Všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie

Predložená správa o hodnotení činnosti podľa § 31 zákona č.24/2006 Z. z., o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, v platnom znení – ďalej iba Správa EIA – je spracovaná pre zámer **„Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD“**.

Navrhovaná modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD zabezpečí plynulosť a bezpečnosť železničnej aj cestnej dopravy hlavne v meste Bratislava. V meste Bratislava vznikajú časté kongescie pri úrovňových železničných priecestiach, preto navrhovaný zámer bude odľahčením dopravnej situácie v meste najmä v dôsledku vybudovania mimoúrovňových železničných priecestí.

Navrhovaná činnosť je spracovaná v piatich variantoch. Variant č. 1 a 2 sú varianty, ktoré boli predložené v Zámere. Nové varianty č. 3A, 3B a 4 sú subvariantami k prvým dvom a vyplývajú z podmienok Rozsahu hodnotenia, došlých stanovísk a z aktualizácie vstupných podkladov.

POPIS POSUDZOVANÝCH VARIANTOV

Variant 0

Do vetvy VÝCHOD patria spolu 4 železničné stanice, 1 zastávka a 2 odbočky (miesto na dráhe určené na riadenie dopravy s koľajovým rozvetvením, ktoré umožňuje jazdu z jednej trate na druhú):

- ŽST Bratislava-Vajnory,
- ŽST Bratislava predmestie,
- ŽST Bratislava-Nové Mesto,
- ŽST Bratislava východ,
- zast. Bratislava-Vinohrady,
- Odb. Močiar,
- Odb. Vinohrady.

Z uvedených železničných staníc a zastávok je mimoúrovňový prístup na nástupištia zabezpečený na ŽST Bratislava predmestie (lávka), ŽST Bratislava-Nové Mesto (podchod), ŽST Bratislava-Vajnory (lávka) a na zastávke Bratislava-Vinohrady (podchod).
V riešenom úseku železničných tratí sa nachádza celkovo 9 úrovňových priecestí: P1 Nobelova ul., P2, P3 a P4 v lokalite Žabí Majer, P5 Odb. Vinohrady, P6 pri „Modrom“ moste, P7 ul. Trávna, P8 pri Kalnom jazere a P9 Pri Mlyne.

Variant 1, 2, 3A, 3B, 4

Modernizácia železničného telesa a trasovanie modernizovanej železničnej trate sú vo všetkých variantoch z prevažnej časti totožné, v nových subvariantoch sa odlišujú len v spôsobe trasovania druhej traťovej koľaje v úseku Bratislava hlavná stanica – Bratislava-Nové Mesto ako aj v úseku Bratislava hlavná stanica a v novom technickom riešení ŽST Bratislava predmestie, ktoré vyplývajú z nadväzujúcich súvisiacich projektov a štúdií aktuálne pripravovaných investorom stavby v rámci železničného uzla Bratislava. Ďalšia variantnosť spočíva v spôsobe náhrady úrovňových priecestí P1, P6, P7 a P9 a v umiestnení novej zastávky Bratislava východ a v spôsobe riešenie úpravy električkovej trate na Račianskej ulici v mieste navrhovaného križovania s ulicou Odborárka (náhrada priecestia P1).

Návrh riešenia ostatných priecestí je invariantný. Priecestie P2 bude zrušené bez náhrady. Priecestia P3, P4 a P5 nie sú frekventovane využívané, preto sa zabezpečia a ponechajú. Náhrada priecestia P7 novej polohe a náhrada priecestia je navrhnutá nadjazdom v súčasnej polohe.

Umiestnenie novej zastávky Bratislava východ sa uvažuje v dvoch polohách, v susedstve obytnej zóny Rendez, alebo pri komunikácii Východná cca 500 m východnejšie. Nová železničná zastávka Bratislava-Krasňany je navrhovaná invariantne, do polohy medzi Odb. Vinohrady – ŽST Bratislava-Rača a Odb. Vinohrady – ŽST Bratislava východ, v susedstve tzv. „Modrého“ mosta.

Tabuľka - Variantnosť riešenia navrhovanej činnosti

	VARIANT 1	VARIANT 2	VARIANT 3A	VARIANT 3B	VARIANT 4
Priecestie P1 - spôsob náhrady	*Nový podjazd v predĺžení Odborárskej ulice s novou križovatkou na Račianskej ulici a so smerovou úpravou električkovej trate*	*Nový podjazd v predĺžení Odborárskej ulice s novou križovatkou a kruhovými objazdami na Račianskej ulici*	*Variant 1*	*Variant 1*	*Nový podjazd v predĺžení Odborárskej ulice s novou križovatkou na Račianskej ulici a so smerovou úpravou električkovej trate v novej polohe po ľavej strane Račianskej ulice v zmysle požiadavky Rozsahu hodnotenia*
Priecestie P6 - spôsob náhrady	*Nový cestný podjazd v mieste v úrovni križovatky ul. Račianska a Pekná cesta*	*Nový cestný nadjazd v mieste v úrovni križovatky ul. Račianska a Pekná cesta*	*Nový cestný podjadz v mieste priecestia P5 v predĺžení ul. Černocká*	*Variant 3A*	*Variant 3A*
Priecestie P7 - spôsob náhrady	*Nový cestný nadjazd v predĺžení komunikácie Pri vinohradoch*	*Variant 1*	*Nový cestný nadjazd v predĺžení komunikácie Pri vinohradoch – úprava podľa územného plánu*	*Variant 3A*	*Variant 3A*
Priecestie P8 - spôsob náhrady	*Nový cestný nadjazd v mieste priecestia*	*Variant 1*	*Nový cestný nadjazd v mieste priecestia doplnený o chodník*	*Variant 3A*	*Variant 3A*
Priecestie P9 - spôsob náhrady	*Nový cestný nadjazd s preložkou obslužnej kom. D1, ktorá sa nachádza severne od nadjazdu.*	*Nový cestný nadjazd s preložkou obslužnej kom. D1, ktorá sa nachádza pri železničnej trati pod novým cestným mostom*	*Nový cestný nadjazd s preložkou obslužnej kom. D1, ktorá sa nachádza pri železničnej trati pod novým cestným mostom - aktualizované technické riešenie*	*Variant 3A*	*Variant 3A*
Nová zastávka ŽST Bratislava Východné - poloha	*Krajné nástupište je navrhnuté pri koľaji č.14 v priamom susedstve s obytnou zónou "Rendez".*	*Krajné nástupište je umiestnené v súbehu s komunikáciou Východná pri koľaji č. 12a*	*Variant 1*	*Variant 1*	*Variant 1*
ŽST Bratislava Predmestie - koľajové riešenie	*Modernizácia koľajiska, nástupíšť a prístupov v pôvodnej polohe*	*Modernizácia koľajiska, nástupíšť a prístupov v pôvodnej polohe*	*Zmena na odbočku so 4 koľajmi a s novou polohou nástupíšť na úrovni Zastávky Bratislava-Vinohrady*	*Zmena na odbočku so 4 koľajmi a s novou polohou nástupíšť s pridaním druhej koľaje z južnej strany*	*Variant 3A*
Zdvojkoľajnenie úseku ŽST Bratislava hl. st. - ŽST Bratislava Nové Mesto	*Druhá koľaj v súbehu s pôvodnou koľajou*	*Druhá koľaj v súbehu s pôvodnou koľajou*	*Zdvojkoľajnenie úseku pridaním druhej koľaje v novej polohe na južnej strane.*	*Variant 3A*	*Variant 3A*
Zdvojkoľajnenie úseku ŽST Bratislava predmestie – Odbočka Močiar	*Nová koľaj ponad existujúcu železničnú trať*	*Nová koľaj ponad existujúcu železničnú trať*	*Nová koľaj v podjazde popod existujúcu železničnú trať*	*Pridanie druhej koľaje z južnej strany*	*Variant 3A*

STRUČNÝ POPIS ÚZEMIA

Z geomorfologického hľadiska (Mazúr - Lukniš, 1980) patrí hodnotené územie do Alpsko-himalájskej sústavy. Úpätie Malých Karpát pri západnom okraji záujmového územia patrí do podsústavy Karpaty. Dominantná časť územia je súčasťou podsústavy Panónska panva, provincie Západopanónska panva, subprovincie malá Dunajská kotlina, oblasti Podunajská nížina a celku Podunajská rovina.

Z hľadiska geologickej stavby je územie Malých Karpát budované horninami tatrika v zastúpení tektonických jednotiek – bratislavský masív, pernecká, pezinská skupina a borínska jednotka. Kryštalinikum Malých Karpát je tvorené komplexom staropaleozoických metabazitov, metasedimentov a karbónskych granitoidných magmatitov.

V posudzovanom území sa nachádzajú pôdne typy: černozeme, čiernice, fluvizeme, kambizeme a antropické pôdy.

Podľa Končeka (1961-2010) patrí záujmové územie do nasledovných okrskov:

- T1 teplý, veľmi suchý, s miernou zimou (január > -3 °C, Iz < - 40).
- T2 teplý, suchý, s miernou zimou (január > -3 °C, Iz = - 20 až -40).
- T4 teplý, mierne suchý, s miernou zimou (január > -3 °C, Iz = 0 až -20).

Priemerná ročná teplota vzduchu je 10 – 11 °C. Zrážky sa v dotknutom území pohybujú v ročnom úhrne cca 550 až 600 mm.

Záujmové územie hydrologicky patrí do povodia Váhu a Dunaja. Medzi významnejšie dotknuté vodné toky patria Račiansky potok a Šúrsky kanál.

Z hľadiska ochrany prírody sa v širšom dotknutom území nachádza maloplošné chránené územie. Podľa zákona č. 543/2002 Z. z., o ochrane prírody a krajiny, v platnom znení sa v území nachádza PP Rösslerov lom.

V rámci sústavy Natura 2000 je to SKUEV0279 Šúr a SKCHVU014 Malé Karpaty.

Reliéf Malých Karpát je prevažne vrchovinný. Územie Malých Karpát je zalesnené, len na podhorí dominujú polia. Morfologický reliéf územia na východnom úpätí pohoria je výsledkom pôsobenia erozívno-denudačných a akumulačných procesov, na ktorých sa veľkou mierou podieľa rieka Dunaj. Pri formovaní reliéfu sa výrazne uplatnilo aj tektonické porušenie hornín a ich odolnosť proti zvetrávaniu a erózii. Sklonitosť priľahlých svahov je 6-14° a nadmorská výška na úpätí pohoria sa pohybuje v úrovní 165-170 m n. m.

STRUČNÝ POPIS VPLYVOV

V železničnom uzle Bratislava je v súčasnosti evidovaných viacero hlavných problémov:

- nedostatočná kapacita niektorých traťových úsekov a železničných staníc už pre súčasný rozsah dopravy,
- vysoký priemerný vek rozhodujúcich prvkov infraštruktúry (technických aj technologických zariadení) a ich veľká rôznorodosť,
- absentujúca peronizácia časti staníc a zastávok a mimoúrovňových prístupov, zvyšujúcich bezpečnosť cestujúcej verejnosti,
- nemožnosť splnenia podmienok interoperability jestvujúcim zabezpečovacími zariadeniami a následná nemožnosť prejazdov niektorých typov hnacích vozidiel.

Navrhované riešenie modernizácie železničného uzla Bratislava – vetva Východ spočíva v obnove železničnej infraštruktúry v zmysle normových požiadaviek. Zároveň rozsah navrhnutých technických parametrov zaisťuje interoperabilitu železničného systému v zmysle európskej legislatívy a harmonizovanej národnej legislatívy. Vo výslednom stave po modernizácii železničného uzla Bratislava má byť zabezpečené zvýšenie maximálnej traťovej rýchlosti, zvýšenie priepustnosti jednotlivých úsekov, zvýšenie plynulosti dopravy a zvýšenie bezpečnosti železničnej ako aj cestnej dopravy. Zastarané konštrukčné súčasti a technické vybavenie budú uvedené do normového stavu, technologické vybavenie bude nahradené novým moderným, vyhovujúce najnovším štandardom s novými funkcionalitami.

Na základe hlukovej štúdie boli navrhnuté protihlukové opatrenia (protihlukové steny) tak, aby boli v maximálnej možnej miere dodržané najvyššie prípustné hodnoty podľa príslušných predpisov. Realizácia všetkých nových navrhovaných variantov 1, 2, 3A, 3B a 4 zníži hladiny hluku v okolí železničnej trate oproti súčasnému stavu.

Pri všetkých štyroch variantoch neboli identifikované výrazné závažné dôsledky vplyvom zmeny klímy. Nepriaznivé poveternostné podmienky v podobe vysokých teplôt, snehových javov, námrazy, hmly, povodne a zosuvy, silný vietor sú síce predpokladané, no opatrenia prijaté v rámci platných technických noriem a predpisov na zabezpečenie odolnosti projektu modernizácie železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD sú dostatočné.

Čo sa týka pôd, všetky štyri posudzované varianty predstavujú záber prevažne ostatných plôch a poľnohospodárskeho pôdneho fondu. Z hľadiska záberov sa jedná o porovnateľné plochy pri všetkých variantoch 1, 2, 3A, 3B a 4.

V širšom riešenom území sa nachádza iba jedno územie chránené z pohľadu ochrany prírody a krajiny a to PP Rösslerov lom. Toto územie však nebude priamo zasiahnuté. Územia sústavy Natura 2000 zasiahnuté nebudú.

Navrhovaná modernizácia neznefunkční prvky ÚSES.

Pri porovnaní variantov sa preukázalo, že:

Nulový variant nevyhovuje, prinesie negatívny vplyv na životné prostredie ako celok v časti hlavného mesta Bratislavy z hľadiska vplyvu na obyvateľstvo, dopravného hľadiska a s ním súvisiacich aspektov.

Podľa záverov správy EIA možno hodnotiť ako najvhodnejší pre zámer Modernizácie železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD **variant 3B.**

Oproti ostatným posudzovaným variantom je variant 3B z technicko-ekonomického pohľadu najefektívnejší. Nerieši preložku električkovej trate na Račianskej ulici do nevýhodnej polohy z pohľadu obyvateľstva.

Je ale potrebné povedať, že vplyvy na sledované zložky životného prostredia sú vzácne vyrovnané/porovnateľné pri všetkých posudzovaných variantoch a o najlepšom variante rozhodli defacto technické detaily riešenia, pretože všetky predpokladané vplyvy je možné eliminovať zmierňujúcimi opatreniami.