvidovať. Predpokladáme, že náklady na premiestnenie stavby budú vzhľadom na celkové náklady na zámer zanedbateľné.	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich v ich súčasnej polohe v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Strážny domček je národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ.
13	Pri prestavbe zastávky Bratislava-Železná studienka použiť materiály a mobiliár primerané lokalite zastávky (vstupný bod do lesoparku) a jej histórii. <u>Odôvodnenie:</u> Vzhľadom na lokalizáciu zastávky a jej históriu považujeme za potrebné zachovať génus loci.	Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná o. i. s dotknutými mestskými časťami a mestom Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejného priestoru, a ktoré budú mať možnosť vyjadriť svoje požiadavky na estetické prevedenie stavebných konštrukcií a vykonanie súvisiacich úprav v tomto priestore. Tieto stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
14	Pri rekonštrukcii červeného mosta, výstavbe súbežného nového, rekonštrukcii zastávky Bratislava-Železná studienka a príľahlých traťových úsekov z oboch strán postupovať tak, aby boli minimalizované dopady na rekreačnú funkciu Partizánskej lúky. <u>Odôvodnenie:</u> Partizánska lúka predstavuje jednu z kľúčových rekreačných a oddychových lokalít Bratislavy. Je preto potrebné postupovať tak, aby táto jej funkcia bola počas rekonštrukcie i po nej dotknutá v čo najmenšej miere, ideálne vôbec.	Pripomienka bude v plnej miere rešpektovaná. Stavebné práce realizované v oblasti vstupu do lokality Železná Studienka budú vykonávané s ohľadom na rekreačné hodnoty riešeného územia. Nevyhnutné budú dočasné dopravné a priestorové obmedzenia na plochách v blízkosti trate, avšak prístup do lokality zostane počas realizácie prác zachovaný. Stavebné práce nevyvolajú zásahy do lokality Partizánskej lúky.

Ing. Martin Vagač, Občianska iniciatíva Bratislava otvorene (stanovisko zo dňa 6.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
Pozn.	Žiadame byť účastníkom ďalších konaní.	Požiadavka je smerovaná na príslušný orgán. Verejnosť, ktorá sa zúčastnila na procese EIA, má súčasne postavenie účastníka v nasledujúcich povoliujúcich konaniach k navrhovanej činnosti (§ 24 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z.).
1	Podrobnejšie preveriť širšie súvislosti navrhovaného zámeru s dôrazom na lepšie podmienky pre integráciu verejnej dopravy, súbežných a priečných trás pre (najmä) nemotorovú dopravu. Odôvodnenie: Rozsah zámeru vnímame ako veľmi nevyrovnaný. Na jednej strane, podľa textovej časti, rieši len samotnú trať, no na druhej strane ide o projekt so zásadnými dopadmi a zmenami na celý dopravný systém i na iné funkcie mesta, budovaný na dlhé obdobie. Chýba riešenie širších súvislostí. Príkladom môže byť zriadenie nových železničných zastávok či modernizácia existujúcich, pričom sa (okrem vybudovania prístupov k nim) nijako nezlepšujú podmienky, neoptimalizujú polohy zastávok MHD a pod. Vzorom môže byť prestavba viedenskej hlavnej stanice a príľahlých železničných tratí, kde sa (okrem novej štvrte na uvoľnených pozemkoch) vznikli viaceré nové priečne prepojenia (mosty, podjazdy), priamo pod nástupištia vlakov bola predĺžená električková trať so zastávkou a vybudované autobusové nástupištia, pribudli viaceré cyklistické trasy.	Komplexné riešenie stratégie rozvoja dopravy na území mesta je v kompetencii mesta Bratislava, ktoré v tejto súvislosti prijalo viacero strategických dokumentov vrátane Územného generelu dopravy (2015), ktorý koncepčne túto problematiku zastrešuje. Navrhovateľ, ako správca železničnej infraštruktúry, má záujem o skvalitnenie železničnej dopravy, zvýšenie jej komfortu a zlepšenie jej dostupnosti pre obyvateľov i návštevníkov mesta. Pre nájdenie optimálneho riešenia rozvoja železničnej dopravy na území mesta a zabezpečenie dobrej obslužnosti mesta i širšieho regiónu bola spracovaná Štúdia realizovateľnosti (ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti, 2019), ktorá aj na podklade analýz relevantných strategických materiálov týkajúcich sa dopravnej infraštruktúry regiónu, výhľadových rozvojových zámerov a vypracovaného dopravného modelu zvažila viacero prevádzkových konceptov a alternatív riešenia modernizácie železničného uzla, pričom zohľadnila aj ich celospoločenskú zmyslupnosť a mimofinančné prínosy. Jej výsledkom je návrh modernizácie železničnej trate na území mesta v dlhodobom horizonte zohľadňujúci ciele stanovené pre železničnú dopravu vrátane jej zapojenia do integrovaného dopravného systému pre zabezpečenie obsluhy mesta i širšieho regiónu. Závety štúdie boli schvaľované za účasti širokej pracovnej skupiny, ktorej súčasťou boli aj zástupcovia mesta Bratislava. Zámer navrhovanej činnosti vychádza z výsledkov spracovanej ŠR a rešpektuje odporúčaný variant. Modernizácia trate je zameraná primárne na koľajisko, odstránenie technických nedostatkov a skapacitnenie trate, priestory staníc a zastávok s príľahlými plochami nie sú predmetom zámeru. Zámerom navrhovanej činnosti je súčasne snaha o čo najefektívnejšie začlenenie železnice do organizmu mesta v rámci možností navrhovateľa (zriadením mimoúrovňových prístupov s čo najpriamejším spojením k blízky zastávkam MHD, zriadenie prístupových komunikácií z nových zastávok s čo najefektívnejšou nadväznosťou na existujúcu infraštruktúru a i.). Optimalizácia polôh ďalších nadväzných zastávok MHD, ktoré priamo nie sú dotknuté projektom, a riešenie prestupných terminálov na verejnú dopravu je v kompetencii mesta.
2	Preveriť potrebu a možnosť vybudovania štvrtej koľaje, aspoň na časti úseku. Odôvodnenie: Výsledok modernizácie bude využívaný rádovo desiatky rokov a nedostatočná voľná kapacita sa môže prejaviť ako problém. Predpokladáme, že bude tlak na hustý interval mestských a prímestských vlakov, ktoré budú najmä v špičkách využívať dve koľaje. Pre nákladnú a diaľkovú osobnú dopravu tak zostane jediná koľaj,	Predkladaný zámer navrhovanej činnosti vychádza zo štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), v rámci ktorej bolo vykonané rozsiahle preverovanie jednotlivých prvkov železničnej infraštruktúry (vrátane počtu traťových koľají v medzistaničných úsekoch), v nadväznosti na predpokladaný rozsah osobnej i nákladnej dopravy a z toho vychádzajúcich prevádzkových konceptov železničného uzla Bratislava. Súčasťou štúdie realizovateľnosti bol aj dopravný model v záujmovom území s modelovaním vzťahov v čase až do roku 2051.
3	Riešenie Hlavnej stanice žiadame vypracovať na základe urbanistických	Tejto pripomienke nie je možné vyhovieť. Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej

	predpokladov. Koľajovú trať a nástupištia nemožno funkčne oddeliť od zvyšku stanice, od riešenia staničnej budovy a predstaničného priestoru závisia viaceré aspekty v priestore trate: šírka a poloha podchodov, prístupy na nástupištia (počty a kapacity výťahov a eskalátorov), zastrešenia nástupíšť či celého koľajiska, prístup z Jaskového radu a ďalšie). Nevhodne navrhnuté riešenie modernizácie môže nevhodne limitovať ďalší rozvoj stanice.	štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá sa zaoberala primárne modernizáciou koľajiska, odstránením technických nedostatkov a skapacitnením trate s cieľom dosiahnutia technologických a technických štandardov trate a maximalizácie využitia železnice ako súčasti integrovanej dopravy. Úpravy priestorov staníc a zastávok s príslušnými plochami nie sú predmetom zámeru. Budovy budú predmetom prestavby len v nevyhnutnom prípade, predovšetkým pre potreby adaptácie priestorov pre umiestnenie nových technologických zariadení pre budúcu prevádzku trate. Aj v tomto prípade samotná budova hlavnej stanice nie je súčasťou riešenia. V budove hlavnej stanici v rámci navrhovanej činnosti budú upravované len miestnosti s technologickými zariadeniami a priestory zabezpečujúce bezbariérový prístup k nástupištiam. Ostatné priestory budovy hlavnej stanice vrátane predstaničného priestoru budú riešené v rámci samostatne pripravovanej stavby.
4	Na Hlavnej stanici navrhnuť nový podchod na nástupištia situovaný východne od existujúcich podchodov a vyústeny priamo do úrovne zastávky električiek. Odôvodnenie: V dnešnom i navrhovanom stave je pri ceste z električkovej zastávky najskôr potrebné vystúpať do úrovne staničnej budovy, následne zostúpiť do podchodu k nástupištiam a zase vystúpať na nástupište. Priamy podchod odstráni zbytočné prevýšenie a odstráni zachádzku. Čím sa trasa stane kratšou, rýchlejšou a pohodlnejšou.	Tejto pripomienke je možné vyhovieť len čiastočne. Riešenie modernizácie trate v priestore hlavnej stanice vrátane stavebných úprav nástupísk a polôh podchodov vychádza z výsledkov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá z viacerých zvažovaných prevádzkových konceptov a alternatív vyhodnotila tento variant ako najoptimálnejší aj z pohľadu využitia železničnej infraštruktúry pre obsluhu mesta. Vybudovanie podzemného prepojenia električkovej trate s podchodom pre cestujúcich na železničnej stanici by znamenal komplexnú rekonštrukciu dotknutej časti staničnej budovy, čo ale nie je predmetom tejto navrhovanej činnosti. Počet podchodov, ich umiestnenie, ako aj ich rozmery budú navrhnuté v zmysle platných noriem a predpisov. Ich vyústenie bude do budovy hlavnej stanice. Podchody ale budú navrhnuté tak, aby aspoň jeden z nich umožnil v rámci inej stavby vybudovať ich prepojenie ku zastávke električiek.
5	V prípade realizácie podchodu pod Pražskou pri zastávke Sokolská tento priamo prepojiť s podchodmi po na nástupištia 1-4. Odôvodnenie: Analogické ako v predchádzajúcom bode.	Podrobnejšie technické riešenie nového mimoúrovňového prístupu zo zastávky MHD Sokolská na nástupište v obvode „Dvor“ bude upresnené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
6	Vybudovať prístup na Hlavnú stanicu z Jaskového radu, vrátane zastávky MHD na tejto ulici. Odôvodnenie: Skrátienie vzdialenosti o 500 m (najkratšia dnešná trasa) až 1 km (najkratšia bezbariérová trasa). Zlepšenie prestupných možností smerom na Kramáre (linka 44).	Riešenie modernizácie trate v priestore hlavnej stanice vrátane úprav nástupísk a polôh podchodov vychádza z výsledkov spracovanej a schválenej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá z viacerých zvažovaných prevádzkových konceptov a alternatív vyhodnotila tento variant ako najoptimálnejší aj z pohľadu využitia železničnej infraštruktúry pre obsluhu mesta. Riešenie koncepcie mestskej hromadnej dopravy nie je v kompetencii navrhovateľa.
7	Rozšíriť zárez a oporný múr pred zastávkou Bratislava - Železná studienka navrhnuť tak, aby súbežne s traťou po jej severnej strane viedla aj cyklistická komunikácia. Odôvodnenie: Územný plán mesta umiestňuje cyklotrasu do tejto polohy. Táto poloha eliminuje výškovo neefektívnu obchádzku so zlými	Tejto pripomienke nie je možné vyhovieť. Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate zameriavajúca sa na úpravy koľajiska a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Súčasťou dráhy po navrhovanej realizácii bude železničné teleso, káblový žľab, odvodňovacia priekopa, zariadenia trakčného vedenia a signalizácie a oporný múr.

	sklonovými pomermi. Z hľadiska povolovacích procesov, efektivity vynaložených verejných prostriedkov či zmenšenia množstva stavebných zásahov je lepšie budovanie oboch líniových stavieb zlúčiť.	Nie je možné, aby súčasťou dráhy bola aj cyklotrasa. Akákoľvek ďalšia komunikácia vrátane cyklotrasy musí byť umiestnená mimo obvod dráhy (v tomto prípade až za oporným múrom). Ak by sa mala umiestniť cyklotrasa medzi železničné teleso a oporný múr, znamenalo by to, že oporný múr v danom mieste nebude súčasťou dráhy, ale súčasťou komunikácie vedenej pri ňom. To by ale znamenalo, že všetky zariadenia dráhy, ktoré mali byť umiestnené na opornom múre, budú musieť byť umiestnené medzi železničné teleso a cyklistický chodník. Splnením uvedených podmienok vyplýva nemožnosť realizácie navrhutej pripomienky. Naopak, z toho vyplýva skutočnosť, že by mal správca cyklotrasy, ktorý bude aj správcom oporného múru, zrealizovať cyklotrasu spolu s oporným múrom v dostatočnom predstihu pred realizáciou železničnej trate.
8	Zásadne preriešiť nevyhovujúcu križovátku Podkolibská, Dobšinského, Jaskový rad vrátane výstavby nového železničného mosta. Odôvodnenie: Zlepšenie súčasného stavu, ktorý je limitovaný práve železničnou traťou. Žiadame tiež, aby plánovaný nový železničný most, ktorý by mal byť primknutý k známemu Červenému mostu zo severnej strany, bol vybudovaný tak, aby nenarušil estetické kvality tohto mosta z roku 1948. Červený most je už ikonou Bratislavy, ktorá dodáva celej oblasti Železnej studienky charakteristické čaro. Celkom nový most vybudovaný ako primknutý k tomuto mostu by toto čaro narušil a pohľad. Podobne postupovať aj pri ďalších železničných mostoch, ktoré sú evidované ako mestské pamätihodnosti.	Predmetom zámeru navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate. Riešenie cestnej infraštruktúry je v kompetencii jej správcu, resp. dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava. Ďalší železničný most v dotknutej lokalite nie je plánovaný. Prístup obyvateľov zo spomínanej oblasti do centra je možný mostným objektom v bezprostrednej blízkosti v žkm 54,962 na Karpatskej ul., resp. mostným objektom v žkm 54,553 na Žabotovej ul. Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. Otázka polohy novej mostnej konštrukcie v lokalite Červeného mosta bola pred podaním zámeru navrhovanej činnosti podrobne preverovaná. Nový mostný objekt bude realizovaný ako primknutý k existujúcemu mostu, mostné opory a piliere budú kopírovať polohu existujúcich pilierov pre zachovanie kontinuity a priechodnosti územia a minimalizáciu bariér. Alternatíva odsadenej mostnej konštrukcie by si okrem zvýšenia rozdrobenosti dotknutej lokality vyžiadala vyššie zbery pozemkov, rozsiahlejšie zásahy do blízkych lesných porastov, výraznejšie zásahy do CHKO Malé Karpaty, zásahy do ÚEV Vydrice a v neposlednej rade aj asanáciu 2 objektov nachádzajúcich sa v susedstve žel. trate v úseku medzi Červeným mostom a ul. K lomu. Technické riešenie rekonštrukcie mostných konštrukcií Červeného mosta a novej mostnej konštrukcie bude bližšie konkretizované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie na podklade vykonaného stavebno-technického prieskumu Červeného mosta a detailného návrhu vedenia 3. traťovej koľaje. Rekonštrukcia a dostavba Červeného mosta bude navrhnutá v štýle korešpondujúcom s okolitým prostredím a v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby. Architektonické a estetické stvárnenie stavebných zásahov bude rešpektovať tiež požiadavky príslušného orgánu pamiatkovej ochrany (KPU Bratislava) a dotknutej mestskej časti a mesta Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejných priestorov, a ktorých vyjadrenia budú podkladom pre vydanie povolení na predmetnú stavbu v ďalších povolovacích konaniach. Ako sa uvádza v zámere, akékoľvek zásahy do objektov pamiatkovej povahy budú riešené v spolupráci s príslušnými orgánmi a inštitúciami ochrany

		pamiatkového fondu a realizované na základe platných povolení a v zmysle platných právnych predpisov.
9	Preveriť možnosť premiestnenia/rekonštrukcie objektov na zastávke Železná studienka v posunutej polohe namiesto ich odstránenia. Odôvodnenie: Zachovanie NKP. Podobne postupovať aj pri ďalších objektoch, ktoré sú evidované ako mestské pamätihodnosti.	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich v ich súčasnej polohe v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné pre realizáciu zámeru obnovenia železničnej zastávky so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Ako sa uvádza v zámere, akékoľvek zásahy do objektov pamiatkovej povahy budú riešené v spolupráci s príslušnými orgánmi a inštitúciami ochrany pamiatkového fondu a realizované na základe platných povolení a v zmysle platných právnych predpisov. Projektová dokumentácia bude spracovaná v súlade s platnými predpismi, normami a nariadeniami a bude prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane orgánov ochrany pamiatkového fondu, ktorých stanoviská budú podkladom pre vydanie rozhodnutí v nasledujúcich povoľovacích konaniach.
10	Nástupištia zastávky Železná studienka realizovať materiálmi a mobiliárom primeranými k historickému charakteru lokality. Odôvodnenie: Zachovanie NKP, postavenie repliky zhorenej čakárne.	Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná o. i. s dotknutými mestskými časťami a mestom Bratislava, v ktorých kompetencii je budovanie a formovanie verejného priestoru, a ktoré budú mať možnosť vyjadriť svoje požiadavky na estetické prevedenie stavebných konštrukcií a vykonanie súvisiacich úprav v tomto priestore. Tieto stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu. Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich v ich súčasnej polohe v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné pre realizáciu zámeru obnovenia železničnej zastávky so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu.

Ing. Katarína Pancáková, Občianska iniciatíva „Za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave“ (stanovisko zo dňa 14.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
3.1	navrhnuť iný, pre životné prostredie prijateľnejší variant stavebného a technologického riešenia modernizácie trate a to v celom inkriminovanom úseku pozdĺž Brnianskej ulice, t.j. od výjazdu z tunela od Hl. stanice v maximálnej možnej	Prezentovaný zámer navrhovanej činnosti vychádza zo záverov spracovanej Štúdie realizovateľnosti (ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti, 2019), ktorá na podklade detailných analýz relevantných strategických materiálov týkajúcich sa dopravnej infraštruktúry oblasti, výhľadových rozvojových zámerov,

	dĺžke smerom-na západ (možné riešenie aj pre problém s prevýšením terénu trate (všetkých koľají) aj so sklonovými pomermi tunela smerom na Hl. stanicu):	predpokladaného vývoja počtu obyvateľov a vypracovaného dopravného modelu zohľadňujúceho súčasné i výhľadové zaťaženie železničného uzla a využívanie VHD a IAD zvažovala viacero prevádzkových konceptov a alternatív riešenia rozvoja železnice na území mesta. Štúdia zohľadňovala aj ich vplyvy na životné prostredie vrátane obyvateľstva, celospoločenskú zmysluplnosť a mimofinančné prínosy. Výsledkom analýz spracovávaných v rokoch 2016 – 2019 a konsenzu panelu odborníkov je návrh modernizácie železničnej trate na území mesta v dlhodobom horizonte zohľadňujúci ciele stanovené pre železničnú dopravu vrátane jej zapojenia do integrovaného dopravného systému pre zabezpečenie obsluhy mesta i širšieho regiónu. Závery štúdie boli schvaľované za účasti širokej pracovnej skupiny, ktorej súčasťou boli aj zástupcovia mesta Bratislava.
3.1.1	napr. zapustením celého v.u. úseku trate pod úroveň terénu:(forma odhlučnenej podzemnej železnice), alebo variant prekrytia celého v.u. úseku trate na teréne (forma odhlučneného povrchového tunela),	Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá hodnotila viacero prevádzkových konceptov a alternatív riešenia modernizácie trate na území mesta Bratislava a odporúčala na realizáciu predložený variant. Prekrytie železničnej trate nie je v zámere uvažované.
3.2	do zámeru zapracovať výstavbu funkčnej protihlukovej steny pozdĺž Brnianskej ulice, v úseku od ul. Prokopa Veľkého až po Západný rad (ca 700m). Technické riešenie PHS (výška > ako uvažovaných 2,5m u PHC) a parametrami, ktoré budú zabezpečovať maximálne pohlcovanie hluku a vibrácií so zohľadnením výšky okolitých objektov. Umiestnenie PHS požadujeme na strane obytných objektov (za cestnou komunikáciou v smere do centra),	Návrh PHC prezentovaný v zámere navrhovanej činnosti vychádza z predloženej vibroakustickej štúdie, ktorá bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. PHC sú navrhované pozdĺž trate v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hluku samotnou modernizáciou koľajiska z hľadiska dosiahnutia prípustných hodnôt hluku stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Navrhovaná je aj PHC v spomínanom úseku (PHC 20 a 21). Návrh PHC uvedený v zámere bude aktualizovaný v čase prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie na základe konkrétnych návrhov jednotlivých stavebných objektov. Finálne umiestnenie a parametre PHC (vrátane výšky, dĺžky a parametrov pohltivosti) budú navrhnuté s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clôn a zachovanie spojitého bariérového krytia.
3.2.1	zároveň požadujeme vytvorenie a zeleňou osadeného ochranného valu pozdĺž podzemnej alebo prekrytej povrchovej trate,	Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá na podklade hodnotenia viacerých prevádzkových konceptov a alternatív riešenia modernizácie železničnej trate na území mesta Bratislava odporúčala na realizáciu prezentovaný variant. Vytvorenie ochranného valu ani prekrytie trate nie sú súčasťou návrhu modernizácie železničnej trate.
3.3	v prípade, iného variantu ako je uvedený v bode 3.1.1., do zámeru zapracovať výstavbu aj druhej funkčnej protihlukovej steny pozdĺž Brnianskej ulice na strane železničnej trate so zodpovedajúcimi parametrami (pred cestnou komunikáciou v smere na Patrónku), v takom prípade bez nutnosti paralelného ochranného valu,	Návrh PHC prezentovaný v zámere navrhovanej činnosti vychádza z predloženej vibroakustickej štúdie, ktorá bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. PHC sú navrhované pozdĺž trate v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hluku samotnou modernizáciou koľajiska z hľadiska dosiahnutia prípustných hodnôt hluku stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Navrhovaná je aj PHC v spomínanom úseku Brnianskej ul. (PHC 20 a 21). Návrh PHC uvedený v zámere bude aktualizovaný v čase prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie na základe konkrétnych návrhov jednotlivých stavebných objektov. Finálne umiestnenie a parametre PHC (vrátane výšky, dĺžky a parametrov pohltivosti) budú navrhnuté s dôrazom na dosiahnutie

		plynulých prechodov a prekrytí clôn a zachovanie spojitého bariérového krytia.
3.4	realizáciu výstavbu PHS1/PHS2 (jednej alebo dvoch PHS podľa zvoleného variantu modernizácie) zapracovať do časového harmonogramu tak, aby výstavba PHS prebiehala súbežne s ostatnými činnosťami zámeru,	Inštalácia primárnych a sekundárnych protihlukových opatrení v predmetnom traťovom úseku ŽST Bratislava hl. st. – ŽST Bratislava-Lamač bude vykonaná v rámci modernizačie trate na jestvujúcich koľajach. Protihlukové steny budú na trati inštalované do konečnej polohy zohľadňujúc budúcu polohu 3. traťovej koľaje pred opätovným spustením koľaje do prevádzky. Podrobný časový harmonogram organizácie výstavby bude spracovávaný v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
3.5	zabezpečiť meranie a vyhodnotenie dodržiavania hlukových noriem vo v.u. dotknutom území Brnianskej ul. ešte pred kolaudáciou realizovaného zámeru,	Objektívizácia expozície obyvateľov a ich prostredia hlukom a overenie reálneho účinku protihlukových stien z pohľadu zníženia hlukovej záťaže v dotknutom okolí trate (meranie odrazivých vlastností a vloženia útlu in-situ) bude realizované pred kolaudáciou stavby.
3.6	zapracovať do zámeru presné umiestnenie zdrojov napájanie el. energiu/trafostanice ako aj náhradných zdrojov el. energie a zdroja tepla, včetně opatrení na elimináciu znečisťovania ovzdušia a protihlukových opatrení v prípade, že sa predpokladajú dotknutom území zóny Brnianska-Patrónka,	Presné polohy a parametre technologických zariadení budú špecifikované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie na základe konkrétneho technického riešenia modernizácie železničnej trate. Pre nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia (náhradné zdroje el. energie) bude postupované v zmysle platných právnych predpisov na ochranu ovzdušia. Zariadenia s vyššou hlučnosťou budú osadené do vnútorných priestorov, resp. budú osadené v objektoch s odhlučneným krytovaním.
3.7	zabezpečiť meranie dodržiavania limitov emisií týkajúcich sa bodu 3.6. ešte pred kolaudáciou realizovaného zámeru,	V rámci modernizácie žel. trate budú osadené nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia - náhradné zdroje el. energie. Bude pre ne postupované v zmysle platných právnych predpisov na ochranu ovzdušia. Všetky zdroje znečisťovania ovzdušia budú kategorizované a budú spĺňať platné emisné limity a podmienky rozptylu emisií stanovené vyhláškou MŽP SR č. 410/2012 Z. z. a zároveň budú dodržané podmienky stanovené vyhláškou MŽP SR č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia.
3.8	v rámci protivibračných opatrení v zámere definovať použitie najmodernejších technologických postupov a materiálu pri pokladaní železničných podvalov a železničného zvršku a tieto použiť pri realizácii,	Tínenie súčasnej úrovne vibrácií bude dosiahnuté už samotnou modernizáciou koľajiska. Pri eliminácii šírenia hluku a vibrácií z prevádzky žel. trate zohráva významnú úlohu tlmiaca schopnosť štrkového koľajového lôžka, ktoré bude zrealizované v minimálnej hrúbke 350 mm. Priebežné koľajové lôžko aplikované aj na mostných konštrukciách zabezpečí významné zníženie emisií hluku a vibrácií v porovnaní so súčasným stavom.
3.9	zapracovať zrušenie denného aj nočného pískania/klaksónu rušňov pri vjazde do tunela na Brnianskej ulici použitím moderných technológií výstrahy (intenzita neočakávaného opakovaného pískania hlavne v nočných hodinách je stresujúca pre deti, dospelých mladých aj seniorov s negatívnym vplyvom na psychiku),	Pripomienku nie je možné zapracovať. Používanie zvukových návěstí pri prevádzke železničnej dopravy sa riadi platnými predpismi manažéra infraštruktúry ŽSR. V tomto konkrétnom prípade sa jedná o predpis ŽSR Z1 (čl. 303 písm. e) a čl. 420) a o predpis ŽSR Z10 (Príloha č. 8, čl. 19). V uvedených predpisoch je jednoznačná povinnosť jednak umiestňovať návěstidlá informujúce o povinnosti dávať zvukové návesti a jednoznačná povinnosť vodičov HDV tieto návesti na stanovených miestach predpísaným spôsobom dávať. Znenie predpisov, zvlášť v tomto konkrétnom prípade, má za účel ochranu života a zdravia osôb v súvislosti so železničnou dopravnou prevádzkou a ich znenie je pre účely navrhovania železničnej infraštruktúry záväzné. Predpisy ŽSR vydáva a schvaľuje príslušná organizačná zložka ŽSR.
3.10	v zámere uviesť predpokladané počty cestujúcich, ktorí budú využívať železničnú stanicu Patrónka, kategórie vlakov, ktoré budú na tejto stanici	Návrh zastávky, vrátane lokalizácie a odhadu využitia, je súčasťou Štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Vybudovanie zastávky v lokalite Patrónka vychádza tiež

	zastavovať, frekvenciu zastavovania vlakov v denných aj nočných hodinách a spôsob prevádzky predmetnej stanice,	z odporúčaní spracovanej štúdie realizovateľnosti „Kofajová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy“ (2012) s cieľom posilnenia úlohy kofajovej dopravy v meste a zabezpečenia dostatočnej kapacity pre uspokojenie prepravných potrieb obyvateľov aj návštevníkov hlavného mesta SR. Predpokladané využívanie zastávky je v intervale 3306 – 3465 cestujúcich denne. Pre predmetnú zastávku je uvažované so zastavovaním 2 párov vlakov kategórie Os (2 v párnom smere, 2 v nepárnom smere) v špičkovej hodine, t.j. v špičke takt 30 min. Mimo dopravnej špičky bude takt 60 min (1 pár zastavujúcich Os vlakov na zastávke v priebehu hodiny). Predpokladá sa prevádzka vlakov kategórie Os v čase 04:00 – 23:00, so špičkami v čase 06:00 – 09:00 hod a 13:00 – 18:00 hod. Konkrétne časy prevádzkovania vlakov Os (obsluhy zastávky) závisia od budúcej podoby IDS, resp. od budúcej Zmluvy o prevádzke dopravných služieb vo verejnom záujme medzi objednávatelom a dopravcom (dopravcami) a od komerčnej ponuky dopravcov.
3.11	upresniť umiestnenie železničnej stanice Patrónka, riešenie prízjazdovej komunikácie, parkoviska (aj pre automobily) a inej infraštruktúry súvisiacej s prevádzkou stanice a špecifikovať súvisiace ochranné opatrenia vplyvu na okolie,	Nástupištná zastávka Patrónka budú umiestnené približne v žkm 51,950 - 52,150, t.j. severozápadne od mosta na Limbovej ulici. Prístup cestujúcich bude zabezpečený mimoúrovňovo zo všetkých smerov Limbovej ulice. Podrobnosť napojenia zastávky Patrónka bude riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
3.12	po ukončení realizácie stavebných a technologických prác zvoleného variantu, zabezpečiť pred kolaudáciou vysadenie primeranej zelene pozdĺž protihlukovej steny umiestnenej na strane železničnej trate	Materiálové a farebné prevedenie PHC vrátane otázok ich zazelenania bude navrhnuté v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby rešpektujúc požiadavky dotknutých mestských častí a mesta Bratislava na estetické prevedenie stavebných konštrukcií.

Ing. Martin Vagač, Občianska iniciatíva Bratislava otvorene (stanovisko zo dňa 24.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Navrhnuť iný, pre životné prostredie prijateľnejší, variant stavebného a technologického riešenia modernizácie trate a to v celom inkriminovanom úseku pozdĺž Brnianskej ulice, t.j. od výjazdu z tunela od Hl. stanice v maximálnej možnej dĺžke smerom na západ (riešenie aj pre problém s prevýšením terénu trate a so sklonovými pomermi smerom na Hl. stanicu), napr.: zapustením celej trate, vrátane novej 3. koľaje do zeme (forma odhlučnenej podzemnej železnice), prípadne variant prekrytia celého úseku vrátane 3. koľaje (forma odhlučneného povrchového tunela). Odôvodnenie: Obyvatelia celej uvedenej lokality, ťažiskovo však obyvatelia 1. nárazového pásma hluku z dopravy, t.j. obytná zóna domov paralelne s Brnianskou ul., vzdialená len niekoľko pár metrov od ničím nechráneného frekventovaného medzinárodného železničného koridoru a hlavnej mestskej cestnej radiály, sú niekoľko desaťročí konfrontovaní s neustále sa zvyšujúcim hlukom, vibráciami a emisiami. Pôsobenie rušivého hluku presahujúceho prípustné	Prezentovaný zámer navrhovanej činnosti vychádza zo záverov spracovanej Štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá na podklade analýz relevantných strategických materiálov týkajúcich sa dopravnej infraštruktúry oblasti, výhľadových rozvojových zámerov, predpokladaného vývoja počtu obyvateľov a vypracovaného dopravného modelu zohľadňujúceho súčasné i výhľadové zaťaženie železničného uzla a využívanie VHD a IAD zväžila viacero prevádzkových konceptov a alternatív riešenia rozvoja železnice na území mesta. Štúdia zohľadnila aj ich vplyvy na životné prostredie vrátane obyvateľstva, celospoločenskú zmysluplnosť a mimofinančné prínosy. Výsledkom analýz spracovávaných v rokoch 2016 – 2019 a konsenzu panelu odborníkov je návrh modernizácie železničnej trate na území mesta v dlhodobom horizonte zohľadňujúc ciele stanovené pre železničnú dopravu vrátane jej zapojenia do integrovaného dopravného systému pre zabezpečenie obsluhy mesta i širšieho regiónu. Závery štúdie boli schvaľované za účasti širokej pracovnej skupiny, ktorej súčasťou boli aj zástupcovia mesta Bratislava. V súčasnosti nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami. Samotná modernizácia železničnej trate prinesie aplikáciou technologických prvkov do novej konštrukcie žel. zvršku a spodku a rekonštrukciou

	hygienické limity je významne rušivé nielen v exteriéri ale aj v interiéri dotknutých obytných objektov a to nepretržite v denných aj nočných hodinách, umocnené silným pískaním rušňov (napriek individuálne realizovaným stavebným opatreniam majiteľov objektov). Dlhodobá vysoká úroveň hluku a vibrácií má preukazne za následok poruchy spánku, respiračné ochorenia, kardiovaskulárne ochorenia, vysoký krvný tlak, mozgové mŕtvice, výskyt depresí, poruchy sluchu a poruchy imunity. Uvedené poškodenia zdravia obyvateľov žijúcich v dotknutej oblasti sa za posledné roky zintenzívnili, pričom by takto navrhnutá dostavba tento hluk ešte zvýšila.	mostných objektov nesporné zníženie akustickej záťaže pre celú dotknutú oblasť. Na základe vykonaných meraní na už zmodernizovaných úsekoch môžeme hovoriť v porovnaní s existujúcim stavom trate o: - zníženie hladín hluku do 60 m od trate o 6 – 12 % - zníženie hladín hluku 120 m od trate nad 15 % - zníženie úrovne hlukovej expozície o cca 6 – 7 dB Pre viac informácií o znížení hlukovej záťaže viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru. Realizácia ďalších navrhovaných opatrení pre zníženie hlučnosti železničnej dopravy, ktoré budú vykonané na základe záverov vibroakustickej štúdie, zvýši pozitívny dopad modernizácie a prispeje k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy) stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z.
2	Do zámeru zapracovať výstavbu funkčnej protihlukovej steny pozdĺž Brnianskej ulice, v úseku od ul. Prokopa Veľkého až po Západný rad (ca 700m). Technické riešenie PHS (s výškou > ako uvažovaných 2,5m) a parametrami, ktoré budú zabezpečovať maximálne pohlcovanie hluku a vibrácií so zohľadnením výšky okolitých objektov. Umiestnenie PHC na strane obytných objektov (za cestnou komunikáciou v smere do centra). Odôvodnenie: Analogické ako v predchádzajúcom bode.	Návrh PHC prezentovaný v zámere navrhovanej činnosti vychádza z predloženej vibroakustickej štúdie, ktorá bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. PHC sú navrhované pozdĺž trate v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hluku samotnou modernizáciou koľajiska z hľadiska dosiahnutia prípustných hodnôt hluku stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Navrhovaná je aj PHC v spomínanom úseku (PHC 20 a 21). Návrh PHC uvedený v zámere bude aktualizovaný v čase prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie na základe konkrétnych návrhov jednotlivých stavebných objektov. Finálne umiestnenie a parametre PHC (vrátane výšky, dĺžky a parametrov pohltivosti) budú navrhnuté s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clôn a zachovanie spojitého bariérového krytia.
3	Zabezpečiť meranie dodržiavania hlukových noriem vo vybranom území teda v dotknutom území ešte pred kolaudáciou realizovaného zámeru. Meranie treba pre porovnanie spraviť pred začatím stavby, pred kolaudáciou a po roku prevádzky. Zabezpečiť to ako certifikované meranie a vyhodnotenie hlukových noriem vo vlakovom úseku na dotknutom území BA Staré mesto - Brnianska - Dubová - Patrónka. Odôvodnenie: Analogické ako v predchádzajúcom bode.	Objektivizácia expozície obyvateľov a ich prostredia hlukom a overenie reálneho účinku protihlukových stien z pohľadu zníženia hlukovej záťaže v dotknutom okolí trate (meranie odrazivých vlastností a vloženého útlmu in-situ) bude realizované pred kolaudáciou stavby.
4	Zapracovať do projektovej dokumentácie vysadenie zelene (vysoké a dlhové stromy, kríky a pod.) vo vybranom území (pozdĺž Brnianskej ulice, v úseku od ul. Prokopa Veľkého až po Západný rad) a po ukončení realizácie stavebných a technologických prác zabezpečiť pred kolaudáciou vysadenie primeranej zelene pozdĺž protihlukovej steny umiestnenej na strane železničnej trate, ako aj na svahu k rezidenčnému bývaniu. Navrhnúť iné, pre životné prostredie a život obyvateľov danej lokality, prijateľnejšie stavebné a technologické riešenia, ktoré preukázateľne znížia zaťaženosť životného prostredia danej lokality hlukom, vibráciami a prachom. Odôvodnenie: Analogické ako v	Plochy výsadby zelene a jej rozsah budú bližšie stanovené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, kedy bude známe konkrétne technické riešenie vrátane rozsahu zásahov do lokálnej zelene. Vegetačné úpravy súvisiace s projektom budú navrhnuté v spolupráci s dotknutou mestskou časťou a mestom Bratislava, v ktorých kompetencii je starostlivosť o verejnú zeleň na území mesta. Materiálové a farebné prevedenie PHC vrátane otázok ich zazelenania bude navrhnuté v súlade s ostatnými prvkami prítomnej zástavby rešpektujúc požiadavky dotknutých mestských častí a mesta Bratislava na estetické prevedenie stavebných konštrukcií.

	predchádzajúcom bode.	
--	-----------------------	--

Adrián Jankovič (stanovisko zo dňa 25.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	rekonštruovať/prebudovať mostný objekt na km 43,171 (Eisnerova) so zabezpečením šírky podjazdu pre dvojpruhovú cestnú komunikáciu, chodníky a cyklistickú infraštruktúru vo forme segregovanej obojsmernej cestičky pre cyklistov alebo segregovaných jednosmerných cyklistických pruhov, keďže územím prechádza radiála R52 Patrónka —Dúbravka - Devínska Nová Ves	Rekonštrukcia mostných objektov bude prebiehať po zvážení ich aktuálneho stavebnotechnického stavu v zmysle platných právnych predpisov a noriem. V rámci uvažovaných úprav bude zohľadnená prítomnosť existujúcich cyklistických komunikácií, resp. cyklistických komunikácií v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
2	rekonštruovať/prebudovať mostný objekt v lokalite Bory na km 46,123 pre Dúbravskú radiálu R11 s dostatočným priestorom (hlavne výškové pomery) pre cyklistický chodník v súlade s TP085	Rekonštrukcia mostných objektov bude prebiehať po zvážení ich aktuálneho stavebnotechnického stavu v zmysle platných právnych predpisov a noriem. V rámci uvažovaných úprav bude zohľadnená prítomnosť existujúcich cyklistických komunikácií, resp. cyklistických komunikácií v zmysle platnej územnoplánovacej dokumentácie Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
3	rekonštruovať podchody na km 54,333 (Hlavná stanica) tak, aby na ulicu Jaskový rad pre lokality Koliba a Kramáre v pešej dostupnosti a zastávky MHD na ulici bol z neho zabezpečený prístup permanentne alebo minimálne v čase otváracích hodín staničnej budovy, prípadne v takom režime ako podchod na zastávku MHD Sokolská. Keďže nové nástupište č. 5 pre smer do Devínskej Novej Vsi bude situované v blízkosti Jaskovho radu a v textovej časti zámeru je uvedené „umiestnenie nástupíšť a prístupov na ne bude snaha smerovať tak, aby z nich bolo čo najkratšie možné spojenie na zastávky MHD a iné dôležité ciele v dotknutom území," jedine týmto spôsobom dôjde k naplneniu tvrdenia	Predložené riešenie modernizácie železničnej trate západnej časti uzla Bratislava vrátane úprav priestoru hlavnej stanice vychádza zo záverov spracovanej a schválenej ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Podrobnejšie riešenie podchodov a ich vyústení bude predmetom ďalších stupňov projektovej dokumentácie.
4	rekonštruovať/prebudovať mostný objekt na km 48,621 (Lamač cesta 1/2) tak aby na mostovke vznikol dostatočný priestor pre cestnú komunikáciu, jednosmerné oddelené cyklistické pruhy po jej okrajoch kvôli radiále R61 Krčace - Lamač, ktorá ňou prechádza a chodníky v súlade TP 085	Riešenie rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov bude konkretizované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.
5	zabezpečiť čo najkratší a najpriamejší prístup k zastávkam MHD „Pri Suchom mlyne“ pri žel. zastávke Patrónka	Pripomienka bude v maximálnej možnej miere akceptovaná. Zámerom navrhovanej činnosti je snaha o čo najefektívnejšie začlenenie železnice do organizmu mesta v rámci možností navrhovateľa. Súčasťou novej zastávky Patrónka budú tiež prístupové komunikácie a mimoúrovňové prístupy pre cestujúcich, ktoré budú vyústené čo najpriamejšie k blízkym zastávkam MHD. Realizované bude tiež prebudovanie blízkej zastávky MHD Pri Suchom mlyne.
6	zabezpečiť čo najkratší prestup medzi zastávkou Železná studienka a zastávkami trolejbusov a autobusov MHD v lokalite, spevniť nespevnené	Pripomienka bude v maximálnej možnej miere akceptovaná. Zámerom navrhovanej činnosti je snaha o čo najefektívnejšie začlenenie železnice do organizmu

	komunikácie vedúcu od nástupíšť železničnej zastávky na Ostružinový chodník a Cestu mládeže.	mesta v rámci možností navrhovateľa. Súčasťou novej zastávky Železničná studienka budú mimoúrovňové prístupy pre cestujúcich vyústené čo najpriamejšie k blízkym zastávkam MHD a nové prístupové komunikácie s nadväznosťou na existujúcu infraštruktúru.
--	--	---

Mgr. art. Sandra Polovková, Post Bellum sk (stanovisko zo dňa 28.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	V rámci stavieb na stanici Lamač vytvoriť pamätník na transporty Židov z tejto stanice. Môže ísť o súčasť architektúry stavby (napr. reliéf podchodu) alebo samostatný pamätník Odôvodnenie: So stanicou v Bratislavskom Lamači sa spájajú historické udalosti, ktoré je nevyhnutné pripomínať si, najmä pre ďalšie generácie. 27. marca 1942 bol z tejto stanice vypravený transport obyvateľov židovského pôvodu do Auschwitzu. V transporte bolo 703 židovských žien a dievčat ktoré boli zhromaždené v Koncentračnom stredisku Patrónka. V apríli nasledoval ďalší transport 965 dievčat. Z Koncentračného strediska Patrónka bolo zo stanice v Lamači spolu v transportoch deportovaných 7 800 Židov. Pri príprave pamätníka navrhujeme spolupracovať s poslancami mestského zastupiteľstva mestskej časti Lamač, Historickým ústavom SAV, Dokumentačným strediskom holokaustu, Ústavom pamäti národa.	Pripomienku nie je možné akceptovať, pretože nesúvisí so stavbou. Upozorňujeme ale, že realizácia uvedeného pamätníka sa môže uskutočniť samostatnou stavbou. Stačí spracovať jednoduchú projektovú dokumentáciu a predložiť ju k vydaniu súhrnného stanoviska ŽSR na Oblastné riaditeľstvo Trnava a Správu majetku ŽSR Bratislava. Na základe stanovísk obidvoch uvedených zložiek ŽSR bude vydané súhrnné stanovisko ŽSR, v ktorej budú uvedené podmienky pre realizáciu pamätníka. Následne bude potrebné postupovať v súlade so stavebným zákonom. Presný postup pre získanie súhrnného stanoviska ŽSR je uvedený na internetovej stránke ŽSR https://www.zsr.sk/sluzby-verejnosti/obchodne-vzdelavacie-sluzby/stavby-ochrannom-pasme-drahy/.

Mestská časť Bratislava – Karlova Ves (list č. KV/UR/797/2021/1593/DK zo dňa 25.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Žiada navrhované odstránenie strážneho domčeka v železničnej zastávke Bratislava-Železná studienka (Národná kultúrna pamiatka č. 11393/3), v dôsledku kolízie s navrhovanou 3. železničnou koľajou a novým nástupišťom pre cestujúcich, riešiť presťahovaním, resp. premiestnením tohto objektu na iné vhodné miesto v predmetnej zastávke, t.j. na miesto kde nebude prekážať železničným koľajám a zariadeniam – vzhľadom na plošný rozsah tohto objektu, ako aj na jeho výšku (1. nadzemné podlažie so sedlovou strechou), je takéto riešenie stavebno-technicky možné,	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich v ich súčasnej polohe v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ.
2	Žiada v rámci navrhovanej činnosti zabezpečiť komplexnú rekonštrukciu existujúceho podchodu pod železničnou traťou v zázemí Obchodného centra TESCO Lamač, ktoré je situované v katastrálnom území Karlova Ves	Prepojenie priestoru OC Galéria Tesco Lamač s ulicami Zidiny a Ostružinový chodník je v súčasnosti riešené mostným objektom v žkm 50,704. Mostný objekt je v súčasnosti využívaný pre prechod peších a cyklistov, nespĺňa však nároky určené platnými normami. Súčasná poloha mosta po modernizácii žel. trate a pridania tretej koľaje bude nevyhovujúca z dôvodu nemožnosti napojenia na existujúce komunikácie (Ostružinový chodník a ul. Zidiny).

		Vybudovaný preto bude nový mostný objekt v žkm 50,727, ktorý bude spĺňať všetky parametre pre bezpečné využívanie chodcami a cyklistami a bezbariérové napojenie na existujúce komunikácie.
--	--	---

z hľadiska životného prostredia má MČ BA-Karlova Ves nasledujúce pripomienky a požiadavky:

3	v zámere absentuje podrobnejšie posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na odstránenie brehových porastov v priamom kontakte s navrhovanými úpravami (rozšírenie Červeného mosta na Železnej studienke, resp. riešenie nového mosta primknutého k existujúcemu mostu) na biotop územia sústavy NATURA 2000 – územie európskeho významu SKUEV 0388 Vydrica,	ÚEV Vydrica bolo vyhlásené v nadväzujúcom úseku toku vo vzdialenosti cca 20 m od trate vedenej v tomto úseku na mostnom objekte. ÚEV by nemalo byť navrhovanou činnosťou priamo zasiahnuté, počas výkonu stavebných prác môže dôjsť k zásahom do brehových porastov nižšej časti toku. V aktuálnom stupni poznania nie je možné bližšie špecifikovať presný rozsah zásahov do brehových porastov vodného toku Vydrice. Zásahy do brehových porastov budú určené na základe vyššieho poznania technického riešenia modernizácie trate v ďalšom stupni vývoja projektu. Pri nevyhnutnom výrube sa bude postupovať v zmysle platných právnych predpisov pre oblasť ochrany drevín. Akékoľvek zásahy do toku a brehových porastov budú minimalizované na nevyhnutnú mieru. Akékoľvek zásahy do chránených území budú vopred konzultované a koordinované v spolupráci s príslušnou Správou ŠOP SR v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti, kedy bude známe jej detailné technické riešenie.
4	MČ BA - Karlova Ves žiada vypracovať projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia a zabezpečiť jeho realizáciu počas výstavby a následne počas jeho prevádzky	Požiadavka bude akceptovaná. Projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia bude spracovaný v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti. Monitoring bude podľa schválenej projektovej dokumentácie zabezpečený počas výstavby aj prevádzky projektu. Ide o jedno z opatrení navrhovaných pre zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti (kap. A/IV./10 zámeru).
5	MČ BA – Karlova Ves žiada vymedziť stavenisko v čo možno najmenšom územnom a plošnom rozsahu a minimalizovať dotyk staveniska s CHKO Malé Karpaty,	Požiadavka bude rešpektovaná. Počas výstavby bude snaha minimalizovať zásahy do CHKO Malé Karpaty a do okrajových lesných porastov v blízkosti trate. Ak to bude možné, zariadenie staveniska a stavebné dvory budú umiestnené mimo tieto porasty.
6	Stavebné práce pri brehoch Vydrice žiada MČ BA – Karlova Ves vykonávať výhradne v nevyhnutnom rozsahu s minimálnymi zásahmi do vodného toku a jeho brehov a tak, aby nedošlo k poškodeniu brehovej vegetácie (mimo povolených výrubov týchto porastov) a k narušeniu stability svahov a brehov vodného toku,	Požiadavka bude v maximálnej možnej miere rešpektovaná. Počas výstavby bude snaha minimalizovať akékoľvek zásahy do toku a brehov Vydrice. Prípadné nežiaduce zmeny budú po skončení prác odstránené a koryto toku bude uvedené do pôvodného stavu.
7	keďže v súčasnosti nie je existujúca železničná trať opatrná/vybavená primárnymi ani sekundárnymi opatreniami proti pôsobeniu hluku z dopravy na okolie, žiada MČ BA – Karlova Ves riešiť takéto opatrenia aj prostredníctvom prípadných protihlukových stien – výška týchto protihlukových stien by mala byť dostatočná na zabezpečenie účinných opatrení proti šíreniu hluku, pričom závery (na str.106 – 107 zámeru) súvisiace s odporúčanou výškou týchto stien na max. 2,5 m, z dôvodu estetickej v území a prípadného klaustrofobického pocitu	Súčasťou modernizácie žel. trate je návrh inštalácie protihlukových clôn pozdĺž telesa trate v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hluku samotnou modernizáciou koľajiska. PHC prispievajú k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Ich umiestnenie a parametre vychádzajú zo záverov vibroakustickej štúdie, ktorá bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie aktualizovaná na podklade konkrétneho technického riešenia projektu, a prerokovania návrhu s príslušným orgánom ochrany verejného zdravia (Útvar hlavného hygienika MDV SR).

	cestujúcich, nemôžu byť rozhodujúcimi faktormi riešenia týchto stien. Tým musí byť primárne zabezpečenie zníženia hluku z prevádzky železničnej trate,	
8	MČ BA – Karlova Ves žiada dodržať všetky opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie uvedené v kapitole IV. Základné údaje o predpokladaných vplyvoch navrhovanej činnosti..., časť 10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov... (str. 122) zámeru.	Požiadavka bude v plnej miere akceptovaná.

Ing. Karol Bartoš, Mgr. Viera Bartošová, ArtD., Martin Bartoš (stanovisko zo dňa 27.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	<u>HLUK</u> Výstavbou železničnej zastávky Patrónka, ktorá sa nás bezprostredne týka najviac, razantne stúpne hladina hluku v okolí nášho rodinného domu, už teraz stále sa zvyšujúcou frekvenciou dopravy po trati takmer neakceptovateľná. Úroveň hluku sa ešte pred niekoľkými rokmi zvýšila výstavbou protihlukového múra, ktorý chránil susedov na opačnej strane trate a odráža hluk na stranu smerom k nášmu domu. Brzdenie vlaku do stanice v našej bezprostrednej blízkosti bude oveľa hlučnejšie než plynulý prejazd, a ešte sa zvýši s plánovanou max. traťovou rýchlosťou na danom úseku (120 km/hod). Výstavbou avizovanej 3. koľaje (smerom k nášmu rodinnému domu) v ďalšej etape modernizácie hladina hluku vzrastie ešte viac.	Zámer vybudovania nových zastávok sa opiera o snahu navrhovateľa zlepšiť prístupnosť železničnej dopravy pre obyvateľov mesta a zabezpečiť dostatočnú kapacitu pre súčasný i výhľadový rozsah cestujúcich. Dobudovaním nových zastávok bude umožnený lepší prístup obyvateľov k železnici, čo môže napomôcť k presunu ľudí z IAD do VOD a následnému zníženiu dopravného zaťaženia mesta a s tým súvisiacich negatívnych vplyvov. Zároveň sa rozložia kapacity cestujúcich z existujúcich staníc, ktoré sú už v súčasnosti kapacitne preťažené, čím sa zvýši komfort cestovania. Vybudovanie zastávky v lokalite Patrónka vychádza tiež z odporúčaní spracovanej štúdie realizovateľnosti „Koľajová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy“ (2012) s cieľom posilnenia úlohy koľajovej dopravy v meste a zabezpečenia dostatočnej kapacity pre uspokojenie prepravných potrieb obyvateľov aj návštevníkov hlavného mesta SR. Návrh zastávky, vrátane jej lokalizácie, je tiež súčasťou štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Poloha zastávky Patrónka bola navrhnutá s ohľadom na priestorové možnosti lokality, smerové vedenie trate, blízkosť dopravného a prestupného uzla (významná zastávka mestskej hromadnej a regionálnej dopravy) a blízkosť lokality Kramáre, kde sa nachádzajú viaceré zdravotnícke zariadenia využívané obyvateľmi mesta i širšieho regiónu. V súčasnosti nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami. Samotná modernizácia železničnej trate prinesie aplikáciou technologických prvkov do novej konštrukcie žel. zvršku a spodku a rekonštrukciou mostných objektov nesporné zníženie akustickej záťaže pre celú dotknutú oblasť. Na základe vykonaných meraní na už zmodernizovaných úsekoch môžeme hovoriť v porovnaní s existujúcim stavom trate o: - zníženie hladín hluku do 60 m od trate o 6 – 12 % - zníženie hladín hluku 120 m od trate nad 15 % - zníženie úrovne hlukovej expozície o cca 6 – 7 dB Pre viac informácií o znížení hlukovej záťaže viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru. Realizácia ďalších navrhovaných opatrení pre zníženie hlučnosti železničnej dopravy, ktoré budú vykonané na základe záverov vibroakustickej štúdie, zvýši pozitívny dopad modernizácie a prispeje k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy) stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z.

		V úseku zastávky Patrónka sú aktuálne navrhované PHC 21 a PHC 22. Návrh PHC uvedený v zámere bude aktualizovaný v čase prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie na základe konkrétnych návrhov jednotlivých stavebných objektov. Finálne umiestnenie a parametre PHC (vrátane výšky, dĺžky a parametrov pohltivosti) budú navrhnuté s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clón a zachovanie spojitého bariérového krytia.
2	POZEMOK PRI DOME Zo zverejneného predbežného náčrtu nie je úplne jasné, nakoľko sa nás dotkne rozširovanie trate. Zo zverejneného náčrtu sa zdá, že bude zasiahnutý náš pozemok pri rodinnom dome. Keďže v budúcnosti plánujeme určité ďalšie investície na tomto pozemku, neradi by sme o tieto prišli vyvlastnením, na ktoré nebudeme v dostatočnom časovom predstihu pozornosti.	Konkrétny záber pozemkov bude upresnený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, kedy budú známe podrobnosti technického návrhu a územných nárokov projektu. V prípade potreby záberu pozemkov mimo vlastníctva ŽSR budú tieto spojené s majetkovoprávnym usporiadaním, tzn. dotknutým obyvateľom a subjektom bude ponúknutá adekvátna náhrada (majetkové vyrovnanie alebo poskytnutie finančnej náhrady).
3	UMIESTNENIE STANICE, PRÍSTUPY V materiáli fy. Reming Consult a.s., „Modernizácia železničného uzla Bratislava-vetva Západ“ sú uvedené rozdielne prístupy k zastávke: Strana 19/141 „Zast. Patrónka je navrhovaná v žkm 52,100 pred mostom nad Limbovou ul. Vybudované tu budú dve krajné nástupištia s prístreškami z ul. Limbová a Opavská a prístrešok pre parkovanie bicyklov.“ Str. 22/141: „Prístupná bude z Limbovej ulice, zo zastávky Dubová na ul. Brnianska a z ul. Ďumbierska.“ Prístup z Ďumbierskej ulice a zastávky Dubová na ZS Patrónka by znamenal pre nás pravdepodobne ešte väčší záber z pozemku pri dome a znemožnený vstup do garáže. Prípadný prístup z Ďumbierskej ulice bol už predbežne prejednaný komisiou organizovanou Odborom starostlivosti o životné prostredie na Okresnom úrade Bratislava III a týkal sa výrubu stromov. Komisia sa zhodla na zachovaní niekoľkých stromov na Ďumbierskej ulici (céder, lipa, smrek), a prehodnotení umiestnenia prístupu oproti pôvodnému zámeru.	Nástupištia zastávky Patrónka budú umiestnené približne v žkm 51,950 - 52,150, t.j. severozápadne od mosta na Limbovej ulici. Prístup cestujúcich bude zabezpečený mimoúrovňovo zo všetkých smerov Limbovej ulice. Podrobnosť napojenia zastávky Patrónka bude riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Pri prípadnom výrube drevín nevyhnutnom pre zriadenie novej zastávky sa bude postupovať v súlade s platnými právnymi predpismi pre oblasť ochrany drevín.

Ing. Ivan Tančibok (stanovisko zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Prípomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Projekt pre modernizáciu a zvýšenie kapacity železnice nerieši sprístupnenie zastávok zo všetkých smerov napr. Železná studnička od dopravného uzla pred Tescom Lamač čo by pridalo násobne cestujúcich.	Projekt rieši dostupnosť zast. Bratislava-Železná studienka aj z OD Tesco Lamač (zast. MHD Tesco Lamač) a to podchodom pod železničnú trať v km 50,727, ďalej Ostružinovým chodníkom a v prípade smeru jazdy vlaku ŽST Bratislava hlavná stanica podchodom v km 51,210. Budovanie pešej a cyklickej infraštruktúry na území hlavného mesta SR nie je v kompetencii ŽSR.
2	Projekt zabudol na rozdelenie územia mesta koľajiskom s tromi koľajami so zvýšenou rýchlosťou 120km/h ! Nerieši	Železničné teleso predstavuje bariéru v území, pričom tento efekt je zmiernený mnohými možnosťami prechodu, z ktorých sú na dotknutom úseku všetky

	prechod ľudí, už teraz časté kolízie s vlakom vid' interná Štatistika železníc a nikde neevidované strety s migrujúcou zverou (biokoridor). Nové podchody sú len pre cestujúcich v zastávkach Devínska, Lamač a Ž. studienka.	mimoúrovňové. Pridanie traťovej koľaje a zvýšenie rýchlosti železničnej dopravy neznemožní ani neobmedzí súčasné možnosti prechodu trate. Všetky mostné objekty na dotknutom traťovom úseku budú príslušne zrekonštruované a v prípade potreby rozšírené pre prevedenie 3. traťovej koľaje. Všetky možnosti prechodov popod, resp. ponad teleso trate zostanú zachované. Pre zvýšenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti budú v každej dotknutej stanici a v novo budovaných zastávkach vytvorené mimoúrovňové prechody k nástupištiam. Zabezpečený bude aj bezproblémový prístup cestujúcim s obmedzenými schopnosťami pohybu.
3	Nezohľadnili žiadnu odbornú štúdiu pohybu ľudí ktorá by zohľadnila aj vývoj mesta a obyvateľov. Na internete je verejne dostupná reálna mapa pohybu športovcov <u>Strava Global Heatmap</u>, čo je len časť pešej, cyklistickej dopravy, z ktorej vidieť, že všetky teraz dostupné prechody cez trať sú intenzívne využívané nielen na rekreáciu ale aj obslužnosť územia rozdeleného železnicou. Vo fotodokumentácii v prílohe vidno, že sú používané ako bezpečné prechody, ktoré budú ešte potrebnejšie ale výstavbou tretej koľaje je ich priechodnosť ohrozená! Žiadame zabezpečenie ich priechodnosti suchou nohou s retenčným vodopriepustným spevneným povrchom. Kôli nízkemu profilu napr. plastová dlažba s retenčnou rohožou. Most žkm 50,704 pri Tescu je v súčasnosti podchod frekventovane využívaný obyvateľmi, turistami aj cyklistami a výstavbou 3koľaje je priechodnosť ohrozená.	Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Dokument bol spracovávaný v rokoch 2016 - 2019 a schvaľovaný za účasti širokej pracovnej skupiny, ktorej súčasťou boli aj zástupcovia mesta Bratislava. Štúdia zvalila a vyhodnotila relevantné strategické dokumenty, rozvojové zámery, súčasné i výhľadové kapacity cestujúcich a mnohé ďalšie podklady a jej súčasťou bolo vytvorenie komplexného dopravného modelu. Jej výsledkom je predložený návrh modernizácie trate, ktorý zohľadňuje ciele stanovené pre železničnú dopravu vrátane jej zapojenia do integrovaného dopravného systému pre zabezpečenie obsluhy mesta i širšieho regiónu. Realizáciou navrhovanej činnosti nedôjde k zmene organizácie dopravy v území. Všetky mostné objekty na dotknutom traťovom úseku budú pre prevedenie 3. traťovej koľaje príslušne zrekonštruované a v prípade potreby rozšírené. Počas realizácie stavby dôjde k dočasným obmedzeniam dopravy pre potrebu výkonu samotných stavebných prác. Priechodnosť trate však zostane po realizácii navrhovanej činnosti plne zachovaná. Podľa § 4 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach nemôžu osoby vstupovať bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy na dráhu a v obvode dráhy na miesta neprístupné verejnosti. Bez súhlasu prevádzkovateľa je možné vstupovať do obvodu dráhy len na prechod v mieste úrovňového križovania s cestnou komunikáciou, na osobných nástupištiach a prístupových cestách k nim a miestach určených na pohyb cestujúcich a nakládku, prekládku a vykládku tovaru, po verejne prístupných účelových komunikáciách v obvode dráhy alebo so súhlasom prevádzkovateľa. Nelegálne priechody cez železničnú trať nie sú bezpečné a nie sú ani v súlade s platnou legislatívou. V dotknutom traťovom úseku sa jedná o priepust v žkm 50,406, ktorý bude pre zamedzenie prístupu nepovolaným osobám a zvýšenie bezpečnosti obyvateľov v rámci modernizácie príslušne zabezpečený. V prípade, že verejnosť využíva na prechod cez trať mosty, ktoré prioritne slúžia na prekonanie stáleho alebo občasného vodného toku, vybudovanie spevnenej plochy na „prechod suchou nohou“ je možné len v prípade vyhovujúceho kapacitného posúdenia mostného otvoru a po schválení správcu mostného objektu. Prepojenie priestoru OC Galéria Tesco Lamač s ulicami Zidiny a Ostružinový chodník je v súčasnosti riešené mostným objektom v žkm 50,704. Mostný objekt je v súčasnosti využívaný pre prechod peších a cyklistov, nespĺňa však nároky určené platnými normami. Súčasná poloha mosta po modernizácii žel. trate a pridania tretej

		koľaje bude nevyhovujúca z dôvodu nemožnosti napojenia na existujúce komunikácie (Ostružinový chodník a ul. Zidiny). Vybudovaný preto bude nový mostný objekt v žkm 50,727, ktorý bude spĺňať všetky parametre pre bezpečné využívanie chodcami a cyklistami a bezbariérové napojenie na existujúce komunikácie.
4	V EIA Zámer Klimatické posudenie.pdf chyba hodnotenie viacerých objektov mosty: žkm 40,411, žkm 45,440, žkm 46,213, žkm 43,396, žkm 50,406, žkm 50,704. V uvedených objektoch sa nerieši odvodnenie, nánosy bahna z búrok a zatopenie vodou.	Predložené klimatické posúdenie je spracované v zmysle Metodické príručky posudzovania dopadov zmeny klímy na veľké projekty v sektore doprava (VÚD, 2018) odporúčanej MDV SR. Jeho súčasťou bola tiež analýza doteraz zaznamenaných mimoriadnych udalostí na dotknutom traťovom úseku - zatopenie uvedených mostných objektov nebolo podľa dostupných údajov doteraz evidované. Nakoľko všetky predmetné mosty budú v rámci navrhovanej činnosti zrekonštruované, bude pre ne zriadené komplexné odvodnenie pozdĺžnym a priečnym spádom nosnej konštrukcie pomocou odvodňovačov, resp. zberných žlabov vyústенých na terén alebo do križovaných vodných tokov a tiež odvodnenie prechodových oblastí mostov rubovou drenážou vyústenou do vodného toku alebo voľne na terén mimo mostných otvorov.
5	Prirodzený zásek trate v teréne je vhodné využiť pre nové bezpečné nadchody napr. na žkm 50,399, žkm 51,100 alebo žkm 54. Príklad premostenia z Prahy <u>Pražská spojka / Mestske zasahy</u> . V projekte plánovanom na realizáciu 2025-35 nie je naznačená pripravovaný cyklistický chodník.	Nové nadchody nie sú v rámci navrhovanej činnosti plánované. - V prípade žkm 50,399 sú v blízkosti jestvujúce mimoúrovňové križenia pre prechod pre peších a cyklistov v žkm 49,944 a žkm 50,727. - V prípade žkm 51,100 je v blízkosti podchod cestujúcich v km 51,210 a prístup do lokality Železná studnička umožňuje Červený most v žkm 51,368. V prípade km 54,000 by bolo umiestnenie lávky neekonomické a technicky veľmi náročné nakoľko by bolo potrebné prekonať okrem rozvetvenej železničnej trate priestoru ŽST Bratislava hl. st. aj cestnú komunikáciu Pražská. Prístup na ŽST Bratislava hl. stanica je možný viacerými existujúcimi podchodmi vrátane nového mimoúrovňového prístupu zo zastávky MHD Sokolská. V situácii zámeru navrhovanej činnosti nie sú znázornené cyklistické chodníky. Dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná o. i. s orgánmi, v ktorých kompetencii je rozvoj cyklistickej dopravy na území mesta, a ktorých stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
6	Zvážiť pre adaptáciu na zmeny klímy: časté sucho, vysoké teploty a búrkové javy a súčasne protihlukové opatrenie žiadame použiť po celej dĺžke trate medzikolaťové absorbéry hluku funkciou retencie vody - riadená retencia a vodovýparnosť v koľajovej dráhe, ktoré bránia prehrievaniu zvršku, odľahčuje odvodňovacie systémy, pôsobia proti destabilizácii a erózii povrchov napríklad ako boli použité v mhd tu <u>Informačná platforma zelené a obchodové hospodárstvo (enviroportal.sk)</u> <u>BRENS®-STERED®</u> <u>http://zelenehospodarstvo.enviroportal.sk/detail/565</u> Po celej dĺžke trate, pretože trať je v území zastavanom hromadnou výstavbou, individuálnou výstavbou a ostatná časť je v rekreačnej oblasti ako je veľmi obľúbená Železná studienka. Absorbenty hluku po bokoch koľajiska	Umiestnenie výrobkov a materiálov v konštrukcii železničného zvršku podlieha schvaľovaciemu procesu a ich umiestnenie je možné len po schválení správcu infraštruktúry ŽSR. Výrobca udáva možnosť použitia BRENS® STERED® v oblasti pevnej jazdnej dráhy a aj koľajového lôžka: - PJD je navrhnutá v oblasti tunela a v krátkych bezprostredne nadväzujúcich úsekoch, avšak v tejto oblasti nie je možné použiť riešenie, ktoré by znemožnilo alebo obmedzilo prístup záchranných zložiek. - V oblastiach so štrkovým lôžkom by takéto opatrenie znemožnilo bežnú údržbu a pred každým podbíjaním koľaje alebo čistením koľajového lôžka by bolo potrebné demontovať celú konštrukciu, čo nie je časovo, technicky ani ekonomicky efektívne. Zámer navrhovanej činnosti pre zadržanie vody v území a zníženie hodnôt hluku uvažuje s inými opatreniami ako napr. odvádzaním vôd z povrchového odtoku prioritne do vsaku, zazelenanie svahov železničného telesa

	pôsobia proti destabilizácii svahov, erózii povrchov a	a priľahlých násypových a zárezových svahov, zriadenie štrkového lôžka hrúbky min. 35 mm, inštalácia bezстыkovej koľaje, zriadenie priebežného koľajového lôžka na mostoch, inštalácia protihlukových stien a i.
7	Zeleň. Veľká časť jestvujúcej zelene bude zrušená kôli rozšíreniu koľajiska a výstavbe. Ako náhradu požadujeme ozelenenie bariérových stien. V odseku 3. Charakteristika projektu sa v technickom riešení v poslednom bode uvádza, „Zatrávnenie svahov železničného telesa a priľahlých pozemkov“ Čo je nedostatočné a naivné, nezohľadňuje klimatické zmeny. Tráva uschne a na zatrávnenej ploche porastú invázne rastliny, ktoré budú občas kosené a drtené čo vedie len k ďalšiemu rastu rychlorastúcich invázivných rastlín. Preto navrhujeme vysadiť segum, tisovité, pôdopokryvné pomaly rastúce krytoreniesunarožne na udržbu.	Pre zachovanie bezpečnosti železničnej prevádzky je v zmysle zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v obvode dráhy zakázané vysádzať stromy a kry. Pre spevnenie železničných násypov a svahov je preto v zámere navrhnuté min. ich zatrávnenie. Výsadba vzrastlej zelene bude realizovaná na plochách, kde bude možná z hľadiska zachovania bezpečnosti železničnej prevádzky. Plochy výsadby zelene a jej rozsah budú bližšie stanovené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, kedy bude známe konkrétne technické riešenie vrátane zásahov do lokálnej zelene. Vegetačné úpravy súvisiace s projektom budú navrhnuté v spolupráci s dotknutou mestskou časťou a mestom Bratislava.
8	Zastavka Železná Studienka. Požadujem zastavku železná studienka prinavrátiť jej pôvodný názov červený most.	Názov zastávky bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie riešený v zmysle platných predpisov ŽSR a po prerokovaní so správcom trate.
9	Ďalej žiadame aby pamiatku strážny domček bola iba presunuta a obnovená do pôvodnej podoby aj z drevenou čakarnou ktorú bola podpálená 20. septembra 2010 pred 11.00 h.	Odstránenie objektu strážneho domčeka z jeho súčasnej polohy v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže je objekt národnou kultúrnou pamiatkou, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu.
11	Meske časti Karlova ves, Lamač nezverejnila na svojej úradnej tabuli EIA Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva ZÁPAD	Pripomienka je smerovaná na príslušný orgán. Podľa § 23 ods. 3 zákona č. 24/2006 Z. z. je povinnosť zverejnenia zámeru stanovená pre dotknutú obec, ktorou je v tomto prípade Hlavné mesto SR Bratislava. Magistrát zverejnil zámer na úradnej tabuli dňa 7.1.2021. Príslušné mestské časti sú v tomto prípade dotknutými orgánmi, resp. v prípade stavebného úradu aj povoľujúcimi orgánmi. Týmto orgánom povinnosť zverejniť dokumentáciu na úradnej tabuli zo zákona č. 24/2006 Z. z. nevyplýva.

Ing. Matúš Borš (stanovisko zo dňa 5.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Znenie textu: Časť 7 - Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti: • V krátkodobom časovom horizonte do roku 2025 sa predpokladá vybudovanie nových ŽZ Patrónka a Železná studienka a modernizácia ŽST ONV a Lamač... • V strednodobom časovom horizonte	- Elektrifikácia úseku Devínska Nová Ves – št. hranica SR/RR (smer Marcheg) nie je súčasťou tohto projektu. - Pri navrhovaní objektov zastávok sa bude v čo najväčšej možnej miere prihliadať na budúce strojkofajnenie železničnej trate. - Na termín začatia a skončenia výstavby vplyva veľa faktorov a preto sa nedajú zadefinovať podmienky pre zrýchlenie prestavby železničnej trate.

	do roku 2030 sa uvažuje s modernizáciou ŽST SA hl.st. na jestvujúcich koľajach... • V dlhodobom časovom horizonte po roku 2030 sa uvažuje s doplnením 3. traťovej koľaje v prvej etape úsek BA hl.st. - BA Lamač a v druhej etape Lamač - DNV. Pripomienka: • Bude sa riešiť v projekte aj elektrifikácia DNV - Marchegg? Rakúska strana predpokladá dokončenie elektrifikácie stanice Marchegg okolo roku 2023. ZDROJ: https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/weststrecke-wien-salzburg/vystavba-trate-vieden-bratislava • Netreba zabúdať pri ďalšom stupni projektu železničných zastávok do úvahy to, že sa plánuje výstavba tretej koľaji, aby sa zbytočne nepredražovala stavba. • Dá sa zefektívniť a zrýchliť projekt a prestavba trate?	
2	Situácia 1- ŽŽ Devínska Nová Ves a Bory Netreba zabudnúť na spoluprácu s mestom Bratislava, Dopravným podnikom, prípadne Bratislavským samosprávnym krajom, aby sa vytvoril prestup vlak - autobus + na výhľadovú električkovú trať Dúbravka - Bory - Devínska Nová Ves. Vytvoriť čo najmenšiu vzdialenosť medzi nástupišťami vlaku a električky. Dôvod: Zníženie prestupnej vzdialenosti medzi jednotlivými dopravnými módmi - prilákanie nových potenciálnych cestujúcich, zrýchlenie cesty z DNV smer BA mesto.	Navrhovateľ, ako správca železničnej infraštruktúry, má záujem o posilnenie úlohy koľajovej dopravy a zlepšenie jej dostupnosti pre obyvateľov i návštevníkov mesta. Zámer navrhovanej činnosti predstavil zástupcom hlavného mesta v auguste 2020 a konzultoval ich základné požiadavky, o.i. aj zabezpečenie čo najpriamejšieho prístupu cestujúcej verejnosti z navrhovaných podchodov v dotknutých staniciach a zastávkach k blízkym zastávkam MHD. Projekt modernizácie trate uzla Bratislava vo vetve západ rešpektuje aktuálne pripravované projekty, pre ktoré sú vydané platné územné rozhodnutia, resp. stavebné povolenia a súčasne výhľadové zámery mesta, ktoré sú súčasťou prijatých strategických dokumentov. Zámer navrhovanej činnosti bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie prerokovávaný s dotknutými orgánmi štátnej správy i samosprávy vrátane mesta Bratislava a DPB, ktorých stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
3	Situácia 1 - úsek km 47,397 - km 48,621- zárubné múry Navrhujem preveriť možnosť prekrytia železničnej trate, keďže v úseku diaľnice D2 zhruba súběžne s traťou č.110 sa rieši jej potenciálne prekrytie. Dôvod: Eliminácia jestvujúcej líniovej prekážky v rozvoji tejto časti mesta a v prepojení dvoch mestských častí odrezaných od seba dvomi líniovými stavbami.	Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá hodnotila viacero prevádzkových konceptov a alternatív riešenia modernizácie trate na území mesta Bratislava a odporúčala na realizáciu predložený variant. Prekrytie železničnej trate nie je v zámere uvažované.
4	Situácia 2 - nový podchod pre cestujúcich v km 51,210 Navrhujem vypustiť podchod z projektu. Dôvod: Šetrenie financií, v blízkosti je jestvujúci Červený most, vytvoriť príchody pre chodcov tak, aby sa využil jestvujúci peší podchod pod Červeným mostom,	Podchod v km 51,210 v zastávke Bratislava-Železná Studienka je navrhnutý pre zabezpečenie bezkolízneho prístupu cestujúcej verejnosti na nástupištia.
5	Situácia 2 - asanácia budov zastávky Železná studienka	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich z ich súčasnej polohy v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné

	Zachovať jestvujúcu historickú budovu zastávky Železná studienka pri nástupišti v smere BA hlavná stanica. Dôvod: Historická budova.	z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je objektom pamiatkovej hodnoty, podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ.
6	Situácia 2 - železničná zastávka Patrónka Netreba zabudnúť na spoluprácu s mestom Bratislava a Dopravným podnikom, aby sa vytvoril prestup vlak—trolejbus/ autobus. Dôvod: Zníženie prestupnej vzdialenosti medzi jednotlivými dopravnými módmi—prilákajú nových potenciálnych cestujúcich.	Navrhovateľ, ako správca železničnej infraštruktúry, má záujem o posilnenie úlohy koľajovej dopravy a zlepšenie jej dostupnosti pre obyvateľov i návštevníkov mesta. Zámer navrhovanej činnosti predstavil zástupcom hlavného mesta v auguste 2020 a konzultoval ich základné požiadavky, o i. aj zabezpečenie čo najpriamejšieho prístupu cestujúcej verejnosti z navrhovaných podchodov v dotknutých staniciach a zastávkach k blízkym zastávkam MHD. Zámer navrhovanej činnosti bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie prerokovávaný s dotknutými orgánmi štátnej správy i samosprávy vrátane mesta Bratislava a DPB, ktorých stanoviská budú podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.

Lukáš Papay (stanovisko zo dňa 7.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Pripomienkujem odstránenie dvoch železničných objektov v zastávke Bratislava – Železná studienka v rámci realizácie vyššie uvedeného zámeru „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“. Keďže sa jedná o budovy, ktoré majú význam a hodnotu v rámci železničnej histórie na území hlavného mesta Bratislava a Slovenska, navrhujem presunutie (rozobranie a znovupostavenie) týchto budov na iné vhodné miesto – areál železničného múzea Bratislava východ. Pri tejto príležitosti by bolo vhodné postaviť aj bývalú čakáreň, ktorá zhorela potom, čo bola obývaná bezdomovcami a tí ju podpálili. Čakáreň sa nachádzala na nástupišti smerom na Lamač/Devínsku Novú Ves.	Odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich z ich súčasnej polohy v priestore zastávky Bratislava-Železná studienka je potrebné z dôvodu umiestnenia nástupišťa pre cestujúcich so zohľadnením polohy 3. traťovej koľaje. Keďže strážny domček je objektom pamiatkovej hodnoty (národnou kultúrnou pamiatkou), podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy budú riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ. Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu.

JUDr. Tomáš Korček (stanovisko zo dňa 4.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	<u>žiadam zachovanie</u> a rekonštrukciu objektu Národnej kultúrnej pamiatky v rámci ŽST Železná studienka a zároveň možnosť znovuvybudovania kópie pôvodnej čakárne z roku 1904, ktorá v roku 2010 vyhorela. Objekt železničnej zastávky Železná Studienka je vedený v účtovnej evidencii ŽSR a Krajským pamiatkovým úradom (KPÚ) Bratislava evidovaný ako národná kultúrna pamiatka „Budova výpravná s čakárňou“. V roku 2011 bola KPÚ vykonaná obhliadka národnej kultúrnej pamiatky a vydané „ROZHODNUTIE“ zo	Z dôvodu obnovy železničnej zastávky Bratislava-Železná studienka bude potrebné odstránenie objektov strážneho domčeka a prístrešku pre cestujúcich z ich súčasnej polohy. Z uvedených objektov je strážny domček národnou kultúrnou pamiatkou, a preto budú podmienky jeho odstránenia zo súčasnej polohy riešené v spolupráci s príslušným pamiatkovým orgánom KPÚ Bratislava na základe platných povolení a v súlade s ustanoveniami zákona č. 49/2002 Z. z. V prípade, že bude dotknutým pamiatkovým orgánom požadovaný presun uvedeného objektu, navrhovateľ bude rešpektovať takúto požiadavku a vykonať ju v koordinácii s príslušným KPÚ.

	dňa 13.01.2011 na vykonanie opatrení na nápravu stavu. Jedným z opatrení rozhodnutia bolo zabezpečiť a predložiť KPÚ Bratislava vypracovanie dokumentácie v rozsahu odborného stavebno-technického posúdenia stavu objektu. Na základe rozhodnutia Krajského pamiatkového ústavu Bratislava z roku 2011 a aktuálneho zlého technického stavu požadujem, aby v rámci projektu Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva ZÁPAD v úseku ŽST Devínska Nová Ves - ŽST Bratislava hlavná stanica v sžkm 39,494-55,379. Celková dĺžka stavby je 15,9 km." bola vykonaná rekonštrukcia a obnova NKP a pôvodnej čakárne z roku 1904, ktorá v roku 2010 vyhorela.	Uvádzaný objekt výpravnej budovy s čakárňou predmetná stavba nezasahuje. Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Pre zachovanie budúcej možnosti vybudovania repliky čakárne poskytne navrhovateľ v dotknutom území územnú rezervu.
--	---	---

Ing. Ivan Kačo (stanovisko zo dňa 29.12.2020)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Vzhľadom na uvedené dôvody, konštatujem že spracovaná dokumentácia Zámer: - jej grafická časť nedostatočne dokumentuje skutočný rozsah nevyhnutného záberu územia, čo následne spôsobuje značné zjednodušenie určenia vplyvu realizácie stavby na ŽP,	Konkrétny záber pozemkov bude upresnený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, kedy budú známe podrobnosti technického návrhu a nárokov projektu.
2	- nedostatočne resp. vôbec nepopisuje stavebné činnosti pri výstavbe „mestského“ tunela, čo je z hľadiska vplyvu na ŽP rozhodujúca stavebná činnosť na tejto stavbe,	Navrhovateľ má za to, že v aktuálnom predprojektovom štádiu je stavebná činnosť na výstavbe samotnej tunelovej rúry popísaná dostatočne, ďalšie špecifikácie samotnej činnosti budú upresnené v nasledujúcom stupni projektovej dokumentácie, kedy bude detailnejšie známe technické riešenie zámeru navrhovanej činnosti. Vplyv na životné prostredie počas razenia tunela je popísaný v kap. 2.4 zámeru (razenie tunela ako zdroj hluku, str. 90; razenie tunela ako zdroj vibrácií, str. 93), kde je uvedené, že pôjde o dočasné zhoršenie lokálnych podmienok. Taktiež je vplyv na životné prostredie počas razenia tunela popísaný v kap. 3.3. zámeru. Na str. 97 je popísaný predpokladaný vplyv na kvalitu ovzdušia, ktorej zníženie má dočasný charakter, rovnako sú v tejto kapitole na str. 98 popísané navrhované opatrenia na elimináciu dočasného zníženia kvality ovzdušia.
3	- navrhuje variantné riešenie realizácie tunela (razenie z jednej strany alebo razenie z dvoch strán), toto rozhodnutie o variantnosti však ponecháva na ďalšie etapy projektovej prípravy stavby, pričom dopad na ŽP je u každého z variantov zásadne rozdielny, pričom má výrazný dopad na dĺžku realizácie a teda pôsobenia negatívnych vplyvov na ŽP,	Spôsob razenia tunelovej rúry nie je variantným riešením navrhovanej činnosti v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z., zámer navrhovanej činnosti je predložený v jednom realizačnom variante a bolo pre ňu vydané upustenie od požiadavky variantného riešenia príslušným orgánom č. OU-BA-OSZP3-2020/125889-002 zo dňa 7.1.2020. Zámer navrhovanej činnosti vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). V aktuálnom predprojektovom štádiu nie je možné bližšie určiť spôsob realizácie razenia novej tunelovej rúry. Ide o činnosť, ktorú bude možné posúdiť až v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, kedy bude projekt detailnejšie rozpracovaný, budú vykonané potrebné prieskumy a spracovaný harmonogram výstavby. Spôsob razenia tunelovej rúry bude potrebné riešiť aj v spolupráci s vybraným zhotoviteľom stavby.

4	- je spracovaná v nedostatočnej podrobnosti, nakoľko etape realizácie stavby vzhľadom na mimoriadne stavebné náročný objekt železničného tunela a jeho umiestnenie v intenzívne zastavanom území mesta sa venuje prakticky len veľmi okrajovo a negatívne vplyvy na ŽP počas realizácie popisuje povrchno, neúplne a značne zjednodušené.	Posudzovanie vplyvov na životné prostredie je v tomto prípade predprojektovým štádiom. Východiskom pre spracovanie zámeru navrhovanej činnosti je spracovaná a schválená štúdia realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Nakoľko ide o rozsiahlu líniovú stavbu, ak by už v procese EIA mala byť dokumentácia vypracovaná v podrobnosti pre územné rozhodnutie alebo stavebné povolenie, líniová stavba by sa len pre potreby EIA projektovala niekoľko rokov a možno aj v niekoľkých variantoch, pričom by každému variantu muselo predchádzať skutočné zameranie územia, inžiniersko-geologický prieskum, dendrologický prieskum atď. Pri líniovej stavbe je takýto rozsah a takáto podrobnosť v štádiu otvorenej variantnosti náročnými požiadavkami ako z pohľadu časovej náročnosti, tak aj finančnej nákladovosti. Dôležité je však zdôrazniť, že už v predprojektovom štádiu sa s odborníkmi na základe ich dlhoročných skúseností vždy hľadá riešenie, v ktorom je zásah do plôch mimo železničných pozemkov a do životného prostredia snaha čo najviac minimalizovať. V procese EIA je potrebné nájsť koncepčne vyhovujúce riešenie, ktoré bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rozpracované do projektu.
---	--	---

Prof. Ing. Ivan Zapletal, MUDr. Stanislav Duba, Alžbeta Paleschová, Marek Šedivý a Kristína Šedivá (stanovisko zo dňa 20.12.2020)

Vznášanie zásadnú pripomienku v zmysle zásadného nesúhlasu s navrhovaným umiestnením telesa plánovanej železničnej zastávky (ďalej „ŽŽ“) Bratislava - Patrónka v návrhovej polohe v žkm 52,100 - severne od jestvujúceho telesa trate ŽST Bratislava hlavná stanica - ŽST Bratislava - Lamač, a (ako sa uvádza na str. 19 textovej časti zámeru) so situovaním „pred mostom nad Limbovou ul. - s predpokladanými 2 krajnými nástupišťami (s prístreškami) s prístupom z Limbovej a Opavskej ul. a s prístreškom pre bicykle“.

Por. č.	Odôvodnenie	Vyjadrenie navrhovateľa
I.	Naše vyššie uvedené nehnuteľnosti slúžiace na bývanie sú už v súčasnom stave výrazne negatívne ovplyvnené hlukom zo železničnej dopravy v danom úseku trate ŽSR, pričom spanie pri tomto hluku je možné iba na základe dlhodobého návyku na uvedený hluk, nehovoriac o potrebe sekundárnych protihlukových opatrení (akustické okná), ktoré sme v minulosti museli na vlastné náklady osadiť na svojich domoch, nehovoriac o súvisiacej obmedzenej možnosti vetrania, najmä počas leta.	Zámer vybudovania nových zastávok sa opiera o snahu navrhovateľa zlepšiť prístupnosť železničnej dopravy pre obyvateľov mesta a zabezpečiť dostatočnú kapacitu pre súčasný i výhľadový rozsah cestujúcich. Dobudovaním nových zastávok bude umožnený lepší prístup obyvateľov k železnici, čo môže napomôcť k presunu ľudí z IAD do VOD a následnému zníženiu dopravného zaťaženia mesta a s tým súvisiacich negatívnych vplyvov. Zároveň sa rozložia kapacity cestujúcich z existujúcich staníc, ktoré sú už v súčasnosti kapacitne preťažené, čím sa zvýši komfort cestovania. Vybudovanie zastávky v lokalite Patrónka vychádza tiež z odporúčaní spracovanej štúdie realizovateľnosti „Kolažová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy“ (2012) s cieľom posilnenia úlohy kofajovej dopravy v meste a zabezpečenia dostatočnej kapacity pre uspokojenie prepravných potrieb obyvateľov aj návštevníkov hlavného mesta SR. Návrh zastávky, vrátane lokalizácie a odhadu využitia, je tiež súčasťou štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Položa zastávky Patrónka bola navrhnutá s ohľadom na priestorové možnosti lokality, smerové vedenie trate, blízkosť dopravného a prestupného uzla (významná zastávka mestskej hromadnej a regionálnej dopravy) a blízkosť lokality Kramáre, kde sa nachádzajú viaceré zdravotnícke zariadenia využívané obyvateľmi mesta i širšieho regiónu.

		V súčasnosti nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami. Samotná modernizácia železničnej trate prinesie aplikáciu technologických prvkov do novej konštrukcie žel. zvršku a spodku a rekonštrukciu mostných objektov nesporné zníženie akustickej záťaže pre celú dotknutú oblasť (pre viac informácií o znížení hlukovej záťaže viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru). Realizácia ďalších navrhovaných opatrení pre zníženie hlučnosti železničnej dopravy, ktoré budú vykonané na základe záverov vibroakustickej štúdie, zvýši pozitívny dopad modernizácie a prispeje k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy) stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z.
II.	Už terajší stav našej hlukovej záťaže z prevádzky predmetnej trate je v rozpore s ustanoveniami <i>vyhl. MZ SR Č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí</i> (v znení jej novely). Zvykli sme si nato ako-tak, nepísali sťažnosti, avšak v dôsledku navrhovaného umiestnenia a prevádzkovania ŽZ Bratislava - Patrónka (z hľadiska logiky platných fyzikálnych zákonov) predpokladáme, že nevyhnutne dôjde k ďalšiemu výraznému zhoršeniu akustických pomerov v lokalitách našich nehnuteľností - a to z nasledovných dôvodov:	V súčasnosti nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami. Samotná modernizácia železničnej trate prinesie aplikáciu technologických prvkov do novej konštrukcie žel. zvršku a spodku a rekonštrukciu mostných objektov nesporné zníženie akustickej záťaže pre celú dotknutú oblasť. Na základe vykonaných meraní na už zmodernizovaných úsekoch môžeme hovoriť v porovnaní s existujúcim stavom trate o: - zníženie hladín hluku do 60 m od trate o 6 – 12 % - zníženie hladín hluku 120 m od trate nad 15 % - zníženie úrovne hlukovej expozície o cca 6 – 7 dB Pre viac informácií o znížení hlukovej záťaže viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru. Realizácia ďalších navrhovaných opatrení pre zníženie hlučnosti železničnej dopravy, ktoré budú vykonané na základe záverov vibroakustickej štúdie, zvýši pozitívny dopad modernizácie a prispeje k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy) stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. V úseku zastávky Patrónka sú aktuálne navrhované PHC 21 a PHC 22. Návrh PHC uvedený v zámere bude aktualizovaný v čase prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie na základe konkrétnych návrhov jednotlivých stavebných objektov. Finálne umiestnenie a parametre PHC (vrátane výšky, dĺžky a parametrov pohltivosti) budú navrhnuté s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clôn a zachovanie spojitého bariérového krytia.
III	Ako sa píše na str. 16 textovej časti zámeru, plánuje sa výstavba 3. koľaje v predmetnom úseku trate, a to z jej severnej strany. Tým sa predmetný líniový zdroj dopravného hluku výrazne priblíži k južným fasádam našich rodinných domov. Keďže dôjde k nárastu významu tejto trate (viď str. 23 - kde sa zámer odvoláva na dohodnutú modernizáciu železničných tratí vychádzajúcu z koncepcie európskych koridorov definovaných na II. Paneurópskej konferencie ministrov dopravy na Kréte vr. 1994 a ďalej na to, že ide o súčasť koridoru základnej siete TEN-T č. IV hranica s ČR - Bratislava - Štúrovo - hranica s MR) a ďalej dôjde k uvažovanej vyššej traťovej rýchlosti (viď napr. str. 82, 83 zámeru) a zároveň dôjde k jej frekvencovanejšiemu a masívnejšiemu vyťažovaniu, logicky dôjde aj k nárastu hlukových emisií smerom do dotknutého okolia;	V súčasnosti nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami. Samotná modernizácia železničnej trate prinesie aplikáciu technologických prvkov do novej konštrukcie žel. zvršku a spodku a rekonštrukciu mostných objektov nesporné zníženie akustickej záťaže pre celú dotknutú oblasť. Na základe vykonaných meraní na už zmodernizovaných úsekoch môžeme hovoriť v porovnaní s existujúcim stavom trate o: - zníženie hladín hluku do 60 m od trate o 6 – 12 % - zníženie hladín hluku 120 m od trate nad 15 % - zníženie úrovne hlukovej expozície o cca 6 – 7 dB Pre viac informácií o znížení hlukovej záťaže viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru. Realizácia ďalších navrhovaných opatrení pre zníženie hlučnosti železničnej dopravy, ktoré budú vykonané na základe záverov vibroakustickej štúdie, zvýši pozitívny dopad modernizácie a prispeje k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy) stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. V úseku zastávky Patrónka sú aktuálne navrhované PHC 21 a PHC 22. Návrh PHC uvedený v zámere bude aktualizovaný v čase prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie na základe konkrétnych

		návrhov jednotlivých stavebných objektov. Finálne umiestnenie a parametre PHC (vrátane výšky, dĺžky a parametrov pohltivosti) budú navrhnuté s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clón a zachovanie spojitého bariérového krytia.
IV.	v súvislosti s dopravnou obsluhou ŽŽ Bratislava - Patrónka nevyhnutne dôjde k brzdeniu a rozbiehaniu vlakových súprav; tieto činnosti (na základe dlhodobých poznatkov akustikov) so sebou prinášajú (spolu s akustickou signalizáciu rušňov a zvukovými efektmi rozbiehania a brzdenia súprav) ďalšie výrazné navýšenie hladín hluku v dotknutom obývanom okolí; zhoršenie hlukovej situácie v lokalite ŽŽ Bratislava - Patrónka sa explicitne uvádza aj na str. 90 zámeru (citujeme: „Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k nárastu produkcie hlukových emisií v území zvýšením intenzity železničnej dopravy v dôsledku skapacitnenia trate a doplnením nových zdrojov hluku vo forme nových technológií, resp. pohybmi vozidiel v novej zastávke Patrónka a obnovení zastávky Bratislava - Železná studienka“);	Ako sa v zámere uvádza, zrealizovaním novej zastávky v dotknutom území vznikne nový zdroj hluku. Avšak celkové emisie hluku realizáciou zámeru navrhovanej činnosti v kompletnom rozsahu budú realizáciou modernizácie koľajiska a aplikáciou viacerých protihlukových opatrení znížené, nakoľko v súčasnosti nie je trať opatrená žiadnymi protihlukovými opatreniami. Hlavným prínosom aplikácie technologických prvkov do novej konštrukcie žel. zvršku a spodku a rekonštrukcie mostných objektov bude nesporne znížená akustická záťaž pre celú dotknutú oblasť (viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru). Realizácia ďalších protihlukových opatrení vrátane protihlukových stien, prispeje k minimalizácii šírenia emisií hluku do okolia trate. Tieto opatrenia budú realizované podľa odporúčaní vibroakustickej štúdie spracovanej akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. V úseku zastávky Patrónka sú aktuálne navrhované PHC 21 a PHC 22. Návrh PHC uvedený v zámere bude aktualizovaný v čase prípravy projektovej dokumentácie pre územné rozhodnutie na základe konkrétnych návrhov jednotlivých stavebných objektov. Finálne umiestnenie a parametre PHC (vrátane výšky, dĺžky a parametrov pohltivosti) budú navrhnuté s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clón a zachovanie spojitého bariérového krytia.
V.	výstavba predpokladaných protihlukových clón (napr. str. 20-21 textovej časti zámeru), v danej terénne i priestorovo problematickej lokalite navrhovanej výstavby ŽŽ Bratislava - Patrónka by bola zbytočne nákladná a okrem toho by (vzhľadom na priestorovú obmedzenosť navrhovaného záujmového priestoru pre túto ŽŽ) ešte viac obmedzovala užívanie našich nehnuteľností; takisto ďalšie náklady by predstavovali uvažované terciárne protihlukové opatrenia na stavbou akusticky dotknutých nehnuteľnostiach (viď napr. str. 20-21 textovej časti zámeru);	Navrhované protihlukové opatrenia sú neoddeliteľnou súčasťou projektu modernizácie železničnej trate, ktorý je spracovaný v súlade s platnými predpismi, normami a nariadeniami. Výška nákladov na realizáciu navrhovanej činnosti a jej častí a zabezpečenie finančných prostriedkov nie sú predmetom posudzovania činnosti.
VI.	ďalším nevyhnutným dôsledkom prevádzkovania navrhovanej ŽŽ Bratislava - Patrónka bude zvýšený ruch a hluk spôsobovaný pohybom cestujúcich prichádzajúcich/ odchádzajúcich do/z lokality plánovaných nástupísk predmetnej ŽŽ, čo nevyhnutne bude predstavovať ďalší negatívny príspevok navrhovanej stavby z hľadiska akustickej (i možnej kriminálnej) záťaže lokality, v ktorej sa nachádzajú naše nehnuteľnosti; okrem toho sa v lokalite ŽŽ Bratislava - Patrónka zvýši hluk a emisie výfukových plynov pôvodom zo s prevádzkou ŽŽ súvisiacej obslužnej cestnej automobilovej (súkromné motorové vozidlá, taxíky) i mestskej hromadnej dopravy na beztak už dopravne preťažných príľahlých cestných komunikáciách v uliciach Stromová-Limbová, Ďumbierska, Opavská, Suchomlynská i Dubová;	Keďže dotknutý traťový úsek je situovaný v zastavanej časti husto obývaného hlavného mesta SR, realizáciou zámeru a rozvojovými nárokmi železničnej dopravy dôjde k ovplyvneniu miestnych obyvateľov. Vplyvy generované stavebnými prácami budú dočasné, obmedzené len na realizáciu stavby. Vplyvy železničnej prevádzky budú najvýraznejšie pôsobiť, tak ako doposiaľ, na obyvateľov žijúcich v susedstve trate. Negatívne pôsobenie železničnej dopravy v území bude snaha zmierniť aplikáciou vhodných opatrení už pri realizácii zámeru (inštalácia protihlukových opatrení, vhodne zvolené estetické prevedenie prvkov, rozloženie pohybu cestujúcich doplnením nových zastávok a pod.).

VII.	ďalší faktor, z ktorého máme obavy z hľadiska vplyvu navrhovanej činnosti na naše (sčasti pomerne staré stavby rodinných domov - vlastníkov: M. a K. Šediví, prof. Ing. Zapletal, DrSc., A. Páleschová) je, že na str. 93 textovej časti zámeru sa opakovane (i keď dosť nejasne) uvádza, že: „Prenos vzniknutých vibrácií“ (= zrejme pri vykonávaní stavebných činností ťažkými stavebnými mechanizmami) „môže ovplyvniť statiku blízkej zástavby“ a ďalej: „Zvýšenie traťovej rýchlosti na modernizovanej traťi zvýši účinky vibrácií na okolité územie, zároveň je však predpoklad zníženia vibrácií pri prechode súprav traťou inštaláciou moderných technických prvkov“; žiadame preto náležité riešenie/zodpovedanie aj tohto problému;	Vibrácie produkované stavebnými mechanizmami budú dočasného charakteru. V prípade predpokladu negatívneho vplyvu na statiku blízkych objektov budú navrhnuté primerané kompenzačné opatrenia. Tlmenie súčasnej úrovne vibrácií prevádzkou železničnej trate bude dosiahnuté už samotnou modernizáciou koľajiska (predovšetkým vybudovaním štrkového lôžka hrúbky min. 350 mm a inštaláciou odpružených podvalov). Pri eliminácii šírenia hluku a vibrácií z prevádzky žel. trate zohráva významnú úlohu tlmiaca schopnosť štrkového koľajového lôžka, ktoré bude zrealizované v minimálnej hrúbke 350 mm. Pribežné koľajové lôžko aplikované aj na mostných konštrukciách zabezpečí významné zníženie emisii hluku a vibrácií v porovnaní so súčasným stavom.
VIII.	poukazujeme na terminologické zavádzanie v textovej časti elaborátu, keď v súvislosti s umiestnením ŽZ Bratislava - Patrónka sa vždy iba nejasne uvádza poloha „pred“ (na str. 19, 22) a na inom mieste (tiež na str. 22) „za“ mostom nad Limbovou ulicou, namiesto toho, aby bolo jasne a jednoznačne uvedené, či ide o polohu „východne“, alebo „západne“ vo vzťahu k železničnému mostu nad Limbovou ul.; iba človek, ktorý rozumie/pozná lokálnu topografiu a spôsob číslovania žkm z priloženej situácie 2 (modrý obdĺžnik) pochopí, že kde sa momentálne navrhuje ŽZ Bratislava - Patrónka umiestniť; vrcholom štylistickej akrobacie, ekvilibristiky (a možno aj úmyselného zahmlievania) zo strany autorov zámeru je boldom vyznačený odstavec na str. 22 textovej časti zámeru (T1OP č.3), v ktorom sa uvádza (citujeme): „Zastávka Patrónka je súčasťou predpokladaného zámeru navrhovanej činnosti, avšak vzhľadom na plánovanú modernizáciu trate je uvažovaná v inej polohe v žkm 52,100 pred mostom nad Limbovou ul.“;	Nástupišťia zastávky Patrónka budú umiestnené približne v žkm 51,950 - 52,150, t.j. severozápadne od mosta na Limbovej ulici. Prístup cestujúcich bude zabezpečený mimoúrovňovo zo všetkých smerov Limbovej ulice.
IX.	vo vzťahu k našim nehnuteľnostiam zo znázornenej polohy plánovanej ŽZ Bratislava-Patrónka (modrou čiarou vyznačený obdĺžnik) na priloženej situácii č. 2 vôbec presne nevyplýva, do akej miery sa plánovaná stavba, resp. jej objekty priblížia k južným fasádam našich nehnuteľností, event. či dôjde k záberu/vyvlastneniu našich pozemkov alebo príp. aj k vyvlastneniu/asanáciám niektorých z objektov v našom vlastníctve atď; uvedené (v zámere iba letmo spomenuté na jeho str. 78 a naši., str.126) žiadame náležite a jednoznačne objasniť;	Konkrétny záber pozemkov bude upresnený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, kedy budú známe podrobnosti technického návrhu a nárokov projektu. V prípade potreby záberu pozemkov mimo vlastníctva ŽSR budú tieto spojené s majetkovoprávnym usporiadaním, tzn. dotknutým obyvateľom a subjektom bude ponúknutá adekvátna náhrada (majetkové vyrovnanie alebo poskytnutie finančnej náhrady) Všetky identifikované objekty nevyhnutné asanovať pre potreby realizácie navrhovanej činnosti boli v zámere uvedené v kap. IV./1.1.
X.	preto pripomínáme, sme presvedčení a žiadame, aby plánovaná ŽZ Bratislava-Patrónka bola umiestnená v polohe podľa predchádzajúceho variantu navrhovaného pre T1OP č. 3 Bratislava-Patrónka VÝCHODNE od mosta nad Limbovou ul. (v žkm cca 52,146 až 52,400) podľa	Pôvodná lokalizácia zastávky v rámci projektu „ŽSR, Terminál integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, T1OP č. 3 Patrónka“ bola navrhovaná bez potreby zohľadnenia 3. traťovej koľaje. Predkladaný zámer navrhovanej činnosti sa opiera o návrh modernizácie žel. trate v riešení, ktoré vychádza

	dokumentácie k územnému konaniu stavby z r. 2015: „ŽSR, Terminály integrovanej osobnej dopravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves - Bratislava hlavná stanica - Podunajské Biskupice TIOP č.3 Bratislava - Patrónka“) - z dôvodov:	zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá v celom dotknutom úseku uvažuje s pridaním traťovej koľaje, čím nastala potreba opätovného preverenia polohy zastávky. Umiestnenie žel. zastávky Patrónka v navrhovanej polohe severozápadne od mosta na Limbovej ul. je výsledkom zváženia priestorových možností lokality v prípade doplnenia 3. traťovej koľaje a tiež priamejšieho vedenia traťových koľají a menšieho prevýšenia v tomto úseku. V polohe východne od mosta na Limbovej ul. je železničná trať vedená v zloženom smerovom oblúku s nutným prevýšením koľaje. Ak je to priestorovo možné, podľa predpisov ŽSR sa nástupištia majú zriaďovať zásadne v priamej koľaji.
XI.	možnosti eliminácie všetkých vyššie uvedených problémov;	Vyjadrenie navrhovateľa je uvedené pri týchto pripomienkach. Opatrenia navrhované na zmiernenie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti sú súhrnne uvedené v kap. A/IV/10 zámeru.
XII.	zabezpečenia nerušeného užívania a riadneho výkonu našich práv spojených s vlastníctvom našich nehnuteľností;	Keďže dotknutý traťový úsek je situovaný v zastavanej časti husto obývaného hlavného mesta SR, realizáciou zámeru a rozvojovými nárokmi železničnej dopravy dôjde k ovplyvneniu miestnych obyvateľov. Vplyvy generované stavebnými prácami budú dočasné, obmedzené len na realizáciu stavby. Vplyvy železničnej prevádzky budú najvýraznejšie pôsobiť, tak ako doposiaľ, na obyvateľov žijúcich v susedstve trate. Negatívne pôsobenie železničnej dopravy v území bude snaha zmierniť aplikáciou vhodných opatrení už pri realizácii zámeru
XIII.	veľmi pravdepodobnej nereálnosti dodržania požiadaviek vyhl. MZ SR č. 549/2007 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí (v znení jej novely) v súvislosti s prevádzkovaním navrhovanej ŽZ Bratislava - Patrónka vo vzťahu k obytnej zástavbe v jej okolí;	Projektová dokumentácia bude spracovaná v súlade s platnými predpismi, normami a nariadeniami. V ďalších stupňoch bude dokumentácia prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane príslušného orgánu ochrany verejného zdravia (Útvar hlavného hygienika MDV SR), ktorých stanoviská budú podkladom pre vydanie povolení pre predmetnú stavbu.
XIV.	väčšej vhodnosti územia pre výstavbu navrhovanej ŽZ Bratislava - Patrónka v lokalite VÝCHODNE od mosta nad Limbovou ul. (v žkm cca 52,146 až 52,400), pretože v smere severnom sa v zóne bezprostredného akustického vplyvu prevádzky navrhovanej stavby (za predpokladu jej realizácie podľa dokumentácie z r. 2015) nachádzajú iba devastované garáže na Ďumbierskej ul. a (žiaľ) 1 rodinný dom a ďalej nebytové objekty - kotolňa a garáže Univerzitnej nemocnice Bratislava; z južnej strany TIOP č. 3 (v polohe podľa dokumentácie z r. 2015 v žkm cca 52,146 až 52,400) by bol stav porovnateľný so stavom navrhovaným v aktuálne (nami pripomienkovanom) zámere, keď aj sem umiestnená ŽZ Bratislava - Patrónka by svojou prevádzkou rovnako negatívne akusticky ovplyvňovala pomerne hustú individuálnu obytnú zástavbu situovanú južným smerom (s vysoko pravdepodobným následkom potreby výstavby protihlukovej clony);	Umiestnenie žel. zastávky Patrónka v navrhovanej polohe severozápadne od mosta na Limbovej ul. je výsledkom zváženia priestorových možností lokality v prípade doplnenia 3. traťovej koľaje a tiež priamejšieho vedenia traťových koľají a menšieho prevýšenia v tomto úseku. V polohe východne od mosta na Limbovej ul. je železničná trať vedená v zloženom smerovom oblúku s nutným prevýšením koľaje. Ak je to priestorovo možné, podľa predpisov ŽSR sa nástupištia majú zriaďovať zásadne v priamej koľaji.

XV.	mimoriadnej vhodnosti umiestnenia navrhovanej ŽZ Bratislava - Patrónka v lokalite VÝCHODNE od mosta nad Limbovou ul. (v žkm cca 52,146 až 52,400), pretože toto riešenie umožní najvhodnejší prístup do príslušných nemocničných objektov v zdravotníckej zóne na Kramároch (Univerzitná nemocnica Bratislava, Limbová 5, Národný detských chorôb, Limbová 1, Národný ústav srdcových a cievnych chorôb, Pod Kráskou hôrkou 1, Národný onkologický ústav, Klenová 1, Slovenská zdravotnícka univerzita Limbová 12-14, ako aj Ministerstvo zdravotníctva SR na Limbovej ul.) - do ktorých dennodenne prichádza veľké množstvo ako pacientov a ich návštevných, tak aj zamestnancov uvedených inštitúcií; toto si vyžaduje zriadenie príslušnej kapacitnej zastávky/terminálu MHD, k čomu sú v lokalite východne od mosta nad Limbovou ul. k dispozícii dostatočné plochy, resp. lepšie podmienky; týmto riešením sa zároveň odľahčí dopravná záťaž Limbovej a Stromovej ul., kde denno-denne dochádza k dopravným kolapsom (ako v dynamickej, tak aj statickej doprave);	Umiestnenie žel. zastávky Patrónka v navrhovanej polohe severozápadne od mosta na Limbovej ul. je výsledkom zváženia priestorových možností lokality v prípade doplnenia 3. traťovej koľaje a tiež priamejšieho vedenia traťových koľají a menšieho prevýšenia v tomto úseku. V polohe východne od mosta na Limbovej ul. je železničná trať vedená v zloženom smerovom oblúku s nutným prevýšením koľaje. Ak je to priestorovo možné, podľa predpisov ŽSR sa nástupištia majú zriaďovať zásadne v priamej koľaji. Návrh umiestnenia zastávky zohľadňuje o. i. aj blízkosť dopravného a prestupného uzla Patrónka a blízkosť lokality Kramáre s viacerými prítomnými zdravotníckymi zariadeniami využívanými obyvateľmi mesta i širšieho regiónu. Prístup cestujúcich na zastávku bude zabezpečený mimourovňovo zo všetkých smerov Limbovej ulice. Podrobnosť širšieho napojenia zastávky Patrónka bude riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
XVI.	vyslovujeme hlboké výhrady a pochybnosti voči v textovej časti zámeru (na jeho str. 106) vyslovene tendenčne formulovanému a zovšeobecňujúcemu predpokladu, že (citujeme): „Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate bude pozitívnym vplyvom najmä zníženie súčasnej hlukovej záťaže železničnej prevádzky inštaláciou moderných technických prvkov priamo do telesa trate, skrátením doby prejazdu zvýšením traťovej rýchlosti a osadením navrhovaných protihlukových opatrení (bližšie kap. IV/2/ 2.4 zámeru). Vo výsledku bude zvýšená pohoda a kvalita života dotknutých obyvateľov.“ Uvedené je v priamom rozpore s niektorými (vyššie citovanými/spomenutými) i v ďalej v texte zámeru sa nachádzajúcimi zmienkami o potrebe výstavby protihlukových clôn („vysokých max. 2,5 m“) či priznaniami o predpokladanej zvýšenej frekvencii brzdenia a rozbiehania súprav i sprievodnej zvukovej signalizácii najmä v zónach geograficky príslušných k lokalitám navrhovaných železničných zastávok, etc.); uvedený citát snáď možno pripustiť vo vzťahu k navrhovanej modernizácii železničnej trate ŽST Bratislava hlavná stanica - ŽST Devínska Nová Ves ako celku, ale určite nie v prípadoch obývaných lokalít v blízkosti navrhovaných železničných zastávok a menovite tej, ktorá sa nás bezprostredne týka, tj. ŽZ Bratislava - Patrónka;	Uvedené tvrdenie sa opiera o fakt, že v súčasnosti nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami a samotná modernizácia železničného telesa a koľajiska využitím moderných a progresívnych technologických prvkov a realizáciou rekonštrukcie dotknutých mostných objektov (zriadenie priebežného koľajového lôžka) značne zlepši súčasnú akustickú situáciu pozdĺž železničnej trate (bližšie je táto skutočnosť opísaná v zámere v kap. A/IV/2.4, pričom uvedené skutočnosti sa opierajú o vykonané merania na už zmodernizovaných traťových úsekoch). Ďalšie navrhované protihlukové opatrenia vrátane PHC prispievajú k minimalizácii šírenia hluku do okolia trate, pričom ich umiestnenie a parametre budú zvolené na podklade vibroakustickej štúdie spracovanej akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. Daná štúdia zohľadňuje nielen návrh modernizácie železničného telesa, ale i prevádzkovú rýchlosť koľajových vozidiel a výhľadové intenzity dopravy.
XVII.	z hľadiska ochrany biotopov a bioty je poloha navrhovanej ŽZ Bratislava - Patrónka jednoznačnejšie priaznivejšia v polohe žkm cca 52,146 až 52,400 - a to z	Umiestnenie zastávky Patrónka nebude mať priamy negatívny vplyv na neďaleké biocentrum RBc4 Mestské lesy Bratislava, nakoľko modernizácia žel. trate je plánovaná v celom dotknutom úseku ŽST Devínska

	logiky jej menšieho priblíženia sa a potenciálneho antropogénneho ohrozenia až deštrukcie jestvujúceho k nej severne priliehajúceho okraja lesného porastu a hlavne prvku biocentra RBc4 podľa RÚSES Bratislava-mesto, SAŽP, 2019 (Mestské lesy Bratislava) - ku ktorému by došlo realizáciou v zámerom navrhovanej polohe ŽZ Bratislava - Patrónka v žkm 52,100;	Nová Ves – ŽST Bratislava hlavná stanica vrátane úseku vedeného južným okrajom mestských lesov. Vyvolané negatívne vplyvy na južný okraj tohto biocentra (nevyhnutné zábery pôdy, odstránenie zelene vrátane výrubu nelesnej drevinovej vegetácie, degradácia biotopov blízkych k trati) budú minimalizované na nevyhnutne potrebnú mieru.
XVIII.	z hľadiska prístupnosti ŽZ Bratislava - Patrónka zo zastávky MHD Dubová, ako aj z hľadiska potrebných terénnych úprav a bezbariérových prístupov k nej sa ako jednoznačne výhodnejšie javí jej umiestnenie na ploche v žkm cca 52,146 až 52,400.	Prístup cestujúcich na zastávku Patrónka bude zabezpečený mimoúrovňovo zo všetkých smerov Limbovej ulice. Podrobnosť širšieho napojenia zastávky Patrónka bude riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, kedy bude známe konkrétne technické riešenie zastávky.
	Z hľadiska tvorby zdravého životného prostredia sa nám javí zámerom aktuálne navrhované umiestnenie ŽZ Bratislava - Patrónka ako jeden z najproblematickejších bodov prekladaného zámeru. O jeho problematike svedčí aj to, že v predošlých dokumentáciách týkajúcich sa TIOP č.3, resp. modernizácie Bratislavského železničného uzla už je lokalizácia ŽZ Bratislava - Patrónka po tretí krát <i>menená</i> . Z dôvodov vyššie uvedených žiadame o resituovanie predmetnej zastávky do lokality žkm cca 52,146 až 52,400.	Pôvodná lokalizácia zastávky v rámci projektu „ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 3 Patrónka“ bola navrhovaná bez potreby zohľadnenia 3. traťovej koľaje. Predkladaný zámer navrhovanej činnosti sa opiera o návrh modernizácie železnice v riešení, ktoré vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá v celom dotknutom úseku uvažuje s pridaním traťovej koľaje, čím nastala potreba opätovného preverenia polohy zastávky. Umiestnenie železničnej zastávky Patrónka v navrhovanej polohe severozápadne od mosta na Limbovej ul. je výsledkom zváženia priestorových možností lokality v prípade doplnenia 3. traťovej koľaje a tiež priamejšieho vedenia traťových koľají a menšieho prevýšenia v tomto úseku.

Ing. Tomáš Freylich, Ing. Tatiana Freylichová (stanovisko zo dňa 21.1.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Uviesť dôvodnú správu/štúdiu hovoriacu o reálnej potrebe navýšenia kapacít železničného uzla. Odôvodnenie: hoci navrhovateľ uvádza, ako dôvod pre vyššie uvedený zámer, preťaženosť súčasných koľají, pričom uvádza, že cieľom zámeru má byť o. i. zvýšenie kapacity, eliminácia obmedzení a zvýšenie rýchlosti všetkých kategórií železničnej prepravy, v zámere však podľa nášho názoru celkom absentuje vypracovaná dôvodná správa/štúdia, ktorá by fakticky dokumentovala reálnu potrebu navýšenia kapacít železničného uzla. Nazdávame sa preto, že práve takouto štúdiou by sa mala preukázať celková opodstatnenosť zámeru, teda i reálnej potreby realizácie zámeru, ktorý, ako z dokumentu vyplýva, predpokladá i výstavbu ďalšej trate, rozširovanie tunelov odstrelmi, ako i vybudovanie železničnej zastávky – Patrónka – teda novej zastávky, na podľa nášho názoru veľmi krátkom úseku (cca 2.000 m), medzi zastávkou Železná studnička a Hlavná stanica.	Predkladaný zámer navrhovanej činnosti vychádza zo štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), v rámci ktorej bolo vykonané rozsiahle preverovanie jednotlivých prvkov železničnej infraštruktúry (vrátane počtu traťových koľají v medzistaničných úsekoch), v nadväznosti na predpokladaný rozsah osobnej i nákladnej dopravy a z toho vychádzajúcich prevádzkových konceptov železničného uzla Bratislava. Súčasťou štúdie realizovateľnosti bol aj dopravný model v záujmovom území s modelovaním vzťahov v čase až do roku 2051.

	T. j. v zámere absentuje relevantný, vopred vypracovaný matematický prepočet/ popisanie stavu/počtu a kapacity vlakov/zastávok/prepravovaných osôb v súčasnosti, s porovnaním predpokladaného počtu a kapacity vlakov/zastávok/prepravovaných osôb po realizácii zámeru, teda štúdia, ktorá by potvrdzovala opodstatnenosť a efektívnosť prezentovaného zámeru.	
2	Podrobnejšie preskúmať, rozpracovať a vyhodnotiť vplyv vypracovaného zámeru na životné prostredie a životné podmienky a zdravie obyvateľov oblasti BA – Staré mesto – Brnianska – Dubová. Odôvodnenie: Prípadným uskutočnením tohto zámeru a činnosťami, ktoré by v spojitosti s jeho realizáciou veľmi pravdepodobne v dotknutej lokalite BA – Staré mesto – Brnianska – Dubová – Patrónka nastali, by podľa nášho názoru došlo len k ďalšej výraznej degradácii životného prostredia, životných podmienok, kvality bývania a vplyvu na zdravie Staromešťanov žijúcich v tejto lokalite. Hovoríme predovšetkým o negatívnom vplyve <u>nadlimitných hodnôt hluku, vibrácií a prachu, a to vplyvom dopravy na zdravie miestnych obyvateľov.</u> Už v roku 2009 bol na internetovom portáli Plus jeden deň (www1.pluska.sk/regiony/merali-sme-hluk), publikovaný článok o nadlimitnom hlukovom zaťažení ul. Brnianska, kde bola zverejnená nameraná hodnota hluku, v lokalite BA – Staré mesto – Brnianska – Dubová, neuveriteľných 105, dB! Ako obyvatelia dotknutej časti lokality považujeme za potrebné zdôrazniť informáciu, že koľaje sa prevažnej časti lokality Staré mesto – Dubová – Brnianska – Patrónka, nachádzajú na úrovni cestnej komunikácie a v bezprostrednej vzdialenosti od bytovej zástavby ako i Základnej školy s Materskou školou na Dubovej ulici č.1. Nakoľko sa predmetný zámer nezaobrá s súčasným stavom životného prostredia priamo na Brnianskej ulici, a ani na uliciach v jej príľahlom okolí, a nerieši ani situáciu a životné podmienky v tejto lokalite po zrealizovaní tohto zámeru, uvádzame informáciu o aktuálnom stave: Zóna BA – Staré mesto – Brnianska – Dubová – Patrónka, je pomerne husto obývaná staromestská štvrť, ktorá patrí do pamiatkovej zóny bratislavského Starého mesta. Je zastavaná prevažne viacgeneračnými rodinnými domami a nízko podlažnými bytovými domami. V tejto lokalite sa nachádzajú dve základné školy (Dubová, Úprkova ul.), tri	Navrhovateľ má za to, že v aktuálnom predprojektovom štádiu, v ktorom sa zámer navrhovanej činnosti nachádza, boli vplyvy navrhovanej činnosti popísané dostatočne. Samotná modernizácia železničnej trate však prinesie zvýšením technickej vybavenosti trate a odstránením súčasným nedostatkov výrazné zlepšenie podmienok aj pre obyvateľov okolia trate. Z hľadiska hluku, aktuálne nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami. Samotná modernizácia železničnej trate prinesie aplikáciou technologických prvkov do novej konštrukcie žel. zvršku a spodku a rekonštrukciou mostných objektov nesporné zníženie akustickej záťaže pre celú dotknutú oblasť (pre viac informácií o znížení hlukovej záťaže viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru). Súčasťou modernizácie železničnej trate je tiež realizácia ďalších protihlukových opatrení vrátane protihlukových stien, ktoré prispievajú k minimalizácii šírenia emisií hluku do okolia trate. Tieto budú realizované podľa odporúčaní vibroakustickej štúdie spracovanej akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z.

	materské školy (Dubová, Úprskova, Bohúňova ul.) a jedna stredná škola (Úprkova ul.). Momentálne platí v tejto zóne stavebná uzávera. Na túto zónu plynule nadväzuje oddychová zóna Horský park. Pôsobenie rušivého hluku, vibrácií a prachu dlhodobu presahujú v danej oblasti prípustné hygienické limity. Vplyv týchto negatívnych faktorov na zdravý a spokojný život obyvateľov tejto lokality, ktorí v skutočnosti platia najvyššie miestne dane spomedzi obyvateľov celej SR, je významne rušivý, a to takmer nepretržite, v denných aj nočných hodinách, deje sa tak nielen v exteriéri, ale aj v interiéri dotknutých obytných objektov. Napriek platnej legislatíve o ochrane zdravia pred hlukom a vibráciami a dlhodobým snahám obyvateľov, neboli zo strany orgánov a organizácií zodpovedných za tento nežiadúci stav, urobené žiadne ochranné opatrenia, dopravné obmedzenia alebo prevencie zamerané na elimináciu týchto negatívnych dopadov na ľudské zdravie.	
3	Podrobnejšie rozpracovať merania hluku a vibrácií, podrobnejšie rozpracovať riešenia protihlukových a protivibračných opatrení v lokalite BA Staré mesto – Brnianska – Dubová – Patrónka. Odôvodnenie: Zámer nerieši, iba odporúča, realizáciu protihlukových a protivibračných opatrení v dotknutej lokalite BA Staré mesto – Brnianska – Dubová – Patrónka, ktoré by garantovali zníženie už v súčasnosti nadlimitného hlukového zaťaženia na úroveň hlukových noriem, preto s ním nemôžeme súhlasiť. Uvedená príloha „VIBROAKUSTICKÁ ŠTÚDIA S NÁVRHOM OPATRENÍ PRE STUPEŇ EIA“ – z augusta 2020, totiž vôbec neuvažuje s okolitým prostredím. Uvažuje iba s modelovou situáciou bez väzieb na dané okolie. Adekvátne meranie hluku v lokalite Staré mesto nebolo vôbec realizované. Najbližšie k nemu, bolo meranie na Ďumbierskej ulici, ktorá v skutočnosti spadá do lokality BA Nové mesto! Aj toto meranie bolo evidentne realizované iba jediný raz. Pričom Ďumbierska ulica, nie je úsek, ktorý by zohľadňoval najkritickejšie miesta zasahované hlukom a vibráciami z vypracovaného zámeru. Je totiž vzdialené až cca 40 m od vlakového úseku a cca 20 nad železničným zvrškom. Meranie v lokalite Ďumbierska bolo zjavne realizované iba v noci, nie cez deň, ani večer. Rovnako to bolo aj u zvyšných troch miest merania uvádzaných v zámere. Uvedené skutočnosti týkajúce sa merania hluku, ktoré sú popísané v predmetnom zámere, nutne vytvárajú dojem, že boli zámerne prispôbené lepším výsledkom meraní a absolútne nie	V súčasnosti nie je trať opatrená protihlukovými opatreniami. Samotná modernizácia železničnej trate prinesie aplikáciou technologických prvkov do novej konštrukcie železničnej trate zvršku a spodku a rekonštrukciou mostných objektov nesporné zníženie akustickej záťaže pre celú dotknutú oblasť. Na základe vykonaných meraní na už zmodernizovaných úsekoch môžeme hovoriť v porovnaní s existujúcim stavom trate o: - zníženie hladín hluku do 60 m od trate o 6 – 12 % - zníženie hladín hluku 120 m od trate nad 15 % - zníženie úrovne hlukovej expozície o cca 6 – 7 dB Pre viac informácií o znížení hlukovej záťaže viď kap. zámeru A/IV/2.4 zámeru. Súčasťou zámeru navrhovanej činnosti je tiež návrh ďalších protihlukových opatrení pre zníženie hlučnosti železničnej dopravy, ktoré zvýšia pozitívny dopad modernizácie a prispejú k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy) stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Predložená vibroakustická štúdia bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. a v súlade s vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Predmetom štúdie je predikcia akustickej situácie v dotknutom území po realizácii zámeru, ktorá bola vykonaná pomocou výpočtových 3D modelov zohľadňujúc o. i. aj navrhované úpravy koľajiska. Merania hluku a vibrácií vo zvolených meracích bodoch nemajú za cieľ posudzovať súčasný akustický stav v území, vykonané boli za účelom kalibrácie využitých výpočtových modelov. Prevádzka železničnej dopravy je počuteľná aj v širšom okolí trate, vykonaná predikcia však navrhuje doplnenie protihlukových opatrení v miestach s predikovanými prekročenými hladinami hluku stanovenými podľa vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude na základe konkrétnych technických návrhov vykonaná aktualizácia vibroakustickej štúdie. Finálne umiestnenie a parametre PHC (vrátane výšky, dĺžky a parametrov

	k prospechu a dobrým životným podmienkam obyvateľov dotknutých lokalít! Preto žiadame zabezpečiť podrobné, presné a nezávislé, certifikované merania hluku a vibrácií v lokalite BA Staré mesto – Brnianska – Dubová – Patrónka, ako aj ich odborné vyhodnotenie. Detailné merania hluku a vibrácií v lokalite BA Staré mesto – Brnianska – Dubová – Patrónka, žiadame zapracovať do zámeru, a to ešte pred vypracovaním realizačného projektu. Až takéto relevantné merania by podľa nášho názoru mali slúžiť ako podklad pre návrhy protihlukových stien/bariér. Zároveň žiadame podrobnejšie rozpracovať zámer v oblasti výstavby funkčného protihlukového a protivibračného riešenia v danom useku. Technické riešenia protihlukových stien/bariér žiadame vypracovať bez limitného výškového obmedzenia na 2,5 m, ktoré aktuálne uvádza vypracovaný zámer. Žiadame ich vypracovať s takými parametrami, ktoré naopak zabezpečia maximálne pohlcovanie hluku a vibrácií. Žiadame zámer podrobnejšie rozpracovať tak, aby protihlukové steny/bariéry jasne zohľadňovali výšky okolitých objektov. Zároveň žiadame protihlukové steny/bariéry projektovať tak, aby nedošlo k nežiadúcemu efektu odrazu hluku od príľahlej automobilovej dopravy na Brnianskej/Pražskej ulice, aby sa nestalo, že sa odrazený hluk bude šíriť ďalej do obytnej zóny.	pohltivosti) budú navrhnuté s dôrazom na dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clôn a zachovanie spojitého bariérového krytia. Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane príslušného orgánu ochrany verejného zdravia (Útvar hlavného hygienika rezortu MDV SR), ktorého stanovisko bude podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
4	Zabezpečiť certifikované meranie a vyhodnotenie hlukových noriem vo vlakovom úseku na dotknutom území BA Staré mesto – Brnianska – Dubová – Patrónka ešte pred kolaudáciou. Odôvodnenie: Analogické ako v predchádzajúcom bode. Žiadame zabezpečenie dodržiavania hlukových noriem zo strany prevádzkovateľa železničnej trate v dotknutom území BA Staré mesto – Brnianska – Dubová – Patrónka. V prípade, že nové, podrobnejšie merania preukážu vyššie hodnoty kombinovaného hluku zo železničnej a automobilovej dopravy, než stanovuje norma, nech nedôjde ku kolaudácii.	Predložená vibroakustická štúdia bola spracovaná akreditovanou spoločnosťou a odborne spôsobilou osobou v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. a v súlade s vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z. Predmetom štúdie je predikcia akustickej situácie v dotknutom území po realizácii zámeru, ktorá bola vykonaná pomocou výpočtových 3D modelov zohľadňujúc o. i. aj navrhované úpravy koľajiska. Vykonaná predikcia však navrhuje doplnenie protihlukových opatrení v miestach s predikovanými prekročeniami hladinami hluku stanovenými podľa vyhlášky MZ SR š. 549/2007 Z. z. Z pohľadu kumulatívneho pôsobenia akustickej záťaže z jednotlivých druhov zdrojov hluku bolo v roku 2017 ÚVZ SR vydané všeobecné usmernenie k stanoveniu hlukovej záťaže v zmysle platných predpisov, v ktorom orgán zastáva názor, že pri posudzovaní vplyvu navrhovanej činnosti je potrebné zohľadňovať aj spolupôsobenie ostatných zdrojov hluku toho istého druhu, t.j. zdrojov, na ktoré sa príslušná prípustná hodnota v dotknutom území vzťahuje. Na základe uvedeného usmernenia možno konštatovať, že vo vzťahu k príslušnej prípustnej hodnote bol hluk zo železničnej dopravy vyhodnotený v predloženej vibroakustickej štúdii v zmysle platných predpisov. Hluk z iných zdrojov je potrebné v zmysle platnej legislatívy vyhodnocovať samostatne. V ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude na základe konkrétnych technických návrhov vykonaná aktualizácia vibroakustickej štúdie a dôjde k finálnemu návrhu umiestnenia a parametrov PHC s dôrazom na

		dosiahnutie plynulých prechodov a prekrytí clón a zachovanie spojitého bariérového krytia. Projektová dokumentácia bude v ďalších stupňoch prerokovávaná s dotknutými orgánmi štátnej správy a samosprávy vrátane príslušného orgánu ochrany verejného zdravia (Útvar hlavného hygienika rezortu MDV SR), ktorého stanovisko bude podkladom pre vydanie povolenia pre predmetnú stavbu.
5	Navrhnuť iné, pre životné prostredie a život obyvateľov danej lokality prijateľnejšie stavebné a technologické riešenia. Odôvodnenie: Nadväzne na všetky vyššie uvedené skutočnosti, ktoré hovoria o súčasnej nadmernej zaťažnosti životného prostredia danej lokality hlukom, vibráciami a prachom, sa nazdávame, že je predovšetkým potrebné ľudsky porozumieť danej situácii, ktorú je zrejme potrebné uchopiť inak, možno z pohľadu akejsi nadčasovej vízie – vízie civilizovaného hlavného mesta, hlavného mesta modernej krajiny 21. storočia. Máme za to, že realizácia zámeru tak, ako je predložený, by súčasný stav fakticky len zhoršila. Nabádame preto, a možno trochu odvážne vyzývame kompetentných, k modernejšiemu, vizionárskejšiemu, z pohľadu životného prostredia a životných podmienok obyvateľov, aktuálnejšiemu a vyspelejšiemu ponímaniu prípadnej realizácie zámeru v danej lokalite, kedy by bola modernizovaná trať v celom inkriminovanom úseku, od výjazdu z tunela Hl. stanice smerom na západ, až po zastávku Železná studnička, schovaná do tunelového tubusu, ktorý by mohol byť pochôdzny pre peších a vytváral by tak celkom novú úroveň kvality života, kedy by bolo možné plynule prechádzať z rekreačnej lokality Horský park, cez krytý, zeleňou porastený železničný tubus, až k lokalite Železná studnička.	Prezentovaný zámer navrhovanej činnosti vychádza zo záverov spracovanej Štúdie realizovateľnosti (ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti, 2019), ktorá na podklade analýz relevantných strategických materiálov týkajúcich sa dopravnej infraštruktúry oblasti, výhľadových rozvojových zámerov, predpokladaného vývoja počtu obyvateľov a v nadväznosti na predpokladaný rozsah osobnej i nákladnej dopravy zvažovala viacero prevádzkových konceptov a alternatív riešenia rozvoja železnice na území mesta. Štúdia zohľadňovala aj ich vplyvy na životné prostredie vrátane obyvateľstva, celospoločenskú zmysluplnosť a mimofinančné prínosy. Výsledkom analýz spracovávaných v rokoch 2016 – 2019 a konsenzu panelu odborníkov je návrh modernizácie železničnej trate na území mesta v dlhodobom horizonte zohľadňujúc ciele stanovené pre železničnú dopravu vrátane jej zapojenia do integrovaného dopravného systému pre zabezpečenie obsluhy mesta i širšieho regiónu. Závery štúdie boli schvaľované za účasti širokej pracovnej skupiny, ktorej súčasťou boli aj zástupcovia mesta Bratislava.
6	Zpracovať do zámeru presné umiestnenie zdrojov napájania el. energie/trafostanice, ako aj náhradných zdrojov el. energie a zdroja tepla, vrátane opatrení na elimináciu znečisťovania ovzdušia a protihlukových opatrení v prípade, že sa predpokladá ich vybudovanie na dotknutom území zóny BA Staré mesto – Brnianska – Dubová – Patrónka.	Presné polohy a parametre technologických zariadení budú špecifikované v ďalšom stupni projektovej dokumentácie na základe konkrétneho technického riešenia modernizácie železničnej trate. Pre nové stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia (náhradné zdroje el. energie) bude postupované v zmysle platných právnych predpisov na ochranu ovzdušia. Zariadenia s vyššou hlučnosťou budú osadené do vnútorných priestorov, resp. budú osadené v objektoch s odhlučneným krytovaním.
7	V rámci protivibračných opatrení v zámere zaviazat' (nielen odporučiť) realizátora projektu použitím najmodernejších technologických postupov a materiálu pri pokladaní železničných podvalov a železničného zvršku a tieto použiť pri realizácii.	Tímenie súčasnej úrovne vibrácií bude dosiahnuté už samotnou modernizáciou koľajiska. Pri eliminácii šírenia hluku a vibrácií z prevádzky žel. trate zohráva významnú úlohu tlmiača schopnosť štrkového koľajového lôžka, ktoré bude zrealizované v minimálnej hrúbke 350 mm. Priebežné koľajové lôžko aplikované aj na mostných konštrukciách zabezpečí významné zníženie emisií hluku a vibrácií v porovnaní so súčasným stavom.
8	Zpracovať zrušenie denného aj nočného pískania/klaksónu rušňov pri vjazde do tunela na Hl. železničnú stanicu zo strany	Pripomienku nie je možné zapracovať. Používanie zvukových návestí pri prevádzke železničnej dopravy sa riadi platnými predpismi manažéra infraštruktúry ŽSR. V tomto konkrétnom prípade sa

	Brnianskej ulice, použitím moderných technológií výstrahy.	jedná o predpis ŽSR Z1 (čl. 303 písm. e) a čl. 420) a o predpis ŽSR Z10 (Príloha č. 8, čl. 19). V uvedených predpisoch je jednoznačná povinnosť jednak umiestňovať návestidlá informujúce o povinnosti dávať zvukové návesti a jednoznačná povinnosť vodičov HDV tieto návesti na stanovených miestach predpísaným spôsobom dávať. Znenie predpisov, zvlášť v tomto konkrétnom prípade, má za účel ochranu života a zdravia osôb v súvislosti so železničnou dopravnou prevádzkou a ich znenie je pre účely navrhovania železničnej infraštruktúry závažné. Predpisy ŽSR vydáva a schvaľuje príslušná organizačná zložka ŽSR.
9	V zámere uviesť predpokladané počty cestujúcich, ktorí budú využívať plánovanú železničnú stanicu Patrónka, kategórie vlakov, ktoré budú na tejto stanici zastavovať, frekvenciu zastavovania vlakov v denných aj nočných hodinách a spôsob prevádzky predmetnej stanice.	Návrh zastávky, vrátane lokalizácie a odhadu využitia, je súčasťou Štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Vybudovanie zastávky v lokalite Patrónka vychádza tiež z odporúčaní spracovanej štúdie realizovateľnosti „Košajová infraštruktúra bratislavskej integrovanej dopravy“ (2012) s cieľom posilnenia úlohy koľajovej dopravy v meste a zabezpečenia dostatočnej kapacity pre uspokojenie prepravných potrieb obyvateľov aj návštevníkov hlavného mesta SR. Predpokladané využívanie zastávky je v intervale 3306 – 3465 cestujúcich denne. Pre predmetnú zastávku je uvažované so zastavovaním 2 párov vlakov kategórie Os (2 v párnom smere, 2 v nepárnom smere) v špičkovej hodine, t.j. v špičke takt 30 min. Mimo dopravnej špičky bude takt 60 min (1 pár zastavujúcich Os vlakov na zastávke v priebehu hodiny). Predpokladá sa prevádzka vlakov kategórie Os v čase 04:00 – 23:00, so špičkami v čase 06:00 – 09:00 hod a 13:00 – 18:00 hod. Konkrétne časy prevádzkovania vlakov Os (obsluhy zastávky) závisia od budúcej podoby IDS, resp. od budúcej Zmluvy o prevádzke dopravných služieb vo verejnom záujme medzi objednávatelom a dopravcom (dopravcami) a od komerčnej ponuky dopravcov
10	Spresniť umiestnenie železničnej stanice Patrónka, spresniť riešenie príjazdovej komunikácie k nej, definovať umiestnenie a kapacitu parkovísk pre automobily a spresniť inú infraštruktúru súvisiacu s prevádzkou tejto stanice. Špecifikovať vplyvy tejto stavby na jej okolie a uviesť opatrenia smerujúce k eliminácii jej prípadných negatívnych vplyvov.	Nástupišťá zastávky Patrónka budú umiestnené približne v žkm 51,950 - 52,150, t.j. severozápadne od mosta na Limbovej ulici. Súčasťou zastávky bude tiež jej nevyhnutné vybavenie vrátane osvetlenia, prístreškov pre cestujúcich na ochranu pred nepriaznivými poveternostnými vplyvmi, systému na orientáciu a informovanie cestujúcich, základného mobiliáru a tiež priestoru pre parkovanie bicyklov. Prístup cestujúcich na nástupišťá bude zabezpečený mimoúrovňovo zo všetkých smerov Limbovej ulice. Ďalšia podrobnosť riešenia zastávky Patrónka bude spracovaná v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Opatrenia navrhované na zmiernenie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti sú súhrnne uvedené v kap. A/IV/10 zámeru.
11	Po ukončení realizácie stavebných a technologických prác zvoleného variantu, zabezpečiť pred kolaudáciou vysadenie primeranej zelene.	Plochy výsadby zelene a jej rozsah budú bližšie stanovené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. Vegetačné úpravy súvisiace s projektom budú navrhnuté v spolupráci s dotknutou mestskou časťou a mestom Bratislava

S pozdravom

REMING CONSULT A.S.
Trnavská cesta 27-831 04 Bratislava ②
Ing. Zuzana Vaškovičová
vedúca strediska Bratislava
REMING CONSULT a.s.

Odosielateľ a prijímateľ

Odosielateľ

ico://sk/35729023

Prijímateľ

ico://sk/00151866_10010

Informácie o doručovaní

Dátum a čas doručenia

07.04.2021 09:27:41

Doručovaná správa

Identifikátor správy

e01bcdb3-a7e5-4554-84f3-82ebe52d69e1

Kontrolný súčet

Kanonikalizácia

<http://www.w3.org/TR/2001/REC-xml-c14n-20010315>

Typ digitálneho odlačku

<http://www.w3.org/2001/04/xmldsig-more#rsa-sha256>

Digitálny odťahok správy

vA65XY1yiYWZoE7EM9/T1i+L2qksrQj2N7vtFMb4nY8=

Prílohy

Príloha

Identifikátor elektronického dokumentu

c25c890b-9a75-4491-b518-d67e83999758

Príloha

Identifikátor elektronického dokumentu

bdf7700a-e1f0-4754-a7c7-f9dbfd2ec810

Prijatie výsledku úplneho overenia ZEP

KÓPIA

Výsledok overenia ZEP

Správa

e01bcdb3-a7e5-4554-84f3-82ebe52d69e1

Typ výsledku overenia

1

Popis výsledku overenia

Úplné

Objekt

Id

c25c890b-9a75-4491-b518-d67e83999758

Objekt

Id

bdf7700a-e1f0-4754-a7c7-f9dbfd2ec810

Potvrdenie o odoslaní podania KÓPIA

Odosielateľ a prijímateľ

Odosielateľ

ico://sk/35729023

Názov odosielateľa

Identifikátor odosielateľa

Prijímateľ

ico://sk/00151866_10010

Názov prijímateľa

Identifikátor prijímateľa

Odoslaná správa

Identifikátor správy

e01bcdb3-a7e5-4554-84f3-82ebe52d69e1

Predmet správy

EIA - Modernizácia železničného uzla Bratislava
- Západ

Značka odosielateľa

Značka prijímateľa

Dátum a čas prijatia

07.04.2021 09:26