100

REMING CONSULT

REMING CONSULT a.s.
Tomášikova 14366/64A, 831 04 Bratislava
Spoločnosť je registrovaná v Obchodnom registri Mestského súdu Bratislava III, v oddiele Sa, Vložka číslo 1532/B

OSOB.
OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA
-65-
Došlo dňa: 16. 08. 2024
Číslo spisu: 0356782/2024
Prílohy/listy: 1
Vybavuje: STJ

Okresný úrad Bratislava
Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Tomášikova 46
832 05 Bratislava

Váš list číslo / zo dňa:	Naše číslo:	Vybavuje:	V Bratislave dňa:
OU-BA-OSZP3-2024/019136-099 zo dňa 1.7.2024	3229/2306/2024/32/Vs	Vyskupová 02/50201876 vyskupova@reming.sk	15.8.2024

VEC: **Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD**
doplňujúce informácie podľa § 35 ods. 5 zákona 24/2006 Z. z.

Naša spoločnosť REMING CONSULT a.s. na základe splnomocnenia č. 2023/O130/77 zo dňa 12.7.2023 zastupuje navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) vo všetkých úkonoch a konaniach spojených so zabezpečením procesu EIA pre navrhovanú činnosť „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD".

V mene splnomocniteľa ŽSR Vám v prílohe predkladáme doplňujúce informácie na základe výzvy k objasneniu pripomienok a požiadaviek vyplývajúcich z doručených stanovísk obdržanej dňa 3.7.2024.

S pozdravom

REMING CONSULT
Sídlo: Tomášikova [redacted] ratislava

Ing. Matúš Uhlík
vedúci strediska Bratislava

Prílohy:
- doplňujúce informácie

MČ Bratislava-Devínska Nová Ves (list č. 5100/830/2024/Mac zo dňa 16.4.2024)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Nesúhlasíme s hodnotiacou správou v časti bodu č.54 v rozsahu protihlukovej ochrany vyznačenej v grafickej časti a žiadame ju prepracovať, z dôvodu že tieto opatrenia boli požadované MČ Bratislava - Devínska Nová Ves vo väčšom rozsahu, a to pozdĺž všetkých zastavaných územiach vrátane častí území, v ktorých prebiehajú konania podľa stavebného zákona, resp. sú už vydané územné rozhodnutia a pod., čo znamená, že **žiadame vybudovať protihlukovú stenu od 42,0 km, t.j. od časti, od ktorej sa ide realizovať stavba po minimálne 43,5 km, t.j. za celou stavbou obytného súboru Devínka, resp. vzhľadom na novú zmenu ÚP by bolo vhodné túto stenu realizovať až po podjazd pri Presskame** (má byť realizovaný projekt obytného súboru Vukovarská, ale aj zo strany lokality Bory – nový obytný súbor). **V rozsahu od 42,0 km až po 43,5 km** (od začiatku realizovanej stavby za železničnou stanicou DNV až po vzdialenosť za stavbou Devínka) **na oboch stranách trváme na zapracovaní protihlukových clôn až po podjazd územia Presskam** z dôvodu, že na strane od MČ Lamač, resp. lokality Bory sa už realizujú stavebné konania, a to na obytný súbor Rakyta a je preto nevyhnutné aj v tomto úseku eliminovať budúce možné problémy s vyššou hladinou hluku, a to v súlade s prijatou stratégiou znižovania záťaže hlukom pre obyvateľstvo aj v zmysle Akčného plánu ochrany pred hlukom obyvateľov hlavného mesta SR Bratislavy.	Železničná trať je v tejto lokalite prítomná od 19. storočia. Máme za to, že princípy a dôsledky umiestňovania stavieb v blízkosti železničných tratí a v ochrannom pásme dráhy sú všeobecne známe. A teda aj tým, ktorí sem plánujú umiestniť stavby na bývanie a administratívu. Z pohľadu navrhovateľa je podstatné, že sa navrhovanou činnosťou nemení poloha trate. Považujeme za nespravodlivé prenášať investičné náklady stavebníka obytného súboru, súvisiace s ochranou jeho investície, plánujúceho umiestniť obytné budovy do blízkosti trate, na navrhovateľa. Navrhovateľ umožní investorovi (investorom) nových stavieb vybudovať protihlukové steny v obvode dráhy s využitím ich investičných prostriedkov. V prípade priznania práva novému stavebníkovi, umiestňujúceho stavbu v blízkosti existujúcej železničnej trate požadovať od prevádzkovateľa dráhy vybudovať protihlukové opatrenia na jeho náklady, vzniká precedens, umožňujúci komukoľvek, kto bude chcieť takto stavbu umiestniť, takúto požiadavku vznášať a vyžadovať jej splnenie.

RÚVZ Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave (list č. RÚVZBA/OHŽPaZ/7251/11524/2024 zo dňa 26.4.2024)

Bez pripomienok – informácia o postúpení podania na MD SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu

Ministerstvo dopravy SR, Sekcia stratégie dopravy (list č. 15793/2024/SSD/38664 zo dňa 29.4.2024)

Bez pripomienok.

ŠOP SR (list č. ŠOP SR/357-003-2024 zo dňa 26.4.2024)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Predložená správa o hodnotení (ďalej len „SoH") je mimoriadne a zbytočne veľmi rozsiahla. Strany 144 – 182 chýbajú, presnejšie sú prázdne, bez textu	Navrhovateľ na Okresný úrad podal správu o hodnotení v plnej verzii s textom na všetkých stranách. Plné znenie správy o hodnotení je tiež zverejnené na príslušnom webovom sídle https://www.enviroportal.sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicneho-uzla-bratislava-vetva-zapad.
2	Predpokladané čiastočné odstránenie náletových a nepôvodných druhov drevín v blízkosti chráneného územia Štokeravská vápenka síce možno pokladať za mierny pozitívny vplyv, ale ako negatívny vplyv sa neuvádza opätovné zarastanie náletovými a nepôvodnými druhmi drevín, ktorým sa uvádzaný pozitívny vplyv vynuluje. Absentuje aj vplyv pravdepodobného šírenia nepôvodných a inváznych druhov rastlín v dôsledku stavebných zásahov. Podobné šírenie inváznych druhov predpokladáme aj v chránenom území Vydrica.	V správe o hodnotení je na str. 182 uvedené, že železnica je zdrojom neúmyselného šírenia náletových nepôvodných druhov do bezprostredného okolia, čo bude snaha zmierniť vhodnou úpravou plôch po dokončení stavby, resp. realizáciou vegetačných úprav. Ako vplyv je tento fakt spomínaný aj na str. 188 pri CHKO Malé Karpaty. Pri Štokeravskej vápenke a Vydrici tento vplyv nie je explicitne uvedený – pravdepodobnosť šírenia týchto druhov počas prevádzky železnice je však naďalej prítomná aj v týchto lokalitách. Riziko šírenia nepôvodných druhov do okolia počas samotnej realizácie stavebných prác bude snaha zmierniť prijatými opatreniami, ako napr. okamžitým odstránením vyrúbanej vegetácie z miesta stavby, zamedzením nadbytočného presúvania zeminy, zamedzením únikov

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
		zeminy do okolia pri dočasnom uskladnení jej prekrytím, čistením kolies mechanizmov a automobilov pri výjazde zo staveniska, a pod.
3	Ani jedno zmierňujúce opatrenie na faunu, flóru, biotopy a chránené územia nie je konkrétne, vyhodnotiteľné, viaceré sú dokonca súčasťou platných legislatívnych predpisov a ich dodržiavanie je preto samozrejmé.	Navrhovateľ je názoru, že viaceré zmierňujúce opatrenia sú konkrétne a vyhodnotiteľné, a že sú navrhované opatrenia aj nad rámec platných predpisov, napr. spracovanie prieskumu biotopov, vylúčenie zásahov do vegetácie mimo určený záber stavby, zachovanie lávky pre migrujúce živočíchy pri rekonštrukcii mostov ponad Veľkolúcky a Vápenický potok, vylúčenie zásahov do GL Hrubá lúka, vylúčenie zásahov do ÚEV Vydrica, zrealizovanie vegetačných úprav na stavebne neobsadených plochách a pod.
4	Významnosť vplyvov na krajinu a chránené územia, predovšetkým vplyvov nulového variantu a prevádzky, je v multikriteriálnom hodnotení nesprávna.	Keďže ide o konštatovanie a neuvádza sa bližšie vysvetlenie názoru, nie je možné sa k tomu podrobnejšie vyjadriť. Významnosť vplyvov na krajinu a chránené územia je vyhodnotená na podklade identifikovaných vplyvov navrhovanej činnosti na krajinu a chránené územia sú podrobne popísané v kap. C/III/8 a C/III/9 správy o hodnotení.
5	Návrh monitoringu je zredukovaný na hluk a otrasy, návrh monitoringu ďalších zložiek životného prostredia absentuje.	Z určeného rozsahu hodnotenia, doručených stanovísk ani zistených skutočnosti počas spracovania správy o hodnotení nevyplynula požiadavka na návrh monitoringu iných zložiek životného prostredia.
6	Špecifické požiadavky rozsahu hodnotenia sú z hľadiska ochrany prírody a krajiny laické, ani Riaditeľstvo ŠOP SR ani Správa CHKO Malé Karpaty nepožadovali žiadnu z nich, ba dokonca sa ani nemali možnosť vyjadriť k návrhu rozsahu hodnotenia. Špecifickú požiadavku „2.2.15 V rámci správy o hodnotení navrhovanej činnosti navrhnúť náhradné revitalizačné opatrenia v záujmovom území v spolupráci so Štátnou ochranou prírody Slovenskej republiky (správca chránených území)." považujeme za nevhodnú, pretože pokladáme za neetické zadávať úlohy iným subjektom bez ich vedomia a súhlasu.	Pripomienka smerovaná na príslušný orgán. Z hľadiska záujmov ochrany prírody bolo k zámeru doručené stanovisko OÚ Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Odd. ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, ktorý požadoval, aby realizácie činností, ktoré budú priamo zasahovať do chránených území, boli vopred konzultované a koordinované v spolupráci so ŠOP SR. Navrhovateľ vyvinul snahu o konzultácie technického riešenia navrhovanej činnosti a navrhovaných opatrení počas spracovávania správy o hodnotení s príslušnými správami ŠOP SR CHKO Malé Karpaty a CHKO Dunajskú luhy. Správa CHKO Malé Karpaty deklarovala, že svoje stanovisko vyjadrí až v rámci konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie na základe predloženej správy o hodnotení. Správa CHKO Dunajské luhy na žiadosť o konzultáciu nereflektovala.
7	Modernizácia železničného uzla Bratislava, vetvy západ je z hľadiska záujmov ochrany prírody prijateľná, avšak predložená SoH je neúplná, preto ju požadujeme doplniť o chýbajúci text a upraviť podľa pripomienok uvedených vyššie v časti Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody.	Správa o hodnotení bola príslušnému úradu odovzdaná kompletná, jej plné znenie je zverejnené na príslušnom webovom sídle www.enviroportal.sk. Vyjadrenie k jednotlivým pripomienkam je uvedené pri jednotlivých bodoch vyššie.
8	Dovoľujeme si Vás upozorniť, že k predchádzajúcim krokom procesu posudzovania vplyvov Modernizácie železničného uzla Bratislava, vetvy západ (zámer a rozsah hodnotenia) ste od nás nepožadovali stanovisko. Takýto postup t. j. zaradenie dotknutej organizácie len do niektorých časti procesu posudzovania vplyvov podľa zákona o posudzovaní vplyvov považujeme za neštandardný a nekomplexný.	Pripomienka smerovaná na príslušný orgán. Zámer navrhovanej činnosti bol listom č. OU-BA-OSZP3-2020/152602-002 zo dňa 16.12.2020 zaslaný na zaujatie stanoviska aj ŠOP SR, Banská Bystrica. V rámci zisťovacieho konania nebolo stanovisko ŠOP SR doručené. Následne bolo na ŠOP SR, Banská Bystrica zaslané aj rozhodnutie zo zisťovacieho konania listom č. OU-BA-OSZP3-2021/037711-061 zo dňa 20.7.2021.

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia (list č. OÚ-BA-OSZP3-2024/381946-2/HRB zo dňa 30.4.2024)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Navrhované opatrenia ochrany prírody na ďalší stupeň projektovej dokumentácie: 1. minimalizovať zásahy do biotopov európskeho a národného významu; definovať rozsah ich	Navrhovateľ bude všetky uvedené opatrenia v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti a počas jej realizácie plne rešpektovať. Viaceré z nich sú už súčasťou návrhu opatrení zapracovaných v správe o hodnotení

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	zásahov a v spolupráci so ŠOP SR (správca chránených území) navrhnúť náhradné revitalizačné opatrenia v záujmovom území; 2. minimalizovať zábery lesných porastov, porastov nelesnej drevinovej vegetácie všetkých foriem vrátane brehových porastov; uviesť rozsah nevyhnutného výrubu drevín; 3. výrub drevín načasovať v mimohniezdnom období, prípadne aj mimovegetačnom období; 4. minimalizovať rozsah prác v oblasti CHKO Malé Karpaty, PR Štokeravská vápenka a v genofondovej lokalite Hrubá lúka na nevyhnutne potrebnú mieru; dočasne potrebné plochy navrhovať mimo týchto území; 5. vylúčiť zásahy do ÚEV Vydrica, resp. PR Vydrica počas výstavby; 6. zabezpečiť ochranu vodných tokov – zabrániť hlavne ich znečisteniu a tým nepriamo negatívne ovplyvniť na vode závislé biotopy a druhy; zachovať v korytách tokov lávku pre živočíchy migrujúce popod mostné objekty; 7. materiálové a farebné prevedenie protihlukových stien navrhnúť s rešpektovaním ochrany prelietavajúceho vtáctva; 8. navrhnúť opatrenia pre zabránenie usmrcovaniu vtákov v kolízii s trakčným vedením; 9. všetky plochy dočasného záberu počas výstavby vrátane svahov železničného telesa uviesť po jej ukončení do pôvodného stavu prostredníctvom vhodných vegetačných úprav (na spevnenie svahov použiť vhodné druhy drevín s prihliadnutím na dané stanovište). Ide o opatrenie dôležité najmä z pohľadu zamedzenia šírenia nepôvodných, prípadne až inváznych druhov rastlín do prírodného prostredia. 10. revitalizáciu narušených plôch trvalého a dočasného záberu realizovať výhradne s využitím pôvodných druhov rastlín (nie komerčne používané trávne zmesi) – zabezpečiť dostatočné množstvo biologického materiálu na túto revitalizáciu – významné opatrenie pre územia v blízkosti ÚEV alebo v dotyku s biotopmi európskeho a národného významu, aby do územia neprenikali nepôvodné druhy rastlín; Za predpokladu dodržania navrhovaných opatrení v správe o hodnotení považuje orgán ochrany prírody navrhovaný variant za realizovateľný.	navrhovanej činnosti. K návrhu opatrenia č. 3 navrhovateľ uvádza, že vyvinie max. úsilie, aby boli výruby drevín realizované prednostne v mimohniezdnom období. Avšak keďže doba hniezdenia sa pri rôznych druhoch líši a nie je ojedinelý ani jej posun na skoršie obdobie z dôvodu včasného nástupu teplého počasia, nie je možné zaručiť plné dodržanie tejto požiadavky. V prípade, že bude potrebné výruby drevín realizovať aj počas obdobia hniezdenia niektorých vtáčích druhov, práce budú realizované až po preverení prítomnosti vtákov ornitologickým prieskumom v priamo dotknutom priestore a po vyhniezdení prítomných jedincov, resp. po vykonaní príslušných opatrení v súlade s § 4, § 35 a § 40 zákona č. 543/2002 Z. z.

Hlavné mesto SR Bratislava (list č. MAGS OEaTI 50846/2024 - 167544 zo dňa 6.5.2024)

1/ Z hľadiska územného plánovania

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	komplexná dokumentácia stavby obsahujúca všetky údaje potrebné pre posúdenie navrhovanej činnosti vo vzťahu k ÚPN. Konštatujeme, že 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, sa vyjadrí z hľadiska územného plánovania, konkrétne z hľadiska vzťahu navrhovanej činnosti / stavby k ÚPN, súlad, resp. nesúlad predmetnej stavby s ÚPN vo svojom záväznom stanovisku k investičnej činnosti. K navrhovanej činnosti doposiaľ nebolo hlavné mesto požiadané o vydanie záväzného stanoviska.	Súlad navrhovanej činnosti v aktuálnom stave jej prípravy je popísaný v kap. C/II/19 správy o hodnotení. V ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti bude v rámci projektovej dokumentácie spracovaný podrobnejší technický návrh, na podklade ktorého bude možné požiadať HMBA o záväzné stanovisko k súladu s platným znením ÚPN mesta Bratislava.

2/ Z hľadiska cyklodopravy:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
2.1	Pripomienka k vedeniu tretej koľaje v úseku Limbová ulica – Ostružinový chodník: Žiadame vypracovať riešenie umiestnenia 3. traťovej koľaje spolu s návrhom mostných konštrukcií a zárezu tak, aby bola v rámci výstavby umiestnená obojsmerná cyklistická komunikácia využívajúca vedenie v nivelete železničnej trate. Ide o objekty premostenia Limbovej ulice (most v žkm 52,175), údolia Železnej studničky (most v žkm 51,368) a zárezu v okolí km 51,000.	V obvode dráhy (t. j. 3 m od vonkajšieho okraja telesa železničnej dráhy a stavieb, konštrukcií a pevných zariadení, ktoré sú jej súčasťou) je v zmysle platného znenia zákona č. 513/2009 Z. z. bez súhlasu prevádzkovateľa a bez povolenia špeciálneho stavebného úradu zakázané umiestňovať stavby nesúvisiace s prevádzkou dráhy ani s dopravou na dráhe. Tzn. umiestnenie cyklistickej komunikácie je možné až za hranicou obvodu dráhy, čo by v prípade potreby budovania novej obojsmernej komunikácie vedenej v nivelete železničnej trate výrazne nad úrovňou terénu vyvolalo potrebu dobudovania náročných geotechnických konštrukcií (oporných a zárubných múrov), rozšírenia navrhovaných mostov, resp. výstavbu nových mostov, a budovanie terénne náročných zjazdov / rámp na Cestu na Červený most, prípadne iné križované komunikácie. Vyvolané by tak boli významné zásahy do územia, ktoré je v tomto úseku z veľkej časti súčasťou Mestských lesov a CHKO Malé Karpaty. Navrhovateľ nemôže túto požiadavku akceptovať z dôvodu potreby zachovať možnosť budúceho rozvoja železničného uzla Bratislava. Aktuálne je pripravovaná Národná štúdia uskutočniteľnosti vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4, ktorá posudzuje možnosti zapojenia Slovenska do siete vysokorýchlostných tratí a možnosti jeho prepojenia so susednými štátmi. Vzhľadom na svoju polohu je železničný uzol Bratislava integrálnou súčasťou možných riešení. Cyklistická komunikácia vedená zo severnej strany železničnej trate by zamedzila možnosti budúceho rozšírenia telesa železničnej trate pre pridanie 4. traťovej koľaje v tomto úseku, ktoré je aktuálne preverované ako jedna z možností rozšírenia železničnej siete. Navrhovateľ sa snaží rešpektovať aj potrebu prepojenia územia z hľadiska cyklodopravy, a preto bola do technického návrhu zapracovaná výstavba nového mostného objektu pre peších a cyklistov v žkm 50,727, ktorý umožní bezkolízne napojenie na ul. Zidiny a Ostružinový chodník. Priamy prístup cyklistov do oblasti Železnej studienky je cez ul. Cesta na Červený most a K lomu. Z východu je možný prístup po ul. K Železnej studienke alebo Pri Suchom mlyne.
2.2	Pripomienka k podchodu na ŽST Lamač v žkm 49,116 Žiadame vybudovať takú formu podchodu pre peších, aby bolo možné plynulé prevedenie cyklistickej dopravy v smere pohybu Povoznícka ulica – Lamačská cesta.	Podchod v ŽST Bratislava-Lamač v žkm 49,116 bude slúžiť na prístup cestujúcich na nástupiská. Prechod cyklistov na druhú stranu koľajiska bude umožnený akceptáciou pripomienky č. 2.6 pomocou vhodnej prestavby lávky pre peších v žkm 49,310.
2.3	Pripomienka k novostavbe mosta v žkm 50,727 pre peších a cyklistov Žiadame navrhnúť premostenie v dostatočných rozmeroch pre prevedenie pešej a cyklistickej dopravy v oddelenom móde	Nový most v žkm 50,727 bude vybudovaný na chodníku, ktorý je zlúčeným priestorom pre peších a cyklistov. Premostenie nie je navrhované s riešením prevedenia pešej a cyklistickej dopravy v oddelených módoch z dôvodu neexistencie oddeleného vedenia týchto dopravných módov na komunikácii pred a za mostom, a tiež vzhľadom na nízke intenzity využitia primárne pre rekreačné účely.
2.4	Pripomienka k Mostu Eisnerova v žkm 43,171 Žiadame vybudovať také premostenie Eisnerovej ulice, ktoré umožní plynulé prevedenie pešej, cyklistickej a automobilovej dopravy.	V tomto mieste je aktuálne možné plynulé prevedenie automobilovej, cyklistickej aj pešej dopravy na obojsmernej, dvojpruhovej cestnej komunikácii s chodníkmi po oboch stranách. Navrhovaná činnosť tento stav nezmení, navrhovanými prácami nezasiahne do cestnej komunikácie ani do priľahlých chodníkov. Práce na mostnom objekte a železničnej trati nepredpokladajú potrebu rozsiahlych stavebnotechnických zásahov do spodnej stavby mosta, resp. potrebu zmeny súčasného šírkového usporiadania priestoru pod mostom.
2.5	Pripomienka k rekonštrukcii mosta I/2 Hodonínska ulica v žkm 48,621	Navrhovateľ požiadavku rešpektuje. Návrh riešenia križovatky Hodonínska ulica – ul. Pod násypom bude

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	Riešenie križovatky Hodonínska cesta - Ulica Pod násypom musí umožňovať priamu jazdu cyklistov po Hodonínskej ulici stavebne riešenú tak, aby bola zrejmá prednosť cyklistov v hlavnom dopravnom smere s napriamením pohybu cyklistov v smere Hodonínskej ulice. Riešenie neumožňuje priamy pohyb cyklistov.	v ďalšom stupni prípravy projektu prehodnotený tak, aby bola možná čo najpriamejšia jazda cyklistov po Hodonínskej ulici.
2.6	Pripomienka k lávke pre peších v žkm 49,310 v ŽST Bratislava-Lamač Žiadame navrhnúť lávku pre peších tak, aby bolo možné previesť cyklistickú dopravu v smere Kunerádska ulica - Lamačská cesta	Navrhovateľ požiadavku akceptuje. Lávka pre peších v žkm 49,310 v ŽST Bratislava-Lamač bude prestavaná tak, aby umožnila previesť aj cyklistickú dopravu v smere Kuneradská ulica – Lamačská cesta. V prípade potreby priestoru bude lávka mierne polohovo posunutá. Lávka bude prevedená do vlastníctva a správy mestskej časti alebo Hlavného mesta SR Bratislavy.
2.7	Pripomienka k mostu v žkm 52,093 Žiadame vybudovať pešiu infraštruktúru v priestore podmostia a nadväzujúcich pozemkov ŽSR	Železničný most nie je určený pre premostenie komunikácie, jeho využívanie chodcami nie je správcom oficiálne povolené. V mieste mosta v žkm 52,093 nie sú ani prítomné dostatočne vhodné pešie ťahy, na ktoré by bolo možné napojiť požadovanú pešiu infraštruktúru ani zabezpečiť prístup osôb so zníženými schopnosťami pohybu a orientácie. Peší prechod popod železničnú trať v tejto oblasti je plnohodnotne a bezpečne možný popod most na Limbovej ul. v žkm 52,175, kde sa nachádza aj súvisiaca pešia infraštruktúra.

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

Zeleň, tvorba krajiny, ochrana prírody a krajiny, ÚSES:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
3.1	V rámci ďalšej prípravy tejto stavby žiadame na podklade podrobného technického návrhu spracovať dendrologický prieskum v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (s určením počtu drevín na výrub a ich spoločenskej hodnoty).	Dendrologický prieskum bude spracovaný v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti na podklade podrobnejšieho technického riešenia.
3.2	V rámci ďalších etáp prípravy projektu modernizácie železničnej trate (s navrhovaným doplnením 3. traťovej koľaje) žiadame rešpektovať opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov na flóru, faunu a chránené územia, a tiež opatrenia na zmiernenie vplyvov na krajinu, ktoré sú uvedené v SoH (na str. 207 a 208) a vyplynú zo stanovísk dotknutého orgánu ochrany prírody.	Pri ďalšej príprave a pri realizácii navrhovanej činnosti budú rešpektované všetky opatrenia navrhované v správe o hodnotení a opatrenia dotknutých orgánov ochrany prírody premietnuté do vydaných povolení a rozhodnutí.
3.3	Výruby drevín žiadame vykonať v mimohniezdnom období, aby sa minimalizovali negatívne vplyvy na faunu.	Navrhovateľ vyvinie max. úsilie, aby boli výruby drevín realizované prednostne v mimohniezdnom období. Avšak keďže doba hniezdenia sa pri rôznych druhoch líši a nie je ojedinelý ani jej posun na skoršie obdobie z dôvodu včasného nástupu teplého počasia, nie je možné vopred zaručiť dodržanie tejto požiadavky. V prípade, že bude potrebné výruby drevín realizovať aj počas obdobia hniezdenia niektorých vtáčich druhov, práce budú realizované až po preverení prítomnosti vtákov ornitologickým prieskumom v priamo dotknutom priestore a po vyhniezdení prítomných jedincov, resp. po vykonaní príslušných opatrení v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z.
3.4	Znenie opatrenia č. 37 „Pri návrhu výsadby drevín využiť vzrastlé dreviny adaptované na mestské prostredie“ odporúčame preformulovať: „Pri návrhu výsadby drevín využiť vzrastlé dreviny - domáce druhy drevín, ktoré sú charakteristické pre vybrané stanovište, prírodné a poloprírodné biotopy v okolí železničnej trate, a súčasne druhy drevín lepšie adaptované na klimatickú zmenu a mestské prostredie.“	Navrhovateľ pripomienku akceptuje a primerane premietne do projektovej dokumentácie v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti.

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
3.5	Pri návrhu vegetačných úprav je potrebné rešpektovať zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.	Pri spracovaní projektového návrhu vrátane návrhu vegetačných úprav budú rešpektované všetky platné právne predpisy vrátane zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Ovzdušie:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
3.6	Súčasťou navrhovanej činnosti budú nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia (dieselagregáty). V ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie a povoľovania stavby žiadame doplniť bližšiu špecifikáciu a umiestnenie dieselagregátov, kategorizáciu zdrojov podľa Vyhlášky MŽP SR č. 248/2023 o požiadavkách na stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia.	V ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti budú na podklade podrobnejšieho technického návrhu nové stacionárne zdroje konkretizované a kategorizované v zmysle platných právnych predpisov na ochranu ovzdušia.

Vody:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
3.7	V ďalších stupňoch prípravy projektovej dokumentácie a pri realizácii akýchkoľvek činností / zásahov v blízkosti, resp. na dotknutých vodných tokoch a ich pobrežných pozemkoch, pri odvádzaní vôd z povrchového odtoku do vodného toku alebo vsaku žiadame rešpektovať stanovisko správcu povodia a vodného toku - SVP, š. p. a prislúchajúce všeobecne záväzné právne predpisy, najmä zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov a zákon č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami.	V ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti bude podrobnejší technický návrh predložený na vyjadrenie správcovi povodia a dotknutých vodných tokov SVP, š. p., ktorých stanovisko bude podkladom pre vydanie povolení. Pri príprave projektovej dokumentácie budú rešpektované všetky platné právne predpisy.

Hluk:

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
3.8	Upozorňujeme na potrebu rešpektovania zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a vyhlášky 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.	Projektová dokumentácia bude spracovaná v súlade s platnými právnymi predpismi, normami a nariadeniami.
3.9	Žiadame realizovať primárne, sekundárne a terciárne protihlukové opatrenia, ktoré vyplynuli z vibroakustickej štúdie pre Modernizáciu železničného uzla Bratislava - vetva Západ (Klub ZPS vo vibroakustike, s. r. o., január 2024).	Navrhovateľ rešpektuje výsledky vibroakustickej štúdie a do podrobného technického návrhu zapracuje všetky opatrenia navrhované štúdiou a uvedené v správe o hodnotení.
3.10	V ďalšom stupni spracovania projektovej dokumentácie je potrebné aktualizovať hlukové posúdenie podľa ďalšieho vývoja projektu, podmienok dotknutého úradu, ktorým je Ministerstvo dopravy SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, a tiež podľa presných hlukových parametrov dodávaných zariadení, materiálov a protihlukových úprav.	V nasledujúcich stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti bude na podklade podrobnejšieho technického návrhu a vznesených pripomienok a požiadaviek príslušného orgánu na ochranu zdravia vibroakustická štúdia aktualizovaná. Jej závery sa premietnu do technického riešenia.

Kultúrne pamiatky a pamätihodnosti

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
3.11	Upozorňujeme na potrebu rešpektovania podmienok a stanovísk Krajského pamiatkového úradu Bratislava v súvislosti s ochranou dotknutých objektov pamiatkovej ochrany - kultúrnych pamiatok ako aj podmienok a stanovísk Mestského ústavu ochrany pamiatok v Bratislave, ktoré budú určené v súvislosti s identifikovanými zásahmi do 2 mestských pamätihodností (Mostný objekt na Eisnerovej ul. a na Ul. K Vápenke).	V ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti bude podrobnejší technický návrh predložený na vyjadrenie dotknutým subjektom, ktorých stanoviská budú podkladom pre vydanie povolení. Pri príprave projektovej dokumentácie budú rešpektované všetky platné právne predpisy vrátane predpisov na ochranu pamiatkového fondu.
3.12	Opatrenie č. 62 Presun NKP dom strážny č. ÚZPF 11393/1 realizovať v súlade s § 24 ods. 3	Opatrenia uvedené v správe o hodnotení bude navrhovateľ pri ďalšej príprave navrhovanej činnosti

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	zákona č. 49/2002 Z. z. o ochrane pamiatkového fondu v znení neskorších predpisov a č. 63. Návrh rekonštrukcie a prestavby mostov v žkm 43,171 na ul. Eisnerova v žkm 43,869 na ul. K vápenke riešiť v spolupráci s Mestským pamiatkovým úradom odporúčame zaradiť ako samostatné opatrenia na ochranu kultúrnych pamiatok a pamätihodností, a tieto uviesť aj v záverečnom stanovisku.	rešpektovať.
3.13	V definícii opatrenia č. 63 navrhujeme uvádzať „s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave".	Opatrenie č. 63 v správe o hodnotení rešpektuje uvedenú požiadavku, jeho plné znenie: „Návrh rekonštrukcie a prestavby mostov v žkm 43,171 na ul. Eisnerova a v žkm 43,869 na ul. K vápenke riešiť v spolupráci s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave".

Záver

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Z hľadiska vzťahu navrhovanej činnosti / stavby k ÚPN komplexný súlad, resp. nesúlad predmetnej stavby s ÚPN vyjadrí hlavné mesto vo svojom záväznom stanovisku k investičnej činnosti.	Berieme na vedomie.
2	Žiadame, aby sa navrhovateľ v rámci ďalšej prípravy projektovej dokumentácie zaoberal pripomienkami k cyklodoprave.	Navrhovateľ sa vznesenými pripomienkami zaoberal, podrobnejšie vyjadrenie uvádza pri jednotlivých pripomienkach vyššie.
3	V rámci ďalších etáp prípravy projektu modernizácie železničnej trate (s navrhovaným doplnením 3. traťovej koľaje) a povoľovania stavby žiadame rešpektovať opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov výstavby, ktoré sú uvedené v SoH (str. 205 - 210) a ktoré vyplynú zo stanovísk dotknutých orgánov (vo vzťahu k jednotlivým zložkám ŽP, k ochrane zdravia, k objektom pamiatkovej ochrany).	Pri ďalšej príprave a pri realizácii navrhovanej činnosti budú rešpektované všetky opatrenia navrhované v správe o hodnotení a opatrenia dotknutých orgánov ochrany prírody premietnuté do vydaných povolení a rozhodnutí.
4	V rámci ďalšej projektovej prípravy a pri samotnej realizácii žiadame rešpektovať pripomienky týkajúce sa zelene a ochrany prírody, ovzdušia, pripomienky k projektovej príprave a realizácii zásahov na vodných tokoch a k odvádzaniu vôd z povrchového odtoku uvedené v tomto stanovisku.	Pripomienky budú rešpektované, podrobnejšie vyjadrenie k nim je uvedené v texte vyššie.
5	Vo vzťahu k ochrane vodných tokov žiadame rešpektovať stanoviská správcu povodia a vodného toku - SVP, š. p..	Požiadavka bude rešpektovaná, podrobnejší technický návrh bude v ďalších stupňoch prípravy predložený SVP, š.p. na vyjadrenie a ich stanovisko bude podkladom pre vydanie povolení.
6	Vzhľadom na to, že hluk zo železničnej dopravy predstavuje významný zdroj hluku a ovplyvňuje kvalitu života obyvateľstva, ktoré žije v blízkosti koridoru železničnej trate, žiadame realizovať navrhované primárne, sekundárne a terciárne protihlukové opatrenia na základe aktualizácie hlukovej štúdie a ďalšieho vývoja navrhovanej činnosti a pripomienok dotknutého orgánu - Ministerstva dopravy SR, útvaru vedúceho hygienika rezortu.	V rámci technického návrhu budú zapracované všetky navrhované opatrenia na ochranu zdravia obyvateľov uvedené v správe o hodnotení a vibroakustickej štúdii. V ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti bude štúdia aktualizovaná na podklade podrobnejšieho technického návrhu a požiadaviek dotknutého orgánu ochranu zdravia a jej závery budú premietnuté do technického riešenia.
7	Vo vzťahu k ochrane evidovaných kultúrnych pamiatok a pamätihodností naďalej trváme na komunikácii s Krajským pamiatkovým úradom Bratislava a s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave a rešpektovaní podmienok, ktoré vyplynú zo stanovísk týchto dotknutých orgánov.	Požiadavka bude rešpektovaná, podrobnejší technický návrh bude v ďalších stupňoch prípravy predložený KPÚ BA a MÚOP v Bratislave na vyjadrenie, ich stanoviská bude podkladom pre vydanie povolení.
8	Počas výstavby žiadame zabezpečiť environmentálny dozor.	Požiadavka bude rešpektovaná a premietnutá do projektovej dokumentácie.

Mestská časť Lamač (list č. ODUZM-2024/284/Pá-4517 zo dňa 10.5.2024)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Požadujeme rešpektovať pripravovaný Územný plán zón Zečák, Bratislava-Lamač, na základe ktorého žiadame o doplnenie prepojenia pre peších medzi ulicou Zidiny a OC Galéria Tesco Lamač v blízkosti Zelenohorskej ulice. Dôvodom je potreba zabezpečenia bezkolízneho pešieho a cyklistického prepojenia zóny Zečák a obchodného centra, pričom požadujeme riešiť nadchod bezbariérovo pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a pre cyklistov. Poloha nadchodu ponad železničnú trať bude upresnená v čistopise Územného plánu zóny Zečák, Bratislava-Lamač. V súčasnosti sa uskutočňuje dorokovanie pripomienok v zmysle § 23 ods. 4 stavebného zákona.	Prístup do zóny Zečák je možný mostom na ul. Valentína Matrku v žkm 49,944, ktorý umožňuje aj bezpečný prístup pre peších jednostranným chodníkom. Prístup pre peších a cyklistov od OC Galéria Tesco Lamač a ul. Zidiny bude zabezpečený novým podchodom popod železničnú trať, resp. výstavbou nového mosta v žkm 50,727. Most je uvažovaný približne v polohe existujúcich trás, ktoré sú v súčasnosti využívané najmä chodcami. Navrhovateľ umožní na náklady stavebníka (investora) obytného súboru Zečák vybudovať plánovanú dopravnú infraštruktúru v tejto lokalite pri rešpektovaní výhľadových rozvojových zámerov ŽSR.
2	V nadväznosti na plánovanú výstavbu v zóne Zečák, ktorá je prevažnej miere určená pre funkciu bývania, žiadame o doplnenie protihlukových stien od cestného mosta I/2, Hodonínska ulica (km 48,621) po Zelenohorskú ulicu (km 50,406) z oboch strán železničnej trate.	Navrhovaný rozsah PHS v tomto stupni prípravy vychádza z aktuálneho skutkového stavu v území. V ďalších stupňoch prípravy projektu bude Vibroakustická štúdia aktualizovaná na podklade podrobnejšieho technického riešenia, pričom znovu zohľadní platný skutkový stav v riešenom území. Protihlukové steny budú navrhnuté a realizované v súlade s platnou legislatívou s ohľadom na minimalizáciu hlukovej záťaže pre prítomných obyvateľov. Železničná trať je v tejto lokalite prítomná od 19. storočia. Máme za to, že princípy a dôsledky umiestňovania stavieb v blízkosti železničných tratí a v ochrannom pásme dráhy sú všeobecne známe. A teda aj tým, ktorí sem plánujú umiestniť stavby na bývanie. Považujeme za nespravodlivé prenášať investičné náklady stavebníka súvisiace s ochranou jeho investície, plánujúceho umiestniť obytné objekty do blízkosti trate, na navrhovateľa. Navrhovateľ umožní investorovi (investorom) nových stavieb vybudovať protihlukové steny za predpokladu dodržania platných bezpečnostných predpisov a noriem.

Občianska iniciatíva „Za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave“ (list zo dňa 10.5.2024)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
Pozn.	Z predloženej správy o hodnotení však nevyplývajú žiadne relevantné údaje ani porovnania, z ktorých by bolo zrejmé, aké úpravy technické, technologického a stavebného riešenia si vyžiadajú tieto zmeny oproti pôvodne navrhovanej činnosti, ani aký vplyv budú mať na konkrétne dotknuté územie obytnej lokality Brnianskej ulice, ktorá je pamiatkovou zónou Starého Mesta, (obytné objekty sú vo vzdialenosti ca 50 m od železničnej trate). Vyvstáva otázka, či následkom bližšie nešpecifikovaných zmien riešenia sa nejedná o nový variant pre nové posudzovanie vplyvu na životné prostredie a zdravie obyvateľov.	Navrhovateľ bližšie opísal vyvolané zmeny navrhovanej činnosti bližšie v kap. 10 Varianty navrhovanej činnosti. Podrobný opis technického riešenia je uvedený v kap. A/II/9 Popis technického a technologického riešenia. Vplyvy navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia aj na miestne obyvateľstvo sú opísané v kap. C/III správy o hodnotení. K zmene rozsahu navrhovanej činnosti sa vyjadril aj príslušný orgán OÚ BA listom č. OU-BA-OSZP3-2023/019771-075 zo dňa 7.12.2023 na podklade vyjadrenia odborného orgánu MŽP SR listom č. 11592/2023-11.1.2/dš, 88004/2023 zo dňa 21.11.2023, v ktorom uvádza, že na základe vznesených argumentov k vyvolaným zmenám je možné tento variant ako modifikovaný variant zahrnúť do správy o hodnotení.
Pozn.	Z predloženej správy o hodnotení je zrejmé, že navrhovateľ sa nevysporiadal s pripomienkami uvedenými v našom stanovisku k rozsahu hodnotenia zo dňa 14.9.2021.	Navrhovateľ sa jednotlivo vysporiadal s pripomienkami doručenými k rozsahu hodnotenia vrátane pripomienok Občianskej iniciatívy. Toto vysporiadanie je prílohou č. 6 správy o hodnotení.
Pozn.	Navrhovateľ aktuálne – jednovariantné riešenie navrhovanej činnosti nedoplnil ani v predloženom zmenenom rozsahu o údaje týkajúce sa úseku žkm 52,423 - 53,100, špeciálne v záujmovej časti obytnej lokality Brnianskej ulice. Žiadna z kapitol súboru predložených dokumentov osobitne neuvádza a z hľadiska technického riešenia ani vplyvu na obyvateľstvo nepopisuje. Napriek skutočnosti, že tento úsek je z hľadiska záťaže na	Vplyvy navrhovanej činnosti na obyvateľstvo celého riešeného úseku sú podrobne popísané v kap. C/III/1 Vplyvy na obyvateľstvo. Predložená Vibroakustická štúdia hodnotí celý riešený úsek železničnej trate vrátane úseku 52,423 – 53,100, čo dokladujú aj jej výsledky. Priamo v tomto úseku bol stanovený výpočtový bod V19, rovnako sú aj pre túto oblasť navrhované ochranné opatrenia, konkrétne z hľadiska minimalizácie šírenia hluku je navrhovaná

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	životné prostredie vysoko exponovaný, vibroakustická štúdia predmetný úsek nehodnotí, nerieši a exaktne nenavrhuje preventívne ochranné opatrenia.	PHS21.
1	V rámci navrhovanej činnosti doplniť a dopracovať do všetkých častí dokumentácie pre záujmový úsek žkm 52,423 až 53,100 stavebný, technický a technologický popis riešenia navrhovanej činnosti po deklarovaných zmenách osobitne pre obytnú lokalitu Brnianskej ulice.	Navrhovaná činnosť je v celom rozsahu pre súčasný stupeň poznania opísaná v kap. A/II/9 správy o hodnotení. Podrobnejšie bude stavebné, technické a technologické riešenie navrhovanej činnosti dopracované v ďalších stupňoch jej prípravy v projektovej dokumentácii.
2	Komplexnú obnovu oboch zemných telies (2 - stávajúce koľaje po tunelové portály), vrátane príslušenstva, ich výškové a smerové vedenie, max. vzdialenosť od obytných objektov, so zabezpečením použitia moderných antivibračných a protihlukových konštrukčných prvkov – podložky/antivibračné dosky/absorbéry pod podvaly a koľajové ložisko.	V rámci modernizácie trate dôjde ku komplexnej obnove zemného telesa, železničného spodku aj zvršku a súvisiacej železničnej infraštruktúry. Smerové ani výškové vedenie sa v tomto úseku nemení. Pri modernizácii budú využité najmodernejšie technologické postupy a inštalované moderné materiály a zariadenia. Do železničného telesa budú inštalované aj moderné antivibračné a protihlukové prvky (železničný zvršok s pružným bezdpodkladnicovým upevnením koľajníc na ŽB podvaloch, min. hrúbka koľajového lôžka 350 mm, bezstyková koľaj so strojným brúsením koľajnicových pásov, podvaly s podpodvalovými podložkami v kombinácii s rohožami pod koľajovým lôžkom).
3	Grafické aj textové trasovanie novej 3-koľaje, jej smerové a výškové vedenie. Požadujeme jej umiestnenie na severnej strane Brnianskej ulice.	Tretia traťová koľaj bude v úseku Bratislava hl. st. – Bratislava-Lamač umiestnená zo severnej strany existujúcich traťových koľají. Jej vedenie je pre súčasný stav poznania znázornené na Situácii v prílohe č. 2 správy o hodnotení. Detailnejšie smerové a výškové vedenie bude riešené v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti v projektovej dokumentácii.
4	Popis riadenia prejazdu a rýchlosti súprav vo v. u. žkm úseku na všetkých 3 koľajách po hl. ŽST, priepustnosť do tunela / smer hl. ŽST.	V predmetnom úseku je uvažované s maximálnou traťovou rýchlosťou 120 km/h. Vo výhľade sa predpokladá od začiatku riešeného úseku v žkm 42,400 po cca žkm 51,6 rýchlosť 120 km/h, v úseku od cca žkm 51,6 – 52,6 zrýchľovanie/spomaľovanie vlakov (priebeh rýchlosti závisí od konkrétneho použitia koľajových vozidiel a zabezpečovacieho zariadenia) a približne od žkm 52,6 až po koniec riešeného úseku v žkm 53,100 rýchlosť, ktorá bude zodpovedať budúcej výhľadovej rýchlosti v súvisiacej stavbe „Modernizácia železničného uzla Bratislava, vetva východ". Grafy rýchlosti zobrazujúce priebeh rýchlosti jednotlivých typov vlakov v riešenom úseku bývajú spravidla súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie. Čo sa týka riadenia prevádzky, resp. priepustnosti v riešenom úseku, príp. v konkrétnom úseku pred/za tunelom, pre súčasný stupeň prípravy navrhovanej činnosti sa uvažovalo len s rámcovým odhadom výhľadového objemu dopravy vychádzajúc zo spracovanej Štúdie realizovateľnosti. Posúdenie, resp. navrhnutie trate s dostatočnými parametrami priepustnosti bude predmetom projektovej prípravy v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.
5	V rámci protihlukových a protivibračných opatrení požadujeme znížiť plánovanú traťovú rýchlosti 120km/hod v celom úseku na Brnianskej ul. na optimálne prevádzkové minimum deň/noc. Aj súčasná hluková a vibračná záťaž prekračuje povolené hygienické limity, ako aj hodnoty intenzity magnetického poľa z trakčného vedenia.	V rámci modernizácie železničnej trate dôjde k realizácii nového železničného spodku aj železničného zvršku, ktorých prevedenie podľa najnovších trendov výrazne prispeje k zníženiu emisie hluku a vibrácií do okolia. Zároveň dôjde k zabudovaniu protihlukových a antivibračných prvkov a k inštalácii protihlukových stien. Technické riešenie modernizácie železničnej trate bude spĺňať všetky náležitosti príslušných legislatívnych požiadaviek (zákony, predpisy, normy), ktoré sú kladené na budovanie a obnovu tratí, vrátane predpisov na ochranu zdravia obyvateľov. Po realizácii predmetnej stavby budú v riešenom úseku vykonané akutické merania, ktorými bude overená účinnosť inštalovaných opatrení. V miestach, kde nebude preukázaná dostatočnosť zmiernenia šírenia hlukových

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
		emisií v zmysle platných predpisov, dôjde po dohode s majiteľmi objektov k aplikácii terciárnych opatrení priamo na dotknutých budovách. Navrhovateľ nemá vedomosť o vysielaní magnetického poľa z trakčného vedenia ani o prekračovaní platných hygienických limitov pre túto veličinu stanovených právnymi predpismi.
6	V rámci technických úprav na trakčnom vedení (2 stávajúce + vybudovanie ďalšieho vedenia pre 3. koľaj), realizovať technické opatrenie, t.j. tienenie proti šíreniu magnetického poľa na okolie, ktoré je na trati trvale prítomné. Požadujeme použitie odrazových, evtl. Absorbčných filtrov v jednostrannej (južnej) PHS. Zohľadniť fakt, že vyššia rýchlosť súpravy, brzdenie, zrýchľovanie, rozjazd = prudký nárast intenzity žiarenia na okolie.	Trakčné vedenie bude navrhnuté v zmysle platných predpisov a noriem počas projektovej prípravy a následnej realizácie stavby, čo zabezpečí jeho správnu funkčnosť bez negatívnych vplyvov na svoje okolie. Návrh zohľadní všetky prevádzkové podmienky na trati, čo bude mať za následok zvýšenie komfortu pre cestujúcich, ako aj kvalitatívne zlepšenie života v priľahlých obydliach.
7	Spôsob napájania trakčného vedenia (striedavý prúd, 25kV/50Hz?) v úseku žkm 52,423 – 53,100, umiestnenie riadiacej stanice pre napájanie (trafostanice), ochranné opatrenia.	Trakčné vedenie bude napájané trakčnou napäťovou sústavou 25 kV, 50 Hz AC. Napájané bude z existujúcej trakčnej napájacej stanice Zohor.
8	V záujme dodržania noriem a prípustných limitov zabezpečiť meranie expozície intenzity elektrického poľa a veľkosť hustoty magnetického toku z trakčného vedenia na obyvateľov lokality Brnianskej ulice – podmienka kolaudácie.	Trakčné vedenie bude navrhnuté v zmysle platných predpisov a noriem počas projektovej prípravy a následnej realizácie stavby, čo zabezpečí jeho správnu funkčnosť bez negatívnych vplyvov na svoje okolie.
9	Údaje o uzemnení trakčného vedenia (situácia), zabezpečenie ochrany šírenia elektromagnetického poľa v prípade, že sa týka priamo úseku žkm Brnianskej ulice.	Trakčné vedenie bude navrhnuté v zmysle platných predpisov a noriem počas projektovej prípravy a následnej realizácie stavby, čo zabezpečí jeho správnu funkčnosť bez negatívnych vplyvov na svoje okolie.
10	Špecifikovať počet, umiestnenie a druh osadenia elektronických zabezpečovacích zariadení v úseku žkm 52,423 – 53,100 v obytnej lokalite Brnianskej ulice a ich vplyv.	Špecifikácia počtu, umiestnenia a druhu elektronických zabezpečovacích zariadení bude možná až v podrobnejšom štádiu prípravy navrhovanej činnosti. Vonkajšie prvky zabezpečovacích zariadení prichádzajúce do úvahy umiestnené v danej oblasti nemajú vplyv na obytné lokality. Sú napájané nízkym napätím.
11	V rámci riešenia elektronického zabezpečovacieho zariadenia nahradiť manuálne používanie pískania/klaksónu rušňovodičom. Intenzitou hluku 150dB neočakávane, opakovane, deň/noc, obojsmerne do/z tunela) sú postihnutí obyvatelia celej Brnianskej ulice aj okolitých ulíc. Riešenie napr. inštaláciou automatizovanej svetelno-zvukovej signalizácie umiestnenej priamo v tuneli, aktivovanej prejazdom pri automatizovanom návestidle.	Železničné zabezpečovacie zariadenia (ani elektronické) nijako nesúvisia so zvukovými návesťami dávanými rušňovodičmi a lokomotívami pri jazde po trati. Klaksóny na rušňoch sú súčasťou lokomotív, ich používanie sa riadi všeobecne záväznými predpismi. Vjazd do tunela je jedným z prípadov, kedy rušňovodič musí dať výstražnú zvukovú návesť. Je to z bezpečnostných dôvodov nezmeniteľná skutočnosť. Aj v prípade nulového variantu, kedy by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila, bude tento jav pretrvávať a je neodstrániteľný. Konštatujeme ešte, že tento jav je v tejto lokalite prítomný od roku 1848, keď bol prvý lamačský tunel uvedený do prevádzky. Každý občan, kupujúci si nehnuteľnosť v tejto lokalite je teda už 176 rokov oboznámený s touto skutočnosťou.
12	V prípade neriešenia v.u. požiadavky v rámci automatizovaného zabezpečovacieho systému, žiadame trvalú výnimku z používania výstražného zvukového znamenia/pískania rušňovodičom v obytnej lokalite Brnianskej ulice – ako opatrenia na ochranu zdravia obyvateľov pred šokovým nadlimitným hlukom.	Klaksóny na rušňoch sú súčasťou lokomotív, ich používanie sa riadi všeobecne záväznými predpismi. Vjazd do tunela je jedným z prípadov, kedy rušňovodič musí dať výstražnú zvukovú návesť. Je to z bezpečnostných dôvodov nezmeniteľná skutočnosť. Aj v prípade nulového variantu, kedy by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila, bude tento jav pretrvávať a je neodstrániteľný.
13.1	Vibroakustická štúdia, ktorá je súčasťou správy o hodnotení vôbec nerieši záujmové územie žkm 52,423 – 53,100 v časti Brnianskej ulice. Navrhovateľ nezabezpečil v inkriminovanom obytnom území Starého Mesta žiadne relevantné merania hluku, vibrácií a technickej seizmicity súčasného stavu v.u. úseku železničnej trate. V štúdii uvádzaná obecná modelová predikcia	Predložená Vibroakustická štúdia hodnotí celý riešený úsek železničnej trate vrátane úseku 52,423 – 53,100, čo dokladujú aj jej výsledky a text správy o hodnotení. Merania, ktoré boli uskutočnené pre predikciu, sú kalibračnými meraniami pre nastavenie výpočtového modelu. Do výpočtového programu vstupovali aj údaje o technickom riešení navrhovanej činnosti (tzn. aj rozšírenie trate o tretiu traťovú koľaj), uvažovaných

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	hluku a vibrácií sa preto nezakladá na preukazných dátach dotknutého územia a pre hodnotenie vplyvu nie je hodnoverná. Napriek tomu navrhovateľ tvrdí, že súčasná hluková záťaž a vibračná záťaž je v súlade s povolenými max. hygienickými limitmi a po realizácii navrhovanej činnosti klesne o 1dB, čo bude mať bude mať pozitívny vplyv na obyvateľstvo aj bez protihlukových opatrení. Toto tvrdenie vyvracia navrhovaná činnosť, ktorej účelom je plánované zvýšenie rýchlosti prejazdu, druh, počet a dĺžka vlakových súprav, kvalita vozňov, zvýšenie frekvencie exp. Nákladných súprav v nočných hodinách a rozšírenie o 3. koľaj. PHS v predmetnom úseku Brnianskej v textových dokumentoch nie je popísaná.	rýchlostiach vlakov, o ich technických parametroch, a tiež výhľadové intenzity dopravy. Na podklade vstupných dát bola vyhodnotená akustická situácia v území pre denný, večerný a nočný čas po realizácii navrhovanej činnosti a vyhodnotená potreba aplikácie protihlukových opatrení. Priamo v predmetnej oblasti bol stanovený samostatný výpočtový bod V19. V rámci opatrení pre zmiernenie pôsobenia emisie hluku na okolie je tu navrhovaná inštalácia protihlukovej steny, konkrétne PHS21 (tab. 3.5 a 3.6 Vibroakustickej štúdie a str. 49 správy o hodnotení). Zvolený metodický postup štúdie je plne v súlade s usmerneniami platných právnych predpisov EÚ a SVK a príslušných technických noriem. Vo Vibroakustickej štúdii ani v texte správy o hodnotení sa neuvádza tvrdenie, že „súčasná hluková a vibračná záťaž je v súlade s povolenými max. hygienickými limitmi a po realizácii navrhovanej činnosti klesne o 1 dB". Reálny stav v dotknutom území bol pre potreby kalibrácie modelu preverený na viacerých meracích bodoch (MH1-4), pri ktorých bolo identifikované prekročenie prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku (tab. 4.1.6.1 štúdie). Podrobnejšie sú vypočítané aj posudzované hladiny hluku v porovnaní s prípustnými hladinami hluku uvedené v tab. 3.5 štúdie.
13.2	Nadväzne na v.u. požadujeme dopracovanie do príslušných dokumentov výstavbu funkčnej protihlukovej steny, umiestnenej na južnej strane železničnej trate, so zohľadnením terénu trate, terénu zastavaného územia, výšky obytných objektov, ich vzdialenosti k zdroju hluku a vibrácií, s prvkami zabezpečujúcimi tienenie pred magnetickým poľom z trakčného vedenia. Uvažovaná výška evtl. PHS 2,5m nezabezpečí dostatočnú ochranu okolitých domov, preto s takýmto návrhom nesúhlasíme. Výšku steny požadujeme dodržať vo vzťahu k výške okolitých obytných objektov na Brnianskej ulici.	V správe o hodnotení je na základe záverov Vibroakustickej štúdie uvažované v rámci modernizácie trate s výstavbou protihlukovej steny aj v predmetnom úseku Brnianskej ulice (viď tab. 3.6 a analytickú mapu na str. 12 Vibroakustickej štúdie a str. 49 správy o hodnotení, resp. Situáciu navrhovanej činnosti v prílohe č. 2). Parametre PHS budú stanovené Vibroakustickou štúdiou na základe zváženia technického riešenia navrhovanej činnosti, terénnych daností, intenzity vyžarovania emisií hluku, šírenia emisie hluku v prostredí a dostupných možností protihlukových opatrení v spolupráci s príslušným orgánom na ochranu zdravia (MD SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu) v súlade s platnými právnymi predpismi. V prípade využitia základnej výšky PHS 2,5 m nad niveletu spojnice temien koľajnicových pásov budú PHS v prípade vyhodnotenia potreby ďalšej eliminácie hluku doplnené o prídavné zariadenia vo forme zvukových rezonátorov umiestnených na vrchnej hrane clony rešpektujúc zachovanie prechodového prierezu a voľného manipulačného priestoru podľa predpisov ŽSR. Pre zníženie hluku z prevádzky na trati je v miestach potreby uvažované aj so zabudovaním ďalších prvkov priamo do telesa trate – podvalov s podpodvalovými podložkami a rohoží pod koľajovým lôžkom. V prípade, že sa v ďalšej príprave navrhovanej činnosti preukáže potreba zvýšenia uvažovanej výšky PHS, navrhovateľ pristúpi k tejto možnosti.
14	Z predložených dokumentov nie je zrejmé, v ktorých miestach sa počíta s oporными a zárubnými múrami, rozmery, tvar, materiál, funkčnosť. V prípade, že navrhovateľ plánuje takýto múr aj na Brnianskej ulici, žiadame špecifikovať.	Oporné a zárubné múry uvažované v aktuálnom stupni poznania sú polohovo a dĺžkovo znázornené na Situácii v prílohe č. 2 správy o hodnotení. V úseku trate vedenej pozdĺž Brnianskej ulice je z južnej strany trate uvažovaný zárubný múr dĺ. 150 m a zo severnej strany trate zárubný múr dĺ. 568 m. Touto témou sa bližšie zaoberá kap. A/II/9 správy o hodnotení, podkapitola Oporné a zárubné múry (str. 47 – 48) a kap. B/II/7, podkapitola Významné terénne úpravy (str. 87 - 88). Podrobnejšia špecifikácia jednotlivých geotechnických konštrukcií vrátane konkretizácie ich parametrov bude možná až vo vyšších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti.
15	Pri realizácii prác na trati v úseku Brnianskej ulice žiadame zriadenie staveniska, manipulačný priestor, prísun materiálu, mechanizmov, pracovníkov, odvoz odpadu na severnej strane, t. j. na Opavskej ulici.	V aktuálnom stupni prípravy navrhovanej činnosti sú polohy zariadení stavenísk a manipulačných plôch a potenciálne prístupy na stavenisko uvažované a znázornené na Mape vplyvov navrhovanej činnosti v prílohe č. 4 správy o hodnotení. Pre zriadenie zariadení

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
		stavenísk budú primárne využité voľné, stavebne nevyužité plochy v blízkosti trate s vhodnými terénnymi parametrami čo najvzdialenejšie obývaným alebo chráneným objektom.

Mestská časť Bratislava-Dúbravka (list č. ÚR-8615/2831/2024-IK zo dňa 2.5.2024)

Bez pripomienok.

Cyklokoalícia (list č. 1126/41892/2024/OPK/Kun zo dňa 17.5.2024)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Pozitívne hodnotíme navrhované úpravy cestného mosta na Hodonínskej ul. v žkm 48,621, najmä samostatnú obojsmernú cyklotrasu a zachovanie chodníkov po oboch stranách vozovky.	Ďakujeme, berieme na vedomie.
2	Pozitívne hodnotíme nový železničný most v žkm 50,727 v lokalite za OC Galéria Lamač, ktorý umožní chodcom a cyklistom bezpečne prekonať železničnú trať.	Ďakujeme, berieme na vedomie.
3	Opakujeme našu pripomienku k zámeru smerujúcu k vytvoreniu koridoru pre nemotorovú dopravu súbežne so železničnou traťou - tzv. cyklodiaľnice. Zahrnutie navrhovaných úprav synergicky zvýši pozitívny efekt predloženého zámeru. Naše pripomienky nesmerujú k návrhu budovať celú súbežnú cyklistickú komunikáciu, ale len k úprave riešenia objektov v kritických bodoch. Konkrétne pripomienky k upravenému zámeru sú v nasledujúcich bodoch.	Navrhovateľ sa vyjadril k pripomienkam jednotlivo v nasledujúcich bodoch.
4	Podchod pre cestujúcich v ŽST Bratislava-Lamač v žkm 49,116 žiadame realizovať v šírke minimálne 6 m (3 m pre chodcov, 3 m pre cyklistov). Vstup do výťahu aj schodisko navrhujeme umiestniť na stranu podchodu určenú pre chodcov, ideálne na strane bližšie k staničnej budove. Nebudú tak vznikať priestorové konfliktu pri vstupe chodcov zo schodov alebo výťahu do jazdnej dráhy cyklistov.	Podchod v ŽST Bratislava-Lamač v žkm 49,116 bude slúžiť len na prístup cestujúcich na nástupiská. Z bezpečnostných dôvodov sú pre navrhovateľa funkcie zlučovania pohybu cestujúcich a cyklistov v spoločnom podchode neprijateľné. Prechod cyklistov na druhú stranu koľajiska bude umožnený cez lávku pre peších v žkm 49,310, ktorá prejde prestavbou a umožní bezpečný prejazd cyklistov. Navrhovateľ je tiež ochotný rokovať o umiestnení samostatného podchodu pre cyklistov v správe mesta na svojom pozemku, ktorý bude investíciou mesta, resp. mestskej časti alebo iného investora.
5	V tomto istom podchode navrhujeme zo strany od Lamačskej cesty využiť výškový rozdiel terénu a vstup a vjazd do podchodu spraviť priamo z úrovne Lamačskej cesty bez nutnosti vystúpať do úrovne nástupišťa a následne zostúpiť do podchodu. Zo strany od Kuneradskej ulice navrhujeme doplniť rampu pre peších a cyklistov. Táto zmena zlepší prístup nástupíšť zo zastávky MHD a tiež umožní prevedenie cyklistickej trasy z Dúbravky smerom na Železnú studničku. Umožní tiež bezbariérový prístup na nástupištia v prípade poruchy výťahov.	Pripomienku čiastočne akceptujeme. V nasledujúcom stupni projektovej prípravy navrhovanej činnosti bude preverená možnosť posunu vchodu do podchodu v žkm 49,116 z Lamačskej cesty bližšie k zastávke MHD, a to aj z pohľadu potreby záberu cudzích pozemkov. Primárnym cieľom navrhovateľa je umiestniť stavbu na svojom pozemku a bez neúmerného zvyšovania investičných nákladov. Podchod bude slúžiť len na prístup cestujúcich na nástupiská, cyklisti budú na prechod na druhú stranu koľajiska môcť využiť susediacu lávku v žkm 49,310, ktorá prejde vhodnou prestavbou. S navrhovaným doplnením rampy zo strany Kuneradskej ulice sa preto neuvažuje.
6	Navrhujeme zvážiť, či je vôbec nutná realizácia podchodu pre cestujúcich v zastávke Bratislava-Železná studienka v žkm 51,194. Cestujúci dochádzajú na železničnú zastávku prakticky výhradne zo strany Cesty na Červený most a pohyb cestujúcich medzi nástupišťami predpokladáme minimálny. Schodiská a výťahy v odľahlejšom prostredí tejto zastávky sa navyše môžu ľahšie stať terčom vandalizmu.	Pripomienku akceptujeme a zvážime. Finálne rozhodnutie však bude možné urobiť až vo vyšších stupňoch prípravy projektu, kedy bude k dispozícii viac relevantných podkladov.
7	Nová rampa pre chodcov na prístup na zastávku Bratislava-Železná studienka zo severovýchodnej strany je podľa výkresu *Situácia - Železná studienka a Červený most* navrhnutá na	Pripomienka bude akceptovaná, v ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti bude navrhnuté také technické riešenie, aby bolo zachované cestné prepojenie medzi ul. Zidiny a Cesta na Červený most a cyklotrasa R12.

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	mieste dnešnej komunikácie spájajúcej Cestu na Červený most a ulicu Zidiny. Podľa výkresu ale táto komunikácia nie je nahradená. Touto komunikáciou prechádza hlavná mestská cyklotrasa R12 a preto žiadame jej zachovanie.	
8	Namiesto rámp pre chodcov na prístup na zastávku Bratislava-Železná studienka, ktoré výrazne zasiahnu do vzhľadu lokality, navrhujeme preveriť prístup po existujúcich komunikáciách s prípadnou úpravou ich sklonových pomerov, alebo podobné riešenie s menším zásahom do prostredia.	Navrhovaná možnosť úpravy existujúcich prístupov bola preskúmaná v rámci spracovania zámeru a správy o hodnotení navrhovanej činnosti. Avšak v existujúcom teréne je možné realizovať len dve riešenia: 1. Vytvoriť nový chodník, kde by boli dodržané maximálne predpísané pozdĺžne sklony a parametre pre tieto prístupy stanovené v príslušných normách a požiadavky aktuálnych predpisov týkajúcich sa zabezpečenia prístupov cestujúcich na železničné zastávky vrátane cestujúcich s obmedzených schopnosťami pohybu a orientácie (Nariadenie Komisie EÚ 1300/2014 o TSI týkajúcich sa prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (TSI PRM) zmenené/doplnené vykonávacím nariadením Komisie EÚ 2019/772). Práve z tohto dôvodu sú na oboch stranách zastávky navrhované rampy. 2. Upraviť (šírkovo, stavebne) existujúcu prístupovú komunikáciu z juhozápadnej strany zastávky (v kombinácii s podchodom pre cestujúcich) s ponechaním jej súčasného pozdĺžneho sklonu podobne, ako na akejkoľvek ulici v meste (napríklad Zámocká ul.), a vnímať ju ako akúkoľvek inú komunikáciu v sklone. Uvedené bude doriešené v súlade s našou reakciou v bode č. 6. Súčasne konštatujeme, že rampa z južnej strany zastávky je aktuálne predmetom samostatného súvisiaceho projektu „Revitalizácia zast. Bratislava – Železná studienka a jej okolia".
9	Konštrukciu zárubného múru navrhovaného v dĺžke 200 m pred zastávkou Bratislava-Železná studienka upraviť tak, aby po jeho korune, prípadne povedľa neho, bolo možné vedenie hlavnej mestskej cyklotrasy R12 s čo najlepšími sklonovými parametrami.	Po korune zárubného múru nie je možné vzhľadom na aktuálne znenie zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach viesť cyklotrasu. V obvode dráhy (t. j. 3 m od vonkajšieho okraja telesa železničnej dráhy a stavieb, konštrukcií a pevných zariadení, ktoré sú jej súčasťou) je v zmysle platného znenia zákona č. 513/2009 Z. z. bez súhlasu prevádzkovateľa a bez povolenia špeciálneho stavebného úradu zakázané umiestňovať stavby nesúvisiace s prevádzkou dráhy ani s dopravou na dráhe. Tzn. umiestnenie cyklistickej komunikácie je možné až za hranicou obvodu dráhy, resp. za zárubným múrom, ktorý predstavuje súčasť železničnej dráhy a môžu byť na ňom umiestnené potrebné prvky a zariadenia železničnej dráhy. Navrhovateľ nemôže túto požiadavku akceptovať aj z dôvodu potreby zachovať možnosť budúceho rozvoja železničného uzla Bratislava. Aktuálne je pripravovaná Národná štúdia uskutočniteľnosti vysokorýchlostnej trate prepojenia krajín V4, ktorá posudzuje možnosti zapojenia Slovenska do siete vysokorýchlostných tratí a možnosti jeho prepojenia so susednými štátmi. Vzhľadom na svoju polohu je železničný uzol Bratislava integrálnou súčasťou možných riešení. Cyklistická komunikácia vedená zo severnej strany železničnej trate by zamedzila možnosti budúceho rozšírenia telesa železničnej trate pre pridanie 4. traťovej koľaje v tomto úseku, ktoré je aktuálne preverované ako jedna z možností rozšírenia železničnej siete. Navrhovateľ sa snaží rešpektovať aj potrebu prepojenia územia z hľadiska cyklodopravy, a preto bola do technického návrhu zapracovaná výstavba nového mostného objektu pre peších a cyklistov v žkm 50,727, ktorý umožní bezkolízne napojenie na ul. Zidiny a Ostružinový chodník. Priamy prístup cyklistov do oblasti Železnej studienky je cez ul. Cesta na Červený most a ul. K lomu. Z východu je možný prístup po ul. K Železnej

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
		studienke alebo Pri Suchom mlyne.
10	Na novej mostnej konštrukcii v žkm 51,368 v susedstve Červeného mosta žiadame navrhnúť aj lávku pre cyklistov.	Zo severnej strany železničnej trate momentálne nie je možné umiestňovať nové objekty a prvky nesúvisiace so železničnou infraštruktúrou, pretože navrhovateľ ako prevádzkovateľ dráhy potrebuje zachovať možnosť budúceho rozšírenia železničnej trate (pridanie ďalšej traťovej koľaje), ktorá je aktuálne preverovaná na strategickej úrovni (viď vyjadrenie k požiadavke č. 9). Cyklotrasa navyše nie je stavba dráhy a je z pohľadu navrhovateľa neoprávnenou investíciou. Z environmentálnych a aj technických dôvodov by potreba vybudovania novej lávky pre cyklistov v tejto predstavovala ďalší zásah do lesných porastov CHKO Malé Karpaty, ktorý by bol zvýraznený potrebou obísť priestor železničnej zastávky Bratislava-Železná studienka a prítomných zariadení železničnej infraštruktúry a zachovať železničnej prevádzke možnosti prístupu. Prístup cyklistov do lokality Železnej studienky je už dnes možný z viacerých smerov – zo smeru Zidiny po Ostružinovom chodníku a Červenej ceste, z Cesty na Červený most, ul. Kysucká, ul. Klomu a ul. Opavská. Priamy prejazd cyklistov je možný po cestnej komunikácii Lamačská cesta, kde je v prípade požiadavky na zvýšenie bezpečnosti prejazdov v kompetencii jej správcu možnosť doriešenia cyklistickej cestičky, cyklistického pruhu alebo cyklokoridoru.
11	Na novej mostnej konštrukcii v žkm 52,175 nad Limbovou ulicou žiadame navrhnúť aj lávku pre cyklistov.	Pri železničnej trati v obvode dráhy nie je možné umiestňovať nové objekty a prvky nesúvisiace so železničnou infraštruktúrou. Okrem toho navrhovateľ ako prevádzkovateľ dráhy potrebuje zachovať možnosť budúceho rozšírenia železničnej trate (pridanie 4. traťovej koľaje), ktorá je aktuálne preverovaná na strategickej úrovni (viď vyjadrenie k požiadavke č. 9).

Mestská časť Bratislava-Staré mesto (list č. 1126/41892/2024/OPK/Kun zo dňa 17.5.2024)

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
1	Žiadame v záverečnom stanovisku zadefinovanie konkrétnych monitorovacích bodov v obytných priestoroch na Brnianskej, Javorovej, Jaseňovej a šípkovej ulici za účelom preverenia reálnych účinkov navrhovaných PHS a prevencie prípadného poškodenia zdravia zvýšenými úrovňami hluku z navrhovanej činnosti v kumulácii s ostatnými jestvujúcimi zdrojmi (cestná doprava).	V správe o hodnotení je navrhovaný monitoring hluku a vibrácií a otrasov v 1. roku pred výstavbou, počas výstavby a v 1. roku po uvedení projektu do prevádzky za účelom vyhodnotenia potreby realizácie dodatočných protihlukových opatrení. Konkrétne meracie body budú vytipované v spolupráci s odborne spôsobilou osobou pre túto oblasť na podklade podrobného technického riešenia navrhovanej činnosti, záverov Vibroakustickej štúdie, vznesených požiadaviek a v súlade s požiadavkami príslušného orgánu na ochranu zdravia (MD SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu). Z pohľadu kumulatívneho pôsobenia akustickej záťaže z jednotlivých druhov zdrojov hluku bolo v roku 2017 vydané všeobecné usmernenie ÚVZ SR k stanoveniu hlukovej záťaže v zmysle platných predpisov, podľa ktorého je pri objektivizácii a následnom hodnotení vo vzťahu k príslušnej prípustnej hodnote potrebné zohľadňovať aj spolupôsobenie ostatných zdrojov hluku toho istého druhu, t. j. zdrojov, na ktoré sa príslušná prípustná hodnota v dotknutom území vzťahuje. Z týchto skutočností je potrebné vychádzať aj pri návrhu a predikcii súvisiacich protihlukových opatrení. Na základe uvedeného usmernenia možno konštatovať, že vo vzťahu k príslušnej prípustnej hodnote bol hluk zo železničnej dopravy vyhodnotený v predloženej Vibroakustickej štúdii v zmysle platných predpisov. Hluk z iných zdrojov (cestná doprava) sa v zmysle právnych predpisov vyhodnocuje samostatne vo vzťahu k danej príslušnej prípustnej hodnote. Prípadné potrebné opatrenia na jeho zníženie sú v kompetencii správcu cestnej komunikácie.
2	V prípade nemožnosti zabezpečenia súladu	Ku otázke kumulácie hluku zo železničnej prevádzky

Por. č.	Pripomienka	Vyjadrenie navrhovateľa
	hlukovej záťaže s hygienickými limitmi pomocou PHS požadujeme aplikovanie ostatných možných opatrení na zníženie hlukovej záťaže pochádzajúcej z navrhovanej činnosti v kumulácii s jestvujúcimi zdrojmi (cestná doprava), a to najmä zníženie traťovej rýchlosti v úseku v úseku žkm 52,423 – 53,100, resp. relevantnom úseku, kde budú prekračované hygienické limity, použitie najmodernejších (BAT) antivibračných a protihlukových konštrukčných prvkov, navýšenie PHS, a realizáciu opatrení priamo na budovách.	a hluku z cestnej dopravy uvádzame vyjadrenie v bode 1 vyššie. Protihlukové opatrenia aplikované na železničnej trati majú za cieľ znížiť emisie šírenia hluku zo železničnej dráhy. Riešenie hluku z dopravy na priľahlých cestných komunikáciách je v kompetencii správcu komunikácií. Pri modernizácii železničnej trate budú pre komplexnú rekonštrukciu železničného spodku a zvršku a súvisiacich technológií využité najmodernejšie prvky vrátane antivibračných a protihlukových prvkov, ktoré budú zabudované do telesa trate (podpodvalové podložky, rohože pod koľajovým lôžkom, min. hrúbka koľajového lôžka 350 mm, bezstyková koľaj, bezpodkladnicové upevnenie koľajníc na ŽB podvaloch, pravidelné brúsenie koľajnicových pásov, zriadenie priebežného koľajového lôžka na mostoch). Pozdĺž trate budú vybudované protihlukové steny, ktorých parametre budú podrobne riešené aj v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti (v prípade preukázania potreby navrhovateľ pripúšťa aj možnosť zvýšenia uvažovanej výšky PHS). V miestach, kde inštaláciou opatrení po realizácii stavby preukázateľne nedôjde k dostatočnej eliminácii šírenia hluku, resp. kde nebude technicky možné takéto opatrenia aplikovať, budú doplnené protihlukové opatrenia priamo na budovách v spolupráci s majiteľmi objektov. Navrhované protihlukové opatrenia sú bližšie opísané vo Vibroakustickej štúdii a v správe o hodnotení navrhovanej činnosti v kap. A/II/9 v podkapitole Protihlukové opatrenia (str. 48 – 49). Zníženie traťovej rýchlosti nie je možné. Jedným z predmetov navrhovanej činnosti je modernizácia trate na rýchlosť 120 km/h od Devínskej Novej Vsi po Lamač, s postupným znižovaním rýchlosti na 100 km/h po železničné tunely. Zvýšenie traťovej rýchlosti je potrebné pre skrátenie jazdného času vlakov a zvýšenie priepustnosti trate, čo je ďalším kľúčovým dôvodom realizácie navrhovanej činnosti.
3	Za účelom eliminácie používania klaksónu rušňovodičom s výraznou intenzitou hluku pr vstupe do tunela, ktorým sú postihnutí obyvatelia celej Brnianskej ulice aj okolitých ulíc požadujeme preveriť realizáciu/zrealizovať alternatívne výstražné opatrenie (napr. automatizovanú svetelno-zvukovú signalizáciu aktivovanú prejazdom vlaku).	Klaksóny na rušňoch sú súčasťou lokomotív, ich používanie sa riadi všeobecne záväznými predpismi. Vjazd do tunela je jedným z prípadov, kedy rušňovodič musí dať výstražnú zvukovú návesť. Je to z bezpečnostných dôvodov nezmeniteľná skutočnosť. Aj v prípade nulového variantu, kedy by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila, bude tento jav pretrvávať a je neodstrániteľný.
4	Výšku PHS stien navrhnúť a zrealizovať tak, aby boli ochránení obyvatlia na všetkých podlažiach obytných budov.	Aktuálne je uvažovaná základná výška PHS 2,5 m (v súlade so stanoveným rozsahom hodnotenia s požiadavkou 2.2.7). V miestach potreby sa navrhuje doplnenie prídavných zariadení vo forme zvukových rezonátorov umiestnených na vrchnej hrane steny rešpektujúc zachovanie prechodového prierezu a voľného manipulačného priestoru podľa predpisov ŽSR. Pre zníženie hluku z prevádzky na trati je v miestach potreby tiež navrhované zabudovanie ďalších prvkov priamo do telesa trate (podvalov s podpodvalovými podložkami a rohoží pod koľajovým lôžkom). V ďalšom stupni prípravy navrhovanej činnosti bude vibroakustická štúdia aktualizovaná na podklade podrobnejšieho technického riešenia navrhovanej činnosti a v súlade s podmienkami a požiadavkami príslušného orgánu na ochranu zdravia (MD SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu). Jej výsledkom budú podrobnejšie návrhy rozsahu a polôh PHS aj bližšia špecifikácia ich parametrov. Ak sa v ďalšej príprave navrhovanej činnosti preukáže potreba zvýšenia uvažovanej výšky PHS z dôvodu potreby zabezpečenia dostatočnej eliminácie hluku zo železničnej prevádzky, navrhovateľ pristúpi k tejto možnosti.