OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia

Tomášikova 46, 832 05 Bratislava

Číslo spisu
OU-BA-OSZP3-2021/037711-061

Bratislava
20. 07. 2021

Rozhodnutie

„Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“

Popis konania / Účastníci konania

Zisťovacie konanie, ktorého predmetom je modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD.

Účastníkmi konania sú:
OZ Lepšia doprava
Branislav Selčan
Jozef Hodek
Ing. Matej Vagač
Hamala Kluch Víglaský s.r.o.
Cyklokoalícia
Iniciatíva Naše Karpaty
Čarodejník z krajiny, o.z.
Združenie domových samospráv
Ing. Matúš Borš
JUDr. Tomáš Korček PhD.
Mgr. Bronislava Milčíková
Ing. Ivan Kačo
Prof. Ing. Ivan Zapletal, DrSc.
MUDr. Stanislav Duba
Alžbeta Paleschová
Marek Šedivý a Kristína Šedivá
Ing. Ivan Tančibok
Karol Bartoš
Mgr. Viera Bartošová, ArtD.
Martin Bartoš
POST BELLUM SK
Adrián Jankovič
Ing, Tomáš Freylich
Ing. Tatiana Freylichová
Občianska iniciatíva Bratislava otvorene, Ing. Matej Vagač
Občianska iniciatíva Za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave
Ing. Ľuba Tančiboková
Mgr. Jakub Lipták
Miroslav Dragun
Inštitút pre rozvoj Bratislavského kraja
Som Petržalčan

PhDr, Patrik Guldan
Lukáš Pápay

Výrok

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 5 zákona NR SR č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, v spojení so zákonom č. 180/2013 Z. z. o organizácii miestnej štátnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a s § 56 písm. b) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, vydáva podľa § 7 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov na základe zámeru navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD" predloženého navrhovateľom Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava IČO: 31 364 501, v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27. 831 04 Bratislava IČO: 35 729 023 po ukončení zisťovacieho konania toto rozhodnutie:

Zámer navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD" sa bude posudzovať podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Odôvodnenie

Navrhovateľ Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava IČO: 31 364 501, v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27. 831 04 Bratislava IČO: 35 729 023 (ďalej len „navrhovateľ"), doručil dňa 15. 12. 2020 príslušnému orgánu, Okresnému úradu Bratislava, odboru starostlivosti o životné prostredie, oddeleniu ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (ďalej len „OÚ BA" alebo „príslušný orgán") podľa § 29 ods. 1 písm. a) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní") zámer navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD" vypracovaný podľa prílohy č. 9 zákona o posudzovaní. Navrhovaná činnosť bola predložená v jednom variantnom riešení, na základe upustenia od požiadavky variantného riešenia príslušným orgánom podľa § 22 ods. 6 zákona o posudzovaní listom OÚ BA č. OU-BA-OSZP3-2020/125889-002 zo dňa 07. 10. 2020.
Príslušný orgán v súlade so zákonom o posudzovaní začal správne konanie vo veci zisťovacieho konania o posudzovaní vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie dňom doručenia zámeru navrhovateľom, o čom upovedomil účastníka konania, ako aj rezortný orgán, povoľujúce orgány, dotknuté orgány a dotknutú obec, ktorým zároveň podľa §23 ods. 1 zákona o posudzovaní zaslal predložený zámer v prílohe. OÚ BA zámer bezodkladne zverejnil na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR:
https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicneho-uzla-bratislava-vetva-zapad spolu s oznámením o predložení zámeru. Dotknutá obec – Hlavné mesto SR Bratislava podľa § 23 ods. 3 zákona o posudzovaní informovala o zámere verejnosť na vývesnej tabuli magistrátu v dňoch 07. 01. 2021 - 28. 01. 2021 na webovej stránke www.bratislava.sk, a v rovnakom čase bol k nahliadnutiu v informačnom centre magistrátu SLUŽBY OBČANOM – Front Office.
V rámci zisťovacieho konania príslušný orgán rozoslal zámer podľa § 23 ods. 1 zákona na zaujatie stanoviska rezortnému orgánu, dotknutému orgánu, povoľujúcemu orgánu a dotknutej obci.

Navrhovaná činnosť svojimi parametrami spĺňa prahové hodnoty pre zisťovacie konanie, ktoré príslušný orgán vykonal podľa § 29 , podľa prílohy č. 8 zákona:

- tab. 13. Doprava a telekomunikácie, pol. 3. Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných, časť B (zisťovacie konanie) od 5 km do 20 km;
- tab. 4 Železničné stanice, terminály, b) zmiešané – časť B (zisťovacie konanie) od 5 koľají;
- tab. 8 Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov- časť B (zisťovacie konanie) bez limitu.

Druh požadovaného povolenia navrhovanej činnosti:

- v zmysle zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov,
- v zmysle 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 v platnom znení.

Umiestnenie, účel a rozsah navrhovanej činnosti:
Navrhovaná činnosť je súčasťou železničného uzla hlavného mesta SR Bratislava. Dotknutý úsek trate je vedený od ŽST Devínska Nová Ves cez ŽST Bratislava – Lamač po ŽST Bratislava hlavná stanica, prechádza viacerými mestskými časťami:
- Mestská časť Bratislava - Devínska Nová Ves, k. ú. Devínska Nová Ves;
- Mestská časť Bratislava - Lamač, k. ú. Lamač;
- Mestská časť Bratislava - Karlova Ves, k. ú. Karlova Ves;
- Mestská časť Bratislava - Staré Mesto, k. ú. Staré Mesto;
- Mestská časť Bratislava - Nové Mesto, k. ú. Vinohrady.

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD, ktorá zahŕňa železničnú infraštruktúru na území mesta Bratislava v úseku ŽST Devínska Nová Ves (vrátane) – ŽST Bratislava hlavná stanica (vrátane) sžkm 39,494 – 55,379. Celková dĺžka stavby je 15,9 km. Modernizácia železničnej trate spočíva v skvalitnení jej technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti integráciou modrených a progresívnych prvkov so súčasným zvýšením rýchlosti a priepustnosti železničnej prepravy. Súčasný účel a význam činnosti zostanú zachované, zachovaný bude charakter celoštátnej dráhy slúžiacej verejnej železničnej doprave. Cieľom navrhovanej činnosti je dosiahnutie európskych parametrov železničných tratí podľa medzinárodných dohôd AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach, 1985) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993), zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky a bezpečnosti cestujúcej verejnosti a dosiahnutie interoperability v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve a v súlade s prijatými TSI vypracovanými Európskou železničnou agentúrou a vydanými Európskou Komisiou stanovujúcimi podmienky pre optimálnu úroveň technickej harmonizácie železničných systémov s cieľom zabezpečiť ich vzájomnú prepojiteľnosť pre umožnenie voľného pohybu tovaru a osôb.
Navrhovaná činnosť je zaradená medzi verejnoprospešné stavby v oblasti verejnej dopravnej infraštruktúry.

V súlade s § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní doručili príslušnému orgánu svoje písomné stanoviská k predmetnému zámeru tieto subjekty (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

1. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny,
list č. OU-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, doručený 12. 01. 2021

V Okrese Bratislava IV na časti trate umiestnenej v k. ú. 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 priľahlou 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.

V riešenom úseku je zámer v kolízii s viacerými prvkami v súčasnosti platného Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy.

Na viacerých častiach si realizácia zámeru vyžiada zásah do stromovej a krovitej vegetácie

Vzhľadom na vyššie uvedené požaduje predložený zámer posudzovať podľa zákona EIA a v rámci procesu hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti požaduje 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán vyhovel požiadavke orgánu ochrany prírody a krajiny na vykonanie posudzovania navrhovanej činnosti a stanovisko bude zohľadnené v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

2. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny,
list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021, doručený 12. 01. 2021

Požaduje navrhovanú činnosť posudzovať a v správe o hodnotení navrhovanej činnosti požaduje:
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 spolupráci so ŠOP SR (správca chránených území) navrhnúť náhradné revitalizačné opatrenia v záujmovom území.
Požaduje uviesť rozsah nevyhnutného výrubu drevín.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán vyhovel požiadavke orgánu ochrany prírody a krajiny na vykonanie posudzovania navrhovanej činnosti a stanovisko bude zohľadnené v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

3. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, list č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ANJ zo dňa 22. 01. 2021, doručený 22. 01. 2021

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, orgán ochrany prírody kraja konštatuje, že z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa navrhované činnosti týkajú oblasti, ktoré priamo zasahujú do chráneného územia národného alebo európskeho významu. Pre riešenú lokalitu platí podľa zákona OPaK z väčšej časti prvý, t. j. najnižší stupeň územnej ochrany prírody. V žkm. 50,4 – 51,8 prechádza železničná trať v tesnej blízkosti hranice CHKO Malé Karpaty, kde platí v zmysle zákona OPaK 2. stupeň ochrany prírody. Železničná trať priamo križuje mostným objektom potok Vydrica, ktorý je v úseku vzdialenom cca 20 m od železničnej trate (na Červenom moste) ÚEV Vydrica (SKUEV0388), ktoré spadá pod európsku sústavu chránených území Natury 2000. Predložený zámer uvažuje s výrubom nelesnej drevinovej vegetácie. Na pozemkoch existujúcej trate a existujúcich objektov železníc sa nepredpokladá výskyt chránených druhov rastlín, chránené stromy sa tu nenachádzajú. V ich blízkosti sa však nachádzajú chránené územia, ktorých sa môže dotknúť budovanie 3. koľaje alebo iných objektov modernizácie trate (napr. rozšírenie mostov, asanácia objektov a nový podchod pre cestujúcich na zastávke BA – Železná studienka, zárubové múry). Napríklad doplnenie 3. koľaje cez potok Vydrica si vyžiada aj odstránenie brehových porastov a sprievodnej zelene, ktorá je v mieste budovania mostných pilierov. Zároveň v okrese Bratislava IV na časti trate umiestnenej v kat. území Devínska Nová Ves sa predložený zámer priamo dotýka PR Štokeravská vápenka na ktorej území platí 4. stupeň ochrany prírody v rozsahu ustanovení § 15 zákona OPaK, ktorá je zároveň ÚEV Štokeravská Vápenka (SKUEV0502). V ochrannom pásme PR, kde platí 3. stupeň ochrany, má byť vybudovaný zárubný múr 330 m a doplnenie trate o 3. koľaj. V riešenom úseku je zámer v kolízii s viacerými prvkami v súčasnosti platného RÚSES a na viacerých miestach si realizácia zámeru vyžiada zásah do stromovej a krovitej vegetácie. 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. Zároveň žiada, aby realizácie činností, ktoré budú priamo zasahovať do chránených území, boli vopred konzultované a koordinované v spolupráci so Štátnou ochranou prírody. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, orgán štátnej vodnej správy kraja nie je z hľadiska ochrany vôd dotknutým orgánom podľa § 3 písm. p) zákona o posudzovaní. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, orgán prevencie závažných priemyselných havárií a Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie štátnej správy vôd a vybraných zložiek životného prostredia kraja, orgán odpadového hospodárstva kraja v stanovenej lehote nedoručili svoje stanoviská.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:

Príslušný orgán vyhovel požiadavke orgánu ochrany prírody a krajiny kraja na vykonanie posudzovania navrhovanej činnosti a stanovisko bude zohľadnené v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

4. Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán štátnej vodnej správy,
list č. OU-BA-OSZP3-2021/037959 zo dňa 18. 01. 2021, doručený 18. 01. 2021

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

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie stanovisko orgánu štátnej vodnej správy na vedomie.

5. Miestny úrad mestskej časti Bratislava – Karlova Ves, list č. KV/UR/797/2021/1593/DK zo dňa 25. 01. 2021, doručený dňa 29. 01. 2021

Po oboznámení sa so zámerom navrhovanej činnosti Mestská časť Bratislava – Karlova Ves:
K navrhovanej činnosti z hľadiska územného plánovania nemá námietky a pripomienky – navrhovaná činnosť je v súlade s platným Územným plánom Hlavného mesta SR Bratislava, rok 2007, v znení neskorších zmien a prepisov. Kladne hodnotí návrh vybudovania novej zastávky Patrónka a navrhovanú obnovu železničnej zastávky Bratislava – Železná studienka, vrátane úprav nástupíšť, ako aj zabezpečenia mimoúrovňových podchodov pre cestujúcich – takto navrhnutá nová zastávka Patrónka a obnovená železničná zastávka Bratislava – Železná studienka nebudú tvoriť funkčno-prevádzkové bariéry v území, t.j. vytvoria možnosti prechodu pod železničnou traťou, resp. pod železničnými zastávkami.

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 koľajam a zariadeniam – vzhľadom na plošný rozsah tohto objektu, ako aj na jeho výšku, je takéto riešenie stavebno-technicky možné.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V tomto území bude vybudovaný nový mostný objekt v žkm 50,727, ktorý bude spĺňať všetky parametre pre bezpečné využívanie chodcami a cyklistami a bezbariérové napojenie na existujúce komunikácie.

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.

Mestská časť Bratislava – Karlova Ves žiada vypracovať projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia a zabezpečiť jeho realizáciu počas výstavby a následne počas jeho prevádzky.

Mestská časť Bratislava – Karlova Ves žiada vymedziť stavenisko v čo možno najmenšom územnom a plošnom rozsahu a minimalizovať dotyk staveniska s CHKO Malé Karpaty.

Stavebné práce pri brehoch Vydrice žiada Mestská časť Bratislava – 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienky na vedomie, z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k navrhovanej činnosti vyjadril Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, listom č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ ANJ zo dňa 22. 01. 2021, orgán ochrany prírody a krajiny list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021 a orgán ochrany prírody a krajiny, list č. OU-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, ktorých požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

Keďže v súčasnosti nie je existujúca železničná trať opatrná/vybavená primárnymi ani sekundárnymi opatreniami proti pôsobeniu hluku z dopravy na okolie, žiada Mestská časť Bratislava – 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 estetickosti v území a prípadného klaustrofobického pocitu, cestujúcich, nemôžu byť rozhodujúcimi faktormi riešenia týchto stien. Tým musí byť primárne zabezpečenie zníženia hluku z prevádzky železničnej trate.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Súčasťou modernizácie žel. trate je návrh inštalácie protihlukových clôn pozdĺž telesa trate v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hluku samotnou modernizáciou koľajiska. PHC prispejú k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z.

Mestská časť Bratislava – 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie požiadavku na vedomie.

6. Miestny úrad mestskej časti Bratislava – Nové Mesto, list č. 1082/709/2021/ZP/LUKP zo dňa 18. 01. 2021, doručený dňa 01. 02. 2021

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. namiesto kde nebude prekážať železničným koľajam 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

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.
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.

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.
Požaduje vypracovať projekt monitoringu vybraných zložiek životného prostredia a zabezpečiť ho počas výstavby a počas prevádzky.
Stavenisko požaduje určiť v čo najmenšom možnom rozsahu, minimalizovať dotyk s CHKO Malé Karpaty.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienky na vedomie, z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k navrhovanej činnosti vyjadril Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, listom č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ANJ zo dňa 22. 01. 2021, orgán ochrany prírody a krajiny list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021 a orgán ochrany prírody a krajiny, list č. OU-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, ktorých požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

Výkopovú zeminu prioritne dočasne nedeponovať na stavenisku, ale ju odvážať.
Prípadný výrub drevín zabezpečiť v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. v platnom znení.
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 územia európskeho významu SKUEV 0388 Vydrica.
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.).
Počas výstavy 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.
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.
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.
Požaduje dodržať všetky opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov na životné prostredie uvedené v kapitole IV. 10. zámeru.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán stanovisko Mestskej časti Bratislava – Nové Mesto berie na vedomie a navrhovateľ sa ním bude zaoberať v rámci správy o hodnotení.

7. Miestny úrad mestskej časti Bratislava – Devínska Nová Ves, list č. 88/55/2021/Mac zo dňa 07. 01. 2021, doručený dňa 07. 01. 2021

Mestská časť Bratislava – Devínska Nová Ves z hľadiska sledovaných záujmov požaduje zámer ďalej posudzovať podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a v správe o hodnotení súčasne:
Žiada dodržať a aplikovať opatrenia uvedené v hlukovej štúdii na str. 29 týkajúce sa stavby železničného spodku, materiálov a technológii pre zníženie hluku.
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).

Vyhodnotenie príslušného orgánu:

Príslušný orgán požiadavky akceptuje. Súčasťou modernizácie žel. trate je návrh inštalácie protihlukových clôn pozdĺž telesa trate v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hluku samotnou modernizáciou koľajiska. PHC prispejú k dosiahnutiu prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku stanovených vyhláškou MZ SR č. 549/2007 Z. z.

Dobudovanie 3. koľaje trate bude zasahovať v k. ú. Devínska Nová Ves do ochranného pásma PR Štokeravská vápenka, ktorá je lokalitou NATURA 2000 - ÚEV Štokeravská 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 Štokeravská vápenka a vypracovať primerané posúdenie na lokalitu NATURA 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienky na vedomie, z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k navrhovanej činnosti vyjadril Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, listom č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ ANJ zo dňa 22. 01. 2021, orgán ochrany prírody a krajiny list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021 a orgán ochrany prírody a krajiny, list č. OU-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, ktorých požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán požiadavku akceptuje a zohľadní ju v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

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 pôsobiacich 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 rodinných 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Prezentovaný zámer navrhovanej činnosti vrátane návrhov podchod v dotknutých staniciach a zastávkach vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti" (2019). Podrobné napojenie podchodov zabezpečujúcich prístupy cestujúcej verejnosti na nástupištia bude súčasťou správy o hodnotení.

Žiada vybudovať prístrešok pre bicykle na žel. stanici Devínska Nová Ves blízko schodisku do podchodu, tak ako na novovybudovaných zastávkach zámeru (zároveň krytý voči nepriazniam počasia v horizontálnom aj vertikálnom smere, vybavený kamerovým systémom), schodisko opatriť dostatočne širokým žľabom pre prístup s bicyklom.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Prístrešky na parkovanie bicyklov budú vybudované len v priestore nových železničných zastávok, ktoré sú predmetom zámeru (zast. Železná studienka a zast. Patrónka).

Pri stavebných prácach môže prísť k väčšiemu poškodeniu už teraz chodníka v nevyhovujúcom stave popri železničnom vale na juhozápadnej strane medzi Istrijskou ul. a potokom Mláka, v takom prípade žiada zabezpečiť po výstavbe jeho rekonštrukciu.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:

Príslušný orgán berie pripomienku na vedomie, stavbou dotknuté plochy budú po výstavbe navrhovanej činnosti vrátené do pôvodného stavu.

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; požaduje likvidáciu neregistrovanej čiernej skládky odpadu, ktorej existencia sa nenachádza v textovej časti zámeru, prekrytej zeminou južne od pôvodnej budovy železničnej stanice v DNV (koordináty 48.2176900N, 16.9767872E).

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán konštatuje, že uvedená požiadavka nie je predmetom navrhovanej činnosti.

Žiada ponechať spojenie Vukovarskej ulice s areálom Vápenky minimálne vo forme nespevnenej komunikácie.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán konštatuje, že navrhovaná činnosť toto spojenie nijakým spôsobom nenaruší.

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 cyklistov, keďže most križuje cyklistický okruh O9.

Žiada rekonštruovať/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.

Žiada rekonštruovať/prebudovať mostný objekt na km 45,440 (Agátová ul.) pre zabezpečenie priestoru pre dva jazdné pruhy v podjazde.

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 TP085.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán požiadavky berie na vedomie a bude sa nimi zaoberať v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

Do správy o hodnotení žiada dopracovať posúdenie odľahčenia priľahlej cestnej siete a kvantifikovať počet prepravených osôb po železnici, rovnako žiada aktualizovať kumulatívne hodnotenie vplyvov o tieto skutočnosti.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa požiadavkou zaoberal a bude sa ňou zaoberať v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

8. Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, list č. HŽP/3867/2021 zo dňa 13. 01. 2021, doručený dňa 15. 01. 2021

Z hľadiska ochrany verejného zdravia trvá na pokračovaní posudzovania strategického dokumentu pre navrhovanú činnosť.

Žiada 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán vyhovel požiadavke Regionálneho úradu verejného zdravotníctva na vykonanie posudzovania navrhovanej činnosti a stanovisko bude zohľadnené v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

9. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, list č. KPUBA-2021/245-2/DIM,KAD zo dňa 05. 01. 2021, doručený dňa 08. 01. 2021

Predložený investičný zámer sa dotýka 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 upozorňuje, 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. Bratislava – Staré Mesto.
KPÚ BA nepožaduje zisťovacie konanie vo veci posudzovania vplyvov na životné prostredie navrhovanou činnosťou.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán stanovisko Krajského pamiatkového úradu rešpektuje a v rámci rozsahu hodnotenia ho príslušný orgán zohľadní.

10. Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, list č. MAGS SUP 66611/2020-503542, EIA č. 31 zo dňa 15. 01. 2021, doručený dňa 25. 01. 2021

Z hľadiska územného plánovania:
Vzhľadom na uvedenú mierku a schematické zakreslenie predmetu navrhovanej činnosti do grafických príloh, nie je možné jednoznačne uviesť, že stavba a s ňou súvisiace stavebné objekty, nezasahujú mimo území vymedzených funkčných plôch: plochy zariadení železničnej dopravy, číslo funkcie 702 a ostatná ochranná a izolačná zeleň, číslo funkcie 1130.
V prípade, ak sa podrobnejším spracovaním projektovej dokumentácie preukáže, že všetky relevantné súčasti predloženej stavby sú súčasťou uvedených funkčných plôch, je navrhovaná činnosť z hľadiska funkčného využitia v súlade s ÚPN. Stanice a zastávky osobnej dopravy, stanice nákladné, odstavné a zriaďovacie, rušňové depá patria medzi prevládajúce spôsoby využitia funkčnej plochy: plochy zariadení železničnej dopravy, číslo funkcie 702. Zariadenia a vedenia technickej a dopravnej vybavenosti s ochrannými pásmami patria medzi prípustné spôsoby využitia funkčnej plochy: ostatná ochranná a izolačná zeleň, číslo funkcie 1130.
Charakter predloženej navrhovanej činnosti ponecháva súčasné funkčné využitie územia a zásadne nemení charakter stabilizovaného územia. Rozsah stavebných zásahov a ich dopad na priľahlé územie nie je možné, vzhľadom na mierku spracovania a možnosť zásahu do iných funkčných plôch, relevantne posúdiť a vyhodnotiť.

Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi vydanými pre oblasť železničnej dopravy:

na národnej úrovni:
o Programové vyhlásenie vlády SR na roky 2020 - 2024
o Stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2020
o Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020
o Strategický plán rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2030

Navrhovaná činnosť je v súlade s uvedenými dokumentmi, nakoľko sleduje komplexné kvalitatívne zvýšenie technickej vybavenosti železničnej infraštruktúry západnej časti železničného uzla Bratislava ako súčasti základnej dopravnej siete TEN-T a zvýšenie priepustnosti daného úseku železničnej trate za súčasného zvýšenia traťovej rýchlosti a bezpečnosti prevádzky.

na regionálnej úrovni a úrovni mesta Bratislava:
o PHSR Bratislavského samosprávneho kraja na roky 2014 - 2020
o Plán udržateľnej mobility (2020), ktorý aktuálne pripravuje BSK

o Územný plán regiónu Bratislavského samosprávneho kraja (VZN BSK č. 1/2013 zo dňa 20.9.2013)
o PHSR hlavného mesta SR Bratislavy na roky 2010 - 2020 (2010)
o Územný generel dopravy (2015)

Navrhovaná činnosť je v súlade s hlavným cieľom uvedených dokumentov, ktorým je preferencie verejnej dopravy a rozvoja koľajovej dopravy vrátane kvalitného riešenia prestupných bodov, budovania bezbariérových prepojení, vybudovania prestupných terminálov TIOP a zvýšenia komfortu cestujúcich.

Záver:
Dokumentácia je vypracovaná podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v októbri 2020 pre zámer: „Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva Západ" v kapitole 1 2. Posúdenie súladu navrhovanej činnosti s platnou územnoplánovacou dokumentáciou a ďalšími relevantnými strategickými dokumentmi na str. 128-133 uvádza súlad zámeru so všetkými relevantnými strategickými dokumentmi. Pri vyhodnotení k ÚPN uvádza:
„ÚPN rieši dopravu v súlade so záväznou časťou ÚPN VÚC BSK, v bode C. 7 sumarizuje zásady a regulatívy verejného dopravného vybavenia. Navrhovaná činnosť je v súlade so zásadami pre železničnú dopravu (bod 7.4), zohľadnené sú najmä zásady rešpektovať ochranné pásma železničných tratí a súčastí multimodálnych koridorov, integrovať prímestskú železničnú dopravu s mestskou hromadnou dopravou dobudovaním železničných zastávok na území mesta a rezervovať priestory pre prestavbu hlavnej stanice. Dotknutý úsek železničného uzla je trasovaný prevažne vo vyhradenom železničnom koridore v rámci ochranného pásma železničnej trate, t. j. v území, ktoré bolo v platnej územnoplánovacej dokumentácii mesta určené z hľadiska funkčného využitia ako plochy zariadení železničnej dopravy".
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.
Hlavné mesto SR Bratislava, ako dotknutý orgán územného plánovania podľa § 140a ods. 2 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov vydáva záväzné stanoviská hlavného mesta k investičnej činnosti, v ktorých na základe podrobnejších stupňov projektovej dokumentácie vyhodnocuje súlad predložených zámerov vo vzťahu k ÚPN.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienky na vedomie.

Z hľadiska dopravného inžinierstva:
Predložený zámer "Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva Západ" berie na vedomie. Z hľadiska záujmov sledovaných oddelením dopravného inžinierstva magistrátu k zámeru "Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva Západ" v zásade nemá námietky.
Pripomienky z hľadiska dopravného inžinierstva budú uplatnené k jednotlivým DÚR.
Upozorňuje, že pri ďalšej projektovej príprave je potrebné:
• 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.;
• 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.
Riešenie TIOP-u "Zastávka Patrónka" v novej polohe v žkm 52,100 pred mostom nad Limbovou ul. doposiaľ nebolo predložené k vydaniu ZST.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienky na vedomie.

Z hľadiska systémov technickej infraštruktúry:
S navrhovanou činnosťou „Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva Západ" z hľadiska vodných tokov a protipovodňovej ochrany súhlasí.
Modernizácia železničnej trate pozostáva, okrem iného, aj z rozšírenia mostných objektov pre tretiu koľaj ponad jestvujúce vodné toky Mláka a Vydrica. Upozorňuje, že pri zásahu do koryta a brehov vodných tokov je potrebné navrhované riešenie a všetky stavebné práce odsúhlasiť so správcom vodných tokov - SVP, š. p..

Pri realizácii stavby treba 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).
Pri riešení zachytávania a odvádzania dažďových vôd zo zemnej pláne železničného telesa, železničných staníc a železničných zastávok je potrebné ponechať všetky zrážkové vody na území kde dopadli, navrhnutím vhodných vodozádržných opatrení.

Z hľadiska vplyvov na životné prostredie, vrátane kumulatívnych vplyvov:
K zložkám životného prostredia:
Ovzdušie:
Ku kap. 4.3. Znečistenie ovzdušia (str. 72) - odporúča vychádzať z najnovšej Štúdie kvality ovzdušia v aglomerácii Bratislava (SHMÚ, 2020), kde sa uvádza, že najväčším problémom Bratislavy sú emisie z cestnej dopravy. Prekračovanie priemernej ročnej limitnej hodnoty koncentrácií NO2 je aj hlavný dôvod, pre ktorý je aglomerácia Bratislava v súčasnosti oblasťou riadenia kvality ovzdušia.
Nakoľko modernizácia železničných tratí môže prispieť k obmedzeniu IAD, hodnotí ju pozitívne.
Realizáciou modernizácie železničnej trate nedôjde k zmenám súčasných systémov vykurovania priestorov s predpokladom dlhodobého pobytu osôb a objektov so zariadeniami alebo technologickými prvkami vyžadujúcimi stabilizovanú teplotu. Berie na vedomie.
Počas stavebnej činnosti, súvisiacej s modernizáciou trate, bude dochádzať k zvýšenej prašnosti. Požaduje preto dodržiavať podmienky na obmedzenie prašnosti v zmysle Vyhlášky č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší.
Súčasťou navrhovanej činnosti budú nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia (náhradné zdroje elektrickej energie), pre ktoré požaduje 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..

Vody:
S ohľadom na ochranu podzemných a povrchových vôd, predchádzanie znečisteniu žiada v súvislosti s budovaním odvodňovacieho systému telesa trate (priekopy, drenáže), budovaním odvodňovacích drénov, razením tunelovej rúry a navrhovaných zásahov do dotknutých vodných tokov Mláka a Vydrica (vzhľadom na navrhované prečistenie dotknutých úsekov korýt) rešpektovať - 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.
Žiada 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.
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.
S ohľadom na identifikáciu dotknutého územia a útvarov povrchových vôd, ktoré sa na ňom nachádzajú v zmysle znenia § 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.
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.

V súvislosti so zaobchádzaním so znečisťujúcimi látkami sa uplatňuje § 39 Zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a najmä vyhláška MŽP SR 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.
Z hľadiska ochrany vody žiada zabezpečiť počas realizácie environmentálny dozor.
V prípade odvádzania vôd z povrchového odtoku zo spevnených plôch a ostatných objektov do kanalizácie, resp. do vsaku, je potrebné zabezpečiť prečistenie odvádzanej vody z povrchového odtoku v zmysle vodného zákona a ostatných prislúchajúcich predpisov, odporúča ORL s účinnosťou čistenia minimálne 0,1 mg/l NEL alebo účinnejšie.
V ďalšom stupni dokumentácie žiada doplniť bližšiu špecifikáciu uvedených zariadení a zapracovať informáciu o existencii zariadení aj do situácie.
Na str. 81 zámeru, časť Elektrická energie 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. V ďalšom stupni dokumentácie žiada 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.
Pôdy:
V súvislosti s realizáciou navrhovanej modernizácie žel. uzla sa predpokladá, že dôjde k dočasnému a trvalému záberu poľnohospodárskej a lesnej pôdy, zábery pôdy budú identifikované v ďalšom stupni prípravy stavby – berie na vedomie. Žiada rešpektovať opatrenia na zamedzenie úniku znečisťujúcich látok do pôdy.
Hluk:
Hluková situácia v okolí riešeného úseku železničnej trate bola vyhodnotená samostatnou vibroakustickou štúdiou. (Klub ZPS vo vibroakustike, s. r. o., 2020), kde sa konštatovalo na mnohých miestach prekročenie prípustných hodnôt hluku, a preto boli navrhnuté primárne, sekundárne, prípadne v niektorých lokalitách terciárne protihlukové opatrenia, ktoré budú v následných etapách investičného procesu upresňované.
Upozorňuje, že v rámci ďalších etáp investičného procesu v hlukových štúdiách bude potrebné zohľadniť všetky objekty, vrátane obytných, v dosahu vplyvu železnice, príp. plochy navrhnuté pre obytnú funkciu; týka sa to najmä územia Bory.
Odpady:
Upozorňuje, že na str. 69 zámeru uvádzaný zberný dvor na Bazovej ul. bol zrušený.

Celkové environmentálne zhodnotenie navrhovanej činnosti:
Posúdenie rizík súvisiacich so zmenou klímy (REMING CONSULT a. s., RNDr. Monika Vyskupová, PhD., 10/2020; Príloha C) - toto posúdenie preverilo citlivosť navrhovanej činnosti na pôsobenie rizikových klimatických javov a jej potenciálnu expozíciu voči ich pôsobeniu, vyhodnotilo zraniteľnosť projektu zo stavebno-technického i z prevádzkového hľadiska a posúdila mieru rizika vzniku nepriaznivej situácie a závažnosť jej dopadu na projekt.
Záverom boli identifikované klimatické javy (vysoko rizikové, so stredným rizikom, a nízkym rizikom) z hľadiska vzniku nepriaznivej situácie a boli navrhnuté adaptačné opatrenia na zmiernenie tohto rizika. V zmysle záverov daného posúdenia je pre navrhovanú činnosť zo stavebno-konštrukčného hľadiska rizikom predovšetkým pôsobenie silných vetrov, búrkových javov, vysokých teplôt a zosuvov.
Pre uvedené vybrané riziká bude nutné zvážiť konkrétne opatrenia na ich zmiernenie a tieto dôsledne zapracovať do návrhov technického riešenia projektu.
Najvýznamnejšie budú vplyvy počas výkonu zemných a výkopových prác - dôjde k prečisteniu korýt dotknutých vodných tokov, v nevyhnutnom rozsahu dôjde k odstráneniu brehových porastov a sprievodnej zelene, ktoré sú v priamom kontakte s navrhovanými úpravami mosta, resp. v miestach budovania mostných pilierov. Modernizácia trate zároveň významne zlepší vibroakustické vlastnosti mostov a zníži emisie hluku a vibrácií, čo bude mať na premosťované toky pozitívny vplyv.
Počas stavebných prác môže dôjsť k hydromorfologickým zmenám korýt dotknutých vodných tokov (odstránením alebo poškodením brehových porastov, narušením stability svahov manipulačnými prácami), dočasnému prerušeniu pozdĺžnej kontinuity tokov a zníženiu kvality vody v tokoch. (nežiaduce zmeny vodných tokov bude po skončení prác nevyhnutné odstrániť).
V úsekoch vedenia trate v zárezoch budú vybudované zárubné múry, ktoré budú prekážkou pre presakujúce podzemné vody (ich odvádzanie bude predmetom riešenia daných technických objektov).
Navrhovaná činnosť nezasahuje žiadnu CHVO ani PHO vodných zdrojov, v dotknutom území nie je evidovaný žiadny zdroj prírodných liečivých, minerálnych ani geotermálnych vôd.

Protihlukové steny inštalované pozdĺž trate v zastavanom území môžu svojou výškou pre obyvateľov predstavovať výrazné bariéry výhľadovosti a svojím prevedením tiež výrazné zásahy do estetickosti dotknutých lokalít (môžu vyvolávať aj klaustrofobický pocit);
z uvedených dôvodov odporúča pri konkrétnych návrhoch protihlukových clôn v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti uvažovať s obmedzením ich výšky na max. 2,5 m nad temenom koľaje v zmysle odporúčaní spracovanej vibroakustickej štúdie.
Sociálne a ekonomické dôsledky navrhovanej činnosti sa prejavia predovšetkým vyššou technickou vybavenosťou dotknutého úseku železničného uzla a zvýšením atraktivity železničnej dopravy.
Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky a archeologické lokality:
Problematika je v zámere riešená prevažne v 2 kapitolách:
1. v kapitole Sídla, 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.
2. v kapitole Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky a archeologické lokality (s 107-108); čiastočne sa zásahy do NKP uvádzajú aj v iných kapitolách (napr. 1.4 Dopravná a iná infraštruktúra, str. 85).
Na str. 107 zámeru sa uvádza:
„Súčasťou navrhovanej činnosti je obnova železničnej zastávky Bratislava-Železná studienka, v ktorej sa v súčasnosti nachádzajú objekty výpravná budova, prístrešok pre cestujúcich a dom strážnika. Hodnotená činnosť neuvažuje so zásahmi do výpravnej budovy, avšak pre potreby dobudovania tretej traťovej koľaje bude nevyhnutné odstránenie objektov situovaných v súčasnosti zo severnej strany trate vrátane strážneho domčeka, ktorý je národnou kultúrnou pamiatkou evidovanou pod č. 11393/3 podľa pamiatkového zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov. Podmienky odstránenia tohto objektu budú preriešené s príslušným orgánom ochrany pamiatkového fondu".
V predloženom zámere nie je z uvedených kapitol, ani z priloženej mapky možné zistiť presnejšiu mieru zásahov do NKP a pamätihodností, preto považuje za potrebné v tejto fáze zdôrazniť nasledovné:
- 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 metrov;
- v prípade horeuvedených plánovaných zásahov je nutné vyžiadať si v predstihu rozhodnutie Krajského pamiatkového úradu Bratislava, ktorý je miestne príslušným pamiatkovým orgánom;
- v prípade zásahov do pamätihodností evidovaných v „Celomestskom zozname pamätihodností Bratislavy" je potrebné konzultovať spôsob zásahov s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave, ktorý je odborným garantom Hlavného mesta pre problematiku pamätihodností;
- 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;
- 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, považuje ho za predčasné.
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.
Požaduje dôsledne dodržiavať ustanovenia zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu a rešpektovať stanoviská MÚOP a KPÚ.
Závery:
Pripomienky uvedené v tomto stanovisku žiada zohľadniť.
Pri zohľadnení kumulácie vplyvov navrhovanej činnosti a ďalších známych, relevantných činností v dotknutom území sa nepredpokladá vznik takých vplyvov, ktoré by pri vzájomnom pôsobení boli zdrojom významných trvalých negatívnych vplyvov na životné prostredie dotknutého územia či na miestne obyvateľstvo.
Za predpokladu realizácie opatrení uvedených v časti IV.10. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov jednotlivých variantov navrhovanej činnosti na životné prostredie, a realizácie ďalších opatrení, odporúčaní, posúdení a riešení uvedených v zámere, je možné docieliť environmentálne akceptovateľnú realizáciu posudzovanej činnosti podľa navrhovaného realizačného variantu.

Vyhodnotenie príslušného orgánu::

Príslušný orgán sa pripomienkami z hľadiska vplyvov na životné prostredie zaoberal a relevantné požiadavky zohľadní v rámci určenia rozsahu hodnotenia. Z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k navrhovanej činnosti vyjadril Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, listom č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ANJ zo dňa 22. 01. 2021, orgán ochrany prírody a krajiny list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021 a orgán ochrany prírody a krajiny, list č. OU-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, ktorých požiadavky budú takisto zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

11. Dotknutá verejnosť podľa § 24 zákona o posudzovaní doručila k zámeru navrhovanej činnosti nasledovné stanoviská:

11.1 Lukáš Pápay, list zo dňa 07. 01. 2021, doručený dňa 07. 01. 2021

Pripomienkuje odstránenie dvoch železničných objektov v zastávke Bratislava – Železná studienka v rámci realizácie navrhovaného zámeru. Keďže sa jedná o budovy, ktoré majú význam a hodnotu v rámci železničnej histórie na území hlavného mesta Bratislava a Slovenska, navrhuje presunutie (rozobratie 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

11.2 PhDr. Patrik Guldan, list zo dňa 05. 01. 2021, doručený dňa 07. 01. 2021

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) žiada zachovanie tejto budovy ako súčasti národného kultúrneho dedičstva.
Obidve budovy sú súčasťou obrazu železničnej zastávky. A navyše si na tomto mieste dovolí 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.
Žiada navrhovateľa s prihliadnutím na hodnoty akými sú autenticita, originalita o 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 poskytne projektantom konzultáciu, hoci im ju radi a zo zákona poskytne KPÚ BA.

Žiada 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 žiada na vhodnom mieste, ideálne na mieste pôvodnej čakárne.

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.), nepovažuje 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. Žiada 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

11.3 Miroslav Dragun, Som Petržalčan, list zo dňa 05. 01. 2021, doručený dňa 07. 01. 2021

Žiada 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 požaduje, 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

11.4 Miroslav Dragun, Inštitút pre rozvoj Bratislavského kraja, list zo dňa 05. 01. 2021, doručený dňa 07. 01. 2021

Žiada 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 požaduje, 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

11.5 Mgr. Jakub Lipták, list zo dňa 05. 01. 2021, doručený dňa 07. 01. 2021

Na str. 80 Zámeru sa uvádza nasledovné: „Potrebné bude tiež odstrániť dva železničné objekty v zastávke Bratislava - Železná studienka, konkrétne objekt čakáme (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) žiada zachovanie tejto budovy ako súčasti národného kultúrneho dedičstva.

Žiada 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 žiada na vhodnom mieste, ideálne na mieste pôvodnej čakáme.

Na str. 19 Zámeru sa uvádza nasledovné: „V žkm 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), nepovažuje 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. Žiada 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.

Požaduje 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

11.6 Ing. Ľuba Tančiboková, list zo dňa 05. 01. 2021, doručený dňa 11. 01. 2021

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Navrhovaná činnosť 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 nie je predmetom navrhovanej činnosti.

Projekt zabudol na rozdelenie územia mesta koľajiskom s troma koľajami so zvýšenou rýchlosťou 120km/h ! Nerieši prechod ľudí, už teraz časté kolízie s vlakom viď. interná Štatistika železníc a nikde neevidované strety s migrujúcou zverou (biokoridor). Nové podchody sú len pre cestujúcich v zastávkach Devínska, Lamač a ž. studienka.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Príslušný orgán týmto rozhodnutím určil posudzovanie navrhovanej činnosti na životné prostredie. Z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k navrhovanej činnosti vyjadril Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, listom č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ANJ zo dňa 22. 01. 2021, orgán ochrany prírody a krajiny list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021 a orgán ochrany prírody a krajiny, list č. OU-BA-

OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, ktorých požiadavky budú takisto zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia. Navrhovaná činnosť nepredpokladá vplyv navrhovanej činnosti na migrujúce živočíchy.

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 obslužnosť územia rozdeleného železnicou. Vo fotodokumentácii v prílohe vidno, že sú používané ako bezpečné prechody, ktoré
budú ešte potrebnejšie, lenže výstavbou tretej koľaje je ich priechodnosť ohrozená. Žiada zabezpečenie ich priechodnosti suchou nohou s retenčným vodopriepustným spevneným povrchom. Kvôli nízkemu profilu napr. plastová dlažba, rošt s retenčnou rohožou.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa požiadavkou zaoberal a zohľadní predloženie štúdie realizovateľnosti v rámci určenia rozsahu hodnotenia.
Realizáciou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá zmena 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.

Most žkm 50,704 pri Tescu je v súčasnosti podchod frekventovane využívaný obyvateľmi, turistami aj cyklistami a výstavbou 3koľaje je priechodnosť ohrozená. V minulosti bol aj prejazdný výstavbou nemocnice a tesca prejazd už nie je možný bez náhrady.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Príslušný orgán považuje požiadavku za splnenú.

V EIA Zámer Klimatické posudenie.pdf chýba hodnotenie viacerých objektov mosty: žkm 40,411, žkm 45,440, žkm 46,213, žkm 43,396, žkm50,406, žkm 50,704. V uvedených objektoch sa nerieši odvodnenie, nánosy bahna z búrok a zatopenie vodou.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Predložené klimatické posúdenie je spracované v zmysle Metodickej 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 žľabov 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. Príslušný orgán považuje požiadavku za splnenú.

Prirodzený zásek trate v teréne je vhodné využiť pre nové bezpečné nadchody napr. na žkm 50,399, žkm 51,100 alebo žkm 54. (lacnejšie ako Príklad premostenia z Prahy Pražská spojka / Mestské zásahy.)

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Nové nadchody nie sú predmetom zisťovacieho konania.
V prípade žkm 50,399 sú v blízkosti jestvujúce mimoúrovňové kríženia 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.

Zvážiť pre adaptáciu na zmeny klímy: časté sucho, vysoké teploty a búrkové javy a súčasne protihlukové opatrenie žiada použiť po celej dĺžke trate medzikoľajové 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®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, erózii povrchov.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Príslušný orgán sa v rámci určenia rozsahu hodnotenia bude zaoberať možnosťami: odvádzaním vôd z povrchového odtoku prioritne do vsaku, zazelenanie svahov železničného telesa a priľahlých 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.

Veľká časť jestvujúcej zelene bude zrušená kvôli rozšíreniu koľajiska a výstavbe. Ako náhradu požaduje 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 inváznе rastliny, ktoré budú občas kosené a drvené čo vedie len k ďalšiemu rastu. Preto navrhuje vysadiť segum, tisovité, pôdopokryvné pomaly rastúce kry, šípky, semená pre suché lúky.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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 definované v rámci správy o hodnotení.

11.7 Prof. Ing. Ivan Zapletal, MUDr. Stanislav Duba, Alžbeta Paleschová, Marek Šedivý a Kristína Šedivá, list zo dňa 2.1.2021, doručený 07. 01. 2021

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 žiada 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/ŤŤP 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 zastávky/event. terminálu MHD Pri suchom mlyne. Uvedené riešenie zlepši 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Prístup zo zastávky Patrónka na zastávky MHD liniek bude mimoúrovňový vo všetkých smeroch. Súčasťou zámeru navrhovanej činnosti sú aj potrebné úpravy MHD zastávky Pri Suchom mlyne. Podrobnosť napojenia zastávky bude riešená v rámci správy o hodnotení.

11.8 OZ Lepšia doprava, list zo dňa 7.1.2021, doručený 12. 01. 2021

Požaduje podrobnejšie preveriť širšie súvislosti zámeru, pokiaľ ide o dopravu, najmä ostatnú verejnú hromadnú dopravu (VHD) a nemotorovú dopravu. Odôvodnenie: 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán požiadavku akceptuje a zohľadní ju v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

Navrhuje, aby rozhodujúce stavebné objekty rozšírenia trate na trojkoľajovú (mosty, oporné a zárubne múry, nástupištia) boli vybudované tak, aby umožnili bez zásadnej prestavby položenie štvrtej koľaje. 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 štvrtú koľaj. Je preto vhodné rozhodujúce stavebné objekty umiestniť a dimenzovať tak, aby si ďalšie rozšírenie trate nevyžadovalo ich premiestňovanie, zásadnú prestavbu či výstavbu nových.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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.

Navrhuje, aby v železničnej stanici Devínska Nová Ves boli vybudované 4 nástupištné hrany. Odôvodnenie: 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.

Navrhuje v druhej etape nerušiť v železničnej stanici Bratislava-Lamač koľaj č. 3, ale ponechať ju. Odôvodnenie: 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.

Železničnú stanicu Bratislava hl.st. je potrebné riešiť komplexne, nielen koľajisko. V tejto súvislosti navrhuje: 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 dobudovať 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 nástupištia prepojiť jednak navzájom, jednak s obratiskom električiek. h. Aspoň jeden podchod k nástupištiam č. 1 -4 predĺžiť až k ulici Jaskový rad. Odôvodnenie: 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. Pristúp je potrebné rozšíriť. Ako jedinú ďalšiu možnosť vstupu pre veľký počet cestujúcich vidíme otvorenie staničného priestoru od Pražskej ulice (ako navrhuje 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 môže 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 smerovod 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 považuje 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 preťaženú križovatku vo vyústení Nám. Fr. Liszta na Šancovú ulicu. Uvoľnené priestory na námestí je možne využiť na skultúrnenie priestoru alebo na rozšírenie nedostatočných priestorov obratiska 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 nespĺňa. 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 navrhuje 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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 priľahlými plochami nie sú predmetom navrhovanej činnosti. 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 (súčasné 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 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. 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.

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. Odôvodnenie: 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 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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 rámci návrhu rozsahu hodnotenia.

V rámci rekonštrukcie mosta Karpatská riešiť aj kapacitne nevyhovujúce križovatky na oboch stranách podjazdu a tiež nedostatočnú šírku chodníkov. Odôvodnenie: 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 Podkolibská i Karpatská ulica dopravne

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán požiadavky berie na vedomie a bude sa nimi zaoberať v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

Všetky železničné stanice a zastávky vybaviť priestormi a zariadeniami pre parkovanie bicyklov. Odôvodnenie: 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Úpravy staničných a predstaničných priestorov nie sú predmetom navrhovanej činnosti. Prístrešky na parkovanie bicyklov budú vybudované v priestore dvoch nových železničných zastávok, ktoré sú predmetom navrhovanej činnosti (zast. Železná studienka a zast. Patrónka).

V úseku medzi Cestou mládeže a ulicou Zidiny (km 50,7) vybudovať cyklotrasu popri železničnej trati na jej severnej strane. Odôvodnenie: 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Predmetom 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 navrhnutej 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.

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. Odôvodnenie: Súčasné územné rozhodnutie na predĺženie Saratovskej ulice počíta s vedením električkovej trate ponad železnicu. 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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 v kompetencii Hlavného mesta SR Bratislava, príp. povoľujúceho orgánu – príslušnej 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. V rámci správy o hodnotení budú konkretizované rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov.

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.) Odôvodnenie: 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V rámci správy o hodnotení budú konkretizované rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov.

Pri rekonštrukcii zastávky Bratislava Železná studienka pamiatkovo chránený domček strážnika neasanovať, ale rozobrať a postaviť v novej polohe (s prihliadnutím na pripomienku č. 2). Odôvodnenie: Kultúrne dedičstvo krajiny je potrebné chrániť, nie likvidovať. Predpokladá, že náklady na premiestnenie stavby budú vzhľadom na celkové náklady na zámer zanedbateľné.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Pri prestavbe zastávky Bratislava Železná studienka použiť materiály a mobiliár primerané lokalite zastávky (vstupný bod do lesoparku) a jej histórii. Odôvodnenie: Vzhľadom na lokalizáciu zastávky a jej históriu považuje za potrebné zachovať génius loci.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Pripomienka je uplatniteľná v rámci povoľovacieho konania, v rámci ktorého budú spresnené bližšie konkretizované použité materiály v závislosti od pripomienok Hlavného mesta SR Bratislava a príslušnej mestskej časti.

Pri rekonštrukcii červeného mosta, výstavbe súbežného nového, rekonštrukcii zastávky Bratislava Železná studienka a priľahlých traťových úsekov z oboch strán postupovať tak, aby boli minimalizované dopady na rekreačnú funkciu Partizánskej lúky. Odôvodnenie: 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Stavebné práce nevyvolajú zásahy do lokality Partizánskej lúky.

11.9 Ing. Matej Vagač, Občianska iniciatíva Bratislava otvorene, list zo dňa 06. 01. 2021, doručený dňa 11. 01. 2021

Podrobnejšie preveriť širšie súvislosti navrhovaného zámeru s dôrazom na lepšie podmienky pre integráciu verejnej dopravy, súbežných a priečnych 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 ním) nijako nezlepšujú podmienky, neoptimalizujú polohy zastávok MHD a pod. Vzorom môže byť prestavba viedenskej hlavnej stanice a priľahlých 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.

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.

Riešenie Hlavnej stanice žiada vypracovať na základe urbanistických 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:

V rámci správy o hodnotení bude doložená štúdia realizovateľnosti aj s dopravným modelom zohľadňujúcim súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD.

Na Hlavnej stanici navrhnúť nový podchod na nástupištia situovaný východne od existujúcich podchodov a vyústený 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Podrobné napojenie podchodov zabezpečujúcich prístupy cestujúcej verejnosti na nástupištia bude súčasťou správy o hodnotení.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Podrobné napojenie podchodov zabezpečujúcich prístupy cestujúcej verejnosti na nástupištia bude súčasťou správy o hodnotení.

Vybudovať prístup na Hlavnú stanicu z Jaskového radu, vrátane zastávky MHD na tejto ulici. Odôvodnenie: Skrátenie vzdialenosti o 500 m (najkratšia dnešná trasa) až 1 km (najkratšia bezbariérová trasa). Zlepšenie prestupných možností smerom na Kramáre (linka 44).

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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.

Rozšíriť zárez a oporný múr pred zastávkou Bratislava – Železná studienka navrhnúť 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 sklonovými pomermi. Z hľadiska povoľovacích procesov, efektivity vynaložených verejných prostriedkov či zmenšenia množstva stavebných zásahov je lepšie budovanie oboch líniových stavieb zlúčiť.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Predmetom 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 navrhnutej 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.

Zásadne preriešiť nevyhovujúcu križovatku Podkolibská, Dobšinského, Jaskový rad vrátane výstavby nového železničného mosta. Odôvodnenie: Zlepšenie súčasného stavu, ktorý je limitovaný práve železničnou traťou. Žiada 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Nástupištia zastávky Železná studienka realizovať materiálmi a mobiliárom primeranými k historickému charakteru lokality. Odôvodnenie: Zachovanie NKP, postavenie repliky zhorenej čakárne.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Pripomienka je uplatniteľná v rámci povoľovacieho konania, v rámci ktorého budú spresnené bližšie konkretizované použité materiály v závislosti od pripomienok Hlavného mesta SR Bratislava a príslušnej mestskej časti.

11.10 Ing. Matej Vagač, Občianska iniciatíva Bratislava otvorene, Dobrovičová 10, 811 09 Bratislava

Navrhnúť 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 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). Dlhodobo vysoká úroveň hluku a vibrácií má preukazne za následok poruchy spánku, respiračné ochorenia, kardiovaskulárne ochorenia, vysoký krvný tlak, mozgové mŕtvice, výskyt depresií, poruchy sluchu a poruchy imunity. Uvedené poškodenia zdravia obyvateľov žijúcich v dotknutej oblastí sa za posledné roky zintenzívnili, pričom by takto navrhnutá dostavba tento hluk ešte zvýšila.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V rámci správy o hodnotení bude doložená štúdia realizovateľnosti aj s dopravným modelom zohľadňujúcim súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD.

Do zámeru zapracovať výstavbu funkčnej protihlukovej steny pozdĺž Brnianskej ulice, v úseku od ul. Prokopa Veľkého až po Západný rad (cca 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.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. V rámci správy o hodnotení bude dopracovaná hluková a vibračná štúdia 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.

Zapracovať do projektovej dokumentácie vysadenie zelene (vysoké a dlhoveké 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 predchádzajúcom bode.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán pripomienku akceptuje a bude sa ňou zaoberať v rámci určenia návrhu rozsahu hodnotenia.

11.11 Ing. Katarína Pancáková, Občianska iniciatíva „Za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave, list zo dňa 14. 01. 2021, doručený dňa 15. 01. 2021

Navrhnúť 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).

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V rámci správy o hodnotení bude doložená štúdia realizovateľnosti aj s dopravným modelom zohľadňujúcim súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD.

Do zámeru zapracovať výstavbu funkčnej protihlukovej steny pozdĺž Brnianskej ulice, v úseku od ul. Prokopa Veľkého až po Západný rad (cca 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).

Prípadne, iného variantu ako je uvedené 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.

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.

Zabezpečiť meranie a vyhodnotenie dodržiavania hlukových noriem vo v.u. dotknutom území Brnianskej ul. ešte pred kolaudáciou realizovaného zámeru.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. V rámci správy o hodnotení bude dopracovaná hluková a vibračná štúdia 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.

Zároveň požaduje vytvorenie a zeleňou osadeného ochranného valu pozdĺž podzemnej alebo prekrytej povrchovej trate.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Vytvorenie ochranného valu ani prekrytie trate nie sú predmetom navrhovanej činnosti.

Zapracovať do zámeru presné umiestnenie zdrojov napájanie el. energiu/trafostanice ako aj náhradných zdrojov el. energie a zdroja tepla, vrátane opatrení na elimináciu znečisťovania ovzdušia a protihlukových opatrení v prípade, že sa predpokladajú dotknutom území zóny Brnianska-Patrónka,

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán pripomienku akceptuje a bude sa ňou zaoberať v rámci určenia návrhu rozsahu hodnotenia.

Zabezpečiť meranie dodržiavania limitov emisií týkajúcich sa bodu 3.6. ešte pred kolaudáciou realizovaného zámeru.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Pripomienka je uplatniteľná v rámci povoľovacieho konania navrhovanej činnosti.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienku na vedomie, bude sa ňou zaoberať v rámci určenia návrhu rozsahu hodnotenia.

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),

Vyhodnotenie príslušného orgánu:

Nie je možné zohľadniť požiadavku. Používanie zvukových návestí 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 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 záväzné. Predpisy ŽSR vydáva a schvaľuje príslušná organizačná zložka ŽSR.

V zámere uviesť predpokladané počty cestujúcich, ktorí budú využívať železničnú stanicu Patrónka, kategórie vlakov, ktoré budú na tejto stanici zastavovať, frekvenciu zastavovania vlakov v denných aj nočných hodinách a spôsob prevádzky predmetnej stanice.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V rámci správy o hodnotení bude doložená štúdia realizovateľnosti aj s dopravným modelom zohľadňujúcim súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD.

Spresniť umiestnenie železničnej stanice Patrónka, riešenie príjazdovej komunikácie, parkoviska (aj pre automobily) a inej infraštruktúry súvisiacej s prevádzkou stanice a špecifikovať súvisiace ochranné opatrenia vplyvu na okolie.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Príslušný orgán požiadavku akceptuje. Podrobnosť napojenia zastávky Patrónka bude riešená v rámci správy o hodnotení navrhovanej činnosti.

Po ukončení realizácie stavebných a technologických prác zvoleného variantu, zabezpečiť pred kolaudáciou vysadenie primeranej zelene pozdĺž protihlukovej steny umiestnenej na strane železničnej trate

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán pripomienku akceptuje a bude sa ňou zaoberať v rámci určenia návrhu rozsahu hodnotenia.

11.12 Ing. Tomáš Freylich, Ing. Tatiana Freylichová, list zo dňa 21. 01. 2021, doručený dňa 25. 01. 2021

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. T. j. v zámere absentuje relevantný, vopred vypracovaný matematický prepočet/ popísanie 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V rámci správy o hodnotení bude doložená štúdia realizovateľnosti aj s dopravným modelom zohľadňujúcim súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD.

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 nadlimitných hodnôt hluku, vibrácií a prachu, a to vplyvom dopravy na zdravie miestnych obyvateľov. Už v roku 2009 bol na internetovom portáli Plus jeden deň (www1.pluska.sk/regiony/merali-smehluk), 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 považuje 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 nezaoberá súčasným stavom životného prostredia priamo na Brnianskej ulici, a ani na uliciach v jej priľahlom 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 materské školy (Dubová, Úprkova, Bohúňova ul.) a jedna stredná škola (Úprkova ul.). Momentálne platí v tejto zóne stavebná uzávera. Na túto zónu plynule nadväzuje oddychová zóna Horský park.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienky na vedomie, z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k navrhovanej činnosti vyjadril Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, listom č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ ANJ zo dňa 22. 01. 2021, orgán ochrany prírody a krajiny list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021 a orgán ochrany prírody a krajiny, list č. OU-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, ktorých požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia.

Pôsobenie rušivého hluku, vibrácií a prachu dlhodobo 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 dlhoročným snahám obyvateľov, neboli zo strany orgánov a organizácií zodpovedných za tento nežiaduci stav, urobené žiadne ochranné opatrenia, dopravne obmedzenia alebo prevencie zamerané na elimináciu týchto negatívnych dopadov na ľudské zdravie.

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 nemôže 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 prispôsobené lepším výsledkom meraní a absolútne nie k prospechu a dobrým životným podmienkam obyvateľov dotknutých lokalít! Preto žiada 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, žiada 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 žiada podrobnejšie rozpracovať zámer v oblasti výstavby funkčného protihlukového a protivibračného riešenia v danom úseku. Technické riešenia protihlukových stien/bariér žiada vypracovať bez limitného výškového obmedzenia na 2,5 m, ktoré aktuálne uvádza vypracovaný zámer. Žiada ich vypracovať s takými parametrami, ktoré naopak zabezpečia maximálne pohlcovanie hluku a vibrácií. Žiada zámer podrobnejšie rozpracovať tak, aby protihlukové steny/bariéry jasne zohľadňovali výšky okolitých objektov. Zároveň žiada protihlukové steny/bariéry projektovať tak, aby nedošlo

k nežiaducemu efektu odrazu hluku od priľahlej automobilovej dopravy na Brnianskej/Pražskej ulice, aby sa nestalo, že sa odrazený hluk bude šíriť ďalej do obytnej zóny.

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. Žiada 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa pripomienkami zaoberal, k navrhovanej činnosti sa vyjadril Regionálny úrad verejného zdravotníctva, ktorého požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

Navrhnúť 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 zaťaženosti 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 mesto, hlavného mesta modernej krajiny 21. storočia. Má za to, že realizácia zámeru tak, ako je predložený, by súčasný stav fakticky len zhoršila. Nabáda 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V rámci správy o hodnotení bude doložená štúdia realizovateľnosti aj s dopravným modelom zohľadňujúcim súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD.

Zapracovať 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán pripomienku akceptuje a bude sa ňou zaoberať v rámci určenia návrhu rozsahu hodnotenia.

V rámci protivibračných opatrení v zámere zaviazať (nielen odporučiť) realizátora projektu použitím najmodernejších technologických postupov a materiálu pri pokladaní železničných podvalov a železničného zvršku a tieto použiť pri realizácii.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa pripomienkou zaoberal, k navrhovanej činnosti sa vyjadril Regionálny úrad verejného zdravotníctva, ktorého požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

Zapracovať zrušenie denného aj nočného pískania/klaksónu rušňov pri vjazde do tunela na Hl. železničnú stanicu zo strany Brnianskej ulice, použitím moderných technológií výstrahy.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Nie je možné zohľadniť požiadavku. Používanie zvukových návestí 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 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 záväzné. Predpisy ŽSR vydáva a schvaľuje príslušná organizačná zložka ŽSR.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V rámci správy o hodnotení bude doložená štúdia realizovateľnosti aj s dopravným modelom zohľadňujúcim súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Príslušný orgán požiadavku akceptuje. Podrobnosť napojenia zastávky Patrónka bude riešená v rámci správy o hodnotení navrhovanej činnosti.

Po ukončení realizácie stavebných a technologických prác zvoleného variantu, zabezpečiť pred kolaudáciou vysadenie primeranej zelene.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán pripomienku akceptuje a bude sa ňou zaoberať v rámci určenia návrhu rozsahu hodnotenia.

11.13 Adrián Jankovič, list doručený 25. 01. 2021

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

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.

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 nebude 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

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.

Zabezpečiť čo najkratší a najpriamejší prístup k zastávkam MHD „Pri Suchom mlyne" pri žel. zastávke Patrónka.

Zabezpečiť čo najkratší prestup medzi zastávkou Železná studienka a zastávkami trolejbusov a autobusov MHD v lokalite, spevniť nespevnené komunikácie vedúcu od nástupíšť železničnej zastávky na Ostružinový chodník a Cestu mládeže.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Prezentovaný zámer navrhovanej činnosti vrátane návrhov podchod v dotknutých staniciach a zastávkach vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti" (2019). Podrobné napojenie podchodov zabezpečujúcich prístupy cestujúcej verejnosti na nástupištia bude súčasťou správy o hodnotení.
V rámci správy o hodnotení budú konkretizované rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov

11.14 Mgr. Art. Sandra Polovková, POST BELLUM SK, list zo dňa 28. 01. 2021, doručený dňa 01. 02. 2021

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 navrhuje spolupracovať s poslancami mestského zastupiteľstva mestskej časti Lamač, Historickým ústavom SAV, Dokumentačným strediskom holokaustu, Ústavom pamäti národa.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

11.15 Ing. Karol Bartoš, Mgr. Viera Bartošová, ArtD., Martin Bartoš, list zo dňa 27. 01. 2021, doručený dňa 29. 01. 2021

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.

Zo zverejneného predbežného náčrtu nie je úplne jasné, nakoľko sa nás dotkne rozširovanie trate. Zo zverejneného náčrtku sa zdá, že bude zasiahnutý náš pozemok pri rodinnom dome. Keďže v budúcnosti plánuje určité ďalšie investície na tomto pozemku, neradi by sme o tieto prišli vyvlastnením, na ktoré nebude v dostatočnom časovom predstihu pozornení.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa pripomienkami zaoberal a zohľadní ich v rámci určenia návrhu rozsahu hodnotenia.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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.

11.16 Ivan Tančibok, list zo dňa 05. 01. 2021, doručený dňa 28. 01. 2021

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Navrhovaná činnosť 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 nie je predmetom navrhovanej činnosti.

Projekt zabudol na rozdelenie územia mesta koľajiskom s troma koľajami so zvýšenou rýchlosťou 120km/h ! Nerieši prechod ľudí, už teraz časté kolízie s vlakom viď interná Štatistika železníc a nikde neevidované strety s migrujúcou zverou (biokoridor). Nové podchody sú len pre cestujúcich v zastávkach Devínska, Lamač a ž. studienka.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Príslušný orgán týmto rozhodnutím určil posudzovanie navrhovanej činnosti na životné prostredie. Z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k navrhovanej činnosti vyjadril Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, listom č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ANJ zo dňa 22. 01. 2021, orgán ochrany prírody a krajiny list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021 a orgán ochrany prírody a krajiny, list č. OU-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, ktorých požiadavky budú takisto zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia. Navrhovaná činnosť nepredpokladá vplyv navrhovanej činnosti na migrujúce živočíchy.

Nezohľadnili žiadnu odbornú štúdiu pohybu ľudí ktorá by zohľadnila aj vývoj mesta a 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 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. Žiada zabezpečenie ich priechodnosti suchou nohou s retenčným vodopriepustným spevneným povrchom. Kvôli 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa požiadavkou zaoberal a zohľadní predloženie štúdie realizovateľnosti v rámci určenia rozsahu hodnotenia.
Realizáciou navrhovanej činnosti sa nepredpokladá zmena 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.

V EIA Zámer Klimatické posudenie.pdf chýba hodnotenie viacerých objektov mosty: žkm 40,411, žkm 45,440, žkm 46,213, žkm 43,396, žkm50,406, žkm 50,704 . V uvedených objektoch sa nerieši odvodnenie, nánosy bahna z búrok a zatopenie vodou.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Predložené klimatické posúdenie je spracované v zmysle Metodickej 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 žľabov 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. Príslušný orgán považuje požiadavku za splnenú.

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 Pražská spojka / Mestské zásahy. V projekte plánovanom na realizáciu2025-35 nie je naznačená pripravovaný cyklistický chodník.
Nové nadchody nie sú v rámci navrhovanej činnosti plánované.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Nové nadchody nie sú predmetom zisťovacieho konania.
V prípade žkm 50,399 sú v blízkosti jestvujúce mimoúrovňové kríženia 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.

Zvážiť pre adaptáciu na zmeny klímy: časté sucho, vysoké teploty a búrkové javy a súčasne protihlukové opatrenie žiada použiť po celej dĺžke trate medzikoľajové 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 v MHD tu Informačná platforma zelené a obehové hospodárstvo (enviroportal.sk) BRENS®-STERED® 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 po bokoch koľajiska pôsobia proti destabilizácii svahov, erózii povrchov.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Príslušný orgán sa v rámci určenia rozsahu hodnotenia bude zaoberať možnosťami: odvádzaním vôd z povrchového odtoku prioritne do vsaku, zazelenanie svahov železničného telesa a priľahlých

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.

Zeleň. Veľká časť jestvujúcej zelene bude zrušená kvôli rozšíreniu koľajiska a výstavbe. Ako náhradu požaduje 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 inváznе rastliny, ktoré budú občas kosené a drvené čo vedie len k ďalšiemu rastu rýchlorastúcich inváznych rastlín. Preto navrhuje vysadiť segum, tisovíté, pôdopokryvné pomaly rastúce kry ktoré nie sú náročné na údržbu.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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 definované v rámci správy o hodnotení.

Zastávka Železná Studienka. Požadujem zastávke železná studienka prinavrátiť jej pôvodný názov červený most.

Ďalej žiada aby pamiatku strážny domček bola iba presunutá a obnovená do pôvodnej podoby aj z drevenou čakárňou, ktorá bola podpálená 20. septembra 2010 pred 11.00 h.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Mestskej časti Karlova ves, Lamač nezverejnila na svojej úradnej tabuli EIA Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva ZÁPAD

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Pripomienka je smerovaná na povoľujúci orgán.

11.17 Ing. Ivan Kačo, list zo dňa 29. 12. 2021, doručený dňa 04. 01. 2021

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,

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán pripomienku zohľadní v rámci určenia rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

Konkrétny záber pozemkov bude spresnený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, kedy budú známe podrobnosti technického návrhu a nárokov projektu.

Nedostatočne resp. vôbec nepopisuje stavebné činnosti pri výstavbe „mestského" tunela, čo je z hľadiska vplyvu na ŽP rozhodujúca stavebná činnosť na tejto stavbe,

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán pripomienky zohľadní v rámci určenia rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

Navrhovateľ má za to, že v aktuálnom predprojektovom štádiu je stavebná činnosť na výstavbe samotnej tunelovej rúry popísaná dostatočne, ďalšie špecifikácie samotnej činnosti budú spresnené 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.

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,

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán zváži zapracovanie pripomienky do rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

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.

Je spracovaná v nedostatočnej podrobnosti, nakoľko etape realizácie stavby vzhľadom na mimoriadne stavebne 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 povrchne, neúplne a značne zjednodušene.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán zváži zapracovanie pripomienky do rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

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.

11.18 Mgr. Bronislava Milčíková, list doručený dňa 07. 01. 2021

Žiada, 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.

Požaduje zníženie rýchlosti vlakov na úseku medzi SŽKM 55,379 a hlavnou stanicou.
Prízvukuje, že avizovaná znížená rýchlosť vlakov bude mať za následok zníženie 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa pripomienkou zaoberal, k navrhovanej činnosti sa vyjadril Regionálny úrad verejného zdravotníctva, ktorého požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

Žiada 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 kľudu. 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán nemôže pripomienku zohľadniť. Posunutím návestidla by došlo k skráteniu užitočných dĺžok koľají v rušňovom depe, čo môže mať vplyv na jeho prevádzku. Umiestnenie návestidla do novej polohy je možné v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie len v prípade kladného vyjadrenia správcu.

Žiada, aby avizovaná protihluková clona PHC 23 umiestnenie vľavo 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. žiada, aby bola protihluková clona priehľadná, a aby spĺňala maximálne svoj účel.

Požaduje 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 avšak minimálne v úseku Tupého 1-5, príp. ďalej, kde je trať v bezprostrednej blízkosti zástavby rodinných domov.

Požaduje zabudovanie pružných prvkov do železničného spodku (podvalov s podpovalovými podložkami a antivibračných rohoží) a rozšíriť ich využitie z „lokality okolo hlavnej stanice".
Zámer obsahuje odporúčanie zvážiť 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 bezpodmienečné potrebuje zrealizovať obmedzenia vibrácií, ktoré majú mimoriadne negatívny vplyv ako na zdravie obyvateľov, tak na stav budov, ktoré sa nachádzajú v tomto úseku.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa pripomienkou zaoberal, k navrhovanej činnosti sa vyjadril Regionálny úrad verejného zdravotníctva, ktorého požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

11.19 JUDr. Tomáš Korček PhD., list zo dňa 04. 01. 2021, doručený dňa 07. 01. 2021

Žiada 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 vykonaná obhliadka národnej kultúrnej pamiatky a vydané „ROZHODNUTIE" zo 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

11.20 Matúš Borš., list zo dňa 05. 01. 2021, doručený dňa 08. 01. 2021

Bude sa riešiť v projekte aj elektrifikácia DNV - Marchegg? Rakúska strana predpokladá dokončenie elektrifikácie stanice Marchegg okolo roku 2023.
Netreba zabúdať pri ďalšom stupni projektu železničných zastávok na to, že sa plánuje výstavba tretej koľaji, aby sa zbytočne nepredražovala stavba.
Dá sa zefektívniť a zrýchliť projekt a prestavba trate?

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Elektrifikácia úseku Devínska Nová Ves – št. hranica SR/RR (smer Marcheg) nie je predmetom navrhovanej činnosti. Pri navrhovaní objektov zastávok sa bude v čo najväčšej možnej miere prihliadať na budúce strojkoľajnenie železničnej trate. Na termín začatia a skončenia výstavby vplýva veľa faktorov a preto sa nedajú zadefinovať podmienky pre zrýchlenie prestavby železničnej trate.
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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienku na vedomie.

Navrhuje preveriť možnosť prekrytia železničnej trate, keďže v úseku diaľnice D2 zhruba súbežne s traťou č.110 sa rieši jej potenciálne prekrytie.
Dôvod: Eliminácia jestvujúcej líniovej prekážky v rozvoji tejto častí mesta a v prepojení dvoch mestských častí odrezaných od seba dvomi líniovými stavbami.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V rámci správy o hodnotení bude doložená štúdia realizovateľnosti aj s dopravným modelom zohľadňujúcim súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD.

Navrhuje 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,

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Podchod v km 51,210 v zastávke Bratislava-Železná Studienka je navrhnutý pre zabezpečenie bezkolízneho prístupu cestujúcej verejnosti na nástupištia

Zachovať jestvujúcu historickú budovu zastávky Železná studienka pri nástupišti v smere BA hlavná stanica. Dôvod: Historická budova.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Netreba zabudnúť na spoluprácu s mestom Bratislava a Dopravným podnikom, aby sa vytvoril prestup vlak—trolejbus/ autobus.
Dôvod: Zníženie prestupnej vzdialeností medzi jednotlivými dopravnými módmi- prilákanie nových potenciálnych cestujúcich.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienku na vedomie.

11.21 Čarodejník z krajiny, o.z., Mária Horecká, list doručený dňa 06. 01. 2021

Rozšíriť zárez a oporný múr pred zastávkou Bratislava - Železná studienka navrhnúť tak, aby súbežne s traťou po jej severnej strane viedla aj cyklistická komunikácia.
Odôvodnenie: Územný pián 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Predmetom 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 navrhnutej 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.

Podchod v stanici/zastávke Lamač navrhnúť 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 navrhnúť 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 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Prezentovaný zámer navrhovanej činnosti vrátane návrhov podchod v dotknutých staniciach a zastávkach vychádza zo spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019). Podrobné napojenie podchodov zabezpečujúcich prístupy cestujúcej verejnosti na nástupištia bude súčasťou správy o hodnotení.

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 Povoznícka.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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 Povoznícka 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. Požiadavka je uplatniteľná v rámci povoľovacieho konania navrhovanej činnosti.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie na vedomie. V rámci správy o hodnotení budú konkretizované rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov

Trať od začiatku zárubného múru pred križovaním diaľnice D2 (cca km 47,1) po cestný most na I/2 (km 48,621) navrhnúť tak, aby bolo možné jej prekrytie. Odôvodnenie: Trať je momentálne vedená v záreze a spolu so súbežnou diaľnicou D2 vytvára dvojitú líniovú bariéru. Zámer* "Diaľnica D4 Bratislava, Rača - Záhorská Bystrica" navrhovateľa Národná diaľničná spoločnosť, a.s., Dúbravská cesta 14, 841 04 Bratislava počíta pri výstavbe tunela Karpaty na diaľnici D4 s prekrytím diaľnice D2 v tomto úseku. Prekrytie železničnej trate odstráni líniovú bariéru medzi MČ Dúbravka a Lamač a okrem eliminácie hluku umožní aj ďalší rozvoj územia.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Podchod v km 51,210 v zastávke Bratislava-Železná Studienka je navrhnutý pre zabezpečenie bezkolízneho prístupu cestujúcej verejnosti na nástupištia

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 Zidiny)

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa pripomienkami zaoberal, k navrhovanej činnosti sa vyjadril Regionálny úrad verejného zdravotníctva, ktorého požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

Žiada pri spevňovaní svahov pod Jaskovým radom zároveň vybudovať na Jaskovom rade chodník v minimálnej šírke 2,5 metra.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán konštatuje, že navrhovaná pripomienka je v kompetencii dotknutej obce, príp. povoľovacieho orgánu, a pripomienka je uplatniteľná v rámci povoľovacieho konania navrhovanej činnosti.

Žiada 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 možne zachovaný rekreačný prírodný potenciál tohto územia, zachovaním jeho historických hodnôt a odkazu s využitím prírodných materiálov a zároveň realizovať krajinárske úpravy.

Žiada pri rekonštrukcií Červeného mosta a pri výstavbe druhého "železného" mosta maximálne možne 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 navrhnúť cez architektonickú súťaž. Akékoľvek nové telesá zasahujúce do Cesty mládeže navrhnúť tak, aby bola v budúcnosti možná rekonštrukcia Cesty Mládeže v podmostovom priestore s výrazným rozšírením chodníkov.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Žiada 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.

Vybudovať lávku spájajúcu Zelenohorskú ulicu v MČ Lamač so severnou časťou areálu OC Galéria Tesco Lamač. Lávka by mala byť riešená bazbariérovo 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Príslušný orgán považuje požiadavku za splnenú.

V súlade s aktuálnou verziou spracovaného návrhu Územný plán zóny Zečák počítať pri zámere mostnými objektmi v oblasti medzi ŽST Lamač a Zastávkou Železná studienka

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán upozorňuje, že návrh Územného plánu zóny Lamač – Zečák, nie je v súčasnosti schválený, z dôvodu prebiehajúceho procesu SEA, z dôvodu pretrvávajúceho nepredloženia správy o hodnotení strategického dokumentu obstarávateľom – Mestskou časťou Bratislava – Lamač.

11.22 Iniciatíva Naše Karpaty, o.z., Ing. Jakub Mrva, list doručený dňa 07. 01. 2021

Žiada 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie pripomienky na vedomie, z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k navrhovanej činnosti vyjadril Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, listom č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ ANJ zo dňa 22. 01. 2021, orgán ochrany prírody a krajiny list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021 a orgán ochrany prírody a krajiny, list č. OU-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, ktorých požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia.
Plochy výsadby zelene a jej rozsah budú bližšie definované v rámci správy o hodnotení.

Žiada pri spevňovaní svahov pod Jaskovým radom zároveň vybudovať na Jaskovom rade chodník v minimálnej šírke 2,5 metra. Táto pripomienka je zásadná.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán konštatuje, že navrhovaná pripomienka je v kompetencii dotknutej obce, príp. povoľovacieho orgánu, a pripomienka je uplatniteľná v rámci povoľovacieho konania navrhovanej činnosti.

Žiada zachovanie existujúcich historických objektov na zastávke Železná studnička, pri úpravách nástupíšť tieto objekty presunúť a revitalizovať a vhodne zapracovať do prostredia. Zároveň žiada 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 považuje 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 možne 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie požiadavku na vedomie.

Žiada pri rekonštrukcií Červeného mosta a pri výstavbe druhého "železného" mosta maximálne možne 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 navrhnúť cez architektonickú súťaž. Akékoľvek nové telesá zasahujúce do Cesty Mládeže navrhnúť tak, aby bola v budúcnosti možná rekonštrukcia Cesty Mládeže v podmostovom priestore s výrazným rozšírením chodníkov.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Žiada 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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. Príslušný orgán považuje požiadavku za splnenú.

Žiada 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
V rámci správy o hodnotení budú konkretizované rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov.

11.23 Cyklokoalícia, list doručený dňa 07. 01. 2021

Podrobnejšie preveriť širšie súvislosti navrhovaného zámeru s dôrazom na lepšie podmienky pre integráciu verejnej dopravy a vytvorenie súbežných a priečnych 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, 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, nezväzuje sa komplexne kombinácia bicykel - vlak (vybudovanie cyklistických komunikácií súbežne s traťou na prístup k staniciam a kapacitných bezpečných parkovísk), chýba viac spôsobov, ako eliminovať železnicu ako líniovú bariéru v území a pod. Všetko sú to veci, ktoré sa priamo dotýkajú uvedeného zámeru a ich realizácia mimo tohto zámeru vo viacerých prípadoch nie je ani možná.

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 by tak zostala jediná koľaj.

Riešenie Hlavnej stanice žiada vypracovať na základe urbanistických predpokladov získaných na základe dialógu s mestom Bratislava. Odôvodnenie: 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 závažne limitovať ďalší rozvoj stanice.

Preveriť možnosť zrušenia nástupišťa č. 5 v obvode „Dvor " a ponechať len koľaj do Múzea dopravy. Odôvodnenie: 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 alebo byť ukončený v niektorej vhodnej stanici na okraji Bratislavy (Podunajské Biskupice, Rača).

V prípade potreby zachovania nástupišťa č. 5 ho navrhnúť v polohe bližšie k tunelu, aby bolo možné zriadiť prepojenie predstaničného priestoru a Pražskej ulice v úrovni terénu, bez nutnosti budovania podchodu.
Odôvodnenie: 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.

Na Hlavnej stanici preveriť možnosť rozšírenia podchodov a tiež vybudovania eskalátorov alebo travelátorov aspoň v niektorom z podchodov.

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.
Odôvodnenie: Toto riešenie umožní presmerovať linky MHD premávajúce po Pražskej ulici (súčasné 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).

Stavebne predĺžiť bus pruhy na Pražskej až po vyššie navrhovaný vjazd do predstaničného priestoru - využiť plochu po asanovaných stavbách.

V prípade nezapracovania 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.
Odôvodnenie: Súčasná zastávka Sokolská je nepostačujúca už pre dnešnú frekvenciu cestujúcich. Na zastavovanie všetkých liniek premávajúcich po Pražskej ulici a na zabezpečenie obsluhy Hlavnej stanice sú dnešné nástupištia malé.

V prípade nezapracovania pripomienky na nový vjazd v úrovni Sokolskej zakázať vjazd IAD do predstaničného priestoru zo Šancovej ulice. Navrhnúť nový vjazd a parkovisko pre IAD z Pražskej ulice.
Odôvodnenie: V prípade presmerovania autobusových a trolejbusových liniek z Pražskej cez predstaničný priestor sa zvýši zaťaženie križovatky so Šancovou. Prominentný priestor pred staničnou budovu je vhodnejšie využiť na prestupný terminál verejnej dopravy než ako parkovisko. Parkovisko môže byť umiestnené západne od staničnej budovy.

Na Hlavnej stanici navrhnúť nový podchod na nástupištia situovaný východne od existujúcich podchodov a vyústený priamo do úrovne zastávky električiek. Podchod navrhnúť širší ako terajšie.
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.

Vybudovať prístup na Hlavnú stanicu z Jaskového radu, vrátane zastávky MHD na tejto ulici.
Odôvodnenie: Skrátenie vzdialenosti o 500 m (najkratšia dnešná trasa) až 1 km (najkratšia bezbariérová trasa). Zlepšenie prestupných možností smerom na Kramáre (linka 44).

Preveriť možnosť prípravy na budúce rozvetvenie trate za stanicou/zastávkou Lamač smerom na Stupavu v polohe súbežne s diaľnicou D2.
Odôvodnenie: Alternatívne riešenie skapacitnenia trate na Záhorie pre regionálne vlaky. Ponúknutie novej prepravnej kapacity v rozvojovej osi Záhorská Bystrica - Stupava.

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;
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) Sídlisko v Devínskej Novej Vsi (cca km 42,8) - križovanie s diaľnicou D2 (km 47,397)
Odôvodnenie: 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"). Zahrnutie 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. Náčrt viď príloha A.

Navrhnúť vedenie cyklotrasy 05 (v jej úseku medzi Stromovou a Hlavnou stanicou) v polohe medzi Pražskou ulicou a železničnou traťou a tomu prispôsobiť technické riešenie zámeru (najmä prípadného oporného múru, zemných prác a pod.).
Odôvodnenie: 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).

Na novostavbách mostných objektov (Červený most a Limbová ulica) doplniť lávku pre cyklistov na severnej strane.
Odôvodnenie: 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).

Rozšíriť zárez a oporný múr pred zastávkou Bratislava - Železná studienka navrhnúť tak, aby súbežne s traťou po jej severnej strane viedla aj cyklistická komunikácia.
Odôvodnenie: Do tejto polohy umiestňuje cyklotrasu aj územný plán mesta. Táto poloha eliminuje dnešnú výškovo neefektívnu obchádzku so zlými sklonovými pomermi. Z hľadiska povoľovacích procesov, efektivity vynaložených verejných prostriedkov, zmenšenia množstva stavebných zásahov či vôbec reálnosti neskoršej výstavby cyklotrasy je lepšie budovanie oboch líniových stavieb zlúčiť.

Podchod v stanici/zastávke Lamač navrhnúť 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 navrhnúť 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 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 priestorové konflikty cestujúcich s prechádzajúcimi cyklistami.

Cestný most v km 48,621 rozšíriť o dva jazdné pruhy. Zároveň rozšíriť chodníky obojstranne na voľnú šírku 2,5 m.
Odôvodnenie: 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.

Pri všetkých staniciach a zastávkach navrhnúť 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

Pri všetkých staniciach a zastávkach navrhnúť vo vhodných polohách priestory na krátkodobé parkovanie bicyklov a plochy na zdieľané bicykle a kolobežky.

Most pri zastávke Bratislava - Bory v km 46,396 navrhnúť tak, aby cyklotrasa R11 bola vedená priamo pod ním (pri chodníku, vozovke a električke).
Odôvodnenie: 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 navrhnutej zachádzky je možné eliminovať preložením cyklotrasy do logickej priamej polohy.

Zastávku Bratislava - Patrónka navrhnúť tak, aby cyklistická komunikácia vo vedení Stromovej ulice bola prevedená plynulou segregovanou trasou v priamom dotyku s novovybudovanou zastávkou.

Veľkosť výťahov (šírka dverí, dĺžka kabíny) prispôsobiť nielen bežným typom bicyklov, ale aj všetkým typom bicyklov, ktoré je možné prepraviť vlakom, i výhľadovo v čase realizácie 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.
Odôvodnenie: 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.

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 mostárni:
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
v km 52,423
dokumentácie.
Zásadne preriešiť nevyhovujúcu križovatku Podkolibská, Dobšinského, Jaskový rad vrátane výstavby nového železničného mosta, okrem iného aj s ohľadom na vytvorenie chýbajúcej bezpečnej cyklistickej komunikácie.
Odôvodnenie: Zlepšenie súčasného stavu, ktorý je limitovaný práve železničnou traťou a bez zásahu do jej obvodu ho nemožno zásadne zlepšiť. Pre 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.

Možné ideové riešenie: 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.

Preveriť možnosť premiestnenia/rekonštrukcie objektov na zastávke Bratislava - Železná studienka v posunutej polohe namiesto ich odstránenia.

Nástupištia zastávky Bratislava - Železná studienka realizovať materiálmi a mobiliárom primeranými k historickému charakteru lokality.

Cyklistické komunikácie budovať prioritne ako cestičky pre cyklistov a chodcov s oddelenou prevádzkou podľa TP085 v vertikálnym oddelením 7 cm, inou farbou povrchu (cyklistické komunikácie červené) a iným povrchom (cyklistické komunikácie asfaltové).

Trať od začiatku zárubného múru pred križovaním diaľnice D2 (cca km 47,1) po cestný most na I/2 (km 48,621) navrhnúť tak, aby bolo možné jej prekrytie.
Odôvodnenie: Trať je vedená v záreze a spolu so súbežnou diaľnicou D2 vytvára dvojitú 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

Výrubový materiál z výstavby nového tunela a ďalších terénnych prác použiť prioritne na prekrytie trate v predchádzajúcom bode, prípadne rozšírenie násypov pre štvrtú koľaj, ak by sa pristúpilo k jej budovaniu.

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.

Preveriť výsledky vibroakustickej štúdie.
Odôvodnenie: Podľa našich subjektívnych skúseností štúdia nedostatočne zohľadňuje hluk, nakoľko prejazd vlaku je počuť podstatne ďalej, než vychádza zo simulačnej mapy.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Podchod v km 51,210 v zastávke Bratislava-Železná Studienka je navrhnutý pre zabezpečenie bezkolízneho prístupu cestujúcej verejnosti na nástupištia

11.24 Hamala Kluch Víglaský s.r.o., list zo dňa 05. 01. 2021, doručený dňa 05. 01. 2021

Spoločnosť ESET je vlastníkom pozemkov bližšie špecifikovaných v prílohe 1 k tomuto stanovisku (ďalej len Pozemky), na ktorých plánuje realizovať projekt výstavby centra s komerčným označením ESET Campus, ktoré má slúžiť jednak administratívnym potrebám spoločnosti, ale rovnako tak v ňom budú zastúpené aj ďalšie funkcie, aby tak bol vybudovaný plnohodnotný technologický campus prinášajúci významnú pridanú hodnotu danému územiu. Ako vyplýva zo znenia Zámeru (časť II), účelom navrhovanej činnosti je modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD v úseku ŽST Devínska Nová Ves – ŽST Bratislava hlavná stanica v žkm 39,494 – 55,379. Pričom celková dĺžka stavby bude predstavovať 15,9 km. Dotknutý úsek trate, ktorý má byť predmetom modernizácie, je vedený od ŽST Devínska Nová Ves cez ŽST Bratislava – Lamač po ŽST Bratislava hlavná stanica (ďalej len Modernizovaná trať).
Vzhľadom na skutočnosť, že všetky Pozemky, na ktorých spoločnosť ESET plánuje v budúcnosti realizovať projekt sa nachádzajú v bezprostrednej blízkosti Modernizovanej trate (pozemok CKN 2596/1, k.ú. Karlova Ves priamo susedí s navrhovanou zast. Bratislava – železná studienka 2), je nepochybné, že záujmy spoločnosti ESET budú dotknuté príslušným konaním týkajúcim sa životného prostredia v zmysle ustanovenia § 3 písm. (s) Zákona, ako i v zmysle ustanovenia § 14 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (ďalej len Správny poriadok). Súčasne uvádzame, že spoločnosť ESET plánuje v súvislosti s projektom v budúcnosti realizovať v blízkosti Pozemkov viaceré aktivity na úseku modernizácie dopravného riešenia (napríklad posilnenie kapacity koncového uzla trolejbusu alebo relokácia resp. vybudovanie novej zastávky autobusu). Aj vzhľadom na uvedené má spoločnosť ESET záujem nielen

na výsledku príslušného konania týkajúceho sa životného prostredia, ale tiež na využití prípadného synergického efektu oboch modernizačných línií.
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 má 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie stanovisko na vedomie.

11.25 Jozef Hodek, list doručený dňa 20. 01. 2021

Pri danom zámere nesúhlasí aby bola vybudovaná železničná zástavka, pretože môj rodinný dom je postavený na hranici ochranného pásma železničnej trate (parcela 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.

Navyše dôjde k zvýšenému pohybu osôb v danom území čo spôsobí ďalšie narušenie môjho súkromia a znečistenie už aj tak exponovaného prostredia.

Brzdiace vlaky a hluk vlakových motorov budú priamo zvyšovať už existujúci hlučnosť, ktorá už teraz presahuje hygienické normy.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
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 „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. Konkrétny záber pozemkov bude spresnený v správe o hodnotení navrhovanej činnosti. Príslušný orgán stanovisko zohľadní v rámci určenia rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti.

11.26 Branislav Selčan, list to dňa 27. 01. 2021, doručený dňa 02. 02. 2021

Požaduje vybudovanie železničnej zástavky na mieste ústia ulice Vrančovičova.
Požaduje vybudovanie protihlukových stien v oblasti Lediny, Segnáre, Pod Násypom Hodonínska, Bory
Požaduje vybudovanie prechodu aj protihlukovou stenou popri trati v priestore medzi ulicou Lediny a železničnou stanicou Železná studnička

V rámci stavieb na stanici Lamač vytvoriť pamätník / pripomienku transportu židov z tejto stanice. Môže ísť o súčasť architektúry stavby alebo samostatný pamätník.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
K navrhovanej činnosti sa vyjadril krajský pamiatkový úrad, ktorého stanovisko bude zohľadnené v rámci posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

11.27 Združenie domových samospráv, list to dňa 31. 12. 2021, doručený dňa 04. 01. 2021

Žiada používať v maximálnej možnej miere materiály zo zhodnocovaných odpadov; žiada uviesť aké recykláty a ako sa v zámere použijú. Požaduje používanie recyklátov najmenej v rozsahu stavebných inertných odpadov do základov a terénnych úprav stavby; zmesi recyklátov živičných materiálov zmiešaných s recyklovanými plastmi; plastové recykláty napr. na retenčnú dlažbu alebo tepelnú či zvukovú izoláciu.

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 kvalitatívne aj technické parametre, viac k tejto téme napr.: http://www.uzemneplanv.sk/zakon/ nakladanie-s-vodami-z-povrchoveho-odtoku-v-mestach Vo všeobecnosti požaduje realizáciu tzv. dažďových záhrad.

Požaduje, aby sa zámer prispôsobil 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 možnosti 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.

Na koľajový zvršok požaduje využitie zatrávňovaniach tvárnic.

Žiada, 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. Žiada mostné objekty umelecky dotvoriť, napr. ako grafitti alebo kocky LEGO (https://www.thisiscolossal.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 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.

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 prepojenia procesu posudzovania vplyvov navrhovaných činností s následnými povoľovacími procedúrami, pretože sa tak vytvára priestor pre nerešpektovanie výsledkov procesu posudzovania vplyvov, ktorým tak nemôže garantovať ani plné zabezpečenie práv dotknutej verejnosti už účastnej 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. Žiada 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.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán berie stanovisko na vedomie. Z hľadiska ochrany prírody a krajiny sa k navrhovanej činnosti vyjadril Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny v sídle kraja, listom č. OU-BA-OSZP1-2021/038154/ANJ zo dňa 22. 01. 2021, orgán ochrany prírody a krajiny list č. OU-BA-OSZP3-2021/038186/HRB zo dňa 11. 01. 2021 a orgán ochrany prírody a krajiny, list č. OU-BA-OSZP3-2021/038158/STK zo dňa 11. 01. 2021, ktorých požiadavky budú zohľadnené v rámci určenia rozsahu hodnotenia. Plochy výsadby zelene a jej ako aj presný rozsah výrubu drevín bude bližšie definované v rámci správy o hodnotení.

Dotknuté orgány Ministerstvo obrany SR; Mestská časť Bratislava – Lamač; Mestská časť Bratislava – Staré Mesto; Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Bratislavy; Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia; Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií; Krajské riaditeľstvo policajného zboru Bratislava; Štátna ochrana prírody, Dopravný úrad; Ministerstvo dopravy a výstavby SR; Slovenský vodohospodársky podnik, odštepný závod Bratislava; Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (z hľadiska ochrany ovzdušia a odpadového hospodárstva) k navrhovanému zámeru v zákonnej lehote, ani do dňa vydania tohto rozhodnutia svoje písomné stanoviská príslušnému orgánu nedoručili.

Listom zo dňa 08. 02. 2021 príslušný orgán vyzval navrhovateľa na predloženie doplňujúcich informácií v zmysle § 29 ods. 10 zákona o posudzovaní.
Dňa 07. 04. 2021 boli na príslušný orgán doručené navrhovateľom doplňujúce informácie k zámeru, ktoré príslušný orgán zverejnil na webovom sídle Ministerstva životného prostredia (enviroportal.sk) v rámci oboznámenia sa s podkladmi rozhodnutia v súlade s § 33 správneho poriadku, listom č. OÚ-BA-OSZP3/2021/037711-051 zo dňa 17. 05. 2021 (ďalej len „oboznámenie") čím príslušný orgán poskytol možnosť účastníkom konania sa vyjadriť do 10 pracovných dní odo dňa doručenia oboznámenia.

K podkladom na vydanie rozhodnutia sa v lehote stanovenej listom č. OU-BA-OSZP3-2021/037711-051 zo dňa 17. 05. 2021 písomne vyjadrili tieto subjekty (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

12. Pavol Padych, list zo dňa 06. 04. 2021 doručený dňa 12. 04. 2021

Navrhovaná výšky protihlukových stien na úseku staničenia 42,490, - 42,620 km s označením PHC 6 a výšky protihlukových stien na úseku staničenia 42,355 – 43,355 km s označením PHC 5 / vibroakustická štúdia zámeru/ je v hodnotách 3,0 a 5,0 m – žiada výšku stien v ďalších stupňoch projektu prehodnotiť a upraviť na nižšiu hodnotu z dôvodu vzniku optickej bariéry voči okolitému prostrediu, opticky vznikne súvislý koridor ktorý nenávratne predelí intravilán a extravilán obce – navrhuje v predmetných úsekoch preveriť vhodnosť použitia produktu českej spoločnosti Intertech plus, s.r.o. – protihluková zábrana podvozku súprav, predmetná zábrana je vysoká cca 0,75 m a tlmí hluk priamo pri zdroji hluku – pri podvozku a kolesách vlakových súprav. Tento systém opticky zásadným spôsobom nepretvára vzhľad okolia.

13. Lepšia doprava, list zo dňa 07. 06. 2021, doručený dňa 09. 06. 2021
OZ Lepšia doprava podáva týmto vyjadrenie k doplňujúcim informáciám. Vyjadrenie je štruktúrované podľa našich pripomienok, uvedených v doplňujúcich informáciách na str. 46 a nasl. a vyjadrení navrhovateľ k nim.
K pripomienkam 1, 9, 11, 12, 13 a 14: Vyjadrenie navrhovateľa akceptuje.
K pripomienkam 2, 3 a 4: Navrhovateľ pri odmietnutí našich pripomienok argumentuje tým, že podľa štúdie realizovateľnosti uzla Bratislava sú pre výhľadový počet cestujúcich kapacita trate a počet nástupištných hrán v stanici Devínska Nová Ves dostatočné. Model použitý v štúdii je však obmedzený rokom 2051, pričom pridávanie

tretej koľaje má byť uskutočnené v horizonte po roku 2030. Možno teda konštatovať, že na základe modelu budú po rozšírení trate na tri koľaje tieto tri koľaje a tri nástupištné hrany postačujúce na približne 20 rokov alebo ešte menej (podľa doby výstavby). Považuje za veľmi neprezieravé budovať takúto zásadnú investíciu s výhľadom na púhych 20 rokov. Bude sa po roku 2051 riešiť nový projekt rozšírenia trate a budovať tretí most cez Mlynskú dolinu? Žiada preto opätovné posúdenie uvedených pripomienok so zvážením dlhodobej perspektívy (na 50 a viac rokov).
K pripomienke 5a: Navrhovateľ nepreukázal potrebu budovania nástupišťa č. 5 v lokalite Dvor. Žiada nástupište č. 5 vypustiť zo zámeru, nakoľko jeho potreba nie je preukázaná a jeho vybudovanie zakonzervuje súčasný stav, v ktorom je koľajisko Dvor nežiaducou bariérou oddeľujúcou Pražskú ulicu od železničnej stanice. Tým by bola zablokovaná akákoľvek možnosť pri komplexnom riešení Hlavnej stanice otvoriť predstaničný priestor na západ (pozri tiež naše pripomienky 5b, 5c, 5e).
K pripomienke 5b: Mimoúrovňový prístup na nástupište č. 5 nepovažuje za dostatočne komfortné riešenie. Treba zohľadniť, že prístup bude slúžiť nielen na prístup na 5. nástupište, ale aj na prístup na ostatné nástupištia, kde by podľa zámeru bolo potrebné absolvovať ďalšie dve schodištia, spolu štyri. V prípade neakceptovania pripomienky č. 5a navrhuje použiť úrovňový prechod so zabezpečovacím zariadením. Vzhľadom na zníženú rýchlosť vlakov tesne pred príchodom k nástupišťu alebo pri odchode z neho a na frekvenciu vlakov pri tomto nástupišti považuje úrovňový priechod za dostatočný. V prípade, že navrhovateľ bude trvať na mimoúrovňovom riešení, požaduje, aby podchod začínal na západnej strane Pražskej ulice, aby sa cestujúci, keď už budú musieť ísť do podchodu, vyhli úrovňovému priechodu cez Pražskú ulicu.
K pripomienke 5c: Súčasťou modernizácie železničnej trate musí byť aj modernizácia prístupov k vlakom. Prebudovanie zastávok MHD je preto potrebné považovať za nevyhnutnú nadväzujúcu investíciu a riešiť v spolupráci s Magistrátom hl. m. SR Bratislavy v rámci zámeru. Bez riešenia súvislostí nesplní zámer deklarovaný cieľ a bude len modernizáciou dopravnej cesty.
K pripomienke 5d: Súčasťou modernizácie železničnej trate musí byť aj modernizácia prístupov k vlakom. Riešenie parkovísk je preto potrebné považovať za nevyhnutnú nadväzujúcu investíciu a riešiť v spolupráci s Magistrátom hl. m. SR Bratislavy v rámci zámeru. Bez riešenia súvislostí nesplní zámer deklarovaný cieľ a bude len modernizáciou dopravnej cesty.
K pripomienke 5e: Vzhľadom na to, že prípadný vjazd VHD od zastávky Sokolská na Nám. Fr. Liszta križuje navrhované nástupište 5, resp, príjazdovú koľaj k nemu, považuje za nevyhnutné, aby táto pripomienka bola riešená v spolupráci s Magistrátom hl. m. SR Bratislavy rámci projektu.
K pripomienke 5f: Vyjadrenie navrhovateľa je len všeobecnou frázou a nepovažuje ho za adekvátne vyrovnanie s pripomienkou.
K pripomienke 5g: Súčasťou modernizácie železničnej trate musí byť aj modernizácia prístupov k vlakom. Prepojenie konečnej električiek s podchodmi k vlakom je preto potrebné považovať za nevyhnutnú nadväzujúcu investíciu a riešiť v spolupráci s Magistrátom hl. m. SR Bratislavy v rámci zámeru. Prepojenie s najvýchodnejším podchodom nevyžaduje nijaké zásadné prebudovanie zvýšku budovy stanice. Bez riešenia súvislostí nesplní zámer deklarovaný cieľ a bude len modernizáciou dopravnej cesty.
K pripomienke 5h: Vyjadrenie navrhovateľa je len všeobecnou frázou a nepovažuje ho za adekvátne vyrovnanie s pripomienkou. Považuje za nevyhnutné, aby bol na Hlavnú stanicu prístup aj zo severnej strany, preto trváme na predĺžení aspoň jedného podchodu na Jaskový rad.
K pripomienke 7: Riešenie cestnej infraštruktúry síce nie je v kompetencii navrhovateľa, ale navrhovateľ nevhodným riešením železničnej trate môže riešenie cestnej infraštruktúry zablokovať. Premostenie Karpatskej ulice je potrebné riešiť v spolupráci s Magistrátom hl. m. SR Bratislavy ako súčasť zámeru tak, aby magistrát mohol vyriešiť nevyhovujúcu kapacitu cestnej infraštruktúry v tejto oblasti.
K pripomienke 8: Súčasťou modernizácie železničnej trate musí byť aj modernizácia prístupov k vlakom. Vybavenie staníc a zastávok infraštruktúrou potrebou na dochádzanie k vlakom na bicykli je preto potrebné považovať za súčasť investičnej činnosti. Bez riešenia súvislostí nesplní zámer deklarovaný cieľ a bude len modernizáciou dopravnej cesty.
K pripomienke 10: Riešenie predĺženia električkovej trate síce nie je v kompetencii navrhovateľa, ale navrhovateľ nevhodným riešením železničnej trate môže riešenie električkovej trate zablokovať. Premostenie Saratovskej ulice je potrebné riešiť v spolupráci s Magistrátom hl. m. SR Bratislavy ako súčasť zámeru tak, aby magistrát mohol vyriešiť predĺženie električkovej trate, t.j. so svetlou šírkou podjazdu popod most dostatočnou nielen na vozovku a chodníky, ale aj na električkovú trať (a cyklotrasu).

14. Združenie domových samospráv, list doručený dňa 24. 05. 2021

Písomná konzultácia podľa §63 a §65g zákona EIA

Podľa §2 ods.zákona EIA je účelom a zmyslom zákona najmä:
b) zistiť, opísať a vyhodnotiť priame a nepriame vplyvy navrhovaného strategického dokumentu a navrhovanej činnosti na životné prostredie,
c) objasniť a porovnať výhody a nevýhody návrhu strategického dokumentu a navrhovanej činnosti vrátane ich variantov a to aj v porovnaní s nulovým variantom,
d) určiť opatrenia, ktoré zabránia znečisťovaniu životného prostredia, zmiernia znečisťovanie životného prostredia alebo zabránia poškodzovaniu životného prostredia,4)
e) získať odborný podklad na schválenie strategického dokumentu a na vydanie rozhodnutia o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.2)
Žiada, aby vydané rozhodnutie opísalo a zrozumiteľne vysvetlilo priame a nepriame vplyvy na životné prostredie, objasnilo a porovnalo jednotlivé varianty a určilo environmentálne opatrenia a právne záväzným spôsobom ich ukotvilo pre nasledujúce povoľovacie procesy. Zaujíma nás najmä z hľadiska ochrany a obnovy biodiverzity, budovania zelenej infraštruktúry ako súčasti zámeru a širšieho územia, z hľadiska ochrany vôd a z hľadiska realizácie Programu odpadového hospodárstva SR.
Žiada, aby zmierňujúce opatrenia určené v rozhodnutí obsahovali aj:
- prvky zelenej infraštruktúry a obnovy biodiverzity podľa §2 písm. zh až zj zákona OPK č.543/2002 Z.z.
- opatrenia ochrany vôd podľa §5 až §11 Vodného zákona
- opatrenia realizácie Programu odpadového hospodárstva
- opatrenia realizácie obehového hospodárstva
K doplňujúcej informácii uvádzame nasledovné:
Nesúhlasí s odstránením strážneho domčeka, ktorý je pamiatkovo chránený a takýto projekt je z hľadiska záujmov ochrany životného prostredia a kultúrneho dedičstva neakceptovateľný. Ako kompromisné riešenie je prípustné iba premiestnenie domčeka, avšak to predpokladá vyjadrenie a súčinnosť Pamiatkového úradu. Podľa našich informácií, na Slovensku nie sú skúsenosti s takýmto premiestňovaním chránených objektov.
Pri rekonštrukcii, prestavba a dostavbe rešpektovať charakter súčasného mostného objektu, ktorý má charakter pamiatky resp. pamätihodnosti a to nielen jeho vizuálnym spracovaním ale aj stavebnokonštrukčným riešením, ktorý bude odkazovať a rešpektovať jeho historickú a pamiatkovú hodnotu.
Súhlasí a veľmi kladne hodnotíme vyhodnotenie pripomienok ZDS, ktoré považuje za dostatočné.
Výhradu má k vyjadreniam spracovateľa doplňujúcej informácie, že estetické stvárnenie bude konzultované s predstaviteľmi samospráv; konečnými užívateľmi územia sú predovšetkým obyvatelia priľahlých oblastí, ktorý by mali mať dôležité slovo pri formovaní územia a určenie požiadaviek na vizuálne a estetické stvárnenie je jednou z vecí, kde by mali mať relatívne široký priestor na ich definovanie. Týka sa to napr. aj nášho návrhu na pomaľovanie mostných objektov prvkami streetart, ktoré budú do budúcna pôsobiť preventívne proti vandalizmu ale zároveň budú plniť funkciu ochranného náteru pred eróziou a vplyvmi poveternostných podmienok; ZDS vie zabezpečiť súčinnosť tzv. graffitti scény a to bez nároku na odmenu či iné finančné náklady. Týka sa to však aj požiadavok obyvateľov na priehľadnú protizvukovú stenu; tu dodávame, že priehľadná stena sa môže stať (ako sa to deje inde) terčom vandalizmu a preto treba zvážiť zatrávnenú protihlukovú stenu, ktorá okrem vizuálnych pozitív má dodatočné pohlcovanie akustických vĺn.
Súhlasí s opakovanými pripomienkami o vhodnom začlenení stavby do prirodzenej biodiverzity územia;
a to najmä v priestore Železnej Studničky, kde je nutné spolupracovať s Magistrátom mesta Bratislava a Mestskými lesmi Bratislava a na dotyku s obytnými územiami.
10) Zásah a výmera do PR Štokeravská vápenka a jeho ochranného pásma ako aj prvkami RÚSES Bratislava a je potrebné podrobne zanalyzovať už v štádiu EIA; to je jeho cieľom a účelom. Rozumie, že nemožno do procesu EIA spracovať podrobnú realizačnú dokumentáciu, avšak minimálne v chránených územiach sa vyžaduje väčšia pozornosť navrhovateľa, pričom z procesu EIA vyplynú limity a regulácia, ktorú bude musieť
dodržať aj v nasledujúcich etapách a fázach projektu.
Nie je možné súhlasiť s názorom, že predmetom zámeru nebolo riešenie staníc, zastávok a priľahlých priestorov. Podľa zákona EIA je predmetom posudzovania posúdiť kumulatívne a synergické vplyvy; to znamená aj vplyvy na ďalší územný rozvoj vrátane rozvoja staníc, zastávok a priľahlých priestorov, ktoré sú neoddeliteľnou súčasťou železničnej infraštruktúry. Je potrebné zosúladiť riešenie projektu s podmienkami Mesta Bratislava.
Záverom je, že projekt rekonštrukcie koľajovej trate je spracovaný dostatočne a aj z hľadiska environmentálneho dostatočne; zámeru sa však dá vyčítať nedostatočné zaoberanie sa súvisiacimi problémami ako je zachovanie pamiatkových objektov, vplyv na osobitne chránené prvky krajiny a prírody a vzťah s okolitými urbanistickými štruktúrami. Predstavený projekt predstavuje trvalý a nemenný zásah do krajiny a týchto štruktúr a preto je potrebné, aby sa prispôsobil on okoliu a nie naopak .Vzhľadom na uvedené má za to, že je potrebné ďalšie posudzovanie projektu, kde v osobitných podmienkach rozsahu hodnotenia bude práve vysporiadať sa s uvedenými súvislosťami.

Pripomienky a odborné podklady doručené k zámeru (vrátane našich) žiada vyhodnotiť podľa §20a zákona EIA a to nielen v zmysle vecného posúdenia ale aj v zmysle právneho posúdenia veci a na základe tohto vyhodnotenia rozhodnúť vo veci samej. Podľa čl.2 ods.2 Ústavy SR sa rozhodnutia úradov musia realizovať v rámci zákonných kompetencií a zmocnení; podľa §3 ods.1 Správneho poriadku sú úrady povinné rešpektovať a presadzovať záujmy štátu a spoločnosti. Environmentálne záujmy sú definované aj v osobitných hmotnoprávnych predpisoch chrániacich životné prostredie a jeho zložky, ktorých zoznam je na stránke MŽP SR na adrese https://www.minzp.sk/legislativa/. Žiada teda doručené pripomienky vyhodnotiť vecne aj právne v zmysle týchto právnych predpisov a toto vyhodnotenie uviesť v rozhodnutí. Z vyhodnotenia pripomienok súčasne vyplynie, ktoré podmienky je potrebné uložiť podľa §29 ods.13 resp. §37 ods.4 zákona EIA. Z dôvodu zásady zdržanlivosti ZDS vlastné vyhodnotenie a pripomienky k zámeru nezasiela.

15. Cyklokoalícia, list doručený dňa 24. 05. 2021

Nesúhlasí s odôvodnením, ktorým sú zamietnuté pripomienky Cyklokoalície o.z. Navrhovateľ uvádza, že ako správca železničnej infraštruktúry má záujem o skvalitnenie železničnej dopravy, zvýšenie jej komfortu a zlepšenie jej dostupnosti pre obyvateľov i návštevníkov mesta. Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD vytvára a zvyšuje zásadnú líniovú bariéru v celej svojej dĺžke na celom území mesta. Prerušuje tým zásadné pešie a cyklistické toky a tým zhoršuje komfort železničnej infraštruktúry a znižuje jej dostupnosť pre obyvateľov. Na splnenie základného cieľu zámeru, to jest skvalitnenie železničnej dopravy, zvýšenie jej komfortu a zlepšenie jej dostupnosti pre obyvateľov i návštevníkov mesta, je nutné pri modernizácii železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD dbať na lepšie podmienky pre integráciu verejnej dopravy a vytvorenie súbežných a priečnych trás pre (najmä) nemotorovú dopravu.
Navrhovateľ ďalej uvádza: Zámerom navrhovanej činnosti je súčasne snaha o čo najefektívnejšie začlenenie železnice do organizmu mesta. Nevybudovaním súbežných a priečnych trás pre (najmä) nemotorovú dopravu je táto snaha popretá a naopak, železnica vytvorí extrémnu líniovú bariéru v organizme mesta. Je nesprávne prenášať možnú výstavbu na kompetenciu mesta, keďže vybudovať cyklistickú a pešiu infraštruktúru v dotyku so zámerom je možné len spoločne so zámerom.
Zároveň odmietnutie koordinácie so zmenami a prispôsobeniami zastávok odvolaním na to, že koncepcia mestskej hromadnej dopravy nie je v kompetencii navrhovateľa, je popretie snahy zámeru o čo najefektívnejšie začlenenie železnice do organizmu mesta, keďže miesto začlenenia železnice zlepšením prestupov vytvára zhoršenie dostupnosti železničnej a tým aj mestskej hromadnej dopravy a popiera ich integráciu.
Žiada o zaradenie vybudovania všetkej dotknutej cyklistickej infraštruktúry v priestore zámeru, spísanej v pripomienkach o.z. Cyklokoalícia, nakoľko jej vybudovanie je možné len pri modernizácii železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD a zároveň jej nevybudovaním vznikne extrémna priečna bariéra v organizme mesta. Napríklad nevybudovaním rampy pre cyklistov v zastávke Lamač sa zabráni integrácii viacerých módov dopravy, zhorší sa kvalita železničnej dopravy, zníži jej komfort a výrazne zhorší jej dostupnosť pre obyvateľov i návštevníkov mesta.
Žiada o vypracovanie nového vyjadrenia navrhovateľa v doplňujúcich informáciách, zohľadňujúceho integráciu všetkých módov dopravy s dôrazom na ochranu životného prostredia, intermodalitu dopravy a zlepšenie dostupnosti železničnej dopravy pre obyvateľov i návštevníkov mesta.

16. Ing. Ivan Kačo, list zo dňa 24. 05. 2021, doručený dňa 24. 05. 2021

Konštatuje, že navrhovateľ neodpovedal na konkrétne výhrady a pripomienky, a je nevyhnutné aby v podmienkach, ktoré budú určené pre vypracovanie Správy o hodnotení, bola jasne definovaná požiadavka, samostatne a zodpovedne sa venovať aj vplyvu stavebnej činnosti počas prípravných prác nevyhnutných k realizácii a následne aj pri samotnej realizácii tunela.

17. Ing. Ľuba Tančiboková, list doručený dňa 08. 06. 2021

Žiada zabezpečiť také riešenie aby zostalo zachovanie prejazdu k parcele 2554/1 a 2554/21 napr. rozšírením mostného objektu o susediacu komunikáciu Zidiny.

Pokračovanie ulice Židini vedie ako jediný prístup k parcelám v katastri Karlová ves: 2554/1 v súkromnom vlastníctve Tančibokovcov a k parcele 2554/2 vo vlastníctve ŽSR na ktorom je momentálne čierna skládka, 4 vzrástle

stromy hodné zachovania a ktorý kedysi železnica prenajímala 2554/2 (a zrejme bude využívaný ako ZS) a okolitým parcelám v správe ŽSR.

Zachovanie prejazdu je potrebné a využívané aj pre:
-záchranné zložky
-kosenie pod stožiarovými rozvodmi VN,
-k OZD zariadeniu (semafor)
-ku skrini napájania žel.

Očakáva obmedzenie prejazdu len na minimálnu nevyhnutnú dobu nie po celú dobu výstavby mosta a zarubovych múrov. Ale prosíme zabezpečenie nerušeného užívania a riadneho výkonu práv spojených s vlastníctvom našej nehnuteľností.

18. Ing. Matúš Borš, list doručený dňa 01. 06. 2021
• Pripomienka č. 1 – akceptuje vyjadrenie navrhovateľa
• Pripomienka č.2 – akceptuje vyjadrenie navrhovateľa
• Pripomienka č.3 – akceptuje vyjadrenie navrhovateľa
• Pripomienka č.4 – neakceptuje vyjadrenie navrhovateľa, pretože nový prechod pre cestujúcich v km 51, 210 je zhruba 45 až 60 metrov od súčasného chodníka pod Červeným mostom, ktorým sa cestujúci dostanú k nástupištiam železničnej zastávky Železná studienka. Pri vypustení podchodu a riešenie nástupísk v krajných polohách koľají je možnosť ušetriť finančné prostriedky a stále je možnosť spraviť bezbariérové prístupy k nástupištiam. Posielam aj obrázok, kde je zelenými čiarami znázornený súčasný prístup na nástupištia železničnej zástavky a zároveň je tam znázornená kóta vzdialenosti cca 60m medzi navrhovaným pochodom a súčasným podchodom pod Červeným mostom.
• Pripomienka č.5 – akceptuje vyjadrenie navrhovateľa a súhlasí koordináciu s príslušným KPÚ
• Pripomienka č.6- akceptuje vyjadrenie navrhovateľa

19. Ing. Katarína Pancáková, Občianska iniciatíva, „Za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave“, list zo dňa 07. 06. 2021, doručený dňa 10. 06. 2021

Trvalý hluk a vibrácie z dopravy, pôsobiaci bez časového obmedzenia v lokalite Brnianskej ulice už aj pri súčasnom stave železničnej prevádzky má preukazne negatívny vplyv na zdravie obyvateľov bytových a rodinných domov exponovanej Brnianskej ulici, ako aj domov na priľahlých uliciach Západný rad, Dubová, Javorová, Jaseňová, Topoľová, Uprkova, Prokopa, Veľkého...a základných a materských škôl.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k našim pripomienkam sú obecné, s odkladným nejasným vecným aj časovým rámcom, a tak ako samotný zámer, nedávajú žiadnu záruku, že pri jeho realizácii sa bude brať na zreteľ ochranu zdravia. Ochrana zdravia obyvateľov by mala byť na 1. Mieste pred komerčným aj spoločenským záujmom.

Navrhovateľ zámeru pri svojej podnikateľskej činnosti v minulosti ani v súčasnosti nekládol dôraz na vplyv svojej činnosti na zdravie obyvateľov, nemeral ani neposudzoval hlukovú a vibračnú záťaž v obytnej lokalite Brnianskej ulice, resp. zóne Brnianska – Patrónka.

Z uvedeného dôvodu dotknutá verejnosť – obyvatelia nemala doteraz nikdy možnosť vyjadriť sa k analýze a výsledkom meraní hluku a vibrácii zo železničnej dopravy na danom úseku železničnej trate.

Navrhovateľ zámeru doteraz nikdy nepredložil ani nerealizoval nápravné, zamedzovacie, alebo prevenčné opatrenia na zníženie súčasných škodlivých účinkov hluku a vibrácií spôsobované jeho činnosťou na zdravie obyvateľov obytných objektov v okolí Brnianskej ulice.

Hluková a vibračná záťaž po realizácii navrhovanej činnosti je v tomto jednovariantnom zámere uvedená okrajove – skôr ako nevýznamný vplyv na životné prostredie v inkriminovanej obytnej zóne Starého mesta, pričom zdravotné hľadisko je úplne opomenuté.

Zámer, ani jeho vibroakustická štúdia, na ktorú sa navrhovateľ opakovane odvoláva, pri predikovaní hlukovej a vibračnej záťaže po realizácii činnosti nezohľadnil súčasný stav ani súčasné kumulatívne a synergické vplyvy. V

štúdii sa uvádza meranie hluku len na 3 miestach, z toho ani jedno miesto nie je v exponovanej lokalite Brnianskej ulice.

Štúdia neuvádza dáta o vplyve nových zdrojov hluku z titulu ďalšej infraštruktúry súvisiacej s navrhovanou činnosťou . preto navrhovateľom, uvádzané informácie o znížení hluku po realizácii činnosti oproti súčasnému stavu o 12-15% považuje za zavádzajúce. Rovnako sú zavádzajúce farebné údaje v grafickej hlukovej mape predmetnej štúdie v úseku Brnianskej, ktoré by mali vychádzať z relevantných súčasných aj predikovaných dát.

Textová časť „posúdenie kumulatívnych vplyvov" je teoretický rozbor metód, pričom sa odvoláva na odborné posudky, ktoré neobsahujú žiadny posudok o vplyve navrhovanej činnosti na zdravie ľudí. Napriek tomu hodnotí pozitívne trvalý vplyv na obyvateľov po realizácii činnosti.

Podľa dát uvedených v zámere aj vo vibroakustickej štúdii je zrejmé, že pri jej spracovaní neboli zohľadnené všetky existujúce aj budúce priame, nepriame, sekundárne aj kumulatívne vplyvy. Je zrejmé, že žiadny relevantný údaj z Brnianskej ulice nebol vstupom do kumulatívneho hodnotenia vplyvu. Preto spochybňuje tvrdenia navrhovateľa o plánovaných PHC v budúcnosti na inkriminovanom úseku Brnianskej ulice. Toto je možné definovať pri správnom meraní súčasného stavu ako aj predikovaní a vyhodnotení budúcich hladín hluku a vibrácii už v zámere.

Z predloženého zámeru vyplýva, že nie je možné komplexne posúdiť vplyv na životné prostredie z hľadiska ochrany verejného zdravia pred hlukom a vibráciami v celej zóne Brnianska – Patrónka.

Považuje navrhovanú činnosť za novú, ktorá doteraz nebola posúdená. Zisťovacie konanie považuje za nedostatočné.

Účelom procesu posudzovania vplyvov životného prostredia nevýhod a nevýhod činnosti vrátanie viacerých variantov a ich porovnanie aj s nulovým variantom ako aj spracovanie návrhu opatrení

Požaduje:
Do predloženého kameru dopracovať a predložiť na posúdenie ďalšie variantné riešenia činnosti ktoré budú pre životné prostredie prijateľnejšie a to výberom iného stavebného a technologického riešenia modernizácie trate v celom inkriminovanom úseku pozdĺž exponovanej brnianskej ulice od výjazdu z tunela od hlavnej stanice v maximálnej možnej dĺžke smerom západ

Variant A
Zapustenie celého úseku trate pod úroveň terénu (forma odhlučnenej podzemnej železnice).

Variant B
Prekrytie celého úseku trate na teréne (forma odhlučneného povrchového tunela).

Variant C
Eventuálne iné podľa navrhovateľa.

V takto dopracovanom zámere vybrať a zdôvodniť optimálny variant riešenia činnosti a jeho výber v zmysle príslušných ustanovení zákona predložiť správnemu orgánu na posúdenie.

Každý variant musí zahŕňať aj návrh konkrétnych opatrení na zníženie vplyvu činnosti na zdravie obyvateľov obytného územia exponovanej Brnianskej ulice, a to v súlade s požiadavkami Vyhl. MZ SR č. 549/2007.

Spracovať zodpovedajúcu vibroakustickú štúdiu so súčasným stavom hlukovej a vibračnej záťaže a predikciou po realizácii činnosti a vyhodnotenie zosúladiť s kumulatívnymi a synergickými vplyvmi po celej dĺžke Brnianskej ulice.

Pri optimálnom variante jasne definovať umiestnenie funkčnej protihlukovej steny a jej parametre tak, aby PHS nepôsobila opačným efektom na obytnú zástavbu odrazom hluku a vibrácií, t.j. PHS by mala byť umiestnená za cestnou komunikáciou na strane obytných objektov na Brnianskej ulici.

Nakoľko sa nejedná o zmenu, ale novú činnosť, v zmysle zákona o posudzovaní zabezpečiť povinné hodnotenie zámeru so správou o hodnotení s hlukovou a vibračnou záťažou na zdravie obyvateľov obytnej zóny na Brnianskej ulici.

Vyhodnotenie príslušného orgánu:
Príslušný orgán sa stanoviskami účastníkov konania zaoberal, na základe komplexných výsledkov zisťovacieho konania rozhodol, že navrhovaná činnosť sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní, čím požiadavke na posudzovanie navrhovanej činnosti vyhovel. Stanoviskami sa bude musieť navrhovateľ vysporiadať v rámci správy o hodnotení navrhovanej činnosti.

Príslušný orgán v rámci zisťovacieho konania posúdil navrhovanú činnosť „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD", z hľadiska jej povahy a rozsahu, miesta vykonávania, významu očakávaných vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľstva a vzal do úvahy súčasný stav životného prostredia v dotknutom území. Pri rozhodovaní primerane použil kritériá pre zisťovacie konanie podľa § 29 zákona o posudzovaní, uvedené v prílohe č. 10 tohto zákona.

Hlavné dôvody potreby ďalšieho posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie:

1. Piliere mosta sú lokalizované v tesnej blízkosti vodného toku Vydrica. Výstavbou navrhovanej činnosti môže prísť k zásahu do koryta vodného toku Vydrica, ktorý by mohol spôsobiť zmenu fyzikálnych vlastností útvaru povrchových vôd.
2. Vybudovanie 3. Koľaje cez vodný tok Vydrica si vyžiada aj odstránenie brehových porastov a sprievodnej zelene, ktorá je v mieste budovania mostných pilierov.
3. Navrhovaná činnosť sa nachádza v bezprostrednej blízkosti CHKO Malé Karpaty, kde platí 2. Stupeň ochrany prírody.
4. Železničná trať priamo križuje mostným objektom vodný tok Vydrica, ktorý je v úseku vzdialenom cca 20 m od železničnej trate Územím európskeho významu Vydrica, ktoré spadá pod európsku sústavu chránených území Natura 2000.
5. V časti trate umiestnenej v katastrálnom území Devínska Nová Ves sa navrhovaná činnosť priamo dotýka Prírodnej rezervácie Štokeravská vápenka na ktorej platí 4. Stupeň ochrany prírody, ktorá je zároveň Územím európskeho významu Štokeravská vápenka. Predmetom ochrany tejto prírodnej rezervácie je bývalý kameňolom, ktorý je významným paleontologickým náleziskom, spolu s priľahlou lesostepnou časťou s výskytom chránených a ohrozených druhov rastlín a živočíchov. V ochrannom pásme PR, kde platí 3. Stupeň ochrany, má byť vybudovaný zárubný múr 330 m a doplnenie trate o 3. Koľaj.
6. V riešenom úseku je zámer v kolízii s viacerými prvkami v súčasnosti platného Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy a na viacerých miestach si realizácia zámeru vyžiada zásah do stromovej a krovitej vegetácie.
7. V rámci zámeru navrhovanej činnosti nie je dostatočne definovaný rozsah navrhovaného výrubu drevín.
8. Hluková a vibračná štúdia neobsahuje vecný a časový návrh konkrétnych opatrení na zníženie nepriaznivého vplyvu prevádzky navrhovanej činnosti na zdravotný stav obyvateľstva.
9. Navrhovaná činnosť sa dotýka pamiatkového fondu a ochranných pásiem: Ochranné pásmo kultúrnych pamiatok Horná Mlynská dolina, Pamiatková zóna – Bratislava Centrálna mestská oblasť a národných kultúrnych pamiatok č. ÚZPF 11393/1 „budova výpravná s čakárňou", 11393/3 „dom strážny", 826/1 „most železničný, fragment" a 825/1 „tunel železničný".
10. Navrhovaná činnosť je v kolízii s podmienkami pamiatkovej ochrany objektu NKP č. ÚZPF 11393/3 „dom strážny" z dôvodu jeho navrhovanej asanácie, ktorá je z hľadiska pamiatkovej ochrany neprípustná.
11. V rámci zámeru navrhovanej činnosti nie je dostatočne definované podrobné napojenie podchodov zabezpečujúcich prístupy cestujúcej verejnosti na nástupištia.
12. V rámci zámeru navrhovanej činnosti nie sú dostatočne konkretizované rekonštrukcie jednotlivých mostných objektov vrátane zabezpečenia prechodov pre cyklistov.
13. V rámci zámeru navrhovanej činnosti nie je doložená štúdia realizovateľnosti aj s dopravným modelom zohľadňujúcim súčasné zaťaženie železničnej dopravy, verejnej hromadnej dopravy aj IAD.

Príslušný orgán vychádzal taktiež zo stanovísk doručených k zámeru navrhovanej činnosti podľa § 23 ods. 4 zákona o posudzovaní (stanoviská rezortného orgánu, povoľujúceho orgánu, dotknutých orgánov, dotknutej obce a dotknutej verejnosti). Navrhovanú činnosť požadovali posudzovať podľa zákona o posudzovaní tieto oslovené orgány štátnej správy: Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava; Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti na životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja; Mestská časť Bratislava – Nové Mesto, oddelenie životného prostredia a územného plánovania; Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti na životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody a krajiny a Hlavné mesto SR Bratislava. Posudzovanie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie požadovala aj verejnosť. V rámci zisťovacieho konania boli vyjadrené rozsiahle pripomienky a požiadavky na ktoré dá odpoveď len dôkladné posúdenie predloženého zámeru podľa zákona o posudzovaní, preto príslušný orgán OÚ BA rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Konkrétne požiadavky a pripomienky uvedené v doručených stanoviskách budú podrobnejšie prerokované a určené v rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti na životné prostredie a časovom harmonograme a budú predmetom ďalšieho konania podľa § 30 zákona o posudzovaní.

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

Poučenie

Účastníci konania vrátane verejnosti v súlade s § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní majú právo podať odvolanie proti tomuto rozhodnutiu podľa § 53 a 54 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia rozhodnutia na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava 3.
Vo vzťahu k verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní za deň doručenia rozhodnutia sa považuje pätnásty deň zverejnenia tohto rozhodnutia na webovom sídle (http://www.minv.sk/?uradna-tabula-14) a zároveň na úradnej tabuli príslušného orgánu.
Odvolanie možno podať na Okresnom úrade Bratislava, odbore starostlivosti o životné prostredie, oddelení ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava.
Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní je po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, preskúmateľné súdom.

Ing. Branislav Gireth
vedúci odboru

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky orgánom verejnej moci

IČO: 00151866 Sufix: 10010

Doručuje sa
REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27 , 831 04 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Martin Fundárek, Školská 129/26, 900 84 Báhoň, Slovenská republika
Branislav Selčan, Pod Zečákom 2504/54, 841 03 Bratislava-Lamač, Slovenská republika
Jozef Hodek, Pri Suchom mlyne 3898/26, 811 04 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika
Matej Vagač, Dobrovičova 117/10, 811 02 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika
HKV Law Firm s.r.o., Poštová 3, 811 06 Bratislava, Slovenská republika
Cyklokoalícia, Partizánska 2, 811 03 Bratislava, Slovenská republika
Ing. Jakub Mrva, Rozvodná 3200/11, 831 01 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Čarodejník z krajiny, o.z., Na barine 4684/10, 841 03 Bratislava-Lamač, Slovenská republika
Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava, Slovenská republika
Ing. Matúš Borš, Švabinského 908/22, 851 01 Bratislava-Petržalka, Slovenská republika
Tomáš Korček, Riazanská 640/11, 831 03 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Ivan Kačo, Pražská 3227/25, 811 04 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika

prof. Ivan Zapletal DrSc., Opavská 2608/14, 831 01 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Stanislav Duba, Grösslingová 2488/30, 811 09 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika
Alžbeta Paleschová, Opavská 2607/12, 831 01 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Marek Šedivý, Ďumbierska 12424/3A, 831 01 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Kristína Šedivá, Ďumbierska 12424/3A, 831 01 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Ivan Tančibok, Nad lúčkami 3141/43, 841 04 Bratislava, Slovenská republika
Ing. Karol Bartoš, Ďumbierska 2647/1, 831 01 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Mgr. Viera Bartošová, Stromová 2673/21, 831 01 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Sandra Polovková, Jelačičova 506/22, 821 08 Bratislava, Slovenská republika
Adrián Jankovič, Istrijská 5057/116, 841 07 Bratislava, Slovenská republika
Tomáš Freylich, Brnianska 3713/21, 811 04 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika
Tatiana Freylichová, Brnianska 3713/21, 811 04 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika
Katarína Pancáková, Krížna 4090/32, 811 07 Bratislava, Slovenská republika
Ľuba Tančiboková, Nad lúčkami 3141/43, 841 04 Bratislava-Karlova Ves, Slovenská republika
Mgr. Jakub Lipták, Šancová 3572/37, 831 04 Bratislava-Nové Mesto, Slovenská republika
Miroslav Dragun, Medveďovej 1572/1, 851 04 Bratislava, Slovenská republika
Patrik Guldan, Dulovo nám. 896/7, 821 08 Bratislava-Ružinov, Slovenská republika
Lukáš Pápay, Na pasekách 3085/18, 831 06 Bratislava - Rača, Slovenská republika
Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne námestie 1 , 814 99 Bratislava-Staré Mesto, Slovenská republika
Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava-Ružinov, Slovenská republika
Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Nám slobody 6, 810 05 Bratislava, Slovenská republika
Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava - mestská časť Nové Mesto, Slovenská republika
Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Tajovského , 974 01 Banská Bystrica, Slovenská republika
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružnovská - Bratislava 5364/8, 820 09 Bratislava, Slovenská republika
Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova , 811 04 Bratislava, Slovenská republika
Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bratislave, Radlinského , 811 07 Bratislava - mestská časť Staré Mesto, Slovenská republika
Krajské riaditeľstvo Policajného zboru v Bratislave, Špitálska 14, 812 28 Bratislava - mestská časť Staré Mesto, Slovenská republika
Mestská časť Bratislava - Devínska Nová Ves, Novoveská 17A, 843 10 Bratislava-Devínska Nová Ves, Slovenská republika
Mestská časť Bratislava - Karlova Ves, Námestie sv. Františka 8, 842 62 Bratislava - mestská časť Karlova Ves, Slovenská republika
Mestská časť Bratislava - Lamač, Malokarpatské námestie 9, 841 03 Bratislava - mestská časť Lamač, Slovenská republika
Mestská časť Bratislava - Nové Mesto, Junácka 1, 832 91 Bratislava - mestská časť Nové Mesto, Slovenská republika
Mestská časť Bratislava - Staré Mesto, Vajanského nábr. 3, 814 21 Bratislava, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA, ODBOR CESTNEJ DOPRAVY A POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA, ODBOR KRÍZOVÉHO RIADENIA, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava, Slovenská republika
OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA, ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava, Slovenská republika

Doložka o autorizácii

Tento listinný rovnopis elektronického úradného dokumentu bol vyhotovený podľa vyhlášky č. 85/2018 Z. z. Úradu podpredsedu vlády Slovenskej republiky pre investície a informatizáciu z 12. marca 2018, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o spôsobe vyhotovenia a náležitostiach listinného rovnopisu elektronického úradného dokumentu.

Údaje elektronického úradného dokumentu	
Názov:	[Rozhodnutie zo zisťovacieho konania navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“]
Identifikátor:	OU-BA-OSZP3-2021/037711-0159902/2021

Autorizácia elektronického úradného dokumentu	
Dokument autorizoval:	Branislav Gireth
Oprávnenie:	Veduci odboru okresneho uradu
Zastupovaná osoba:	Okresny urad Bratislava
Spôsob autorizácie:	Kvalifikovaný mandátny certifikát
Dátum a čas autorizácie:	26.07.2021 09:36:14
Dátum a čas vystavenia časovej pečiatky:	26.07.2021 09:36:25
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje: OU-BA-OSZP3-2021/037711-0159902/2021	

Informácia o vyhotovení doložky o autorizácii	
Doložku vyhotovil:	Ficker Diana, Mgr.
Funkcia alebo pracovné zaradenie:	odborný radca
Označenie orgánu:	Okresný úrad Bratislava IČO: 00151866
Dátum vytvorenia doložky:	26.07.2021
Podpis a pečiatka:	

Okresný úrad Bratislava
115