Príloha č. 6: Vyhodnotenie stanovísk doručených k rozsahu hodnotenia

Ministerstvo životného prostredia, Sekcia geológie a prírodných zdrojov (list zo dňa 14.09.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	K sumarizácii špecifických požiadaviek uvádzaných v predloženom Rozsahu hodnotenia žiadame priradiť požiadavku bližšej špecifikácie navrhovaného razenia tretej tunelovej rúry. Toto tunelové dielo predstavuje z geologického hľadiska zrejme najväčšie potencionálne riziko daného zámeru.	V predkladanej Správe o hodnotení došlo ku skráteniu rozsahu navrhovanej činnosti. Modernizovaný úsek žel. trate končí v žkm 53,100. ŽST Bratislava hl. st. vrátane novej tunelovej rúry už nie je súčasťou predkladanej navrhovanej činnosti.
2.	V otázke razby tunela navrhujeme doložiť aj odborné inžiniersko-geologické posúdenie, jednak v kontexte daného geologického prostredia, ale aj s ohľadom na udržateľnosť (nenarušenie) stavu oboch doterajších tunelových rúr.	
	Pri razení tunela a manipulácii s horninovým materiálom v husto obývanom území možno upozorniť aj na zvýšenú radónovú záťaž, ktorá je v bratislavskej kryštalickom masíve viazaná hojný výskyt aplitoidných a pegmatitoidných kyslých hornín ako aj na mladé tektonické poruchy. Oblasť charakterizuje aj relatívne zvýšený stupeň seizmického ohrozenia, čomu by malo zodpovedať aj dimenzovanie takejto finančne a technicky náročnej líniovej stavby.	
	V časti III. Základné informácie o súčasnom stave životného prostredia dotknutého územia, v podkapitole 1.2 Geologické pomery sú spomenuté údaje o geodynamický javoch územia. V blízkosti riešeného územia sa vyskytujú aktívne svahové deformácie. Nestabilné je aj bezprostredné okolie zaregistrovaných svahových deformácií, kde je možnosť rozšírenia a aktivizácie existujúcich zosuvov. V okolí svahových deformácií sa nachádza rajón potenciálne nestabilných a nestabilných území. Aktivizácia svahových deformácií je možná vplyvom prírodných pomerov alebo negatívnymi antropogénnymi faktormi, resp. ich kombináciou.	V predkladanej Správe o hodnotení došlo ku skráteniu rozsahu navrhovanej činnosti. Modernizovaný úsek žel. trate sa začína žkm 42,400 a končí v žkm 53,100. Aktívne zosuvy v lokalitách Devínska Nová Ves, Vinohrady a na svahu Kalvárie južne od Pražskej ul. Už nie sú v blízkosti riešeného úseku v rámci predkladanej navrhovanej činnosti. Najbližší aktívny zosuv (lokalita Vinohrady) sa nachádza približne 200 m od konca riešeného úseku.

Združenie domových samospráv (list zo dňa 02.09.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Uviesť konkrétne opatrenia, ktorými navrhuje prispieť k snahe Európskej komisie v rámci balíčka energetických reforiem popularizovaných pod názvom „Fit for 55“ (https://www.consilium.europa.eu/sk/policies/fit-for-55/), čím sa naznačuje ambícia EÚ stať sa uhlíkovo neutrálnym kontinentom. Bližšie vysvetlenie nájdete v odbornom článku (https://euobserver.com/climate/152419).	Navrhovaná činnosť spočíva v zlepšení stavu železničnej infraštruktúry pre následné zvýšenie kvality a konkurencieschopnosti železničnej dopravy, ktorá patrí vzhľadom na využívanie elektrickej trakcie k nízkouhlíkovým dopravným alternatívam. Ako konštatuje Európska komisia, dekarbonizácia odvetvia dopravy je kľúčom k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti zmeny klímy. Železničná doprava je najudržateľnejším spôsobom dopravy s minimálnym podielom na celkových emisiách skleníkových plynov EÚ. Z hľadiska znižovania emisií je žel. doprava kľúčová.

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
		Európska rada prijala v roku 2021 záver, že vzhľadom na potrebu udržateľnej a inteligentnejšej mobility a stanovené ciele pre ochranu klímy je potrebné železničnú dopravu tovarov aj osôb ďalej rozvíjať. V roku 2023 bol tento názor zdôraznený prijatím sumáru opatrení zameraných na lepšie riadenie, koordináciu a zvýšenie kapacity železníc v európskom priestore. Bližšie informácie napr. tu: https://www.consilium.europa.eu/sk/policies/rail-transport-policy/ Z hľadiska prijatých cieľov v rámci iniciatívy Fit for 55 sú pre navrhovanú činnosť relevantné predovšetkým opatrenia v oblasti energetickej efektívnosti železničnej infraštruktúry. Snaha o zníženie spotreby energie aj v rámci fungovania železničnej prevádzky je premietnutá do návrhu technického riešenia navrhovanej činnosti, ktoré je opísané v kap. A/9.2 Navrhované riešenie.
2.	Uviesť opatrenia, ktorými navrhovateľ prispeje k budovaniu inovatívneho ekologického hospodárstva v rámci projektu Európskej zelenej dohody (https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_sk)	Hlavným cieľom prijatej iniciatívy EÚ European Green Deal je zníženie emisií kľúčových odvetví hospodárstva, ktorého dôležitou súčasťou je zabezpečenie udržateľnej dopravy pre všetkých. Ambíciou je vytvoriť ekologickejší systém mobility so znížením podielu emisií skleníkových plynov z dopravy do roku 2050 o 90 %. Práve železničná doprava je kľúčovým riešením, keďže predstavuje z hľadiska nízkej produkcie emisií skleníkových plynov ekologické, efektívne a zároveň odolné riešenie hromadného presunu osôb aj tovarov. Viac na stránkach EK: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail_en?prefLang=sk
3.	Vyhodnotiť opatrenia na obnovu prirodzenej biodiverzity primerané navrhovanej činnosti a územiu, v ktorom sa nachádza.	Vplyvy na biodiverzitu sú opísané v správe o hodnotení v kapitolách C/III/7. Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy a v kapitole C/III/9. Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ochranné pásma. Opatrenia sú uvedené v kap. C/IV/2 Technické opatrenia.
4.	Uviesť konkrétne opatrenia zelenej infraštruktúry a obnovy biodiverzity podľa §2 písm. zh až zj zákona OPK č.543/2002 Z.z.	Opatrenia sú súhrnne uvedené v kap. C/IV/2 Technické opatrenia.
5.	uviesť konkrétne opatrenia ochrany vôd podľa §5 až §11 Vodného zákona	
6.	uviesť konkrétne opatrenia realizácie Programu odpadového hospodárstva	
7.	uviesť konkrétne opatrenia realizácie obehového hospodárstva,	
8.	zámer vyhodnotiť formou všeobecne zrozumiteľného zhodnotenia opisom z hľadiska šiestych hlavných faktorov posudzovania environmentálnych vplyvov: • klíma, • biodiverzita, • voda, • vzduch, • energie a • hodnota; v každom z týchto faktorov žiadame zvoliť merateľný ukazovateľ, ktorý bude následne monitorovaný aj z hľadiska poprojektovej analýzy.	Vplyvy na jednotlivé zložky životného prostredia sú podrobne opísané v správe o hodnotení v kapitole C/III Hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a odhad ich významnosti. Poprojektová analýza a monitoring pre relevantné zložky životného prostredia vo vzťahu

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
		k vplyvom navrhovanej činnosti sú bližšie opísané v kap. C/VI Návrh monitoringu a poprojektovej analýzy.
9.	V správe o hodnotení okrem zhrnutia navrhovanej činnosti a jej vplyvov na životné prostredie sa vyjadriť ku všetkým pripomienkam doručeným k zámeru navrhovanej činnosti resp. doručeným k tomuto rozsahu hodnotenia a v prehľadnej forme vyhodnotiť splnenie všetkých požiadaviek a odporúčaní zo stanovísk doručených k zámeru navrhovanej činnosti a k určenému rozsahu hodnotenia, resp. odôvodniť ich nesplnenie. Vyhodnotenie je potrebné zdôvodňovať podľa osobitných hmotnoprávnych predpisov ochraňujúcich jednotlivé zložky životného prostredia, ktorých zoznam je na stránke MŽP SR na adrese https://www.minzp.sk/legislativa/.	K pripomienkam doručeným k zámeru sme sa vyjadrili listom č. 1090/2012/32/Vs zo dňa 07.04.2021 v rámci žiadosti príslušného orgánu o doplňujúce informácie pred vydaním rozhodnutia vydaného v zisťovacom konaní. Doplňujúce informácie boli zverejnené 17.5.2021. Vyjadrenia k pripomienkam k rozsahu hodnotenia sú súčasťou tejto prílohy.
10.	Navrhujeme vyhodnotiť vhodnosť použitia zeleného zvršku, ktorý okrem ekostabilizačných funkcií a zlepšenia odtokových pomerov rieši aj významné znižovanie hlučnosti trate	Zatrávnenú žel. trať je možné vybudovať len v prípade pevnej jazdnej dráhy, ktorá sa v riešenom traťovom úseku v žkm 42,400 - žkm 53,100 nenachádza. Navrhovaný zelený zvršok“ by výrazne obmedzil, resp. zamedzil pravidelnú kontrolu jednotlivých súčastí žel. zvršku a následne i jeho údržbu. Znemožnenie pravidelnej kontroly či údržby by mohlo viesť ku vzniku porúch, ktoré by nebolo možné včas detekovať, čo by malo za následok ohrozenie bezpečnosti železničnej prevádzky a až vznik nehodových udalostí.

Občianska iniciatíva „Za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave“ (list zo dňa 17.09.2021)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1.	Namietame obecnú formuláciu hodnotenia a jej nekonkrétnosť na zapracovanie variantných riešení navrhovanej činnosti, ktorá tieto necháva na dobrovoľnom rozhodnutí navrhovateľa. Navrhovateľ v zámere uvažuje len s jedným konkrétnym riešením novej činnosti. Zachovanie tzv. „nulového variantu" sa nedá považovať za variantné riešenie pre fázu posudzovania vplyvov nových riešení na životné prostredie. Nakoľko sa jedná o novú činnosť s očakávaným negatívnym vplyvom na životné prostredie. naďalej trváme na našej požiadavke - do predloženého zámeru dopracovať ďalšie konkrétne variantné riešenia a tieto zahrnúť do správy o hodnotení. Navrhovateľom preferovaný variant musí byt vyhodnotený a zdôvodnený ako najprijateľnejší pre životné prostredie.	Pre navrhovanú činnosť bolo príslušným orgánom v zmysle § 22 ods. 7 zákona č. 24/2006 Z. z. vydané upustenie od požiadavky variantného riešenia navrhovanej činnosti listom č. OU-BA-OSZP3-2020/125889-002 zo dňa 09.10.2020. Hlavným dôvodom predloženia navrhovanej činnosti v jednom variante riešenia jej účel - modernizácia jestvujúcej železničnej trate, ktorá je svojím trasovaním pevne zastabilizovaná v dotknutom území. Ako bolo dokladované, pred predložením zámeru boli rôzne riešenia modernizácie tejto trate preverené z rôznych hľadísk v rámci spracovanej štúdie realizovateľnosti „ŽSR, dopravný uzol Bratislava – štúdia realizovateľnosti“ (2019), ktorá je dostupná na stránkach navrhovateľa: https://www.zsr.sk/modernizacia-trati/studie-realizovatelnosti/uzol-bratislava.html. Štúdia analyzovala možné alternatívy a ich realizovateľnosť s ohľadom na aktuálny stav a ponuku a očakávaný dopyt s víziou optimálneho využitia železničnej infraštruktúry pre obsluhu dotknutého regiónu. Výsledný odporúčaný variant, predložený v zámere,
2.	Súčasné poznatky, najnovšie technologické postupy, možnosti použitia špičkovej techniky, dostupnosť projekčných a zhotoviteľských firiem s odbornými skúsenosťami a referenciami, ako aj projekty zrealizované v náročných územných podmienkach exponovaných mestských obytných zón - neporovnateľne náročnejších ako je ca 300m Brmianskej ulice, dávajú navrhovateľovi priestor na návrh a vyber takého variantu, ktorý bude zodpovedať požiadavkám 21. storočia a ochrane životného prostredia. základe v.u. žiadame: aby sa navrhovateľ v	

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	rámci správy o hodnotení navrhovanej činnosti s našou požiadavkou vysporiadal v rámci správy o hodnotení a to návrhom ďalších variantných riešení, tieto vyhodnotil z hľadiska ich vplyvu na životné prostredie mestskej obytnej zóny. Možnosti riešenia: Var. A zapustenie celého v.u. úseku trate (všetkých koľaji) pod úroveň terénu (forma odhlučnenia podzemnej železnice), Var. B prekrytie celého v.u. úseku trate (všetkých kolaji) na teréne (forma odhlučneného povrchového tunela), Var. C-iné, podľa navrhovateľa, resp. podľa najnovších technologických postupov	predstavuje optimálne riešenie pre bezpečnú, kapacitnú a kvalitnú železničnú infraštruktúru s minimalizáciou jej negatívnych dopadov na životné prostredie. Tento variant spĺňa nielen stanovené dopravné podmienky a technické nároky, zároveň tiež prináša žiaduce socioekonomické benefity. Predstavuje podľa záverov štúdie najoptimálnejšie riešenie z pohľadu celkových investičných nákladov potrebných na realizáciu projektu vo vzťahu k získaným prínosom. V prípade iného variantu by nedosiahnutie uvažovaných technických a socioekonomických prínosov malo priamy vplyv na celkovú opodstatnenosť realizácie modernizácie trate v tomto traťovom úseku. Tento faktor je dôležitý najmä z pohľadu potreby spolufinancovania projektu zo zdrojov EÚ.
3.	V rámci hlukovej a vibračnej štúdie a návrhu konkrétnych opatrení žiadame: doplniť, aby v správe o hodnotení boli zohľadnené aj všetky súčasné aj budúce priame, nepriame aj kumulatívne vplyvy na hluk a vibrácie osobitne na exponovanej Brnianskej ulici, včetne nových zdrojov hluku spôsobených novou činnosťou.	Problematika hluku a vibrácií je bližšie riešená v kap. B/II/4. Hluk a vibrácie a kap. C/III/1. Vplyvy na obyvateľstvo.
4.	Namietame paušálne stanovenie max. výšky protihlukových stien/clôn tak, ako navrhovateľ uviedol v zámere novej činnosti. Stanovenie parametrov protihlukových clôn bolo aj predmetom našich predchádzajúcich požiadaviek/pripomienok.	Navrhované obmedzenie základnej výšky PHS v požiadavke rozsahu hodnotenia č. 2.2.7 na cca 2,5 m vychádza zo súčasných poznatkov v tejto oblasti. Obmedzenie výšky PHS zohľadňuje efektivitu a účinnosť clôn vzhľadom na vynaložené investičné náklady na ich vybudovanie. Zároveň zohľadňuje komfort a kvalitu cestovania vo vlakoch, keďže pri stúpajúcej výške PHS sa vytvára „tunel“ zo zosilneným hlukom v jeho priestore. V neposlednom rade zmierňuje zásahy do krajinnej scenérie v zastavanom území. Účinnosť zachytávania hlukových emisií zo železničnej prevádzky je možné zvýšiť aj ďalšími opatreniami ako napr. osadením prídavných zvukových rezonátorov, príp. opatreniami priamo v telese trate. Výsledné návrhy protihlukových opatrení musia spĺňať minimálne parametre stanovené vo vibroaskutickej štúdii.
5.	Navrhovaná činnosť sa týka rôznych kategórií území, s rôznou hustotou zastavanosti a výškou objektov, aj ich rôznou vzdialenosťou ku zdroju hluku a vibrácii. Preto obytné zóny musia byť v protihlukových a proti vibračných opatreniach riešené konkrétne a detailne podľa podmienok danej obytnej zóny.	Protihlukové opatrenia sú navrhované na základe spracovanej vibroakustickej štúdie, ktorá zohľadnila navrhované technické riešenie, výhľadový rozsah dopravy, prítomnosť chránených objektov v zónach šírenia akustických emisií, príslušné kategórie územia a platné hygienické limity pre tieto územia v súlade s platnými predpismi na ochranu zdravia obyvateľov.
6.	Technické a kvalitatívne parametre aj umiestnenie protihlukových stien/clôn musí zabezpečiť ich plnú funkčnosť nadväzne na výsledky komplexnej hlukovej a vibračnej štúdie tak, aby boli dodržané všetky požiadavky vyhl. MZ č. 549/2007 Z.z, so zohľadnením ostatných zdrojov hluku a vibrácii. Nadväzne na v.u,	V správe o hodnotení je návrh PHS špecifikovaný v kap. A/II/9.2 Navrhované riešenie. Polohy PHS sú graficky znázornené na mape v prílohe č. 2 situácia navrhovanej činnosti. Návrh protihlukových opatrení vychádza zo záverov spracovanej

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	žiadame: aby navrhovateľ v správe o hodnotení presne špecifikoval umiestnenie protihlukových clôn aj so zodpovedajúcimi technickými a kvalitatívnymi parametrami. PHS/PHC musia zabezpečiť sanovanie hlukovej záťaže v obytnej zóne Brnianskej ulice na úroveň hlukových limitov podľa vyhl. MZ č. 549/2007 Z.z.	Vibroakustickej štúdie (01/2024), ktorá je samostatnou prílohou správy o hodnotení. PHS sú navrhované v miestach, kde bolo identifikované prekračovanie platných hygienických limitov v zmysle platných predpisov. Z hľadiska platných právnych predpisov na ochranu zdravia ľudí nie je možné vyhodnocovať akustické emisie z rôznych zdrojov hluku rozličného druhu kumulatívne. V zmysle § 3 ods. 1 vyhlášky MZ SR č. 549/2007 Z. z. je ochrana zdravia pred hlukom zabezpečená, ak posudzované hodnoty hluku nie sú vyššie ako prípustné hodnoty. Platné hygienické limity sú podľa tejto vyhlášky stanovené pre zdroje hluku pozemná a vodná doprava, letecká doprava, železničná doprava a hluk z iných zdrojov. Pri posudzovaní vplyvu navrhovanej činnosti je potrebné zohľadňovať spolupôsobenie ostatných zdrojov hluku toho istého druhu.
	V rámci správy o hodnotení v súvislosti s protivibračnými opatreniami žiadame: aby navrhovateľ v správe o hodnotení o.i. exaktne uviedol aj použitie antivibračných dosiek aj absorbérov hluku podľa najnovšich technologických postupov a to nielen do novej kolaje ale aj do stávajúcich koľají na úseku Brnianskej ulice.	Návrh protihlukových opatrení vychádza zo záverov spracovanej Vibroakustickej štúdie (01/2024), ktorá je samostatnou prílohou správy o hodnotení. Opatrenia zapracované v technickom riešení navrhovanej činnosti sú sumarizované v kap. A/II/9.2 Navrhované riešenie. Technické opatrenia pre ďalšiu prípravu a realizáciu stavby sú uvedené v kap. C/IV/2 Technické opatrenia.