

OZ Kramárčan, Rozvodná 11, 831 01 Bratislava

Okresný úrad Bratislava
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Tomášikova 46
832 05 Bratislava 3

OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA -66-	
Došlo dňa: 23. 12. 2022	
Ev. č. zápisu: 0405166/2022	Číslo spisu: 166967/2022
Prílohy/lysty: 0	Vybavuje: UH17

zn.č. OU-BA-OSZP3-2022/166967-019

Vec: Stanovisko k Oboznámeniu sa s podkladmi

Na základe doručenia podania nazvané Oboznámenie sa s podkladmi rozhodnutia v súlade s § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov - Modernizácia a dostavba budova NÚDCH - Nemocnica 21 si Vám dovoľujeme zaslať stanovisko k danému Oboznámeniu sa s podkladmi.

Po preskúmaní predložených dokumentov boli zistené nasledovné skutočnosti/nezrovnalosti:

1. Zhotoviteľ hlukovej štúdie spomína v úvode, že akustická štúdia je spracovaná z dôvodov zistenia predpokladaného vplyvu hluku z dopravy a zdrojov hluku technológie TZB na okolité a vlastné chránené prostredie. Je nutné skonštatovať, že posúdenie ani jedného v rámci hlukovej štúdie nedošlo, pretože v inej časti zhotoviteľ uvádza, že časť TZB má byť posúdená v ďalšom stupni projektovej dokumentácie a ostatné zdroje hluku súvisiace s navrhovanou činnosťou nie sú posúdené. Je posúdená len železničná doprava a hluk z pozemnej dopravy, nič čo spôsobuje navrhovaná činnosť.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 1:

Zisťovacie konanie podľa zákona o posudzovaní predchádza akémukoľvek povoľovaniu. Proces prípravy je v súčasnosti teda na začiatku. Opis zmeny navrhovanej činnosti aj dokumentácia, ktorá je prílohou vlastného Oznámenia o zmene navrhovanej činnosti a je jej súčasťou, teda zodpovedá podrobnosťou a rozpracovanosťou tejto etape prípravy.

V súčasnej rozpracovanosti dokumentácie nebolo možné presne určiť pozíciu, rozloženie a technické parametre vzduchotechnických jednotiek a iných technologických zdrojov hluku, ktoré by mohli produkovať hluk do okolia. Takéto posúdenie je odporúčané v ďalšom stupni, po spresnení týchto údajov.

Očakávané dopravné intenzity v budúcom stave, ktoré zahŕňajú príspevok novo vygenerovanej dopravy, v súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti sú uvedené v Tab. 5.1 akustickej štúdie. V čase spracovania hlukovej štúdie boli k dispozícii iba čiastkové odhady intenzít dopravného zaťaženia na okolitých komunikáciách. Na základe týchto údajov bolo vypracované posúdenie budúceho stavu zaťaženia dotknutého vonkajšieho prostredia hlukom

súvisiacim s prevádzkou navrhovanej činnosti. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie t.z. po spracovaní kompletnej dokumentácie Dopravno-kapacitného posúdenia bude akustická štúdia upresnená.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 1:

Navrhovateľ sa k bodu 1 nevyjadril vôbec. Spracovateľ hlukovej štúdie popisuje v úvode hlukovej štúdie čo je účelom a zdôvodnením pre vypracovanie hlukovej štúdie, citujem „Štúdia je vypracovaná na základe požiadavky objednávateľa v súvislosti s legislatívnou prípravou výstavby a z dôvodov zistenia predpokladaného vplyvu hluku z dopravy a zdrojov hluku technológie TZB na okolité a vlastné chránené prostredie.“ Sám navrhovateľ priznáva, že posúdenie týchto zdrojov nebolo realizované vôbec alebo len čiastočne, na základe čiastkových výsledkov. **Žiadame o nové spracovanie hlukovej štúdie, ktoré všetky tieto aspekty, ktoré súvisia s prevádzkou a jej zmenou budú spracované.** Stavba takéhoto významu si nezaslúži spracovania na tak nízkej úrovni s minimálnymi informáciami.

2. Hluková štúdia pre stupeň EIA, má byť spracovaná najmä v kontexte vplyvov navrhovanej činnosti na okolité prostredie (vlastné či cudzie). **Hovoríme o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.** Toto nie je predmetom predkladanej hlukovej štúdie, nakoľko napr. vplyv stavbou vygenerovanej dopravy na okolité prostredie vôbec nie je zdokumentované. Chýba napríklad posúdenie prevádzky navrhovaného parkovacieho domu s 330 parkovacími miestami, ktoré vygeneruje cca 1100 prejazdov vozidiel za 24h podľa platných výpočtových metodík „Metodika dopravno-kapacitného posudzovania vplyvov veľkých investičných projektov“. 1100 prejazdov za 24h predstavuje v prípade ulíc Jahodová a Ďurgalova násobné zvýšenie intenzity dopravy.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 2:

Očakávané dopravné intenzity v budúcom stave, ktoré zahŕňajú príspevok novovygenerovanej dopravy, v súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti sú uvedené v Tab. 5.1 akustickej štúdie. V čase spracovania hlukovej štúdie boli k dispozícii čiastkové odhady intenzít dopravného zaťaženia na okolitých komunikáciách. Na základe týchto údajov bolo vypracované posúdenie budúceho stavu zaťaženia dotknutého vonkajšieho prostredia hlukom, súvisiacim s prevádzkou navrhovanej činnosti. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie t.z. po spracovaní kompletnej dokumentácie Dopravno-kapacitného posúdenia bude akustická štúdia upresnená.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 2:

Navrhovateľ sa opäť k bodu 2 nevyjadril vôbec. Tab. 5.1 na strane 18 hlukovej štúdie hovorí o dopravných intenzitách (voz/ 24.hod) v budúcnosti (budúci stav), po realizácii projektu. Tab. 5.1. nehovorí o súčasnom stave a teda nie je známe o aký príspevok sa jedná v rámci navrhovanej činnosti. Ak hovoríme o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, toto je možné realizovať len porovnaním súčasného stavu (tzv. nultý variant) a stavu po realizácii navrhovanej činnosti (tzv. prvý, druhý, tretí atď. variant). Keďže nepoznáme nultý variant,

nevieme posúdiť ani varianty po realizácii. **Žiadame o nové spracovanie hlukovej štúdie, ktoré všetky tieto aspekty, ktoré súvisia s prevádzkou a jej zmenou budú spracované.**

3. Zhotoviteľ hlukovej štúdie sa v definovaní dotknutého chráneného priestoru podľa Vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. **mýli**. Dané územie je nutné zaradiť do kategórie územia č. II (vzhľadom na vzdialenosti jednotlivých pozemných komunikácií a železničných dráh). Napr. Jahodová ulica sa nachádza vo vzdialenosti väčšej ako 100 m od osi vozovky alebo od osi príľahlého jazdného pásu pozemnej komunikácie s MHD a vo vzdialenosti väčšej ako 100 m od osi príľahlej koľaje železničnej dráhy.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 3:

Kategorizácia územia je uvedená informatívne. Pri podrobnom posúdení sa skúma kategorizácia pre každý typ hluku zvlášť, tzn. napríklad kategória územia III vyplývajúca z blízkosti železnice neospravedlňuje vysoké hodnoty hluku z cestnej dopravy a podobne. Teda charakteristika územia zakategorizovaním do jednej kategórie je informatívna a vyjadruje skutočnosť, že v predmetnom území pôsobí prakticky každý typ zdroja hluku. Je pravda, že ul. Jahodová je z hľadiska pozemnej a železničnej dopravy v kat. úz. II, avšak z hľadiska leteckej dopravy je to kat. úz. III. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude samozrejme kategorizácia dotknutého územia v akustickej štúdii uvedená zodpovedajúco charakteru posudzovaného hluku.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 3:

Reakcia navrhovateľa na definovanie kategorizácie územia ako informatívnej hodnoty je zarážajúca vzhľadom k tomu, že kategória územia definuje limitné hodnoty podľa zákonného predpisu, ktoré musí navrhovaná činnosť spĺňať, resp. v prípade, že vplyvom navrhovanej činnosti dochádza k prekračovaniu limitných hodnôt musí zadefinovať patričné opatrenia. Je asi rozdiel či limitnou hodnotou, ktorá má byť splnená je 50dB alebo 60dB, čo je dosť výrazný rozdiel. **Žiadame o nové spracovanie hlukovej štúdie, ktoré všetky tieto aspekty, ktoré súvisia s prevádzkou a jej zmenou budú spracované.**

4. Akým spôsobom sa chce zhotoviteľ hlukovej štúdie vysporiadať s tým, že v prílohe Vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. v časti 1.9 sa píše „Na základe súhlasného stanoviska orgánu na ochranu zdravia sa môžu umiestňovať nové budovy na bývanie a budovy vyžadujúce tiché prostredie **okrem** škôl, škôlok, **nemocničných izieb** a podobne aj v území, kde hluk z dopravy prekračuje hodnoty uvedené v tabuľke pre kategóriu územia II, alebo v území, kde takéto prekročenie je možné v budúcnosti očakávať,...“ Z tohto bodu je jasné, že vzhľadom na hladinu hluku z dopravy, ktorú sám autor hlukovej štúdie v grafickej prílohe dokumentuje (str.30 až 32), prekračuje povolené limity o 14dB (deň), 12dB (večer) a 6dB (noc). Toto platí v prípade navrhovaných nových objektov.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 4:

Nemocničné izby podľa projektovej dokumentácie budú situované v rekonštruovanom existujúcom objekte E tzn. nejedná sa o novú budovu na bývanie podľa ods. 1.9 **Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 11:**

vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. Nové budovy s nemocničnými izbami, ako je správne uvedené v stanovisku p. Ing. D. Dlhého by túto podmienku nespĺňali, avšak nie je vylúčené ich umiestnenie do lokality, nakoľko sa v nich nemocničné izby podľa rozpracovanej dokumentácie

nevyskytujú. V prípade zmeny funkčného využitia navrhovaných nových objektov musí byť podmienka, uvedená v bode 1.9 Vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. rešpektovaná. Regionálny úrad verejného zdravotníctva vo svojom stanovisku píše, že navrhnuté riešenie nie je v rozpore s požiadavkami predpisov na ochranu verejného zdravia. Z týchto dôvodov orgán verejného zdravotníctva nepovažuje ďalšie posudzovanie za potrebné. Posudzovanie rekonštrukcií/nových stavebných objektov akcie Modernizácia a dostavba budov NÚDCH bude zo strany orgánu verejného zdravotníctva predmetom následnej posudkovej činnosti podľa zák. č. 355/2007 Z.z.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 4:

Doplňujúce informácie sú nepravdivé, v novom objekte A1x budú na 2.PP umiestnené „lôžkové ošetrovacie stanice so zázemím - chirurgické odbory/alt. detské kardiocentrum“, na 1.PP umiestnené „lôžkové ošetrovacie stanice so zázemím - chirurgické odbory“, v existujúcom objekte N sú zas navrhnuté na 3.PP priestory MŠ. Naša pripomienka viedla k tomu, že treba už v navrhovanom riešení hľadať spôsoby ako splniť požiadavky všetkých zákonov a nevynakladať zbytočne výrazné finančné prostriedky na projektovú dokumentáciu a nakoniec zistiť v štádiu projektu pre územné rozhodnutie alebo nebudaj stavebné povolenie, že projekt je neskolaudovateľný.

5. Podľa Vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z., nie je teda možné takúto stavbu v takomto priestore zaťaženom hlukom z dopravy realizovať.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 5:

Nové budovy s nemocničnými izbami by túto podmienku nespĺňali, avšak nie je vylúčené ich umiestnenie do lokality, nakoľko sa v nich nemocničné izby podľa rozpracovanej dokumentácie nevyskytujú. V prípade zmeny funkčného využitia navrhovaných nových objektov musí byť podmienka, uvedená v bode 1.9 Vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. rešpektovaná. Regionálny úrad verejného zdravotníctva vo svojom stanovisku píše, že navrhnuté riešenie nie je v rozpore s požiadavkami predpisov na ochranu verejného zdravia. Z týchto dôvodov orgán verejného zdravotníctva nepovažuje ďalšie posudzovanie za potrebné. Posudzovanie rekonštrukcií/nových stavebných objektov akcie Modernizácia a dostavba budov NÚDCH bude zo strany orgánu verejného zdravotníctva predmetom následnej posudkovej činnosti podľa zák. č. 355/2007 Z.z.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 5:

Platí ako v bode 4.

6. V rámci vstupných údajov týkajúcich sa najmä merania hluku v predmetnej oblasti, chýba zdokumentovanie presného meracieho bodu napr. pomocou fotografie.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 6:

Meracie miesto je dostatočne zdokumentované a pôvodné údaje z merania sú archivované v internom archíve spracovateľa. V prípade záujmu na vyžiadanie je možné ich sprístupnenie k nahliadnutiu.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 6:

Myslíme, že informácia o spôsobe merania a polohy meracieho bodu napr. pomocou fotodokumentácie len predkladanú hlukovú štúdiu dá do vyššej odbornej úrovne. To spracovateľovi hlukovej štúdie nie je vzhľadom na to, že je držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti vydaného Úradom verejného zdravotníctva SR nutné vysvetľovať. V rámci merania je potrebné zabezpečiť taký postup a metodiku merania aby bol výsledok akceptovateľný a preukazný, čo v prípade tejto hlukovej štúdie a na základe údajov v nej uvedených neplatí.

7. Akým spôsobom zhotoviteľ hlukovej štúdie kalibruje výpočtový model s meraním, nakoľko počas merania neprebehlo meranie intenzít dopravy na skúmaných komunikáciách alebo aspoň o nich zhotoviteľ nepíše. Intenzita dopravy a percentuálna miera nákladnej dopravy je jedna z najdôležitejších informácií pre definovanie hluku z dopravy. V prípade, že zhotoviteľ by chcel intenzitu dopravy definovať na základe priebehu merania, kde vzhľadom k tomu, že mikrofón pri meraní zaznamenáva zvuk šíriaci sa zo všetkých strán, je identifikácia polohy zdroja náročná a zároveň aj vzhľadom na vzorkovaciu frekvenciu prístroja, ktorá bola nastavená na 7s resp. 5s je to veľmi problematické až nemožné.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 7:

V procese modelovania bol využitý postup, kde na základe nameraných úrovní hluku určujeme akustický výkon líniového zdroja typu „road“. Meranie v blízkosti líniových zdrojov umožňuje charakterizovať tieto zdroje cez akustický výkon. Vzorkovacia frekvencia 7s resp. 5s v tomto prípade nie je na závalu, nakoľko za tieto intervaly dostávame korektné hodnoty L_{Aeq} , s ktorými sa ďalej dá pracovať, vyjadriť pomocou nich akustický tlak za referenčný interval a podobne. Takýto postup umožňuje jednoduchšiu opakovateľnosť merania a je menej náchylný na subjektívne chyby pri meraní v porovnaní s ručným sčítaním dopravy.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 7:

Akustický výkon líniového zdroja typu „road“ je definovaný na základe medzinárodne uznávaných výpočtových modelov (v prípade hlukovej štúdie uvádza autor, že použil metodiku NMPB96) je definovaný na základe intenzity dopravy, rýchlosti dopravy, podielu nákladnej dopravy, povrchu cesty a prípadne vplyvu akcelerácie alebo spomaľovania jazdného prúdu. Akým spôsobom teda ku kalibrácii došlo, keď ani jeden z parametrov autor hlukovej štúdie nedokumentuje. **Vzhľadom na nejasnosti spracovania žiadame o nové spracovanie hlukovej štúdie, ktoré všetky tieto aspekty, ktoré súvisia s prevádzkou a jej zmenou budú spracované.**

8. Meracie miesto pre zdokumentovanie šírenia hluku zo železničnej dopravy a následné využitie takéhoto merania do výpočtového modelu vzhľadom na vybrané miesto (Železná studnička), jeho aspekty, reliéf terénu je absolútne nevhodný. Situácia v riešenej oblasti je diametrálne iná, železničná dráha prebieha v záreze, dokonca s vjazdom do tunela. Akým spôsobom sa teda zhotoviteľ hlukovej štúdie vysporiadal s metodikou modelovania hluku zo železničnej dopravy? Nikde v štúdii nie je spomenuté aká metodika bola použitá, aj grafické vyjadrenie modelu značí, že modelovanie tohto zdroja bolo realizované len ako líniový zdroj. V tomto prípade kalibrovať model s hodnotami zmeranými na mieste M5 je prakticky náročné. Aj v prípade železničnej dopravy sú limity Vyhlášky MZ SR č.549/2007 Z.z. prekročené (pre II. kategóriu územia – nový objekt), ako to dokumentuje grafická príloha (str.33 až 35).

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 8:

Železničná doprava nie je dotknutá danou zmenou navrhovanej činnosti – jej intenzita nebude ovplyvnená prevádzkou navrhovanej činnosti. Železničná doprava bola preto zahrnutá do modelácie s cieľom kvantifikovať jej vplyv na budovy NÚDCH. V ostatnom území ostane situácia s hlukom zo železničnej dopravy nezmenená. Pre modeláciu vplyvu hluku zo železničnej dopravy bola použitá metodika podľa ISO 9613. Modelovanie tohto zdroja bolo realizované ako líniový zdroj. Vzhľadom na vlastnosti líniového zdroja je možné použiť vzdialenejšie merania pokiaľ dostatočne popisujú akustický výkon daného zdroja. Tento nový zdroj bol osadený do korektného modelu terénu, kde železničná dráha prebieha v záreze, s vjazdom do tunela. V nových objektoch v zmysle projektovej dokumentácie sa nepredpokladá umiestnenie chránených miestností zdravotníckych zariadení t.z., že ich umiestnenie do lokality s prekročenými prípustnými hladinami hluku je so súhlasom RÚVZ možné.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 8:

Hluková štúdia pre potreby EIA zabezpečuje zistenie, opísanie a vyhodnotenie priamych a nepriamych vplyvov na životné prostredie (okolie – chránené/nechránené), vplyv navrhovaných činností (pôsobenie hluku z navrhovanej činnosti) na životné prostredie (okolie stavby) vo variantnom riešení vrátane porovnania nulového variantu (súčasného stavu), určujú predbežné opatrenia na zníženie hluku. Vplyv železničnej dopravy, ktorá nesúvisí s navrhovanou činnosťou nemá byť predmetom hlukovej štúdie pre stupeň EIA. Hluková štúdia pre stupeň EIA páve neobsahuje to čo má. **Žiadame o nové spracovanie hlukovej štúdie, ktoré všetky tieto aspekty, ktoré súvisia s prevádzkou a jej zmenou budú spracované.**

9. V rámci hlukovej štúdie sa spomína „Údaje o okolitej dynamickej cestnej doprave v budúcom stave boli čerpané z čiastkových výsledkov rozpracovaného DKP, vypracovaného spol. Alfa 04 a.s. v septembri 2022“. Podľa môjho názoru pre takýto rozsah navrhovanej činnosti, ktorá výraznou mierou ovplyvňuje okolie je potrebné vypracovať Dopravno-kapacitné posúdenie existujúcich komunikácií a križovatiek. Dopravno-kapacitné posúdenie navrhovanej činnosti v rámci celkového hodnotenia chýba. Neexistuje jediná informácia ohľadom existujúcej dopravy, nárastu dopravy vplyvom navrhovanej činnosti, príjazdu záchranných zložiek a pod.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 9:

Očakávané dopravné intenzity v budúcom stave, ktoré zahŕňajú príspevok novovygenerovanej dopravy, v súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti sú uvedené v Tab. 5.1 akustickej štúdie. V čase spracovania hlukovej štúdie boli k dispozícii iba čiastkové odhady intenzít dopravného zaťaženia na okolitých komunikáciách. Na základe týchto údajov bolo vypracované posúdenie budúceho stavu zaťaženia dotknutého vonkajšieho prostredia hlukom súvisiacim s prevádzkou navrhovanej činnosti. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie t.z. po spracovaní kompletnej dokumentácie Dopravno-kapacitného posúdenia bude akustická štúdia upresnená.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 9:

Tab. 5.1 na strane 18 hlukovej štúdie hovorí o dopravných intenzitách (voz/ 24.hod) v budúcnosti (budúci stav), po realizácii projektu. Tab. 5.1. nehovorí o súčasnom stave a teda nie je známe o aký príspevok sa jedná v rámci navrhovanej činnosti. Ak hovoríme o posudzovaní

vplyvov na životné prostredie toto je možné realizovať len porovnaním súčasného stavu (tzv. nultý variant) a stavu po realizácii navrhovanej činnosti (tzv. prvý, druhý, tretí atď. variant). Keďže nepoznáme nultý variant nevieme posúdiť ani varianty po realizácii. Autor hlukovej štúdie sa vyhovára na čiastočné spracovanie dopravno-kapacitného posúdenia. Nič mu nebránilo, aby hodnoty stanovil sám počas merania hluku a slúžili by na kalibráciu výpočtového modelu. Ak je pre posúdenie nultého variantu nutné stanoviť intenzitu dopravy v súčasnom stave, nie je možné toto dokumentovať v ďalších stupňoch PD. **Žiadame o nové spracovanie hlukovej štúdie, ktoré všetky tieto aspekty, ktoré súvisia s prevádzkou a jej zmenou budú spracované.**

10. Zhotoviteľ hlukovej štúdie nedostatočne zdokumentoval vplyv navrhovanej činnosti najmä jej dopravy. Neexistujú informácie ohľadom existujúcej dopravy, neexistujú informácie ohľadom nárastu dopravy vplyvom stavby a pod.. Chýba záver s jednoznačným výsledkom, aký vplyv bude mať posudzovaný zámer na okolité prostredie, konštatovanie, že "minimálny" je neakceptovateľné.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 10:

Očakávané dopravné intenzity v budúcom stave, ktoré zahŕňajú príspevok novovygenerovanej dopravy, v súvislosti s prevádzkou navrhovanej činnosti sú uvedené v Tab. 5.1 akustickej štúdie. V čase spracovania hlukovej štúdie boli k dispozícii iba čiastkové odhady intenzít dopravného zaťaženia na okolitých komunikáciách. Na základe týchto údajov bolo vypracované posúdenie budúceho stavu zaťaženia dotknutého vonkajšieho prostredia hlukom súvisiacim s prevádzkou navrhovanej činnosti. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie t.z. po spracovaní kompletnej dokumentácie Dopravno-kapacitného posúdenia bude akustická štúdia upresnená.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 10:

Platí ako v bode 9.

11. Zhotoviteľ hlukovej štúdie dokonca uviedol, že vplyvom navrhovanej činnosti (najmä výstavbou parkovacieho domu s 330pm s výjazdom na Jahodovú a Ďurgalovu ulicu) dosiahol zníženie hluku o 1dB pri existujúcom objekte (bytový dom) nachádzajúcom sa najbližšie k navrhovanému parkovaciemu domu. Reálne takáto situácia nemôže nastať.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 11:

V modeli je vyjadrený vplyv geometrie nových budov. V čase spracovania hlukovej štúdie boli k dispozícii čiastkové odhady intenzít dopravného zaťaženia na okolitých komunikáciách. Na základe týchto údajov bolo vypracované posúdenie budúceho stavu zaťaženia dotknutého vonkajšieho prostredia hlukom súvisiacim s prevádzkou navrhovanej činnosti. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude akustická štúdia upresnená.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 11:

Vplyv geometrie navrhovaných objektov na situáciu najmä na ulici Ďurgalova spôsobí výrazne zvýšenie hluku vplyvom odrazov. K zníženiu hluku v predmetnej oblasti najmä ulíc Jahodová a Ďurgalova vplyvom výstavby parkovacieho domu s 330pm (odhad 1100 prejazdov za 24h) určite nedôjde. Toto je jeden z viacerých bodov, kde je jasné, že hluková štúdia bola spracovaná nedôsledne, s údajmi, kde výsledky nie sú hodnoverné. Ak podľa údajov z tabuľky 5.1 po

realizácii stavby má po Jahodovej prejsť 1524 osobných vozidiel a 46 nákladných, tak pred realizáciou stavby to bolo 424 osobných a 2 nákladné. Chce autor hlukovej štúdie tvrdiť, že navýšenie o 1100 osobných a 44 nákladných bude spôsobovať zníženie hluku o 1dB, resp. navýšenie o 0dB??? **Žiadame o nové spracovanie hlukovej štúdie, ktoré všetky tieto aspekty, ktoré súvisia s prevádzkou a jej zmenou budú spracované.**

12. Zhotoviteľ hlukovej štúdie na viacerých miestach spomína obytnú miestnosť, vyjadruje sa k vetraníu obytných miestností, pritom v zámere sa tieto miestnosti nenachádzajú (obytná miestnosť je súčasťou bytového domu). Je súčasťou navrhovanej činnosti bytový dom?

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 12:

V rekonštruovanom objekte C sa má podľa projektovej dokumentácie nachádzať hotel pre rodičov a deti. Tieto priestory je možné charakterizovať ako obytné - tzn. na ne sa vzťahujú požiadavky pre vetranie obytných miestností.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 12:

Podľa vyhlášky MH SR č. 277/2008 Z. z. ktorou sa ustanovujú klasifikačné znaky na ubytovacie zariadenia pri ich zaradovaní do kategórií a tried nedefinuje žiadnu z miestností hotela ako obytnú miestnosť, hovorí o izbe hostí. Obývací miestnosť podľa vyhlášky nie však obytná je časť ubytovacieho objektu, apartmánu alebo apartmánového bytu určená na denný pobyt host'a, čomu zodpovedá jej vybavenie. V obývacej miestnosti nie sú umiestnené stále lôžka. Obytná miestnosť (napr. bytu) musí svojim stavebnotechnickým riešením spĺňať podmienky na trvalé bývanie, čo tu nepredpokladáme.

13. Zhotoviteľ hlukovej štúdie píše, že "Odvoz odpadu, použitej bielizne, materiálu a biologického odpadu je cez objekt L - Hala hospodárskej časti z južnej strany areálu prístupom z Jahodovej a Ďurgalovej ulice.", pričom vplyv tejto dopravy na obytné budovy na Ďurgalovej a Jahodovej ulici neposúdil.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 13:

Ako už bolo spomenuté vyššie - v čase spracovania hlukovej štúdie boli k dispozícii čiastkové odhady intenzít dopravného zaťaženia na okolitých komunikáciách. Na základe týchto údajov bolo vypracované posúdenie budúceho stavu zaťaženia dotknutého vonkajšieho prostredia hlukom súvisiacim s prevádzkou navrhovanej činnosti. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude akustická štúdia upresnená.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 13:

Platí ako v bode 11.

14. V rámci hlukovej štúdie chýba posúdenie leteckej dopravy, je navrhnutý nový heliport na objekte, ale nie aký to bude mať vplyv na okolie. Zhotoviteľ hlukovej štúdie sa zbavuje zodpovednosti konštatovaním „Úroveň hluku vplyvom heliportu sa v tejto štúdii neposudzuje. Výstavba heliportu a posudzovanie vplyvu hluku z leteckej dopravy bude riešené v samostatnom legislatívnom konaní“.....v akom?

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 14:

Oznámenie o zmene navrhovanej činnosti predchádza akémukoľvek povoľovaciemu procesu. Riadi sa zákonom č. 24/25006 Z.z o posudzovaní vplyvov. V súčasnosti je zo strany NÚDCH využívaný heliport nemocnice na Kramároch. V prípade keby NÚDCH musel mať vlastný heliport, tento je z hľadiska zákona o posudzovaní zaradený podľa Prílohy č. 8 k zákonu do kapitoly č. 13: doprava a telekomunikácie a položky č. 12: Výstavba letísk. V takom prípade by návrh riešilo samostatné konanie podľa zákona o posudzovaní. Návrh heliportu by potom bol predmetom aj následného osobitného povoľovacieho procesu.

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 14:

Ak „heliport“ je riešený samostatným konaním, z akého dôvodu je uvádzaný v textovej ako aj grafickej časti, keď v súčasnosti z vyjadrenia navrhovateľa a textovej časti nie je jasné či vôbec bude, ako bude, kde bude umiestený.

15. Dáva do pozornosti, že ide o stabilizované územie, pre ktoré platí: Ak nový návrh nerešpektuje charakteristické princípy, ktoré reprezentujú existujúcu zástavbu a vnáša do zástavby kontrast resp. neúmerné zaťaženie pozemku, nie je možné takúto stavbu v stabilizovanom území umiestniť. Máme za to, že ulice Jakubíková i Jahodová, budú enormne zaťažené dynamickou dopravou, takže nerešpektuje charakteristické princípy stabilizovaného územia a bude to mať negatívny vplyv na okolie.

Doplňujúce informácie navrhovateľa k danému bodu 15:

Súčasný posúdenie je spracované v rozsahu, primeranom pre stupeň EIA, danú námietku je možné riešiť po získaní relevantných vstupných údajov z dopravnokapacitného posúdenia (DKP).

Stanovisko na predložené doplňujúce informácie v bode 15:

Máme za to, že DKP nie je vypracované úplne dobre, pretože neberie do úvahy, že Jakubíková ulica je v podstate jediný vstup do lokality dolných Kramárov a nie je možné, aby táto úzka ulica zvládla takýto nápor áut, ktorý sa tu plánuje. Dopravná situácia na Kramároch je už teraz enormne zaťažená a vstupom ďalšieho množstva áut bude dopravná situácia už neúnosná.

S pozdravom

.....
Ing. Beáta Kafková

.....
Mgr. Darina Timková

V Bratislave dňa 20.12.2022