OKRESNÝ ÚRAD BRATISLAVA

ODBOR STAROSTLIVOSTI O ŽIVOTNÉ PROSTREDIE
Oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Tomášikova 46, 832 05 Bratislava

Podľa rozdeľovníka

Váš list číslo/zo dňa	Naše číslo	Vybavuje/linka	Bratislava
	OU-BA-OSZP3-2025/012096-109	Mgr. Lucia Gazdaricová/ 09610 46675	03. 04. 2025

Vec

Vec: „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“– zaslanie záverečného stanoviska z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie

V súlade s ustanovením § 37 ods. 1 a § 37 ods. 2 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o posudzovaní“) Vám zasielame záverečné stanovisko z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava - vetva ZÁPAD“, ktorého navrhovateľom sú Železnice Slovenskej republiky.

Záverečné stanovisko bolo vypracované podľa § 37 zákona o posudzovaní príslušným orgánom – Okresným úradom Bratislava, odborom starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46.

Podľa § 37 ods. 1 záverečné stanovisko je rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti alebo jej zmeny, ktorá musí byť predmetom posudzovania vplyvov podľa § 18 ods. 1, podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Príslušný orgán podľa § 37 ods. 6 doručí záverečné stanovisko do 30 dní od jeho vydania navrhovateľovi, rezortnému orgánu, povoľujúcemu orgánu, dotknutému orgánu a dotknutej obci a zverejní ho bezodkladne na webovom sídle ministerstva životného prostredia a na úradnej tabuli.

Upozorňujeme, že podľa § 37 ods. 7 zákona o posudzovaní, dotknutá obec, ktorej bolo doručené záverečné stanovisko, ho zverejní v lehote troch pracovných dní od jeho doručenia na svojom webovom sídle, ak ho má zriadené, a na úradnej tabuli obce a oznámi, kde a kedy možno doň nahliadnuť, robiť neho výpisy, odpisy alebo na vlastné náklady vyhotoviť kópie.

Príloha:

Záverečné stanovisko z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ č. OU-BA-OSZP3-2025/012096-109 zo dňa 03.04.2025

Mgr. Jaroslava Grambličková OU-BA-OSZP

vedúci

Informatívna poznámka - tento dokument bol vytvorený elektronicky

Rozdeľovník k číslu OU-BA-OSZP3-2025/012096-109

Železnice Slovenskej republiky, 1. mája 34, 010 01, Žilina
REMING CONSULT a.s., Tomášikova 14366/64A, 831 04 Bratislava-Nové Mesto
Hlavné mesto SR Bratislava, Primaciálne nám. 1, 811 08 Bratislava-Staré Mesto
Mestská časť Bratislava - Devínska Nová Ves, Novoveská 17A, 843 10 Bratislava-Devínska Nová Ves
Mestská časť Bratislava - Lamač, Malokarpatské námestie 9, 841 03 Bratislava - mestská časť Lamač
Mestská časť Bratislava - Karlova Ves, Námestie sv. Františka 8, 842 62 Bratislava-Karlova Ves
Mestská časť Bratislava - Dúbravka, Žatevná 2, Bratislava-Dúbravka, Bratislava IV
Bratislavský samosprávny kraj, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava-Ružinov
Mestská časť Bratislava - Nové Mesto, Junácka, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
Mestská časť Bratislava - Staré Mesto, Vajanského nábr. 3, 814 21 Bratislava
Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody 6, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Dopravný úrad, Letisko M. R. Štefánika, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Námestie Ľudovíta Štúra 35/1, 812 35 Bratislava - mestská časť Staré Mesto
Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Bratislave, Radlinského, 811 07 Bratislava - mestská časť Staré Mesto
Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, hl.mesto so sídlom v Bratislave, Ružinovská 8, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik, Povodie Dunaja, odštepný závod, Karloveská 2, 841 04 Bratislava 4
Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Tajovského 28B, 974 01 Banská Bystrica 1
Správa chránenej krajinnej oblasti Dunajské luhy v Bratislave, Karloveská 63, Bratislava-Karlova Ves, Bratislava IV
Správa chránenej krajinnej oblasti Malé Karpaty v Modre, Štúrova 115, Modra, Pezinok
Okresný úrad Bratislava, OSZP3: OPaK, OH, OO, ŠVS - BA Karlovka, Dúbravka, Devínsk Nová Ves, lamač, Staré Mesto, Nové Mesto, Tomášikova 46, Bratislava-Ružinov, Bratislava III
Okresný úrad Bratislava, odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, Bratislava-Ružinov, Bratislava III
Okresný úrad Bratislava, pozemkový a lesný odbor, Tomášikova 46, Bratislava-Ružinov, Bratislava III
Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, Bratislava-Ružinov, Bratislava III
Iniciatíva Naše Karpaty, Rozvodná 3200/11, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
prof. Ing. Ivan Zapletal DrSc., Opavská 2608/14, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
MUDr. Stanislav Duba, Grösslingová 2488/30, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Marek Šedivý, Ďumbierska 12424/3A, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
Kristína Šedivá, Ďumbierska 12424/3A, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
Ľuba Tančiboková, Nad lúčkami 3141/43, 841 04 Bratislava-Karlova Ves
Ing. Matej Vagač, Dobrovičova 117/10, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Ing. Jakub Mrva, Rozvodná 3200/11, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
Čarodejník z krajiny, o.z., Na barine 4684/10, 841 03 Bratislava-Lamač
Cyklokoalícia, Partizánska 7162/2, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Ing. Matúš Borš, Vajnorská 1358/92, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
Miroslav Dragun, Medveďovej 1572/1, Bratislava-Petržalka, Bratislava V
Mgr. Bronislava Milčíková, Tupého 2194/3, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
JUDr. Tomáš Korček PhD., Riazanská 640/11, 831 03 Bratislava-Nové Mesto
Lukáš Pápay, Na pasekách 3085/18, 831 06 Bratislava - Rača
Mgr. Jakub Lipták, Šancová 3572/37, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III

PhDr. Patrik Guldan, Dulovo nám. 896/7, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
HKV Law Firm s.r.o., Poštová 3, 811 06 Bratislava 1
Ing. Ivan Kačo, Pražská 3227/25, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
"Lepšia doprava", Školská 129, Báhoň, Pezinok
Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, Bratislava-Petržalka, Bratislava V
Ing. Jozef Hodek, Pri Suchom mlyne 3898/26, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Tomáš Freylich, Brnianska 3713/21, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Ing. Tatiana Freylichová, Brnianska 3713/21, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Adrián Jankovič, Istrijská 5057/116, Bratislava-Devínska Nová Ves, Bratislava IV
Ing. Karol Bartoš, Ďumbierska 2647/1, Bratislava-Nové Mesto, Bratislava III
POST BELLUM SK, Klincová 2136/35, Bratislava-Ružinov, Bratislava II
Ing. Ivan Tančibok, Palárikova 3157/5, Bratislava-Staré Mesto, Bratislava I
Branislav Selčan, Pod Zečákom 2504/54, Bratislava-Lamač, Bratislava IV
Ing. Pavol Padych, Novoveská 5392/60, Bratislava-Devínska Nová Ves, Bratislava IV
Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
Krajské riaditeľstvo Policajného zboru v Bratislave, Špitálska 14, 812 28 Bratislava - mestská časť Staré Mesto

OKRESNÝ
ÚRAD
BRATISLAVA

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

Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie ako príslušný orgán podľa § 1 ods. 1 písm. c) a § 5 ods. 1 zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších ako správny orgán podľa § 1 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov a ako príslušný orgán podľa ust. § 53 ods. 1 písm. c) a § 56 písm. b) a c) zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, časová verzia predpisu účinná od 1.4.2023 do 31.3.2024 vydáva podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO
z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie
Číslo: OU-BA-OSZP3-2025/012096-109

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

1. Názov
Železnice Slovenskej republiky

2. Identifikačné číslo
31 364 501

3. Sídlo
Klemensova 8
813 61 Bratislava
Slovenská republika

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ (ďalej len „navrhovaná činnosť“) je modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD na rýchlosť do 120 km/hod. Do tejto vetvy je zaradená železničná infraštruktúra na území mesta Bratislava v úseku za železničnou stanicou (ďalej ako „ŽST“) Devínska Nová Ves po portály železničných tunelov ŽST Bratislava hlavná stanica, t. j. v železničnou kilometri (ďalej len ako „žkm“) 42,400 – 53,100. Celková dĺžka riešeného úseku je 10,7 km.
Modernizácia železničnej trate spočíva v skvalitnení jej technických parametrov prostredníctvom zvýšenia jej technickej vybavenosti integráciou moderných a progresívnych prvkov so súčasným zvýšením traťovej rýchlosti a priepustnosti železničnej prepravy. Súčasný účel a význam činnosti zostanú zachované, zachovaný bude charakter celoštátnej dráhy slúžiacej verejnej železničnej doprave. Predmetný úsek trate súčasťou navrhovanej činnosti vykazuje pre súčasný rozsah pravidelnej dopravy hodnoty blízke odporúčaným maximám, pričom vykazuje preťaženosť (nedostatok) kapacity a aktuálny technický stav znižuje využiteľnú kapacitu trate a vyvoláva lokálne obmedzenia.
Cieľom činnosti je dosiahnutie európskych parametrov železničných tratí podľa medzinárodných dohôd AGC (Európska dohoda o medzinárodných železničných magistrálach, 1985) a AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy, 1993), zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky a bezpečnosti cestujúcej verejnosti a dosiahnutie interoperability v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve a v súlade s prijatými TSI (technickými špecifikáciami pre interoperabilitu) vypracovanými Európskou železničnou agentúrou a vydanými Európskou Komisiou stanovujúcimi podmienky pre optimálnu úroveň technickej harmonizácie železničných systémov s cieľom zabezpečiť ich vzájomnú prepojiteľnosť pre umožnenie voľného pohybu tovaru a osôb.

3. Užívateľ

- Cestujúca verejnosť
- Správca: Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava

4. Umiestnenie

Kraj: Bratislavský
Okres: Bratislava IV.
Obec: Bratislava – Devínska Nová Ves, Bratislava – Lamač, Bratislava – Karlova Ves, Bratislava – Dúbravka, Bratislava – Staré mesto, Bratislava – Nové mesto
Katastrálne územie: Devínska Nová Ves, Lamač, Karlova Ves, Dúbravka, Staré Mesto, Vinohrady
Parc.č.: C-KN č.: k.ú. Devínska Nová Ves: 2835/209, 2835/197, 2835/11, 2835/10,

2835/78, 2835/196, 2835/195, 2835/75, 2835/74, 2849/10, 2849/5, 2835/39, 2849/8, 2849/13, 2849/12, 2849/14, 2835/77, 2849/1, 2849/2, 2849/17, 2849/7, 2849/6, 3263/1, 2877/22, 2337/12, 2334, 2337/14, 2337/11, 2337/13, 2336/6, 2336/1. k.ú. Lamač: 1968/17, 1828/74, 1906/1, 1672/2, 1825/15,1825/16, 1828/69, 1828/70, 1828/71, 1825/14, 1828/26, 1828/25, 1828/12, 1828/40, 1828/52, 1672/2, 1828/57, 1828/53, 1831, 1828/11, 1828/10, 1828/81, 1828/51, 1828/27, 1828/28, 1830, 1797/2, 617/3, 1761/1, 1760/1, 617/3, 667/13, 619/9, 620/15, 621/8, 622/14, 625/7, 666/1, 665/1, 662/1, 661/8, 664, 650, 3495/234, 3495/5, 648/16, 3495/6, 648/17. k.ú. Karlova Ves: 2563, 2564/1, 2564/2, 2564/3, 2562, 2561/3, 2561/2, 2561/1, 2565, 2556, 2566, 2554/2, 2554/1, 2550, 2567/1, 2541/2, 2568, 2549, 2551, 2552/1, 2552/2. k.ú. Dúbravka: 3410/25, 3410/43, 3410/6, 3442/14, 3442/11, 3442/57, 3446/173, 3446/34, 3446/33, 3460/5, 3460/8, 3461/14, 3461/15, 3462, 4249/4. k.ú. Staré Mesto: 21240, 4848/2, 21229/1, 21229/100, 21229/21-37, 5334, 5337, 5338, 5340/2, 21229/102, 21229/43, 21229/72, 21235/2, 21235/1, 1229/64,
21636/1. k.ú. Vinohrady: 5435/3, 21643/2, 21643/29-49, 21643/51, 21643/3, 21643/1, 21659, 21643/4, 19580/4, 19750/2, 19752/2

E-KN: .: k.ú. Devínska Nová Ves: 3231, 4396/3, 4396/2, 3892/2, 3894, k.ú. Lamač: 1033/101, 1035/2, 1033/102, 1033/202, 2118/601, 2118/101, 2376/101, 2613/200, 2614/200, 2594. k.ú. Karlova Ves: 3-21229/101, 3-21229/201, 3-22412/1, 3-22412/2. k.ú. Dúbravka: 2-2123, 2-2125, 2-2132, 2-2140, 2-2143, 2-2148, 2-2151, 2-2157, 2-2160, 2-2167, 2-2170, 2-2177, 2-2180, 2-2187, 2-2190, 2-2197, 2-2200, 2-2120, 2-2207, 2-2210, 2-2215, 2-2208/2, 2-2209, 2-2216/2, 2-2217/3, 2-2222/2, 2-2223/2, 2-2230/2, 2-2231/2, 2-2236/2, 2-2623/100, 2-2375, 2-2613/200, 2-2618, 2-2613/300, 1-3191/300, 1-4424/1, 1-4425, 1-4426/200, 1-4424/202, 1-4426/100. k.ú. Staré Mesto: 21229/100, 5337, 5338, 5340/2, 21229/20. k.ú. Vinohrady: 5350, 19580/1, 19594/1.

Navrhovaná činnosť je súčasťou existujúceho železničného uzla hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislava. Dotknutý úsek trate sa začína za ŽST Devínska Nová Ves, vedený je cez ŽST Bratislava-Lamač a končí pred ŽST Bratislava hlavná stanica.

5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín začatia výstavby: po získaní príslušných povolení
Predpokladaný termín skončenia prevádzky: nie je určený

Navrhovaná činnosť počíta s postupnou modernizáciou železnice. V krátkodobom časovom horizonte do roku 2027 sa predpokladá: modernizácia železničnej zastávky Bratislava-Železná studienka pri jestvujúcich traťových koľajach v krajnej polohe, a modernizácia úseku ŽST Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Bratislava-Lamač (vrátane) na jestvujúcich koľajach vrátane zabezpečovacích zariadení pre zabezpečenie interoperability koridoru. V strednodobom horizonte do roku 2030 sa predpokladá modernizácia úseku ŽST Bratislava-Lamač - ŽST Bratislava – hlavná stanica (mimo) na jestvujúcich koľajach vrátane zabezpečovacích zariadení pre zabezpečenie interoperability koridoru. V dlhodobom časovom

horizonte po roku 2030 sa predpokladá: doplnenie 3. traťovej koľaje v úseku ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo) - ŽST Bratislava-Lamač (vrátane). V ŽST Lamač dôjde k zrušeniu koľaje č. 3, vykonaniu smerových úprav koľají a prebudovaniu stanice na 3-koľajnú železničnú zastávku s dvomi krajnými nástupiskami dĺžky 180 m a doplnenie 3. traťovej koľaje v úseku ŽST Bratislava-Lamač - ŽST Devínska Nová Ves (mimo).

6. Stručný popis technického a technologického riešenia

6.1 Súčasný stav a Bližšia špecifikácia vybraných železničných tratí

Navrhovaná činnosť je súčasťou železničného uzla Bratislava, ktorý je významným dopravným bodom ležiaci na európsky významných tratiach. Celková dĺžka železničného uzla je 100,7 km, z toho dvojkoľajných úsekov je 49,5 km, jednokoľajné úseky tvoria 51,2 km a elektrifikovaných je 86,6 km. Súčasťou železničného uzla Bratislava je:

- 12 železničných staníc (Devínska Nová Ves, Bratislava-Lamač, Bratislava hl. st., Bratislava-Nové Mesto, Bratislava-Rača, Bratislava-Vajnory, Bratislava východ, Bratislava predmestie, Bratislava ÚNS, Bratislava-Petržalka, Podunajské Biskupice a Rusovce),
- 3 odbočky (odbočka Močiar, odbočka Vinohrady, odbočka Letisko),
- 3 železničné zastávky (Bratislava-Vinohrady, Bratislava-Železná studienka, Bratislava-Vrakuňa).

Modernizácia tratí v rámci predmetnej navrhovanej činnosti rieši západnú časť železničného uzla Bratislava, ktorá je súčasťou trate 126 A Bratislava hlavná stanica – Kúty – Lanžhot (CZ), týka sa úseku trate ŽST Bratislava hl. st. (mimo) – ŽST Devínska Nová Ves (mimo).
Riešený úsek začína za ŽST Devínska Nová Ves v žkm 42,400 a končí pred portálmi železničných tunelov ŽST Bratislava hlavná stanica v žkm 53,100. Celková dĺžka úseku je 10,7 km. Činnosť zahŕňa dva medzistaničné úseky a jednu železničnú stanicu:

- ŽST Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Bratislava-Lamač (mimo)
- ŽST Bratislava-Lamač
- ŽST Bratislava-Lamač (mimo) – ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo)

V medzistaničných úsekoch je trať dvojkoľajná, prevádzka na trati je pravostranná s možnosťou jazdy po oboch traťových koľajach oboma smermi. Maximálna medzistaničná traťová rýchlosť na hodnotenom úseku je 100 - 120 km/hod s obmedzeniami na rýchlosť 80 - 90 km/hod v ŽST Bratislava-Lamač a na rýchlosť 60 – 80 km/h na Červenom moste. V dotknutej časti železničného uzla Bratislava sa nenachádza žiadne úrovňové priecestie, všetky kríženia s komunikáciami sú už v súčasnom stave riešené mimoúrovňovo. V súčasnosti nie je železničná trať opatrená primárnymi ani sekundárnymi opatreniami proti pôsobeniu hluku z dopravy na okolie.

Traťový úsek ŽST Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Bratislava-Lamač (mimo):

Ide o medzistaničný úsek v žkm 42,400 – 48,368 o dĺžke 5,968 km. Maximálna povolená traťová rýchlosť je 120 km/hod. Železničná trať je v tomto úseku vedená na výraznom násyp.

V traťovom úseku sa dnes nenachádzajú žiadne železničné zastávky. V súčasnosti sa v úseku nachádza spolu 8 mostov, z ktorých je 6 železničných a 2 cestné. Vzhľadom na časový horizont realizácie navrhovanej činnosti sa uvažuje aj s prítomnosťou ďalších 3 mostných objektov (tab.1).

Tab.1. Prehľad existujúcich a plánovaných mostných objektov v úseku ŽST Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Bratislava-Lamač

Poloha (žkm)	**Typ mostného objektu**	**Charakteristika mosta a prekážka**
43,171	Dvojkoľajný masívny klenbový most	žel. most na ul. Eisnerova
43,869	Dvojkoľajný masívny klenbový most	žel. most na ul. K Vápenke
45,440	Dvojkoľajný masívny klenbový most	žel. most ponad Vápenický potok
45,631	Dvojkoľajný masívny klenbový most	žel. most na ul. Agátová
46,213	Dvojkoľajný masívny klenbový most	žel. most ponad Veľkolúcky potok
46,396	Dvojkoľajný masívny klenbový most	žel. most ponad poľný chodník
46,510	Dvojkoľajný železobetónový doskový most	cestný most na Saratovskej ul. (v príprave)
46,565	Trojkoľajný železobetónový doskový most	most pre električkovú trať (v príprave)
47,397	Prefabrikované predpäté nosníky	cestný most na diaľnici D2
47,583	Oceľový jednopoľový most	cyklomost Dúbravka – Lamač (v príprave)
48,621	Oblúkový most s hornou mostovkou	cestný most na I/2 na Hodonínskej ul.

ŽST Bratislava-Lamač:

Železničná stanica je situovaná v žkm 48,356 – 49,968. Povolená traťová rýchlosť v stanici je 80 a 90 km/hod, čo je vzhľadom na priľahlé medzistaničné úseky, kde je povolená rýchlosť 120 km/hod, značný rýchlostný skok a obmedzenie. Stanica má spolu 6 koľají a 14 výhybiek. Celková stavebná dĺžka koľají v stanici dosahuje 4 471 m, do tejto dĺžky nie sú započítané výhybky. V stanici sa nenachádzajú žiadne vlečky. Druhá polovica stanice v smere do Devínskej Novej Vsi dosahuje sklon do 2,22 ‰, čo nevyhovuje aktuálnej norme. V stanici sa nachádzajú 3 nástupištia. Prístup na ne je úrovňový s priechodom cez koľaje.

Traťový úsek ŽST Bratislava-Lamač (mimo) – ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo):

Ide o medzistaničný úsek v žkm 49,968 – 53,100 o dĺžke 3,132 km, koniec úseku zasahuje do koľajových spojok v ŽST Bratislava hl. st., ktorá začína v km 52,639. Maximálna povolená traťová rýchlosť v úseku je 100 a 120 km/hod. Smerové pomery úseku sú vyhovujúce pre maximálnu traťovú rýchlosť 120 km/hod s lokálnymi obmedzeniami. V starom žkm 51,179 sa nachádza zastávka Bratislava-Železná studienka. Má dve krajné nástupištia pri oboch traťových koľajach s dĺžkou 145 m. V tomto traťovom úseku sa dnes nachádza spolu 8 mostov (mimo podchodu pre cestujúcich v ŽST Bratislava-Lamač), z ktorých je 7 železničných a 1 cestný (tab.2).

Tab.2. Prehľad mostných objektov v úseku ŽST Bratislava-Lamač – ŽST Bratislava hl. st. (mimo)

Poloha (žkm)	Typ mostného objektu	Charakteristika mosta
49,944	Prefabrikované predpäté nosníky	žel. most na ul. Valentína Matrku
50,406	Masívny dvojkoľajný most s oceľobetónovou nosnou doskou	žel. most ponad občasný vodný tok
50,704	Masívny dvojkoľajný klenbový most	žel most na chodníku pre peších a cyklistov smer Ostružinový chodník
51,368	Oceľová trámová konštrukcia s dvoma plnostennými hlavnými nosníkmi	žel. most na Ceste na Červ. most, Kysuckej ul. a ponad potok Vydrica (Červený most)
51,740	Dvojkoľajný masívny klenbový most	žel. most na ul. K lomu
52,093	Dvojkoľajný masívny klenbový most	žel. most ponad vyšliapaný chodník
52,175	Masívny dvojkoľajný most z predpätých betónových nosníkov	žel. most na ul. Limbová
52,423	Dvojkoľajný masívny klenbový most	žel. most na ul. Ďumbierska

6.2 Popis navrhovanej rekonštrukcie trate

V rámci modernizácie je navrhnutá nasledujúca rekonštrukcia v rozsahu:

- Komplexná obnova zemného telesa, železničného spodku a zvršku vrátane nového systému elektrického ohrevu výhybiek.
- Komplexná výmena trakčného vedenia a napájacieho systému na požadovanú úroveň.
- Osadenie nových elektronických zabezpečovacích zariadení spĺňajúcich požiadavky interoperability železničného systému, ktoré nahradia existujúce zabezpečovacie zariadenia na železničnej infraštruktúre ŽSR vrátane nasadenia systému ETCS.
- Doplnenie tretej traťovej koľaje v úseku ŽST Bratislava hl. st. (mimo) – ŽST Bratislava-Lamač a v úseku ŽST Bratislava-Lamač – ŽST Devínska Nová Ves (mimo).
- Rekonštrukcia a prestavba mostov z dôvodu výmeny zastaraných a nevyhovujúcich konštrukčných prvkov a ich prispôsobenia novému šírkovému usporiadaniu trate a dostavba nových mostných objektov pre prevedenie tretej traťovej koľaje.
- Úpravy niektorých dotknutých cestných komunikácií za účelom zvýšenia bezpečnosti a ochrany verejnosti.
- Nevyhnutné úpravy dotknutých vodných tokov v miestach ich križovania so železničnou traťou.
- Výstavba nových oporných a zárubných múrov pre zabezpečenie stability železničnej trate.
- Modernizácia koľajiska ŽST Bratislava-Lamač, jej nevyhnutné úpravy pre potreby umiestnenia technológií modernizovanej trate a zvýšenie jej technickej vybavenosti vrátane inovácie a doplnenia zariadení pre cestujúcu verejnosť a zariadení pre zaistenie bezpečnosti priestorov. Prestavba, resp. vybudovanie nástupíšť a vytvorenie mimoúrovňového, bezkolízneho prístupu pre cestujúcich a pre cestujúcich so zníženými schopnosťami pohybu a orientácie.
- Obnova železničnej zastávky Bratislava-Železná studienka vrátane úprav nástupíšť, doriešenia mimoúrovňových prístupov pre cestujúcich a bezkolízneho prístupu pre cestujúcich so zníženými schopnosťami pohybu a orientácie.

- Inovácia, modernizácia a rozšírenie systémov riadenia železničnej dopravy, prenosových a spojovacích systémov telekomunikačnej a dátovej siete, rozhlasových zariadení a oznamovacích zariadení vrátane integrácie nových funkcionalít interoperability.
- Plná digitalizácia komunikačnej siete (nové optické káblové vedenia, digitálne prenosové a spojovacie systémy a pod.).
- Zvýšenie bezpečnosti objektov inštaláciou systémov elektrickej požiarnej signalizácie a poplachového systému narušenia.
- Komplexné vybudovanie nového systému osvetlenia výhybní, železničnej stanice a zastávky.
- Inštalácia protihlukových opatrení na zníženie akustických emisií zo železničnej prevádzky.
- Zatrávnenie svahov železničného telesa a realizácia doplnkových vegetačných úprav na priľahlých pozemkoch.

Celú modernizáciu riešeného úseku železničného uzla Bratislava sa uvažuje realizovať pri zachovaní prevádzky na existujúcej trati s minimalizáciou jej obmedzení.

Počas spracovávania správy o hodnotení boli zohľadnené ďalšie aktuálne skutočnosti, ktorých výsledkom sú niektoré úpravy technického riešenia. Prezentované riešenie navrhovanej činnosti zohľadňuje nové údaje o dotknutom území, získané poznatky o súvisiacich stavbách, vznesené požiadavky zo strany účastníkov konania, nové požiadavky na nároky železničnej dopravy a vyšší stupeň podrobnosti rozpracovania technického návrhu. Najvýznamnejšou zmenou je skrátenie realizačného variantu a vypustenie požiadavky na výstavbu novej železničnej zastávky Patrónka.

V zámere bola navrhovaná činnosť predložená v rozsahu žkm 39,494 – 55,379 v celkovej dĺžke 15,9 km, pričom zahŕňa dva medzistaničné úseky a tri železničné stanice:

- ŽST Devínska Nová Ves,
- ŽST Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Bratislava-Lamač (mimo),
- ŽST Bratislava-Lamač,
- ŽST Bratislava-Lamač (mimo) – ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo),
- ŽST Bratislava hlavná stanica.

Navrhovaná činnosť je v správe o hodnotení predložená v rozsahu žkm 42,400 – 53,100 v celkovej dĺžke 10,7 km, pričom zahŕňa dva medzistaničné úseky a jednu železničnú stanicu:

- ŽST Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Bratislava-Lamač (mimo),
- ŽST Bratislava-Lamač,
- ŽST Bratislava-Lamač (mimo) – ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo)

V rámci realizačného variantu ďalej nastali určité úpravy a spodrobnenia:

- doplnené boli úpravy peších prepojení v ŽST Bratislava-Lamač,
- podrobnejšie rozpracované boli rozsahy rekonštrukcií a prestavieb mostných objektov vrátane objektov zrealizovaných v rámci súvisiacich stavieb,

- doplnená bola výstavba nových mostov v žkm 46,510 na Saratovskej ul., žkm 48,621 na Hodonínskej ul., v žkm 50,727 na miestnej komunikácii smer Ostružinový chodník,
- doplnené boli úpravy niektorých dotknutých cestných komunikácií vrátane rozsiahlejších úprav cesty I/2 na Hodonínskej ul.,
- upravené boli riešenia niektorých oporných a zárubných múrov,
- doplnené boli vegetačné úpravy

6.2.1. Smerové a výškové vedenie trate

Návrh modernizácie západnej časti železničného uzla kopíruje súčasnú polohu osi koľaje. Navrhovaná činnosť neuvažuje s výraznou zmenou smerového a výškového vedenia trate.

6.2.2. Železničný vršok a spodok

Uvažuje sa s kompletnou rekonštrukciou železničného zvršku a spodku v celom hodnotenom úseku uzla a v železničnej stanici ŽST Bratislava-Lamač. Železničný zvršok v hlavných traťových koľajach je navrhovaný klasický s koľajovým roštom na železobetónových podvaloch, s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc, uložený v koľajovom lôžku hrúbky min. 350 mm pod spodnou plochou podvalu. Koľaje budú zriadené ako bezstykové, budú zvarené z dlhých koľajnicových pásov (min. 75 m). Pôvodné koľajové lôžko bude prečistené strojnou čističkou alebo s využitím recyklačnej základne. Časť materiálu bude po prečistení a predrvení na požadovanú frakciu spätne zabudovaná do konštrukčných vrstiev železničného spodku.

V rámci modernizácie železničného spodku budú zrealizované podkladné vrstvy železničného spodku v celom riešenom úseku, ktoré v súčasnosti absentujú. Nové teleso železničného spodku bude navrhnuté z vrstiev materiálov medzi pláňou telesa železničného spodku a zemnou pláňou, ktoré zlepšujú vodný a teplotný režim telesa železničného spodku, zvyšujú stabilitu podvalového podložia a prenášajú účinky prevádzkového zaťaženia a tiaže železničného zvršku na zemnú pláň tak, aby bola zabezpečená bezpečná premávka a prevádzka železničnej trate.

6.2.3. Doplnenie tretej traťovej koľaje

V úseku Bratislava hl. st. (mimo) – Lamač bude nová koľaj doplnená k existujúcim koľajam zo severnej strany ku koľaji č. 2. V úseku Bory – Devínska Nová Ves dôjde jej doplnením k posunu existujúcich traťových koľají a k rozšíreniu železničného telesa smerom na juh, na časti úseku bude pre tretiu traťovú koľaj využitá poloha nefunkčnej vlečkovej koľaje. Navrhovaná činnosť zohľadňuje prítomnosť nových železničných zastávok terminálu integrovanej dopravy (ďalej ako „TIOP“) Lamačský brána a TIOP Devínska Nová Ves, ktoré budú zrealizované ako samostatné investície, a rešpektuje tu navrhované úpravy traťových koľají. V rámci výstavby tretej traťovej koľaje v medzistaničnom úseku Lamač – Devínska Nová Ves dôjde k napojeniu koľaje na existujúci stav a k zrušeniu výhybky v km 43,500, prípadne k rekonštrukcii koľaje.

6.2.4. Ďalšie technické úpravy

Prebehne rekonštrukcia jednotlivých častí napájacej sústavy – trakčné vedenie, trakčné napájacie stanice a spínacie stanice. Predpokladá sa vybudovanie nového trakčného vedenia v celom

rozsahu úprav, použitá bude vzorová zostava trakčného vedenia typu „S“ pre systém AC 25 kV, 50 Hz. Trakčná sústava bude realizovaná v súlade s TSI. Ďalej dôjde k vybudovaniu nových moderných zabezpečovacích a oznamovacích zariadení a v staničných úsekoch bude trať vybavená novými zaisťovacími značkami, traťovými značkami (označenie kilometrickej polohy) a príslušnými návestidlami. Vykonané budú tiež viaceré úpravy elektrických rozvodov, prípojok a zariadení.

6.2.5. Železničné stanice a zastávky

Modernizácia staníc a zastávok bude predstavovať vo väčšine prípadov hlavne rekonštrukciu dopravných koľají prístupu cestujúcich na zastávkach.

V ŽST Bratislava-Lamač budú zmodernizované všetky dopravné koľaje. Súčasne tu budú vybudované nové nástupiská pre výstup a nástup cestujúcich spolu s prístreškami na ochranu cestujúcich pred nepriaznivými poveternostnými vplyvmi a základným mobiliárom. Doplnený bude podchod pre cestujúcich pre zabezpečenie bezkolízneho prístupu na nástupiská pre osoby so zníženými schopnosťami pohybu a orientácie. Zvýšená bude technická vybavenosť a informačné zariadenia pre cestujúcich.

V zast. Bratislava-Železná studienka budú vybudované nové krajné nástupištia pri krajných koľajach. V km 49,116 bude vybudovaný nový podchod pre zabezpečenie bezkolízneho prístupu na nástupiská pre osoby so zníženými schopnosťami pohybu a orientácie. Prístup pre peších a cyklistov bude zabezpečený rampami z Cesty na Červený most a prístupovými komunikáciami. Zastávka bude vybavená novými prístreškami, veľkosť prístreškov bude určená podľa frekvencie cestujúcich. Ďalej bude zastávka vybavená mobiliárom (lavičkami, odpadkovými košmi, boxmi pre posypový materiál, a pod.) a informačným a orientačným systémom. V stanici aj na zastávke dôjde tiež k vybudovaniu nového systému osvetlenia

6.2.6. Mostné objekty a úpravy cestných komunikácií

Modernizáciou železničnej trate a doplnením 3. traťovej koľaje budú dotknuté aj všetky mostné objekty v riešenom úseku železničného uzla Bratislava. Mostné objekty na dotknutom úseku budú zrekonštruované podľa ich aktuálneho stavebnotechnického stavu, prebehne výmena a oprava jednotlivých konštrukčných prvkov pre dosiahnutie normových parametrov. Mosty budú zároveň prispôsobené novému šírkovému usporiadaniu trate a požadovanej prechodnosti zaťaženia.

V aktuálnom stupni prípravy navrhovanej činnosti je známa potreba vybudovania piatich nových mostov a dvoch nových podchodov pre cestujúcu verejnosť. Pre mosty, ktoré sa neprestavajú na nové konštrukcie, bude potrebné vypracovať výpočet zaťažiteľnosti na požadovanú priechodnosť trate. Pri všetkých mostoch sa pred začiatkom prác v ich bezprostrednej blízkosti odstráni náletová vegetácia. V prípade mostov, ktoré prevádzajú vodný tok, sa preverí hranica 100-ročného prietoku Q100, a upraví sa koryto v priestore pod mostom a v dĺžke cca 3,0 m na vtoku a výtoku. Rozsah prác na jednotlivých mostoch a nové budúce mosty v dotknutej časti železničného uzla Bratislava súhrnne uvádza nasledujúca tabuľka č. 3.

Tab. 3. Zhrnutie navrhovaných prác na mostoch a nové budúce mosty v riešenej časti železničného uzla Bratislava

Poloha (žkm)	Premosťovaná prekážka	Navrhovaný zásah
43,171	cesta III. triedy Eisnerova ul.	rekonštrukcia
43,869	miestna komunikácia k Vápenke	prestavba
45,440	Vápenický potok	rekonštrukcia
45,631	cesta III. triedy Agátová ul.	prestavba
46,213	Veľkolúcky potok	prestavba
46,396	poľný chodník (cyklokomunikácia)	rekonštrukcia
46,510	žel. trať (cestný most na Saratovskej ul.)	rekonštrukcia
46,510	žel. trať (cestný most na Saratovskej ul.)	novostavba
46,565	žel. trať (električková trať)	rekonštrukcia
47,397	žel. trať (diaľničný most na D2)	bez zásahu
47,583	žel. trať (cyklolávka pre peších a cyklistov)	bez zásahu
48,621	žel. trať (cestný most I/2 na Hodonínskej ul.)	prestavba
48,621	žel. trať (cestný most I/2 na Hodonínskej ul.)	novostavba
49,116	koľajisko ŽST Bratislava-Lamač	novostavba podchodu pre cestujúcich
49,310	ŽST Bratislava-Lamač (lávka pre peších)	prestavba
49,944	žel. trať (cestný most na ul. V. Matrku)	bez zásahu
50,406	občasný vodný tok	prestavba
50,704	chodníku pre peších a cyklistov smer Ostružinový chodník	odstránenie
50,727	chodník pre peších a cyklistov, Ostružinový chodník	novostavba
51,194	koľajisko zast. Železná studienka	novostavba podchodu pre cestujúcich
51,368	cesta na Červ. most, Kysucká ul., potok Vydrica (Červený most)	prestavba
51,368	cesta na Červ. most, Kysucká ul., potok Vydrica (Červený most)	novostavba
51,740	ul. K lomu	prestavba
52,093	vyšliapaný chodník pre peších	prestavba
52,175	Limbová ul.	prestavba
52,175	Limbová ul.	novostavba
52,423	Ďumbierska ul.	prestavba

Plánovaná je novostavba nasledujúcich mostných konštrukcií:

Nová mostná konštrukcia v žkm 46,510 na Saratovskej ul. v lokalite Bory bude vybudovaná pre prevedenie tretej traťovej koľaje. V zámere navrhovaná činnosť uvažovala s jeho rekonštrukciou, resp.

prestavbou. Po preverení možností umiestnenia tretej traťovej koľaje v tomto mieste sa ako najvhodnejšie ukázalo dobudovanie ďalšej mostnej konštrukcie, ktorá bude umiestnená z južnej strany tohto mosta v jeho tesnej blízkosti. Nový most bude tvorený železobetónovou doskou so zabetónovanými nosníkmi uloženými na oporách.

Potreba vybudovania Nového cestného mostu v žkm 48,621 na Hodonínskej ul. na ceste I/2 vyplynula po skonkretizovaní technického riešenia zo snahy zachovania cestnej dopravy na ceste I/2 v mieste križovania s traťou počas realizácie stavebných prác, keďže modernizácia trate a doplnenie tretej koľaje si vyžiada komplexnú prestavbu existujúceho mosta s nevyhnutnosťou jeho úplnej uzávery. Nová mostná konštrukcia bude zrealizovaná v susedstve existujúceho mosta. V zámere nebol uvažovaný.

Nový železničný most pre peších a cyklistov v žkm 50,727 v lokalite za OC Galéria Lamač na miestnej komunikácii smer Ostružinový chodník nebol v zámere navrhovanej činnosti tiež uvažovaný. Na základe pripomienok doručených k zámeru bola podrobnejšie preverená možnosť prechodu peších a cyklistov po modernizácii trate v mieste existujúceho mosta v žkm 50,704. Z dôvodu obmedzených priestorových možností v tejto oblasti nebude po doplnení tretej traťovej koľaje možné existujúci chodník pre peších napojiť na priľahlú komunikáciu. Pôvodný most v žkm 50,704 bude odstránený.

Nová mostná konštrukcia v žkm 51,368 v susedstve Červeného mosta bude vybudovaná pre prevedenie tretej traťovej koľaje. Zriadená bude zo severnej strany existujúceho mosta v polohe primknutej k súčasným konštrukciám Červeného mosta. Vzhľadom na postup výstavby bude musieť byť nová konštrukcia mosta odsadená od jestvujúceho mosta, osová vzdialenosť koľají bude cca 9,0 m a vzdialenosť mostnej konštrukcie od jestvujúcej bude cca 5,0 m.

Nová mostná konštrukcia v žkm 52,175 na ul. Limbová (cesta na Kramáre) bude vybudovaná pre prevedenie tretej traťovej koľaje. Osadená bude v polohe zo severnej strany jestvujúceho mosta.

Nové podchody pre cestujúcich v ŽST Bratislava-Lamač v žkm 49,116 a v zast. Bratislava-Železná studienka v žkm 51,194 budú navrhnuté tak, aby umožňovali bezkolízny prístup cestujúcich na nástupiská.

Zvyšné mosty vymenované v tabuľke č. 3 záverečného stanoviska sú anvrhvoané na rekonštrukciu alebo prestavbu.

Most v žkm 43,869 na ul. K Vápenke je masívny dvojkoľajný klenbový most, ktorý prekonáva miestnu komunikáciu ul. k Vápenke. Most je navrhnutý na prestavbu. Vybudovanie nového mostného objektu umožní rekonštrukciu miestnej komunikácie ul. K Vápenke. Cestná komunikácia sa prebuduje na dvojpruhovú, obojsmernú v súlade s platnými normami a s chodníkmi po oboch stranách komunikácie.

Most v žkm 45,440 ponad Vápenický potok, ktorý premosťuje vodný tok Vápenický potok je navrhnutý na rekonštrukciu. V rámci rekonštrukcie mosta sa predpokladá sanácia jestvujúcej betónovej klenby

a priľahlých krídel, zhotovenie novej hydroizolácie nosnej konštrukcie, nové zábradlie (resp. oprava zábradlia). Pri zhotovení tretej koľaje bude vzhľadom na súčasné šírkové usporiadanie na moste potrebné nadvýšenie jestvujúcich ríms. Predpokladá sa, že vyhotovenie tretej koľaje nebude mať vplyv na priľahlé konštrukcie.

Most v žkm 46,213 ponad Veľkolúcky potok premosťuje vodný tok Veľkolúcky potok. Vzhľadom na dnes nevyhovujúce šírkové pomery na moste (je zrealizovaný ako dvojkoľajný) a jeho celkový stav je most navrhnutý na prestavbu. Nový most pre potreby tretej koľaje bude vybudovaný na pôvodnom mieste na pozemku navrhovateľa.

Most v žkm 46,510 na Saratovskej ul. (v príprave) v súčasnosti ešte neexistuje, bude vybudovaný v rámci pripravovanej stavby predĺženia Saratovskej ul. „Nové dopravné prepojenie II/505 s MČ Dúbravka“. Most je navrhnutý ako železobetónová doska so zabetónovanými nosníkmi uloženými na oporách. Je navrhnutý ako dvojkoľajný. V rámci navrhovanej činnosti dôjde k jeho rekonštrukcii v predpokladanom rozsahu zásahu do zábradlia mosta (úpravy a náter). Do cestnej komunikácie predĺženia Saratovskej ul. nebude zasahované.

Most v žkm 46,510 na Saratovskej ul. bude tvoriť novostavbu. Pre prevedenie tretej traťovej koľaje bude potrebné vybudovanie novej mostnej konštrukcie v polohe na pravej strane existujúceho mosta v smere staničenia. Nová mostná konštrukcia bude odsadená v tesnej blízkosti jestvujúceho mosta. Nová mostná konštrukcia bude rešpektovať šírkové usporiadanie cestnej komunikácie predĺženia Saratovskej ul. aj šírkové usporiadanie priľahlých chodníkov, k ich zmenám nedôjde.

Most v žkm 46,565 na predĺžení električkovej trate do lokality Bory (v príprave) v súčasnosti ešte neexistuje, bude vybudovaný v rámci pripravovanej stavby predĺženia Saratovskej ul. projektom „Predĺženie Dúbravsko-Karloveskej radiály cez TIOP Lamačská brána po BORY“. Navrhnutá je železobetónová doska so zabetónovanými nosníkmi uloženými na oporách. Most je navrhnutý ako trojkoľajný. V rámci navrhovanej činnosti sa uvažuje len s minimálnymi, nevyhnutnými zásahmi do tohto mostného objektu, vzhľadom na jeho plánované šírkové usporiadanie, ktoré by malo vyhovovať umiestneniu troch koľají.

Most v žkm 47,583 ponad železničnú trať pre peších a cyklistov (v príprave) v súčasnosti ešte neexistuje, bude vybudovaný v rámci pripravovanej stavby „Cyklomost – cykloturistické prepojenie mestských častí Bratislavy Dúbravka – Lamač“. Umiestnený bude na novej cyklistickej komunikácii vedenej z MČ Bratislava – Dúbravka (Dúbravčická ul.) do MČ Bratislava – Lamač, ktorú prevedie ponad železničnú trať (cyklistický okruh O7). Súčasťou telesa cyklotrasy bude aj chodník pre peších. Pridanie tretej traťovej koľaje nepredpokladá zásahy do konštrukcií tohto mostného objektu, a teda ani do výhľadovej cyklistickej komunikácie a chodníkov pre peších.

Most v žkm 48,621 na ceste I/2 na Hodonínskej ul. prevádza cestu I/2 cez dvojkoľajnú železničnú trať. . Z dôvodu snahy o zachovanie cestnej dopravy na moste počas výstavby tretej traťovej koľaje sa navrhuje výstavba druhej mostnej konštrukcie v susedstve existujúceho mosta – počas výstavby nového

mosta bude doprava zachovaná na existujúcom moste, po dobudovaní nového mosta bude doprava naň presmerovaná a prebehne prestavba existujúceho mosta v jeho súčasnej polohe. Záverom bude každý mostný objekt prevádzať jeden jazdný smer. V rámci prestavby mostného objektu sa upraví tiež jestvujúca komunikácia I/2, pričom jej šírkové usporiadanie bude zohľadňovať platný územný plán, prijaté strategické dokumenty a vznesené požiadavky zo strany účastníkov konania – v smere do centra bude zriadený samostatný bus pruh, po oboch stranách komunikácie budú vybudované chodníky so šírkou minimálne 2,50 m a v rozsahu úprav cestnej komunikácie bude vytvorená aj obojsmerná cyklistická komunikácia prepájajúca existujúcu cyklistickú komunikáciu vedenú po ulici Pod Zečákom a výhľadovú cyklotrasu v smere na ŽST Bratislava-Lamač.
Most bude po prestavbe slúžiť na prevedenie jazdného pruhu v smere z centra mesta, obojsmernej cyklistickej komunikácie napojenej po ŽST Lamač a chodníka pre peších. Napojenie ulice Pod násypom sa zrealizuje stykovou križovatkou riadenou cestnou svetelnou signalizáciou. V priestore križovatky sa budú nachádzať aj priechody pre chodcov a cyklistov.

Lávka pre peších v žkm 49,310 v ŽST Bratislava-Lamač ide ponad železničnú trať v priestore ŽST Bratislava-Lamač, ktorá v súčasnosti nespĺňa požiadavky pre pohyb ľudí so zníženými schopnosťami pohybu, preto bude v rámci modernizácie železničnej trate uskutočnená jej prestavba.

Most v žkm 50,406 ponad občasný vodný tok je masívny dvojkoľajný most s oceľobetónovou nosnou doskou, premosťujúci občasný vodný tok, je navrhnutý na prestavbu. Nový most pre potreby tretej koľaje bude vybudovaný na pôvodnom mieste na pozemku navrhovateľa.

Most v žkm 50,704 na chodníku pre peších a cyklistov ktorý premosťuje chodník pre chodcov a cyklistov smer ul. Zidiny a ďalej Ostružinový chodník, je navrhnutý na zbúranie a bude nahradený novým mostom vybudovaným v žkm 50,727. V priestore pod mostom bude dobudovaná nová komunikácia pre peších a cyklistov, ktorá bude napojená na existujúcu priľahlú komunikáciu.

Most v žkm 51,368 (Červený most) – jestvujúci most je oceľový nitovaný most, ktorý premosťuje miestnu komunikáciu, potok Vydrica a chodník pre chodcov a cyklistov. Červený most prevádza železničnú trať ponad miestnu komunikáciu Cestu na Červený most a ponad Kysuckú ulicu, obe v správe MČ Bratislava - Staré Mesto. Navrhovaná činnosť uvažuje s úplnou prestavbou mosta a odstránením súčasných rýchlostných obmedzení. Podrobný rozsah prác na tomto moste v rámci modernizácie trate bude možné určiť až v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti na podklade aktuálneho stavu objektu.

Most v žkm 51,368 (Červený most) bude novostavba. Pre prevedenie tretej traťovej koľaje sa navrhuje vybudovať tretiu mostnú konštrukciu na ľavej strane Červeného mosta v smere staničenia v polohe primknutej k súčasným objektom. Nový most bude oceľovej konštrukcie s priebežným koľajovým lôžkom. Nové mostné opory a piliere budú kopírovať polohu existujúcich pilierov pre zachovanie kontinuity a priechodnosti územia. Objekt bude architektonicky nadväzovať na existujúce mosty na existujúcich traťových koľajach.

Most v žkm 51,740 na ul. K lomu, ktorý premosťuje mestskú komunikáciu ul. K Lomu, je navrhnutý na prestavbu. Nový most pre potreby tretej koľaje bude vybudovaný na pôvodnom mieste na pozemku navrhovateľa.

Mosty v žkm 52,093 ponad vyšliapaný chodník pre chodcov a v žkm 52,175 na ul. Limbová sú navrhnuté na prestavbu. Pre potreby tretej koľaje budú vybudované nové mosty na pôvodných miestach.

Most v žkm 52,423 na ul. Ďumbierska je masívny dvojkoľajný klenbový most, ktorý premosťuje mestskú komunikáciu. Nový most pre potreby tretej koľaje bude vybudovaný na pôvodnom mieste na pozemku navrhovateľa. Predpokladá sa konštrukcia vo forme železobetónovej dosky so zabetónovanými I-nosníkmi (alt. prefabrikovaný rám, klenba). Nová mostná konštrukcia bude navrhnutá podľa platných noriem.

V rámci rekonštrukcie bude upravená aj priľahlá miestna komunikácia, ktorá sa vybuduje ako dvojpruhová, obojsmerná. Upravené bude jestvujúce výškové vedenie komunikácie v mieste napojenia na Opavskú ulicu, a tiež výškové vedenie časti Opavskej ulice.

6.2.7. Úprava vodných tokov

Dotknutý úsek železničného uzla Bratislava križuje vodné toky Vápenický potok (most v žkm 45,440), Veľkolúcky potok (most v žkm 46,213), občasný vodný tok (most v žkm 50,406) a potok Vydrica (most v žkm 51,368).

Pri rekonštrukciách mostných objektov prevádzajúcich trať ponad vodné toky dôjde k ich nevyhnutným úpravám v rozsahu vyplývajúcom z požiadaviek predpisov a noriem a správcov mostných objektov. Úpravy budú zohľadňovať hranicu 100-ročného prietoku Q100. Spočívať budú v prečistení korýt tokov od náplavov a náletovej vegetácie v priestore pod mostami a v krátkych nadväzujúcich úsekoch, a v nevyhnutných úpravách korýt, resp. dna a brehov vodných tokov pod mostnými objektmi a v krátkych priľahlých úsekoch vrátane vytvorenia nábehov svahov. V prípade potoka Vydrica pretekajúceho popod Červený most k úpravám koryta nedôjde.

6.2.8. Oporné a zárubné múry

Železničná trať je v dotknutom úseku uzla vedená prevažne na vysokých násypoch a v hlbokých zárezoch. Pre zabezpečenie stability železničných násypov a strmých svahov sú navrhované oporné a zárubné múry. Podľa potreby budú navrhnuté rôzne typy múrov - gravitačné, železobetónové uholníkové a kotvené oporné múry, klincované zemné svahy, oporné múry vystužené geosyntetikou, pilótové steny a i.. V miestach strmých svahov kde nebudú potrebné oporné ani zárubné múry, budú svahy ochránené proti možným gravitačným pohybom opatreniami na zabezpečenie ich stability (protierózne rohože, zahumusovanie s hydroosevom, koše s kamenivom, kamenné obklady, polo vegetačné tvárnice, georohože a i.).

6.2.9. Protihlukové opatrenia

V rámci modernizácie sa uvažuje s viacerými primárnymi a sekundárnymi opatreniami.

Primárne protihlukové opatrenia budú zrealizované priamo na železničnom telese. Zabudovaný bude nový železničný zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch, koľajové lôžko bude vybudované s minimálnou hrúbkou pod spodnou plochou podvalu 350 mm a zriadená bude bezstyková koľaj so strojným brúsením koľajnicových pásov. V prípade potreby je v miestach, kde sa nepredpokladá dostatočná eliminácia hlukových emisií pre dodržanie hygienických limitov podľa platných právnych predpisov, možné uvažovať s využitím podvalov

s podpodvalovými podložkami v kombinácii s rohožami pod koľajovým lôžkom.
Pri sekundárnych protihlukových opatreniach pôjde najmä o zvislé protihlukové steny (na miestach, kde miera intenzity hluku zo železničnej dopravy prekročí povolené maximálne hygienické limity), pričom sa uvažuje s výškou do cca 2,5 m. Protihlukové steny budú pre zvýšenie účinnosti lokálne doplnené o prídavné zariadenia vo forme zvukových rezonátorov umiestnených na vrchnej hrane clony. V miestach, kde inštaláciou primárnych a sekundárnych opatrení nedôjde k dostatočnej eliminácii šírenia hluku, resp. kde nebude technicky možné ich aplikovať, budú doplnené terciárne protihlukové opatrenia ako výmena okien so štrbinovým vetracím systémom, zvýšenie nepriezvučnosti obvodového plášťa dotknutých budov. Tieto opatrenia bude možné vykonať po realizácii stavby v prípade, že sa opätovným meraním úrovne hluku zistí, že aplikované opatrenia nie sú pre elimináciu hlukových emisií postačujúce. Opatrenia bude možné vykonať len na základe súhlasu majiteľov dotknutých objektov.

6.2.10. Vegetačné úpravy

Jednoduché vegetačné úpravy budú realizované na železničnom násype, v zárezoch, odrezoch a na priľahlých plochách. V prípade, že to miestne terénne podmienky umožnia, bude vo väčšej vzdialenosti od železničnej dráhy doplnená výsadba krovitých porastov. Na ostatných stavbou dotknutých plochách, ktoré nebudú prevádzkovo využívané, a na ktorých nebudú umiestnené trvalé stavebné objekty, budú realizované doplnkové vegetačné úpravy. V žkm 48,621 budú plochy novovzniknutého ostrovčeka zatrávnené trávnymi alebo trvalkovými druhmi. V priestore ŽST Bratislava-Lamač bude na vybraných plochách pozdĺž niektorých nových stavebných konštrukcií vysadená líniová zeleň bylinného charakteru. V priestore zast. Bratislava-Železná studienka bude pozdĺž niektorých nových stavebných konštrukcií vysadená líniová zeleň bylinného charakteru.

III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení

Navrhovaná činnosť je zaradená do podľa prílohy č. 8 k zákonu č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o posudzovaní“) nasledovne:

13. Doprava a telekomunikácie
Pol. číslo 3. Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných
časť B (zisťovacie konanie) od 5 km do 20 km
Pol. číslo 4. Železničné stanice, terminály
časť B (zisťovacie konanie) zmiešané (nákladné + osobné) od 5 koľají
Pol. číslo 8. Výstavba cestných mostov (na cestách III. triedy) a železničných mostov
časť B (zisťovacie konanie) bez limitu

Navrhovateľ Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Tomášikova 64A, 831 04 Bratislava (ďalej aj ako „navrhovateľ“) doručil dňa 15.12.2020 na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné

prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava (ďalej len „Okresný úrad Bratislava“ alebo „OÚ BA“) zámer navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ na začatie zisťovacieho konania podľa zákona o posudzovaní.

Výsledkom zisťovacieho konania navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ bolo rozhodnutie zo zisťovacieho konania č. OU-BA-OSZP3-2021/037711-061 zo dňa 20.07.2021, právoplatné 30.08.2021, ktorým príslušný orgán Okresný úrad Bratislava po posúdení predloženého zámeru, zhodnotenia stavu životného prostredia v záujmovom území, doručených stanovísk od dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti rozhodol, že zámer navrhovanej činnosti sa bude posudzovať podľa zákona o posudzovaní.

Okresný úrad Bratislava určil rozsah hodnotenia navrhovanej činnosti , po prerokovaní rozsahu hodnotenia ktoré sa konalo 31.08.2021, listom č. OU-BA-OSZP3-2021/037711-064 zo dňa 31.08.2021. V rozsahu hodnotenia sa špecifikovali požiadavky, ktoré treba v správe o hodnotení podrobnejšie rozpracovať.

Podľa § 30 ods. 6 zákona o posudzovaní je platnosť rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti tri roky od jeho doručenia, ak sa v harmonograme neurčí inak.

Navrhovateľ Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava v zastúpení spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Tomášikova 64A, 831 04 Bratislava doručil dňa 26.03.2024 na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava podľa § 31 ods. 6 zákona o posudzovaní Správu o hodnotení navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ (ďalej len „Správa o hodnotení“).

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ bola vypracovaná spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Tomášikova 64A, 831 04 Bratislava, IČO: 35 729 023 v marci 2024.

Spáva o hodnotení má 224 strán a 7 príloh. (Prílohy: 1.prehľadná situácia navrhovanej činnosti 1:50 000, 2. Situácia navrhovanej činnosti 1:10 000, 3.Podorbnejšie situácie technického riešenia 1:2000, 4.Mapa vplyvov navrhovanej činnosti 1:10 000, 5.Vyhodonotenie splnenia požiadaviek rozsahu hodnotenia 6.Vyhodnotenie stanovísk doručených k rozsahu hodnotenia 7. Záznam z rokovania s KPÚ Bratislava zo dňa 23.08.2023.
Ako samostatné prílohy boli k správe o hodnotení doručené: 1. Všeobecne zrozumiteľné záverečné hrnutie 2. Vibroakustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o.,2024) 3. Prieskum biotopov (Mgr. Jozef Kollár PhD., Mgr. Andrej Palaj PhD., 2023)

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení

Okresný úrad Bratislava podľa § 33 ods. 1 zákona o posudzovaní rozoslal listom č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-077 zo dňa 02. 04. 2024 správu o hodnotení na zaujatie stanoviska povoľujúcemu orgánu, rezortnému orgánu, dotknutým orgánom a dotknutej obci.

Správa o hodnotení bola zaslaná okrem navrhovateľa, povoľujúceho orgánu, rezortného orgánu, dotknutých orgánov a dotknutej obci aj verejnosti, ktorá sa stala účastníkom konania v zisťovacom konaní zámeru navrhovanej činnosti a všetkým dotknutým orgánom určených v dokumentácii Správe o hodnotení.

Správa o hodnotení bola taktiež zverejnená na webovom sídle Ministerstva životného prostredia SR – enviroportál. https://www.enviroportal.sk/eia/detail/modernizaciazeleznicneho-uzla-bratislava-vetva-zapad a zároveň bola zverejnená informácia pre verejnosť o doručení zámeru aj na úradnej tabuli Okresného úradu Bratislava.

Okresný úrad Bratislava požiadal dotknutú obec (Hlavné mesto SR Bratislava) aby podľa § 34 ods. 1 zákona do 3 pracovných dní od doručenia tejto správy o hodnotení informovala o jej doručení verejnosť spôsobom v mieste obvyklým a zároveň oznámila, kde a kedy možno do správy o hodnotení nahliadnuť, robiť z neho odpisy, výpisy alebo na vlastné náklady zhotoviť kópie; správa o hodnotení bola verejnosti sprístupnená najmenej po dobu 30 dní od jej doručenia.

OÚ BA listom č. OÚ-BA-OSZP3-2024/019136-078 zo dna 11.04.2024 požiadal Register obyvateľov Slovenskej republiky, Nám. Ľ. Štúra 1, 974 05 Banská Bystrica o zistenie aktuálnej adresy účastníka konania zo zisťovacieho konania zámeru navrhovanej činnosti Alžbeta Paleschová, keďže list sa z poslednej známej adresy vrátil naspäť na OÚ BA s informáciu „adresát neznámy“. Dňa 17.04.2024 bola na OÚ BA doručená odpoveď na žiadosť o zistenie adresy osoby s výsledkom že v systéme ku dňu 12.04.2024 nie sú evidované aktuálne pobyty. Posledný známy trvalý pobyt je s dátumom ukončenia platnosti k 03/2022.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

V súlade s § 34 ods. 2 a ods. 3 dotknutá obec po dohode a v spolupráci s navrhovateľom zabezpečila verejné prerokovanie Správy o hodnotení navrhovanej činnosti, ktoré sa uskutočnilo 26.04.2024 o 10:00 hod na Magistrát hlavného mesta Slovenskej republiky Bratislavy, v zasadačke útvaru hlavného architekta, Uršulínska 6 (1. poschodie), Bratislava. Verejné prerokovanie sa uskutočnilo aj online formou.
Podľa záznamu z verejného prerokovania a prezenčnej listiny sa verejného prorokovania zúčastnilo 32 osôb: navrhovateľ, zástupcovia navrhovateľa, zástupcovia spracovateľa správy o hodnotení, zástupcovia dotknutých orgánov, dotknutej obce, rezortného orgánu, zástupca príslušného orgánu a dotknutá verejnosť.

Mgr. Andrea Seč, za Magistrát hlavného mesta Bratislava otvorila verejné prerokovanie. Na začiatku verejného prerokovania prebehla rekapitulácia doterajších krokov v procese posudzovania

vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie z hľadiska dotknutej obce. Nasledovala prezentácia navrhovanej činnosti a výsledkov hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie spracovateľom správy o hodnotení RNDr. Monikou Vyskupovou, PhD.

RNDr. Monika Vyskupová, PhD. zhrnula doterajší priebeh procesu EIA, varianty navrhovanej činnosti, kde vysvetlila zmenu oproti pôvodnému zámeru, ktorý sa týkal širšieho územia a zahŕňal aj ŽST Devínska Nová Ves, ŽST Bratislava hlavná stanica a železničnú Zastávku Bratislava-Patrónka, terminál integrovanej dopravy „TIOP Patrónka“, ktoré sa z dôvodu nových skutočností vypustili. Ďalej boli zhrnuté dôvody modernizácie a súčasný sta železničnej trate, prínosy modernizácie trate a najvýznamnejšie vplyvy súvisiace s modernizáciou trate. Na záver boli zhrnuté protihlukové opatrenia, negatívne vplyvy počas výstavby, vplyvy na pohodu a kvalitu života dotknutých obyvateľov, a ďalšie vplyvy na dopravu, sídla, krajinu, prírodné prostredie, chránené územia a prvky územného systému ekologickej stability. Nakoniec prebehla diskusia v ktorej účastníci verejného prerokovania kládli postupne otázky, ktoré postupne zodpovedala RNDr. Vyskupová.

Mgr. Seč požiadala o dovysvetlenie v súvislosti s Červeným mostom a navrhovanými búracími prácami, či pôjde o presun iba jedného alebo viacerých objektov - „ktorých všetkých objektov sa prekládka týka? V stanovisku hlavného mesta sa uvádzajú 3 objekty: výpravná budova, prístrešok pre cestujúcich a dom strážnika. Hlavné mesto naďalej trvá na komunikácii s Krajským pamiatkovým úradom Bratislava a s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave.

RNDr. Vyskupová odpovedala, že vyvolané úpravy budú na severnej strane, odstránený bude betónový prístrešok a dom strážnika bude presunutý na druhú stranu koľajiska. Výpravná budova na južnej strane nebude výstavbou dotknutá. Prebieha komunikácia s Krajským pamiatkovým úradom.

Ing. Pancáková (dotknutá verejnosť – Občianska iniciatíva za zníženie hluku na Brnianskej ul.) sa pýtala v akom úseku pôjde 3. traťová koľaj, keďže je navrhnutá zmena oproti pôvodnému navrhovanému riešeniu a či bude riešená tretia tunelová rúra. Ďalej uviedla, že navrhované riešenie pripomienkovali, Brnianska ul. Je v úseku 500-600 intenzívne obývaná a ovplyvnená hlukom a vibráciami. Predložili pripomienky aby sa navrhli protihlukové opatrenia. V rámci prezentácie na verejnom prerokovaní boli uvedené protihlukové steny, ktoré končia pri Ďumbierskej ul a úsek 53,1 od tunela po Ďumbiersku sa neriešil. Ing. Pancáková sa ďalej pýtala ako sa navrhovateľ vysporiadal s tým, že železnica prechádza k. ú. Staré mesto, je to pamiatková zóna, obytná zóna, aby boli eliminované negatívne vplyvy modernizácie. Či sa navrhoval aj iný variant. Požiadavka na variant bola vznesená k zámeru ale zamietnutá. Žiadali aby sa daný úsek prekryl alebo existujú aj iné riešenia. Či sú v danom úseku od tunela po Ďumbiersku ul. navrhnuté protihlukové opatrenia / protihlukové steny.

RNDr. Vyskupová odpovedala, že tretia tunelová rúra nie je v rámci navrhovanej činnosti riešená, modernizácia trate je riešená až od tunelov. Navrhovaná činnosť uvažuje s realizáciou protihlukovej steny aj v tomto úseku, navrhovaná je zo strany Brnianskej súvisle od tunelov až po OC Galéria v Lamači. Ďalej RNDr. Vyskupová dodala, že keďže sa variant modifikoval, modernizácia končí v žkm 53,1 pred Lamačskými tunelmi. Protihlukové opatrenia sú navrhované v rámci modernizácie celého

riešeného úseku, v tejto polohe je navrhovaná súvislá protihluková stena od tunelov až po zastávku Železná studienka, resp. až po Lamač. Pri rozsiahlych líniových stavbách sa pred posudzovaním spracuje štúdia realizovateľnosti, boli zvažované rôzne možnosti, tento variant vyšiel ako najoptimálnejší. Na situácii boli zobrazené protihlukové steny (zelená farba). Uvažuje sa s navýšením dopravných intenzít nejaké a 3. traťovou koľajou, ale už primárne opatrenia v rámci modernizácie železničnej trate významne prispejú k zníženiu hluku - výmena koľajníc a realizácia kvalitného štrkového lôžka v hrúbke min 350 mm prinesie významné zlepšenie. V danom úseku ide železničná trať v záreze, čo mení smer šírenia hluku. Aktuálne sú tu navrhnuté protihlukové opatrenia v celom diskutovanom úseku, ako sú znázornené. Ide zatiaľ iba o predprojektovú prípravu, keď začnú projektové práce pristúpi sa k aktualizácii hlukovej štúdie, kde sa zohľadní reálny stav v danom čase. Na južnej strane je navrhnutá protihluková stena súvisle a na severnej strane začína až od zárubného múra.

Ing. Podolec (za navrhovateľa) doplnil, že v danom úseku je zárez, čo znižuje intenzitu akustickej záťaže v okolí trate. Návrh protihlukových stien vyšiel z hlukovej štúdie, ktorá bola spracovaná hlukárom na základe predikcií.

Ing. Pancáková ďalej uviedla, že v hlukovej štúdii absentuje úsek od tunela po hlavnú stanicu. Výpočty uvedené v hlukovej štúdii nie sú úplne pravdivé, pretože sa žiadne merania v danom úseku nerobili. Merania sa robili v Devínskej Novej Vsi, v Dúbravke, na Opavskej ul., čo je úplne iná situácia. Merania sa nerobili na úseku pri hlavnej železničnej stanici, ktorý už tretí raz pripomienkujú. Neveria vibroakustickej štúdii, že sú navrhnuté opatrenia, ktoré znížia hlukovú záťaž v danom úseku.

RNDr. Vyskupová odpovedala: Úsek od tunela po hlavnú stanicu nie je súčasťou navrhovanej činnosti. Pre hlukovú štúdiu sa robí pár kalibračných meraní a získané dáta sú vložené do modelu, preberie sa stav z katastra (model terénu, objekty s platnými územnými rozhodnutiami, stavby prítomné v katastri) a namodeluje sa súčasný a predikovaný stav, čo predstavuje bežný metodický postup pre spracovávanie hlukových štúdií. Zvyšok nakalibruje modelový softvér (supluje frekventované meranie v teréne), ďalšími vstupnými dátami boli predikcie dopravy do r. 2040. Rozsah opatrení, aj keď sa pridajú ďalšie kalibračné body na základe požiadavky Úradu verejného zdravotníctva a požiadaviek verejnosti, sa obvykle veľmi nemení.

Ing. Pancáková ďalej žiada aby boli protihlukové opatrenia navrhnuté už teraz, pred realizáciou, a aby toto bolo zohľadnené pri kolaudácii. Doplnila, že navrhovateľ počíta s tým, že Vyhláška č. 549/2007 Z. z. uvádza, pokiaľ nie je možné realizovať nejaké technické opatrenia, tak môže byť uvažované s prekročením prípustných hodnôt hluku o max. 5 dB, s čím navrhovateľ vopred počíta. Zároveň je vypočítané, že realizáciou dôjde k zníženiu o ďalší 1 dB, spolu o 6dB, a preto nemusí navrhovateľ robiť žiadne opatrenia. V prezentovaných tabuľkách vychádzajú výsledky záťaže nižšie, ako sú v súčasnosti povolené limity. Budú požadovať nezávislú hlukovú štúdiu. Trvá na tom, aby sa už v štádiu výstavby v danom úseku uvažovalo s takou protihlukovou stenou, ktorá bude funkčná, umiestnená na južnej strane, po celej dĺžke až po Ďumbiersku ul.

Odpoveď RNDr. Vyskupová: Súčasný stav hlukovej záťaže prevyšuje platné hygienické normy, trať nie je vo vyhovujúcom stave, absentujú protihlukové opatrenia. Pri hlukovom posúdení závisí, ako ďaleko sú objekty od železnice, terénu, prítomnosti zelene. Na úroveň hluku vplýva aj úroveň vibrácii, čo spolu úzko súvisí. V tabuľkách v hlukovej štúdii je deklarované, že v súčasnosti nie sú normy splnené, a preto pristúpili ŽSR ku komplexným opatreniam. Súčasne je deklarované, že ak príde k doplneniu 3. traťovej koľaje a zvýšeniu dopravy, tak sa zmení aj hluková situácia. Všetky navrhované protihlukové opatrenia sú popísané v Správe o hodnotení, ich cieľom je hluk čo najviac znížiť. Naše predpisy neumožňujú nesplniť hlukový limit. V rámci navrhovanej činnosti sú všetky opatrenia zapracované. Lokálne sa uvažuje aj s antivibračnými rohožami pod koľajami (v nevyhnutnom prípade) a podpodvalovými podložkami. Uvažuje sa tiež so zvukovými rezonátormi na protihlukových stenách, ktoré ešte znížia hluk. Všetky dostupné opatrenia sú v projekte uvažované. V okolí železnice však nevedia zabezpečiť na 100% tichú akustickú pohodu.

MUDr. Dubrovová, PhD. (Ministerstvo dopravy SR, útvar vedúceho hygienika rezortu) uviedla, že v r. 2020 bol vypracovaný zámer pre navrhovanú činnosť, a tento sa nejakým nedopatrením z OÚ BA nedostal na posúdenie na Ministerstvo dopravy SR, útvar vedúceho hygienika rezortu ako vecne miestne príslušnému orgánu verejného zdravotníctva. Bol doručený na Regionálny úrad verejného zdravotníctva (ďalej len „RÚVZ“), ktorý ho nepostúpil na Ministerstvo dopravy SR, ale posúdil ho záväzným stanoviskom. Požiadala o informáciu, či bola vypracovaná ďalšia hluková štúdia okrem tej z r. 2020, ktorá bola spracovaná pre zámer. Podľa hlukovej štúdie z r. 2020 bolo problematické posúdiť hlukovú situáciu vzhľadom na mierku. Doplnila, že by nepoužila výnimku 5 a 10 dB v zmysle vyhlášky č. 549/2007 Z. z.. Požiadala OÚ BA a zároveň uviedla upozornenie aj pre ďalšie inštitúcie, aby im doručili projekt súvisiaci so železničnou, cestnou, leteckou a vodnou dopravou, ak sa k nim dostane na vyjadrenie.
RNDr. Vyskupová sa informovala u MUDr. Dubrovovej, PhD, či bola doručená SoH na Ministerstvo dopravy, útvar vedúceho hygienika, keďže sú uvedení v SoH medzi dotknutými orgánmi.
Mgr. Seč: vstúpila do diskusie a uviedla, že v zmysle zákona č. 24/2006 Z. z. je príslušný orgán povinný posielať EIA dokumentáciu rezortnému orgánu a dotknutým orgánom, v tomto prípade asi došlo niekde k nedorozumeniu.
RNDr. Vyskupová prisľúbila za navrhovateľa, že vzniknutý problém bude doriešený s príslušným orgánom OÚ BA. Podrobnosť hlukovej štúdie ostala rovnaká ako v zámere, vzhľadom na to, že nemajú spracovanú projektovú dokumentáciu na takej úrovni, aby podrobnosť hlukovej štúdie bola väčšia. Hluková štúdia bola aktualizovaná iba z dôvodu modifikovaného variantu a skrátenia celkovej dĺžky variantu. Vstupné dáta boli rovnaké, výhľad dopravy sa nezmenil. Síce je prílohou nová hluková štúdia, ale základné vstupné dáta boli rovnaké. Ako opatrenie boli do hlukovej štúdie doplnené zvukové rezonátory na hornej strane protihlukovej steny, aplikácia rohoží a podložiek, ale zatiaľ nebolo určené, v akých miestach. Toto sa dorieši na podklade aktualizácie projektu v ďalších stupňoch jeho prípravy. Predikcia je rovnaká ako v zámere, návrh protihlukových stien je podľa predikcie totožný. V rozsahu hodnotenia bolo dohodnuté, že podľa doterajších skúseností a praxe sa obmedzí základná výška protihlukovej steny na max. 2,5 m nielen z dôvodu účinnosť vs. efektívnosť vynaložených nákladov, ale aj vzhľadom na to, že v polohe železničnej trate sú vysoké násypy a veľké mosty, na ktorých by vysoké protihlukové steny výrazne ovplyvnili krajinný ráz, preto robiť v zastavanom území

ďalšie vysoké bariéry nie je veľmi žiadúce. Súvisí to aj s obmedzením vplyvu hlukového tunela vo vlaku, keďže čím vyššia je protihluková stena, tým sa zhoršujú podmienky cestujúcim. Novinka oproti zámeru je, že uvedené návrhy protihlukových stien v hlukovej štúdii sú znížené na 2,5 m a na týchto všetkých budú doplnené zvukové rezonátory. Deklarujú Ministerstvu dopravy, útvaru vedúceho hygienika rezortu (vzhľadom na komunikáciu v rámci ďalšej prípravy a povoľovania projektu), že hluková štúdia bude ešte aktualizovaná a všetky podmienky budú v danom čase aplikované do projektu. V súčasnosti je predložený prvotný návrh, s ktorým sa uvažuje, očakáva sa vývoj protihlukových opatrení s vývojom stavby. Dostupné protihlukové opatrenia, ktoré existujú, v hlukovej štúdii boli zapracované.

V závere verejného prerokovania poďakovala Mgr. Seč za účasť, diskusiu, prezentácie ukončila verejné prerokovanie.

Z priebehu verejného prerokovania navrhovanej činnosti bol vyhotovený záznam, ktorý bol spolu s prezenčnou listinou doručený dotknutou obcou na Okresný úrad Bratislava dňa 14.05.2024.

4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení

Podľa § 35 ods. 1 zákona o posudzovaní, rezortný orgán, dotknutý orgán, povoľujúci orgán a dotknutá obec doručia príslušnému orgánu písomné stanovisko k správe o hodnotení činnosti najneskôr do 30 dní od jej doručenia. Podľa § 35 ods. 2 zákona o posudzovaní, verejnosť môže doručiť písomné stanovisko príslušnému orgánu najneskôr do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods.1.

V zákonnej lehote boli na Okresný úrad Bratislava doručené písomné stanoviská od dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti (pripomienky zo stanovísk sú v skrátenom znení uvedené v kapitole VII.2. aj s odôvodnením akceptovania alebo neakceptovania):
Mestská časť Bratislava-Devínska Nová ves, Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava (ďalej aj ako RÚVZ BA“), Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky (ďalej aj ako „ŠOP SR“), Okresný úrad Bratislava Odbor starostlivosti o životné prostredie oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia orgán ochrany prírody okresu, Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu (ďalej aj ako „MD SR“), Mestská časť Bratislava-Lamač, Mestská časť Bratislava-Dúbravka, Mestská časť Bratislava-Staré mesto, Občianska iniciatíva za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave zastúpená Ing. Katarínou Pancákovou a Občianske združenie Cyklokoalícia.

Okresný úrad Bratislava listom č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-097 zo dňa 20.06.2024 v zmysle prechádzajúcich listov od MD SR a RÚVZ BA požiadal Ministerstvo dopravy SR, útvar vedúceho hygienika rezortu o stanovisko k správe o hodnotení. Okresný úrad Bratislava v ňom má za to, že odhliadnuc na skutočnosť, že MD SR útvar vedúceho hygienika nebol účastníkom zisťovacieho konania zámeru navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“

môže sa účastníkom konania stať kedykoľvek v rámci zisťovacieho konania podľa § 14 správneho poriadku, v zmysle ktorého je Správny orgán povinný zisťovať okruh účastníkov konania primárne na začiatku správneho konania, ale v priebehu celého konania až do právoplatného ukončenia je povinný skúmať, či nie je účastníkom konania aj iná osoba, s ktorou sa doposiaľ ako účastníkom nekonalo a konať sa malo. Okresný úrad Bratislava podľa doručenej správy o hodnotení (kde je uvedený Útvar vedúceho hygienika rezortu MDSR aj Regionálny úrad verejného zdravotníctva SR ako dotknutý orgán), na základe skutkového stavu a po preskúmaní zisťovacieho konania zaslal správu o hodnotení so žiadosťou o stanovisko k nej dotknutým orgánom a známym účastníkom konania, list bol odoslaný aj na MD SR, avšak bez konkrétnej špecifikácie prijímateľa. Príslušný orgán má podľa aktuálnych podkladov v zisťovacom konaní za to, že podľa § 8 ods. 1 písm. a) zákona NR SR č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov je MD SR, útvar vedúceho hygienika rezortu vecne príslušným orgánom na zaslanie stanoviska k správe o hodnotení navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“.
Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia zaslal MD SR, útvaru vedúceho hygienika rezortu správu o hodnotení v prílohe tohto listu a žiada MD SR útvar vedúceho hygienika o stanovisko k správe o hodnotení do 30 dní odo dňa doručenia tohto listu.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, odpovedalo listom doručeným na príslušný orgán dňa 24.07.2024 na žiadosť o stanovisko k Správe o hodnotení.

Okresný úrad Bratislava ďalej vyzval v súlade s § 35 ods. 5 zákona o posudzovaní listom č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-099 zo dňa 01.07.2024 navrhovateľa na preloženie doplňujúcich informácií k stanoviskám doručeným k správe o hodnotení , ktoré navrhovateľovi zaslal ako prílohu listu. Výzva bola navrhovateľovi doručená elektronicky 03.07.2024.

Navrhovateľ doručil doplňujúce informácie 16.08.2024, v ktorých sa vyjadril k pripomienkam zo stanovísk doručených k správe o hodnotení.

S uvedenými podkladmi rozhodnutia oboznámil príslušný orgán v súlade s § 33 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov dotknuté orgány a účastníkov konania listom č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-102 zo dňa 20.08.2024, v ktorom dal možnosť vyjadriť sa k podkladom rozhodnutia do 5 pracovných dní odo dňa doručenia listu.

K oboznámeniu s podkladmi rozhodnutia boli v súlade s listom č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-102 zo dňa 20.08.2024 doručené dve stanoviská od Občianskej iniciatívy „Za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave“ zastúpená Ing. Katarínou Pancákovou a od Mestskej časti Bratislava-Devínska Nová Ves. Stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení v kapitole VII.2..

V rámci Správy o hodnotení predmetnej navrhovanej činnosti boli vypracované a predložené nasledujúce odborné posudky, štúdie, prieskumy:

Vibroakustická štúdia s návrhom opatrení pre stupeň EIA, Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., V.Tvrdého 23, 010 01 Žilina, Protokol A_021_2024, január 2024
Zo záveru vibroakustického posudku vyplýva:
Minimalizácia šírenia hluku á vibrácií podložím, ktorý je vyvolaný koľajovými systémami zaistí zdravé životné a pracovné podmienky pri hodnotení expozície ľudí v obytných priestoroch v záujmovom území v okolí modernizovanej železničnej trate.
Na základe vyhodnotených meraní in situ v záujmovom území sa predpokladá nepriaznivý dopad vibrácií a otrasov od prejazdov vlakových súprav pre stavby v ochrannom pásme dráhy ktoré podliehajú zákonu č. 513/2009 Z.z. o dráhach §3 a §5 V prípade zníženia dynamickej odozvy spôsobenej prevádzkou železničnej dráhy v chránených objektoch navrhujeme zvážiť aplikovanie pružných prvkov zabudovaných v železničnom spodku a to:
- Použitie podvalov s podpodvalovými podložkami ktoré garantujú zníženie prenosu vibrácií podložím pri frekvencii tretinooktávového pásma *f*t,63Hz cca o 25%.
- Použitie antivibračných rohoží ktoré garantujú útlm zníženie prenosu vibrácií podložím pri frekvencii tretinooktávového pásma *f*t,63Hz cca o 75%.

Prieskum biotopov pre potreby projektu, Mgr. Jozef Kollár PhD., a Mgr. Andrej Palaj, PhD., zapísaní v zozname odborne spôsobilých osôb podľa § 55 zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny. Vypracované v novembri 2023.

Predmetom prieskumu boli 3 polygóny (miesta).
Polygón 1 predstavuje krátke územie zo smeru Devínska Nová Ves, konkrétne od Štokeravskej vápenky po západný okraj areálu Technického sklad. Územie predstavuje pás, ktorý zahŕňa okraj železničného násypu a úzky pás v strmom skalnatom svahu, ktorý bol pre výstavby trate upravený. Nenachádza sa tu žiadny chránený druh rastlín ani environmentálne významný biotop. Nenachádza sa tu žiadny chránený druh rastlín ani environmentálne významný biotop. Časť popri koľajisku predstavuje mozaiku hustej ruderálnej vegetácie s nezapojeným porastom drevín. Z drevín sa ako solitéry alebo v malých skupinách vyskytujú bežné domáce ako aj nepôvodné druhy. bylinnej vrstve prevláda *Rubus caesius* a v rôznej miere sú zastúpené ďalšie ruderálne a nitrofilné druhy. Z pohľadu biotopov ide o mozaiku ruderálnych biotopov. Časť, ktorá predstavuje upravený skalnatý svah, je porastená najmä dreviny, pričom prevažuje *Corylus avellana*. Z pohľadu biotopov možno túto časť klasifikovať ako Kr7 Trnkové a lieskové kroviny.

Polygón 2 predstavuje širší pás popri trati severne od Technického skla. Územie tvoria hlavne typy biotopov – agátový porast, opustená orná pôda a porast s dominanciou jelší a osík. Agátový porast sa nachádza v západnej polovici územia. Zo stromov sa tu okrem agátov zriedka vyskytujú ďalšie druhy. Nenachádza sa tu žiadny chránený ani ohrozený druh a nie je ani predpoklad ich výskytu. Z pohľadu biotopov ide o jednotku X9 Porasty nepôvodných drevín.
Opustená orná pôda lemuje územie zo severnej časti (ďalej od koľajiska). Predstavuje sukcesné štádium, kde sa uplatňuje ruderálna nelesná vegetácia s jedincami či skupinkami drevín. Nenachádza

sa tu žiadny chránený ani ohrozený druh a nie je ani predpoklad ich výskytu. Z pohľadu biotopov ide o jednotku X4 Teplomilná ruderálna vegetácia mimo sídiel.
Porast s dominanciou jelší (*Alnus glutinosa*) a osík (*Populus tremula*) sa nachádza vo východnej časti územia. Možno to rozpoznať dve podjednotky: i) porast s dominanciou *Alnus glutinosa* v depresii pod železničným násypom a ii) porast s dominanciou *Alnus glutinosa* a *Populus tremula* v rovinatej časti, ktorá predstavuje historickú inundáciu občasného potoka. V ani jednom subtype sa nenachádza žiadny chránený ani ohrozený druh. Oba však predstavujú biotop európskeho významu Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy. Vzhľadom na neúplné druhové zloženie a výskyt nepôvodných vrátane inváznych druhov však nie je v priaznivom stave.

Polygón 3 predstavuje okolie Červeného mostu na Železnej studničke. Biotopy tejto časti možno rozdeliť do 4 skupín: 3.1 potok Vydrica a jej okolie, 3.2 dubovo-hrabový porast na svahu v SV časti územia, 3.3 porasty s prevahou agátov, 3.4 nelesná ruderálna vegetácia pod Červeným mostom.

3.1 Potok Vydrica a jej okolie predstavuje environmentálne najcitlivejšiu časť územia. Aj keď sa tu nezaznamenal žiadny chránený alebo ohrozený druh rastlín a je plošne obmedzené (má líniový charakter), predstavuje biotop európskeho významu Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy. stromovom poschodí tu prevláda *Alnus glutinosa*, sprievodnými drevinami.

3.2 Porast s dominanciou duba zimného (*Quercus petrea*) a hrabu (*Carpinus betulus*), v stromovej etáži s prímesou ďalších drevín (*Acer pseudoplatanu*s, *Fagus sylvatica*, *Tilia cordata*) sa nachádza na strmom svahu v severovýchodnej časti územia. Z hľadiska klasifikácie sa jedná o biotop národného významu Ls2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské.

3.3 Agátový porast tiahnuci sa južne a čiastočne aj severne od mostného telesa a železničnej trate. V stromovej etáži sa okrem agátu uplatňuje *Acer campestre*, v krovinovej etáži sa vyskytujú *Crataegus monogyna*, *Euonymus europaeus* a *Sambucus nigra*. zaraďujeme do jednotky X9 Porasty nepôvodných drevín.

3.4 Porasty nelesnej ruderálnej vegetácie nachádzajúce sa pod telesom mosta. Stromová etáž nie je vyvinutá, krovinové poschodie je zapojené len mozaikovito. pohľadu biotopov ide o jednotku X3 Nitrofilná ruderálna vegetácia mimo sídiel.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona o posudzovaní vypracovala na základe určenia Okresným úradom Bratislava listom č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-106 zo dňa 09.10.2024 doc. RNDr. Katarína Pavličková, CSc., zapísaná v zozname odborne spôsobilých osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 157/97-OPV, (ďalej len „spracovateľka posudku“) v decembri 2024.

Odborný posudok bol vypracovaný v súlade s § 36 zákona a obsahuje všetky zákonom stanovené náležitosti.

Podľa § 36 ods. 7 zákona o posudzovaní sa v odbornom posudku vyhodnotí najmä:

a) úplnosť správy o hodnotení činnosti,
b) stanoviská podľa § 35,
c) úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia,
d) použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií,
e) návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia,
f) varianty riešenia navrhovanej činnosti,
g) návrh opatrení a podmienok na prípravu, realizáciu navrhovanej činnosti alebo jej zmeny a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak ide o likvidáciu, sanáciu alebo rekultiváciu, vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny.

Podľa § 36 ods. 8 je odborný posudok podkladom na vydanie záverečného stanoviska podľa § 37 zákona o posudzovaní.

Spracovateľka posudku vypracovala odborný posudok na základe predloženej správy o hodnotení činnosti, doručených písomných stanovísk k správe o hodnotení činnosti, terénnej obhliadky záujmového územia, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, po oboznámení sa s technickými parametrami navrhovaného variantu, rokovaní s navrhovateľom o vyjadreniach ku stanoviskám ku správe o hodnotení, na základe ďalších domácich a zahraničných podkladov, metodických pokynov a príslušných právnych predpisov v danej problematike a v súlade s Metodickou príručkou pre spracovateľa odborného posudku.

Spracovateľka odborného posudku konštatovala, že Správa o hodnotení splnila požiadavky na podrobnejšie rozpracovanie špecifických okruhov ktoré vyplynuli zo stanovísk doručených k zámeru.

Spracovateľka odborného posudku konštatovala, že základné údaje o navrhovateľovi, navrhovanej činnosti sú vypracované na dobrej výpovednej úrovni z ktorých sa dá spraviť dobrý obraz o zámeroch navrhovateľa. Na veľmi vysokej dostačujúcej úrovni a s využitím kvalitných štúdií s prihliadnutím na súčasný stav prípravy činnosti sú vypracované aj údaje o priamych a nepriamych vplyvoch navrhovanej činnosti na životné prostredie. Komplexná charakteristika súčasného stavu životného prostredia dotknutého územia je spracovaná na dobrej úrovni s využitím s využitím doplňujúcich informácií najmä z terénneho prieskumu a s využitím kvalitných štúdií.

Spracovateľka odborného posudku konštatovala, že komplexná charakteristika a hodnotenie vplyvov na životné prostredie je obsahovo najväčšia časť správy o hodnotení, ktorá zachytáva základnú charakteristiku životného prostredia, opis predpokladaných vplyvov, opatrení na elimináciu, resp. minimalizáciu a ďalšie povinné súčasti správy oh hodnotení. Využívajú sa v nej všetky vypravované prílohy ku správe o hodnotení, ktoré v plnej miere odrážajú potreby pre účely posudzovania vplyvov

na životné prostredie. Pozitívne a negatívne vplyvy činnosti počas výstavby a prevádzky sú spracované v správe o hodnotení kvalitne, najmä v častiach, kde vychádzajú z príloh správy o hodnotení.
Hodnotenie významnosti vplyvov a priestorová syntéza vplyvov je textovo veľmi dobre a výstižne opísaná.

Spracovateľka odborného posudku ďalej konštatuje, že vplyvy počas likvidácie nie sú v správe o hodnotení uvedené, ale vzhľadom na charakter stavby a jej umiestnenie by to bolo kontraproduktívne a z toho dôvodu nepredpokladá ich absenciu za výrazné negatívum správy o hodnotení.
Nedostatkom Správy o hodnotení je mapová dokumentácia, ktorá je síce vypracovaná na dobrej technickej úrovni a v dostatočnom množstve avšak výpovedná hodnota nie je pre čitateľa úplne zrejmá. Ide o tzv. slepé mapy, pri ktorých ten, čo územie nepozná, sa nevie orientovať kde sa uvedené objekty (napr. protihlukové steny) nachádzajú.
Spracovateľka odborného posudku z posúdenia Správy o hodnotení, stanovísk, verejného prerokovania a vlastného zisťovania je toho názoru, že neidentifikovala žiaden zásadný problémový okruh, ktorý by limitoval odsúhlasenie navrhovanej činnosti. Z hľadiska umiestnenia neprináša navrhovaná činnosť významné negatívne vplyvy. Predpokladané negatívne vplyvy majú prevažne lokálny charakter a sú zmierniteľné vhodne navrhnutými environmentálnymi opatreniami. Dôležitým faktom je skutočnosť, že napriek tomu, že v stanoviskách ku správe o hodnotení bolo vznesených veľké množstvo požiadaviek, ani jedno stanovisko sa nestavia negatívne k samotnému návrhu činnosti.

V rámci verejného prerokovania nebola vyjadrená žiadna pripomienka, ktorá by ovplyvnila celkové stanovisko spracovateľky odborného posudku k činnosti.

Spracovateľka odborného posudku konštatuje nasledovné. Z metód boli pri spracovávaní správy o hodnotení uplatnené štandardné metódy analytického, syntetického a interpretačno-hodnotiaceho charakteru. Údaje o zložkách životného prostredia boli získané z dostupnej odbornej literatúry, informačných systémov zložiek životného prostredia, štatistických dát, odborných publikácií a pod. Z metód boli pri spracovávaní správy o hodnotení uplatnené štandardné metódy analytického, syntetického a interpretačno-hodnotiaceho charakteru. Pre vyhodnotenie celkovej kvality zložiek životného prostredia dotknutého územia bola využitá metóda hodnotenia zraniteľnosti krajiny LVA (Vyskupová, 2015). Vyhodnotenie optimálneho variantu bolo vykonané s využitím princípov zjednodušenej multikriteriálnej analýzy. V rámci samostatných štúdií dodaných k správe o hodnotení boli využité ďalšie metódy.

Realizačný variant zámeru spočíval v modernizácii železničnej trate a príslušnej železničnej infraštruktúry v západnej časti železničného uzla Bratislava v úseku žkm 39,494 – 55,379 v celkovej dĺžke 15,9 km. Jeho súčasťou boli dva medzistaničné úseky a tri železničné stanice:

- ŽST Devínska Nová Ves,
- ŽST Devínska Nová Ves (mimo) – ŽST Bratislava-Lamač (mimo),
- ŽST Bratislava-Lamač,
- ŽST Bratislava-Lamač (mimo) – ŽST Bratislava hlavná stanica (mimo),
- ŽST Bratislava hlavná stanica.

Od vydania rozsahu hodnotenia do času spracovania správy o hodnotení však nastali určité skutočnosti, ktoré mali vplyv na predložené technické riešenie, resp. na predložený rozsah navrhovanej činnosti (projekt modernizácie železničnej trate z Devínskej Novej Vsi v smere na štátnu hranicu SR/ČR, nové skutočnosti v prípade ŽST Bratislava hlavná stanica, Umiestnenie TIOPu Patrónka bolo na základe vývoja požiadaviek, a z toho vyplývajúcich technických riešení na železničný uzol Bratislava, vyhodnotené ako technicky nerealizovateľné).
Pôvodný realizačný variant zo zámeru preto nie je pre vyššie uvedené skutočnosti v súčasnosti technicky a prevádzkovo realizovateľný, nepredstavuje teda reálny variant riešenia. Vzhľadom na uvedené bol pre pokračovanie konania o posudzovaní vplyvov na životné prostredie vytvorený modifikovaný realizačný variant, v ktorom boli vypustené vyššie spomenuté úseky, ako aj návrh novej železničnej zastávky.
K problematike modifikácie realizačného variantu oproti zámeru požiadal navrhovateľ príslušný orgán o odbornú pomoc podľa § 56 písm. e) zákona o posudzovaní vplyvov na životné prostredie. Príslušný orgán k tejto veci vydal odpoveď listom č. OU-BA-OSZP3-2023/019771-075 zo dňa 7.12.2023, v ktorej konštatuje, že „argumenty, ktoré uviedol navrhovateľ v žiadosti o odbornú pomoc sú založené na nových poznatkoch a zisteniach a je možné ich zahrnúť do správy o hodnotení ako modifikovaný variant s odôvodnením jeho výberu“.

Spracovateľka odborného posudku uviedla v odbornom posudku, že návrh opatrení vychádza zo správy o hodnotení, požiadaviek vyplývajúcich zo stanovísk dotknutých subjektov a na základe vlastných zistení.

Na záver spracovateľka odborného posudku uviedla, že z posúdenia správy o hodnotení, stanovísk, verejného prerokovania a vlastného zisťovania nevyplýva žiaden zásadný problémový okruh, ktorý by limitoval odsúhlasenie navrhovanej činnosti. Z hľadiska umiestnenia navrhovanej činnosti neprináša táto významné negatívne vplyvy. Predpokladané negatívne vplyvy majú prevažne lokálny charakter a sú zmierniteľné vhodne navrhnutými environmentálnymi opatreniami. Dôležitým faktom je skutočnosť, že napriek tomu, že v stanoviskách ku správe o hodnotení bolo vznesených veľké množstvo požiadaviek, ani jedno stanovisko sa nestavia negatívne k samotnému návrhu činnosti. Záverom odporučila súhlas s realizáciou navrhovanej činnosti v navrhovanom realizačnom variante.

Podľa § 36 ods. 8 je Odborný posudok podkladom na vydanie záverečného stanoviska podľa § 37 zákona o posudzovaní.

Odporúčania a závery z odborného posudku boli použité ako podklad pri spracovaní kapitoly VI. a VII. tohto záverečného stanoviska. Odborný posudok bol navrhovateľom doručený na Okresný úrad Bratislava dňa 16.1.22024.

IV. KOMPLEXNÉ ZHODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE VRÁTANE ZDRAVIA

Vplyvy na obyvateľstvo:

Negatívne vplyvy navrhovanej činnosti môžeme predpokladať primárne vo fáze výstavby. Počas výstavby budú zdrojom hluku stavebné mechanizmy, búracie, zemné a stavebné činnosti, stavebné dvory s pomocnými technológiami a súvisiaca stavenisková doprava. Počas výstavby dôjde aj k dočasnému zvýšeniu hladiny vibrácií v okolí stavby v dôsledku vykonávania stavebných prác. Pôsobenie hluku bude časovo obmedzené na dobu realizácie prác a priestorovo obmedzené na priestor staveniska a jeho bezprostredné okolie, resp. na prístupové komunikácie. Pohyby staveniskovej techniky a prejazdy staveniskovej dopravy budú zdrojom vibrácií len minimálne. Počas výstavby dôjde tiež k dočasnému zníženiu kvality ovzdušia v oblasti stavenísk a v ich bezprostrednej blízkosti a na hlavných prístupových trasách. Zdrojmi znečistenia ovzdušia budú búracie, zemné aj stavebné práce, zemníky sypkých materiálov, recyklačné základne, pohyby motorovej stavebnej techniky a súvisiaca automobilová doprava. Hlavnými produkovanými znečisťujúcimi látkami budú prachové častice (tuhé znečisťujúce látky) a emisie výfukových plynov zo spaľovacích motorov staveniskovej techniky a osobnej a nákladnej staveniskovej dopravy. Pôjde o krátkodobý a lokálny vplyv.

Ďalším negatívom navrhovanej činnosti bude zásah do vlastníckych vzťahov prostredníctvom záberov plôch, ktoré nie sú vo vlastníctve navrhovateľa. Lokálne budú potrebné výkupy pozemkov mimo plôch súčasného železničného telesa a tiež zriadenie vecných bremien na pozemkoch dotknutých vyvolanými stavebnými úpravami v okolí trate a vyvolanými investíciami. Za zábery pozemkov bude majiteľom poskytnutá adekvátna náhrada v súlade s platnými právnymi predpismi.

Najčastejší negatívny vplyv spôsobený železničnou traťou - hluk bude výrazne eliminovaný modernizáciou železničného uzla, teda prevádzkou navrhovanej činnosti primárnymi a sekundárnymi opatreniami na zníženie hlukových emisií.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti sa zdroje vibrácií oproti súčasnému stavu v zásade nezmenia, hlavnými zdrojmi vibrácií budú aj naďalej prejazdy vlakových súprav a manipulácia so súpravami v priestore stanice formou ich posunov a nakládky a vykládky materiálov. Pre navrhovanú činnosť bola spracovaná Vibroakustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2024), ktorá hodnotila šírenie vibrácií a otrasov koľajovou dopravou v dotknutom území, a podľa ktorej nie je predpoklad nadmerného šírenia vibrácií v území po realizácii navrhovanej činnosti, ktoré by presiahli platné limitné hodnoty.

Prevádzka železničnej dopravy je spojená s produkciou tuhých znečisťujúcich látok prejazdmi koľajových vozidiel v dosahu do vzdialenosti cca 50 – 70 m od telesa trate. Navrhovaná činnosť sa týka modernizácie jestvujúceho koľajiska, kde je tento vplyv už prítomný.

Sociálne a ekonomické pozitívne vplyvy prevádzky navrhovanej činnosti sa prejavia v znížení nákladov na údržbu prevádzku a opravu železničnej trate, vyššou bezpečnosťou cestujúcich a vyšším komfortom, vyššou kapacitou železničného uzla, zvýšením bezpečnosti presunov vrátane cyklistov a peších a nakoniec a zvýšením konkurencieschopnosti voči automobilovej doprave. Nepriamym ekonomickým prínosom dotknutých mestských častí a Magistrátu hl. mesta SR Bratislavy bude finančná náhrada za nevyhnutný výrub nelesnej drevinovej vegetácie prítomnej pozdĺž riešeného úseku trate v prípade, že spoločenská hodnota drevín určených na výrub nebude kompenzovaná náhradnou výsadbou. Jednorazovým ekonomickým prínosom bude tiež odplata za výkup pozemkov potrebných pre umiestnenie stavebných objektov. K zvýšeniu bezpečnosti železničnej dopravy v dotknutom úseku uzla Bratislava prispejú tiež výstavba oporných a zárubných múrov pre zaistenie stability svahov a

rekonštrukcie existujúcich mostov.
Za najvýznamnejší pozitívny vplyv pre obyvateľov možno označiť výrazné zlepšenie akustickej situácie v okolí trate a zvýšenie bezpečnosti pohybu verejnosti.

Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery:

V mieste stavby môžu byť narušené povrchové vrstvy horninového prostredia v dôsledku vykonávania zemných prác. V lokalitách stavby bude odstránený súčasný vegetačný kryt a následne sa zrealizujú výkopové a násypové práce. V tejto fáze bude vzhľadom na odkrytie plôch rizikom vznik plošnej erózie, resp. narušenie stability svahov a aktivizácia svahových pohybov. K zosuvom by mohlo dôjsť predovšetkým pri podrezaní päty svahov. V miestach výskytu málo únosných zemín a bahnitých sedimentov budú generované nepriaznivé vplyvy na stabilitu podložia pod násypmi. Významnejšie zásahy do horninového prostredia môžu nastať pri zakladaní nových mostných konštrukcií alebo v rámci prestavby existujúcich mostov, predovšetkým v prípade potreby hlbinného zakladania. V nasledujúcich stupňoch prípravy navrhovanej činnosti bude pre existujúce mosty zrealizovaný ich stavebno-technický prieskum, na základe ktorého sa určí podrobný spôsob ich sanácie. Významnejšie zásahy nastanú predovšetkým pri zakladaní nových mostných konštrukcií. Podrobnejší rozsah zásahov do horninového prostredia v tejto fáze prípravy navrhovanej činnosti nie je známy, nakoľko ešte nie je stanovený spôsob zakladania jednotlivých mostných objektov.
V dotknutom území sa nenachádza žiadne aktívne zosuvné územie. Vzhľadom na lokálnu konfiguráciu terénu bude v rámci uvažovaných prác nevyhnutná realizácia nových geotechnických konštrukcií (oporné a zárubné múry), ktoré zaistia stabilitu priľahlých svahov a železničného telesa. Nové geotechnické konštrukcie budú realizované na rizikových úsekoch s prítomnosťou svahových deformácií, resp. svahov s nepriaznivými sklonovými pomermi. Niektoré stavebné práce môžu prenosom vibrácií ovplyvniť statiku priľahlej zástavby. V prípade predpokladu negatívneho vplyvu na statiku blízkych objektov budú navrhnuté primerané kompenzačné opatrenia (napr. podchytávanie budov, zosilňovanie základov a i.).
Pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti bude odstránenie štrkového lôžka a železničného zvršku a spodku súčasného telesa trate znečisteného ropnými látkami, príp. fekálnym znečistením. Rizikom je možný vznik havarijnej situácie na stavenisku spojený s únikom znečisťujúcich látok, ktoré môžu horninové prostredie kontaminovať, z toho dôvodu budú prijaté vhodné technické, technologické a organizačné opatrenia (nevýznamný vplyv) zhotoviteľom stavby.
Navrhnuté úpravy terénu nepredstavujú zmenu reliéfu, ktorá by mohla spôsobiť registrované ovplyvnenie prúdenia vzduchu alebo významnú zmenu iných fyzikálnych charakteristík. Vplyv navrhovanej činnosti na geomorfologické pomery dotknutého územia nebol identifikovaný.
Železničná trať nezasahuje do žiadneho ložiska nerastných surovín, dobývacieho priestoru, chráneného ložiskového územia ani do významnej geologickej lokality. Vzhľadom na charakter prác a polohu lokalít výskytu nerastných surovín a významných geologických javov od miest stavby (významná geologická lokalita Štokeravská vápenka sa nachádza mimo územie stavebných prác) nie je predpoklad žiadneho ovplyvnenia týchto zložiek životného prostredia Železničná trať nebude po modernizácii počas svojej bežnej prevádzky zdrojom negatívnych vplyvov na geodynamické javy, geomorfologické

pomery ani na horninové prostredie. Dynamické namáhanie otrasmi zo železničnej prevádzky pôsobí na horninové prostredie nepriaznivo, ale pri požadovanom zhutnení násypov a dodržaní technologickej disciplíny nehrozí ich sadanie s následnými negatívnymi vplyvmi na železničné teleso. Existujúce riziko úniku znečisťujúcich látok z prepravovaných substrátov a hnacích vozidiel pri dopravných nehodách a mimoriadnych udalostiach je minimalizované dodržiavaním dopravných prevádzkovaných a bezpečnostných predpisov.

Vplyvy na klimatické pomery a zraniteľnosť navrhovanej činnosti voči zmene klímy:

Podpora železničnej dopravy ako ekologickej a nízkouhlíkovej formy dopravy patrí k mitigačným opatreniam navrhnutým v rámci stratégií adaptácie EÚ a Slovenska na nadchádzajúcu zmenu klímy (trať je prevádzkovaná na elektrickú trakciu a v mieste prevádzky neprodukuje znečisťujúce látky typické pre motorové dopravné prostriedky so spaľovacími motormi vrátane oxidu uhoľnatého CO, oxidu uhličitého CO2 a oxidov dusíka NOx). Etapa výstavby nebude mať v princípe vplyv na klimatické pomery. Produkcia exhalátov motorových prostriedkov využívaných pre potreby stavby bude nevýznamného rozsahu.

Navrhované úpravy môžu mať vplyv na mikroklimatické pomery v lokálnom meradle v bezprostrednom okolí železničnej trate a dotknutých cestných komunikácií. Navrhovaná činnosť prispeje k zmenšeniu výparu a infiltračnej schopnosti dotknutého územia na plochách stavby odstránením súčasnej vegetácie, zvýšením podielu nepriepustných povrchov a lokálnou zmenou odtokových pomerov v dôsledku budovania nových odvodňovacích systémov a nových násypov a zárezov. Navrhované stavebné aktivity, najmä navýšenie spevnených plôch, lokálne podporia šírenie tepla a sucha. Navrhnuté úpravy terénu nepredstavujú zmenu reliéfu, ktorá by mohla spôsobiť registrované ovplyvnenie prúdenia vzduchu alebo významnú zmenu insolácie alebo iných fyzikálnych charakteristík. Vlastná zmena mikroklímy bude zodpovedať zmene v rastlinnom kryte, ktorá nebude významného rozsahu a prejaví sa len priamo v mieste výkonu prác.

Pre navrhovanú činnosť bolo spracované Posúdenie odolnosti projektu voči dôsledkom zmeny klímy (REMING CONSULT a.s., 2019). Analýza rizika identifikovala pre navrhovanú činnosť vysoké riziko vzniku a pôsobenia pre klimatické javy silné vetry a búrkové javy a stredné riziko pre faktory vysoké teploty a zosuvy. Môže vzniknúť riziko priameho poškodenia prvkov železničnej infraštruktúry alebo nepriaznivo ovplyvniť železničnú prevádzku. Identifikované obmedzenia sú však dočasného charakteru a je ich možné odstrániť zapracovaním adaptačných opatrení do technického návrhu alebo jeho úpravou, resp. štandardnými procesmi alebo krízovým riadením železničnej prevádzky. Vzhľadom na dlhodobé územné zastabilizovanie trate v riešenom území, stavebno-technický návrh projektu a prijaté opatrenia sa významné riziko vplyvom zmeny klímy vyvolávajúce závažné poškodenie železničnej infraštruktúry alebo trvalé znemožnenie železničnej dopravy v danom úseku vyžadujúce zásadnú zmenu technického riešenia alebo prijatie mimoriadnych krízových opatrení nepredpokladá.

Vplyvy na ovzdušie:

Počas výstavby navrhovanej činnosti bude na stavenisku a v jeho bezprostrednom okolí

dočasne znížená kvalita ovzdušia, pôjde však o lokálny vplyv krátkodobý, obmedzený na obdobie trvania stavebných prác. Zdrojom znečistenia ovzdušia bude tiež súvisiaca osobná a nákladná doprava. Prašnosť spôsobená stavebnými prácami a súvisiacou dopravou bude zmierňovaná prijatými opatreniami.

Počas prevádzky navrhovanej činnosti budú Prejazdy vlakových súprav budú aj naďalej zdrojmi prašnosti, ktorá sa prejaví v okolí trate do vzdialenosti cca 50 - 70 m. Ide o mierne negatívny vplyv, ktorý realizácia navrhovanej činnosti v zásade nezmení, vyvolá len lokálne zmeny. Súčasťou navrhovanej činnosti budú nové náhradné zdroje elektrickej energie, ktoré budú kategorizované ako nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia. Vegetačné úpravy zlepšia mikrohygienické pomery dotknutého územia zachytávaním drobných prachových častíc.

Za pozitívny vplyv modernizácie železničnej trate môžeme považovať zníženie emisií oxidu uhličitého CO2 v dotknutom území v dôsledku zvýšenia plynulosti železničného spojenia, ktoré poskytne atraktívnu alternatívu najmä voči individuálnej automobilovej doprave.

Vplyvy na vodné pomery:

Navrhovaná činnosť vyvolá zásahy do viacerých vodných tokov, ktoré železničná trať prekonáva mostnými objektmi (Vápenický potok, Veľkolúcky potok, občasný vodný tok, potok Vydrica). Zásahy do dotknutých vodných tokov budú spočívať najmä v odstránení brehovej a náletovej vegetácie v nevyhnutnom rozsahu v mieste otvorených korýt pod mostnými objektmi a v krátkych nadväzujúcich úsekoch pred a za mostami, z odstránenia prítomných naplavenín v korytách tokov v mieste realizácie prác a z prípadnej trvalej úpravy a spevnenia dna a brehov v tých miestach, kde to bude potrebné z hľadiska bezpečnosti stavby.

Počas stavebných prác môže dôjsť k dočasnému zakaľovaniu vody v tokoch ak ich prerušeniu pozdĺžnej kontinuity dočasným prehradením časti korýt alebo inými dočasnými pomocnými konštrukciami v korytách. Takéto zásahy budú realizované len krátkodobo a rozsah ich použitia bude minimalizovaný len na nevyhnutnú dobu trvania prác. Stavebné práce spojené s prípadným výrubom alebo poškodením brehových porastov môžu tiež vyvolať dočasné, ale i trvalé hydromorfologické zmeny korýt tokov. Akékoľvek dočasne vyvolané nežiaduce zmeny a zásahy do vodných tokov budú po skončení stavebných prác odstránené. Riziko týchto zmien je možné minimalizovať dodržaním štandardných organizačných technických a technologických opatrení pri výstavbe.

Vplyv na vodné toky Vápenický potok, Veľkolúcky potok a občasný vodný tok nie je považovaný za významne negatívny, nakoľko toky sú v celej zasiahnutej dĺžke vedené v upravených, napriamených, úzkych korytách. Aktuálne tu nie sú prítomné vzrastlé prirodzené brehové porasty a samotné korytá sú v priebehu roka prevažne suché. Trvalými zásahmi do týchto tokov môžu byť vyvolané úpravy brehov a dna ich korýt v priestore pod mostami, príp. v krátkych nadväzujúcich úsekoch, Zmeny prúdenia, kvality a kvantity povrchových vôd sa realizáciou neočakávajú.

Najviac ovplyvnený počas výstavby bude tok Vydrica v oblasti Červeného mosta v žkm 51,368. Pre výkon stavebných prác bude nevyhnutné v tejto oblasti umožniť pohyb stavebnej techniky a zabezpečiť prístup stavebných mechanizmov k základom mostných konštrukcií (oporám

a pilierom). Potrebné bude preto vybudovať dočasnú staveniskovú komunikáciu, ktorá prekoná vodný tok v krátkom úseku pri moste. Realizácia stavby si vyžiada tiež odstránenie prítomnej vegetácie v trase dočasnej komunikácie vrátane brehových porastov v tejto nižšej časti toku v nevyhnutnom rozsahu pre realizáciu prác. Pozitívne možno vnímať súčasné odstránenie inváznych druhov prítomných v priestore dotknutom stavbou. Počas výkonu prác môže dôjsť k zakaleniu vody v nižších polohách toku, pôjde však o dočasný jav. K trvalým zásahom do samotného vodného toku Vydrica nedôjde. Nie je uvažovaná úprava dna toku ani jeho brehov, ani sa neuvažuje s priamymi zásahmi do koryta toku. Nová mostná konštrukcia bude parametrovo totožná s existujúcimi, umiestnená bude v polohe primknutej k súčasným objektom. Nové mostné opory a piliere budú kopírovať polohu existujúcich pilierov. Trvalým vplyvom novej mostnej konštrukcie bude rozšírenie zatienenia plôch pod mostom, čo môže viesť k lokálnej zmene druhového zloženia v porastoch pozdĺž toku. Prevádzka železničnej trate je nepriamo spojená s neúmyselným šírením inváznych druhov do jej okolia, rozšírenie telesa trate pridaním tretej traťovej koľaje môže zvýšiť inváznu tlak aj na prítomné brehové porasty.

Hlbinné zakladanie objektov s vysokou hladinou podzemnej vody môže vyvolať zmeny hladiny podzemnej vody a smeru jej prúdenia, príp. dočasné zmeny jej kvality. Uvedené bude zohľadnené pri technickom návrhu realizácie mostných objektov a geotechnických konštrukcií v ďalších stupňoch prípravy navrhovanej činnosti. Počas výkonu stavebných prác je rizikom možnosť úniku znečisťujúcich látok do povrchovej a podzemnej vody v dôsledku havárie stavebných mechanizmov na stavenisku. Potenciálne negatívne vplyvy výstavby navrhovanej činnosti na vody dotknutého územia budú znížené dôsledným dodržiavaním pracovnej disciplíny, pravidelnou kontrolou stavu stavebných mechanizmov a prijatými opatreniami.

Navrhovaná činnosť zasahuje útvar povrchových vôd SKD0020 Vydrica. Pri povrchových vodných útvaroch sú významné najmä zmeny narušujúce pozdĺžnu a priečnu spojitosť vodných tokov a zmeny vyvolávajúce ich hydrologické ovplyvnenie. Pri prestavbe a výstavbe mostných konštrukcií Červeného mosta dôjde v mieste križovania trate s vodným útvarom Vydrica k priamemu zásahu do toku v rozsahu jeho dočasného prehradenia, čím dôjde k lokálnej zmene prietokového profilu vodného útvaru. Nevyhnutné odstránenie brehovej vegetácie v mieste prehradenia toku nevyvolá trvalé ovplyvnenie hydromorfologických parametrov vodného útvaru.

Pri útvaroch podzemných vôd (útvary podzemnej vody identifikované v dotknutom území: SK1000100P Útvar medzizrnových podzemných vôd kvartérnych náplavov Viedenskej panvy oblasti povodí Dunaj, SK2000200P Útvar medzizrnových podzemných vôd Viedenskej panvy oblasti povodí Dunaj a SK200010FK Útvar puklinových a krasovo-puklinových podzemných vôd Pezinských Karpát oblasti povodí Dunaj) sú významné najmä vyvolané zmeny hladiny podzemnej vody, príp. zmeny bilančných stavov. Počas výkonu stavebných prác môže dôjsť k lokálnemu ovplyvneniu režimu hladiny podzemnej vody pri hlbinnom zakladaní objektov, príp. čerpaním podzemnej vody v stavebných jamách Počas prevádzky navrhovanej činnosti bude mať zrážková voda z povrchového odtoku odvádzaná do vsaku a na priľahlý terén len minimálny vplyv na množstvo infiltrovaných zrážok vo vodných útvaroch a na ich hladinový režim, keďže trať nie je v území novým prvkom a vzhľadom na celkový plošný rozsah vodných útvarov. Vplyv navrhovanej činnosti na hladiny podzemných vôd v dotknutých útvaroch podzemných vôd SK1000100P, SK2000200P a SK200010FK ako celkoch sa nepredpokladá.

Dotknutý úsek železničnej trate nezasahuje do žiadnej vodnej plochy. Riziko povodňovej udalosti sa nepredpokladá. V trase riešeného úseku nie sú evidované žiadne vodné zdroje pre zásobovanie obyvateľstva, železničná trať nezasahuje do žiadneho pásma ochrany vodárenského zdroja ani neprechádza chránenou vodohospodárskou oblasťou.

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k pozitívnemu vplyvu a to k zníženiu vypúšťania prípadných znečistených vôd voľne do terénu dotknutého územia. Vody z povrchového odtoku budú prednostne odvádzané so zaústením na terén, do vsaku a do blízkych vodných tokov. Len v prípade nevyhnutnosti budú vody zaústené do kanalizácie. Na navrhovaných systémoch odvodnenia budú v prípade možnosti znečistenia odvádzaných vôd inštalované odlučovače ropných látok.

Železničná doprava za bežnej prevádzky nepredstavuje riziko ohrozenia kvality povrchových a podzemných vôd, štandardné koľajové súpravy nie sú zdrojom vypúšťajúcim znečisťujúce látky na koľajisko. Moderné prevádzkované vagóny sú vybavené uzavretým podtlakovým hygienickým systémom, ktorý je zabezpečený proti úniku splaškových vôd do okolia. V minimálnej miere využívané staršie koľajové vozidlá vybavené gravitačným hygienickým systémom sú taktiež uzatvorené, vyprázdňovanie nádob z vagónov je zabezpečované v strediskách technicko-hygienickej údržby.

Vplyvy na pôdu:

Hlavným negatívnym vplyvom činnosti na pôdu bude jej dočasný záber pri realizácii stavby, vytvorení staveniska a trvalý záber pri rozšírení telesa trate v mieste pridanej tretej koľaje. Pri trvalom zábere pôdy aj o budovanie nových mostných objektov, nových prístupových komunikácií a pre umiestnenie ďalších objektov súvisiacich s modernizáciou trate, v menšej miere osadením nových technologických prvkov železničnej infraštruktúry.

Navrhovaná činnosť si vyžiada dočasný záber max. 1 997 m2 a trvalý záber max. 1 349 m2 lesných pozemkov a dočasný záber max. 10 245 m2 a trvalý záber max. 4 526 m2 poľnohospodárskych pozemkov.

Samotnej stavbe bude predchádzať príprava územia spočívajúca v odstránení súčasného vegetačného pokryvu a skrývka ornicovej a podornicovej vrstvy. V aktuálnom stupni prípravy sa predpokladá potreba výkopov v objeme rámcovo 86 000 t, resp. potreba materiálu na budovanie násypov v objeme rámcovo 337 500 t. Pre zníženie rozsahu zemných prác sa navrhujú vo viacerých lokalitách nové oporné a zárubné múry. V priebehu výstavby bude na stavenisku dochádzať k mechanickej devastácii pôdy pôsobením ťažkých mechanizmov. Následkom utláčania pôdy a jej odkrytia je zvýšené riziko vzniku veternej erózie a zvýšenie prašnosti prostredia. Rizikom počas stavby je opäť vznik havárie stavebných mechanizmov, ktoré sa dá minimalizovať vhodnými bezpečnostnými opatreniami. Prevádzkou navrhovanej činnosti sa nepredpokladajú ďalšie významné vplyvy.

Vplyvy na faunu, flóru, biotopy:

Negatívne ovplyvnené flóra navrhovanou činnosťou bude predovšetkým na

lokalitách železničného telesa a v bezprostrednej blízkosti. Zasiahnuté budú aj prítomné brehové porasty pozdĺž potokov v priestoroch priamo nadväzujúcich na dotknuté mosty. Dočasné zásahy do vegetačného krytu budú nevyhnutné pre potreby vlastnej stavby z dôvodu zabezpečenia prístupu stavebných mechanizmov, vyhradenie zariadenie stavenísk a manipulačných plôch a samotné vykonávanie stavebných prác.

V niektorých lokalitách (v ochrannom pásem dráhy a v miestach rozširovania) si stavebné práce vyžiadajú výrub nelesnej drevinovej vegetácie. Odstránením súčasného vegetačné krytu vrátane výrubov drevín dôjde nielen k úbytku zelene v riešenom území ale aj k úbytku biotopov a úkrytov vhodných pre drobné živočíchy a pre hniezdenie vtáctva.

Navrhovaná činnosť môže negatívne vplývať aj na faunu, predovšetkým na prítomné vodné živočíchy v prípade potreby priamych zásahov do tokov a ich korýt. Priame zásahy do vodného toku Vydrica počas výstavby nie sú uvažované.

Počas výkonu stavebných prác je rizikom poškodenie vegetácie a biotopov nachádzajúcich sa v blízkosti plôch stavby. Toto riziko bude minimalizované vhodne zvolenou organizáciou práce, vymedzením plôch dočasného a trvalého záberu v teréne a ich dôsledným rešpektovaním a dodržiavaním prijatých organizačných opatrení. Realizáciou stavebných prác môže dôjsť tiež k neúmyselnému vnášaniu nepôvodných, príp. inváznych druhov na plochy stavby a do jej bezprostredného okolia.

Železničná trať predstavuje počas bežnej prevádzky zdroj neúmyselného šírenia nepôvodných inváznych a invázne sa správajúcich druhov rastlín do jej okolia. Pre zmiernenie možnosti šírenia a uchytenia týchto druhov budú prijaté príslušné opatrenia, predovšetkým stavbou narušené plochy budú prinavrátené do pôvodného stavu a stavebne nevyužité plochy budú zatrávnené, resp. opatrené vegetačnými úpravami. Ide o vplyv trvalý, negatívny, mierne významný. Vegetačné úpravy po ukončení stavebných prác opätovne doplnia podiel zelene v dotknutom území a vytvoria nové biotopy vhodné pre pobytové alebo potravné aktivity vybraných živočíšnych druhov.

Mierne pozitívnym vplyvom navrhovanej činnosti bude odstránenie nepôvodných inváznych druhov rastlín prítomných na plochách zasiahnutých stavbou. Modernizáciou trate sa zlepší akustická situácia v okolí trate, čo predstavuje mierne pozitívny vplyv.

Ďalším negatívnym vplyvom modernizácie železničnej trate je vplyv na migráciu fauny. Protihlukové steny budú novou potenciálnou bariérou pre lokálnu avifaunu. Železničná trať samotná pôsobí ako líniová bariéra, tento negatívny vplyv už existuje. Počas výstavby bude dočasne obmedzená migrácia v oblasti priameho vykonávania prác z dôvodu vyrušovania a zmien podmienok prostredia. Dotknutý traťový úsek nezasahuje žiadny terestrický migračný koridor.

Vplyvy na krajinu:

Dočasné mierne negatívne zmeny krajinnej štruktúry budú spôsobené budovaním prístupových komunikácií k miestam stavby, zriadením stavebných dvorov, zariadení stavenísk, manipulačných plôch a pod.. Navrhovanou činnosťou dôjde k vneseniu nových antropogénnych krajinných prvkov,

technických prvkov a stavebných objektov do územia a zmenou funkčného využitia niektorých stavbou dotknutých plôch. Pozitívnym vplyvom bude rekonštrukcia zariadení železničnej infraštruktúry, ktorou dôjde k zvýšeniu estetiky. Dotvorenie vizuálneho rázu krajiny upravia aj vegetačné úpravy. Novým výrazným vizuálnym prvkom v krajine budú protihlukové bariéry. Na ekologickú stabilitu dotknutého územia bude po dokončení stavebných prác negatívne vplývať navýšenie prítomných technických prvkov. Navýšením počtu antropogénnych krajinných prvkov navrhovaná činnosť prispeje k miernemu zníženiu súčasnej ekologickej stability dotknutého územia, pôjde o negatívny vplyv, mierne významný. Pozitívne bude ekologická stabilita dotknutého územia ovplyvnená inštaláciou moderných technických prvkov, ktoré prispejú k zníženiu v súčasnosti pôsobiacich vplyvov na okolité prostredie (regulácia odvádzania vôd z povrchového odtoku, zníženie hluku a vibrácií pri prejazdoch koľajových vozidiel, a pod.).

Vzhľadom na fakt, že navrhovaná činnosť nepredstavuje v území nový prvok, ide o modernizáciu existujúceho prvku, nebude mať podstatný negatívny vplyv na krajinnú štruktúru, scenériu ani ekologickú stabilitu krajiny.

Vplyvy na biodiverzitu, chránené územia a ich ochranné pásma:

Realizáciou navrhovanej činnosti sa môže zvýrazniť negatívny vplyv železničnej dopravy na šírenie inváznych a expanzívnych druhov rastlín, čo môže negatívne ovplyvniť okolité biotopy a ich biodiverzitu. Druhým negatívnym vplyvom na biodiverzitu je funkcia koridoru železnice ako líniovej bariéry pre migráciu voľne žijúcich druhov živočíchov. Železničná trať v tomto úseku prestavuje bariéru v pohybe terestrických a semiaktaických druhov živočíchov prítomných v jej okolí, avšak je v územím dlhodobo zastabilizovaným prvkom s možnosťami prechodov popod prítomné mostné objekty. Navrhované je zachovanie priechodnosti vo forme suchého brehu na Vápenickom potoku.
Navrhovaná činnosť sa nachádza v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny prevažne v prvom stupni ochrany. Modernizácia trate nezasahuje žiaden chránený strom, ani nebude v blízkosti žiadneho chránené stromu plánované žiadne stavebné práce.

Navrhovaná činnosť sa dotýka južnej hranice chránenej krajinnej oblasti (ďalej ako „CHKO“) Malé Karpaty v žkm 50,400 – 51,900 s 2. stupňom ochrany. Negatívnymi vplyvmi v tomto prípade budú: nevyhnutný výrub drevín na plochách stavby a v trase prístupových komunikácií, ovplyvňovanie prítomných živočíchov zvýšeným stavebným ruchom počas prác výstavby, dočasným záberom pôdy a niekde aj trvalým záberom pôdy. Trvalé zásahy budú vyvolané do južného okraja CHKO v rozsahu úprav cestnej komunikácie Cesta na Červený most, potrebných úprav priľahlých parkovacích plôch a v mieste vybudovania novej rampy pre peších v zastávke Bratislava-Železná Studienka. V žkm 50,727 budú vyvolané okrajové trvalé zásahy do CHKO v rozsahu úprav miestnej cestnej komunikácie. Ďalším, stávajúcim vplyvom je neúmyselné šírenie inváznych a inváze sa správajúcich druhov do okolia trate, pričom toto riziko bude zvýšené počas stavebných prác po odstránení súčasného vegetačného krytu a po odkrytí povrchov.

Ďalej navrhovaná činnosť prechádza v žkm 44,310 – 44,665 severným okrajom PR Štokeravská vápenka so 4. stupňom ochrany. Modernizácia trate vyvolá okrajové zásahy do prírodnej rezervácie max. v rozsahu revitalizácie existujúceho zárubného múra, ktorý už dnes svojou polohou leží na jej severnom okraji. . Zásahy do týchto periférnych oblastí rezervácie spojené s dočasnými zábermi pôdy

a výrubmi drevín budú realizované len v rámci rozsahu nevyhnutného pre rekonštrukčné práce a v súlade s ustanoveniami zákona o ochrane prírody a krajiny. Uvedenými prácami dôjde aj k čiastočnému odstráneniu náletových a nepôvodných druhov drevín, ktoré môžu mať svojou expanzívnosťou negatívny vplyv na predmety ochrany, činnosť bude predstavovať pozitívny vplyv. K ovplyvneniu jadrových biotopov a predmetov ochrany nedôjde. V žkm 51,368 sa v blízkosti železničnej trate nachádza PR Vydrica, železnica údolie potoka prekonáva Červeným mostom v nižšom úseku toku mimo hraníc prírodnej rezervácie, takže modernizácia trate nevyvolá zásahy do tejto prírodnej rezervácie. Práve tu budú realizované vo vzdialenosti cca 20 m od južnej hranice prírodnej rezervácie na nižšom úseku toku. Zásahy do tohto územia budú spočívať najmä v potrebe dočasných záberov pre umožnenie prístupu stavebných mechanizmov. Dôjde k odstráneniu drevinovej vegetácie vrátane časti brehových porastov a k dočasnému premosteniu vodného toku v jeho nižšej časti. Realizácia stavebných prác je uvažovaná tak, aby ani počas výstavby nedošlo k zásahom do horného úseku toku, ktorý je súčasťou prírodnej rezervácie.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability:

Najvýznamnejšími vplyvmi na dotknuté prvky ÚSES budú degradácia biotopov počas stavebných prác, nevyhnutné výruby drevín a trvalé zábery biotopov pre umiestnenie nových stavebných objektov. Vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté prvky ÚSES sa líšia v závislosti od charakteru krajinných prvkov a od rozsahu uvažovaných prác: Pri prvku RBk6 Stará mláka s prítokmi križuje železničná trať biokoridor mostným objektom, technické prevedenie bude riešené tak aby bola zachovaná migračná funkcia, negatívny vplyv nebol identifikovaný. Pri prvku PBc2 Devínska Kobyla sa železničná trať dostáva do kontaktu so severnou hranicou biocentra v lokalite Štokeravskej vápenky, k výrazným zásahom do biocentra nedôjde. Pri prvku RBc4 mestské lesy Bratislava sa železničná trať dostáva do kontaktu s južnou hranicou biocentra, kde okrajové zásahy do biocentra budú vyvolané vo forme dočasných záberov a výrubov drevín pre potreby stavby a zriadenie prístupovej komunikácie a vo forme trvalých záberov pre potreby umiestnenia opôr a pilierov mosta. Vplyv sa hodnotia ako negatívne, mierne významné.

Ďalší negatívne zasiahnutý navrhovanou činnosťou bude prvok RBk7 Vydrica, kde železničná trať križuje biokoridor mostnou estakádou v žkm 51,368. K priamym zásahom do koryta toku nedôjde. Počas výstavby bude dôjde k preklenutiu toku pre zriadenie prístupovej komunikácie k pilierom a oporám mosta, zvolené bude riešenie vylučujúce priame zásahy do vodného toku. Ďalej dôjde k zásahom do brehových porastov v mieste vedenia prístupovej komunikácie, kde sú prítomné aj významnejšie biotopy. Vplyv na tento prvok sa hodnotí ako negatívny a významný.

Pre prvok GL07 Hrubá lúka predstavujú potencionálne riziko nepriame zásahy v podobe zmeny vodného režimu, resp. odvodnenie a vysušenie lokality. K priamym zásahom do mokrade počas stavebných práce nedôjde, vyvolané budú okrajové zásahy do agátového porastu prítomného pozdĺž železničného násypu.

V okolí riešenej časti železničného uzla sa nachádzajú viaceré ďalšie prvky ÚSES, ktoré nebudú navrhovanou činnosťou zasiahnuté.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme:

Počas výstavby navrhovanej činnosti dôjde v dotknutých mestských častiach k dočasným dopravným obmedzeniam železničnej, cestnej, cyklistickej a pešej dopravy. Prevádzkou navrhovanej činnosti sa skvalitní infraštruktúra železničného uzla Bratislava v nadväznosti na zapojenie trate do medzinárodných koridorov, zvýši sa kapacita a rýchlosť železničného spojenia a zvýši spoľahlivosť a bezpečnosti železničnej dopravy. Pozitívny vplyv bude mať navrhovaná činnosť na oblasť stavebníctva bude mať etapa výstavby navrhovanej činnosti, s ktorou súvisí aj dočasné zvýšenie pracovných miest v tomto odvetví. Nepriamo budú dočasne negatívne ovplyvnené priľahlé priemyselné areály z dôvodu dočasných i trvalých organizačných zmien v cestnej doprave.

Negatívnym vplyvom modernizácie železničnej trate na poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo budú zábery poľnohospodárskych a lesných pozemkov. V aktuálnom stupni prípravy navrhovanej činnosti sa predpokladá záber poľnohospodárskej pôdy v rozsahu max. 10 245 m2 (dočasný záber), resp. 4 526 m2 (trvalý záber) a záber lesnej pôdy v rozsahu max. max. 1 997 m2 (dočasný záber), resp. 1 349 m2 (trvalý záber).

Dočasný negatívny vplyv bude spôsobovať výstavba navrhovanej činnosti na rekreačnú lokalitu železná studienka, kde dôjde k určitým dočasným prístupovým obmedzeniam. Počas prevádzky nebude železničná trať spôsobovať žiadne nové negatívne vplyvy.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky:

Navrhovaná činnosť je v dotyku viacerých objektov pamiatkovej povahy. V riešenom traťovom úseku sa v žkm 43,171 a žkm 43,869 nachádzajú železničné mosty zaradené k mestským pamätihodnostiam Železničné mosty na viedenskej trati ev. č. DNV-1A-8. Most na Eisnerovej ul. prejde rekonštrukciou pre zlepšenie jeho stavebnotechnického stavu. Vyvolané práce súčasný charakter mosta nezmenia, neočakávajú sa žiadne negatívne vplyvy. Most na ul. K Vápenke je určený na prestavbu vzhľadom na jeho nevyhovujúce šírkové pomery a celkový stavebnotechnický stav. Železničná trať prechádza ochranným pásmom nehnuteľných kultúrnych pamiatok na území vymedzenej zóny Horná Mlynská dolina. V priestore zastávky Bratislava-Železná studienka sú prítomné nehnuteľné NKP Budova výpravná s čakárňou č. ÚZPF 11393/1 a Dom strážny č. ÚZPF 11393/3. Navrhovaná činnosť sa nedotýka pôvodnej výpravnej budovy ale modernizácia si vyžiada priamy zásah do nehnuteľnej NKP Dom strážny. Objekt bude pre umožnenie modernizácie nástupiska na a parametre platných noriem a pre umiestnenie tretej traťovej koľaje presunutý na miesto v priestore železničnej zastávky. Presun pamiatky Dom strážny je riešený samostatným konaním podľa § 24 ods. 3 pamiatkového zákona a KPÚ Bratislava.

Vplyvy na archeologické náleziská:

Navrhovaná činnosť nebude mať vplyv na archeologické náleziská. Činnosť nezasahuje priamo do žiadneho evidovaného archeologického náleziska.

Vplyvy na paleontologické náleziská a významné geologické lokality:

Navrhovaná činnosť nebude mať vplyv na paleontologické ani geologické lokality a náleziská.. Činnosť nezasahuje priamo do žiadnej takejto významnej lokality ani náleziska.

V. CELKOVÉ HODNOTENIE VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI NA NAVRHOVANÉ CHRÁNENÉ VTÁČIE ÚZEMIA, ÚZEMIA EURÓPSKEHO VÝZNAMU ALEBO EURÓPSKU SÚSTAVU CHRÁNENÝCH ÚZEMÍ (NATURA 2000)

Navrhovaná činnosť sa nedotýka žiadnej chránenej vtáčej oblasti. Hranica chráneného vtáčieho územia siete Natura 2000 Záhorské Pomoravie sa nachádza vo vzdialenosti do 800 m od riešenej časti železničného uzla Bratislava. Navrhovaná činnosť nezasahuje do žiadnej lokality zapísanej do Zoznamu mokradí medzinárodného významu v zmysle Ramsarského dohovoru (1971). Vplyvy na tieto územia neboli identifikované.

Železničná trať prechádza v tesnej blízkosti severnej hranice SKUEV0502 Štokeravská vápenka v žkm 44,310 – 44,665, do predmetného územia nezasahuje. ÚEV je od železničného telesa oddelené zárubným múrom, ktorého polohu navrhovaná činnosť rešpektuje. V tejto lokalite sa uvažuje s pridaním tretej traťovej koľaje. K priamym zásahom do ÚEV nedôjde, keďže na základe súčasných poznatkov umožňuje šírka priestoru medzi telesom trate a zárubným múrom rozšírenie telesa železnice pre pridanie tretej traťovej koľaje bez potreby budovania nových geotechnických konštrukcií. Práce by si vyžiadali okrajové výruby drevín nachádzajúcich sa v bezprostrednom okolí zárubného múra a dočasné zábery plôch pre umožnenie výkonu stavebných prác. Keďže severná hranica chráneného územia ÚEV prechádza vo vzdialenosti cca 1,0 m od stavebných konštrukcií železničnej infraštruktúry, priamy zásah do územia ÚEV sa ani v tomto prípade nepredpokladá. Vyvolané práce môžu mať mierne pozitívny vplyv, keďže dôjde k odstráneniu náletových a inváznych drevín na priľahlých plochách.

Železničná trať sa ďalej nachádza v blízkosti SKUEV0388 Vydrica v žkm 51,368. Železnica údolie potoka prekonáva Červeným mostom v nižšom úseku toku mimo hraníc územia európskeho významu. Hranice ÚEV sú totožné s hranicou prírodnej rezervácie (ďalej ako „PR“) Vydrica. Modernizácia trate vrátane prestavby Červeného mosta a dostavby novej mostnej konštrukcie nevyvolajú počas stavebných prác zásahy do ÚEV, budú realizované vo vzdialenosti cca 20 m od južnej hranice ÚEV na dolnom úseku toku. Realizácia stavebných prác je navrhovaná tak, aby ani počas výstavby nedošlo k zásahom do úseku toku, ktorý je súčasťou ÚEV. Počas prevádzky modernizovanej trate bude aj naďalej pretrvávať riziko šírenia nepôvodných druhov do okolia trate pri prejazdoch vlakových súprav.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko

Okresný úrad Bratislava na základe komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní, pri ktorom bol zohľadnený stav využitia územia a únosnosť prírodného prostredia,

význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na jednotlivé zložky životného prostredia, chránené územia a zdravie obyvateľstva z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania, po vyhodnotení predložených stanovísk a pripomienok, výsledku verejného prerokovania navrhovanej činnosti a záverov odborného posudku a za súčasného stavu poznania

súhlasí

s realizáciou navrhovanej činnosti za predpokladu dodržania príslušných platných právnych predpisov a splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

Platnosť záverečného stanoviska je sedem rokov odo dňa nadobudnutia jeho právoplatnosti. Záverečné stanovisko nestráca platnosť, ak sa počas jeho platnosti začne konanie o umiestnení alebo povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

2. Odsúhlasený variant

Pre zámer predložený na príslušný orgán bolo upustené od požiadavky variantného riešenia listom č. č. OU-BA-OSZP3-2020/125889-002 zo dňa 7.10.2020. Počas spracovania správy o hodnotení boli zistené viaceré skutočnosti, na základe ktorých bola Správa o hodnotení spracovaná v modifikovanom realizačnom variante, odlišnom od pôvodného zámeru.

Okresný úrad Bratislava odbor starostlivosti o životné prostredie na základe záverov komplexného posúdenia navrhovanej činnosti podľa zákona o posudzovaní súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva západ“, navrhovateľa Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, podľa variantu uvedeného v správe o hodnotení, popísaného v bode II.6 tohto záverečného stanoviska.

3. Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti alebo zmeny, ak je spojené s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciu vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Na základe charakteru navrhovanej činnosti, celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie, na základe správy o hodnotení a odborného posudku, s prihliadnutím na doručené stanoviská, sa na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie určujú nasledovné opatrenia a podmienky:

1. Navrhnúť a realizovať protihlukové steny, minimálne na úsekoch, v ktorých sa vplyvom železničnej dopravy predpokladá prekročenie maximálnych hygienických limitov z zmysle platných predpisov. Pri umiestnení protihlukových stien a parametroch sa riadiť závermi hlukovej a vibroakustickej štúdie.

2. Zabezpečiť pravidelné odstraňovanie inváznych druhov rastlín, spôsobené nielen výstavbou predmetnej zmeny navrhovanej činnosti ale aj jej následným prevádzkovaním (predovšetkým) v lokalitách Štokeravská Vápenka a Vydrica. V súvislosti s odstránením inváznych a nepôvodných druhov rastlín počas výstavby zmeny navrhovanej činnosti navrhnúť pokrytie voľných plôch zeme vhodnými pôvodný rastlinnými druhmi vo vegetačných úpravách, a tieto plochy pravidelne monitorovať na výskyt inváznych druhov.
3. Po realizácii stavby navrhnúť v obytných častiach Brnianskej, Javorovej, Jaseňovej a Šípkovej ulici vhodné monitorovacie body odborne spôsobilou osobou na odmeranie reálnych účinkov navrhovaných protihlukových opatrení. V prípade potreby doplniť ďalšie protihlukové opatrenia.
4. Požiadať MD SR, útvar vedúceho hygienika rezortu ako orgán ochrany verejného zdravia o stanovisko k finálnemu návrhu navrhovanej činnosti.
5. Aktualizovať hlukové posúdenie na územia spomínané v stanoviskách ako v stanovisku mestská časť BA-Devínska Nová Ves a podľa ďalšieho vývoja projektu, najnovších parametrov dodávaných zariadení, materiálov a protihlukových úprav a podľa stanoviska Ministerstva dopravy SR, útvaru vedúceho hygienika rezortu. Pričom realizovať opatrenia ktoré vyplynú z aktualizovaného hlukového posúdenia a z vibroakustickej štúdie.
6. Zabezpečiť možnosť výstavby protihlukových stien pre budúcich investorov v okolí železničnej trate.
7. Minimalizovať zásahy do biotopov európskeho a národného významu; definovať rozsah ich zásahov, a požiadať ŠOP SR (správca chránených území) o stanovisko k týmto zásahom a k návrhu revitalizačných opatrení v záujmovom území. Toto stanovisko rešpektovať počas realizácie a prevádzky navrhovanej činnosti.
8. Minimalizovať zábery lesných porastov, porastov nelesnej drevinovej vegetácie všetkých foriem vrátane brehových porastov; uviesť rozsah nevyhnutného výrubu drevín.
9. Výrub drevín načasovať v mimohniezdnom období, prípadne aj mimovegetačnom období.
10. 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.
11. Vylúčiť zásahy do ÚEV Vydrica, resp. PR Vydrica počas výstavby.
12. 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.
13. Materiálové a farebné prevedenie protihlukových stien navrhnúť s rešpektovaním ochrany prelietavajúceho vtáctva.
14. Navrhnúť opatrenia pre zabránenie usmrcovaniu vtákov v kolízii s trakčným vedením.
15. 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.

16. 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. Pri návrhu výsadby 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.
17. Zohľadniť, s ohľadom na čo najmenší negatívny vplyv na životné prostredie, pripomienky týkajúce sa cyklodopravy a priechodov pre peších z doručených stanovísk k správe o hodnotení, ktoré je možné realizovať.
18. V rámci projektovej prípravy 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).
19. V ďalšom stupni prípravy projektovej dokumentácie a povoľovania stavby doplniť bližšiu špecifikáciu a umiestnenie dieselagregátov, kategorizáciu zdrojov podľa Vyhlášky MŽP SR č. 248/2023 o požiadavkách na stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia.
20. Rešpektovať stanovisko správcu povodia a vodného toku – SVP.
21. Vo vzťahu k ochrane evidovaných kultúrnych pamiatok a pamätihodností dotknutých navrhovanou činnosťou komunikovať s Krajským pamiatkovým úradom Bratislava a s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave a rešpektovať podmienky, ktoré vyplynú zo stanovísk týchto dotknutých orgánov.
22. Počas výstavby navrhovanej činnosti zabezpečiť environmentálny dozor.
23. Vykonať inventarizáciu drevín na plochách dotknutých stavbou, špecifikovať dreviny zasiahnuté projektom a vyčísliť ich spoločenskú hodnotu.
24. Zabezpečiť ochranu drevín nachádzajúcich sa v blízkosti staveniska.
25. Rešpektovať opatrenia na zmiernenie negatívnych vplyvov uvedené navrhovateľom v Správe o hodnotení kapitole IV. Na str. 205-210, návrh monitoringu uvedený v správe o hodnotení a opatrenia ktoré vyplynú zo stanovísk dotknutých orgánov.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy

Podľa ustanovení § 39 ods. 1 zákona o posudzovaní je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný zabezpečiť aj súlad realizovania činnosti s týmto zákonom, s rozhodnutiami vydanými podľa tohto zákona a ich podmienkami, a to počas celej prípravy, realizácie a ukončenia činnosti.

Podľa ustanovení § 39 ods. 2 zákona o posudzovaní je ten, kto realizuje navrhovanú činnosť posudzovanú podľa tohto zákona, povinný zabezpečiť vykonávanie poprojektovej analýzy, ktorá pozostáva najmä zo:

a) systematického sledovania a merania vplyvov navrhovanej činnosti;
b) kontroly plnenia a vyhodnocovania účinnosti požiadaviek uvedených v záverečnom stanovisku a v povolení činnosti;

c) zabezpečenia odborného porovnania predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania vplyvov určí povoľujúci orgán, v súlade s týmto záverečným stanoviskom vydaným podľa § 37 zákona o posudzovaní vplyvov.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti je potrebné poprojektovú analýzu zamerať na:

- Monitoring hluku, vibrácií a otrasov s cieľom sledovať hladiny hluku počas výstavby a počas prevádzky.
- Monitoring inváznych druhov rastlín v okolí železničnej trate a ich pravidelné odstraňovanie.
- Monitoring životného prostredia s podrobne stanovenými parametrami, určenými meracími bodmi, metodikou merania, časom a frekvenciou monitorovania a spôsobom vyhodnocovania týchto údajov.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 ods. 4 zákona o posudzovaní ten, kto realizuje navrhovanú činnosť povinný v prípade, ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona o posudzovaní sú nepriaznivejšie, než uvádza správa o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení, v súlade s požiadavkami uvedenými v záverečnom stanovisku a v povolení navrhovanej činnosti.

5. Rozhodnutie o akceptovaní alebo neakceptovaní predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené verejnosťou.

K správe o hodnotení bolo podľa § 35 zákona o posudzovaní doručených 10 stanovísk od dotknutých orgánov aj dotknutej verejnosti. Po doplnení doplňujúcich informácií boli doručené 2 stanoviská.

Podľa § 35 ods. 4 zákona o posudzovaní nemusí príslušný orgán na stanovisko doručené po uplynutí lehôt uvedených v odsekoch 1 až 3 prihliadať. Dotknutý orgán je oprávnený uplatňovať pripomienky len v rozsahu svojej pôsobnosti a písomné stanovisko je povinný odôvodniť.

Relevantné pripomienky a požiadavky zo všetkých doručených stanovísk dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti k správe o hodnotení príslušný orgán akceptoval a zapracoval do opatrení a podmienok tohto záverečného stanoviska uvedených v kapitole VI.3.. Vyhodnotenie doručených stanovísk príslušným orgánom je spracované v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť bolo vypracované podľa § 37 zákona o posudzovaní

na základe správy o hodnotení navrhovanej činnosti, príloh k správe o hodnotení, stanovísk doručených k správe o hodnotení navrhovanej činnosti, záznamu z verejného prerokovania navrhovanej činnosti a odborného posudku, vypracovaného podľa § 36 zákona o posudzovaní vplyvov. O podkladoch rozhodnutia a o možnosti sa k podkladom rozhodnutia pred jeho vydaním vyjadriť a navrhnúť jeho doplnenie boli informovaní účastníci konania listom č. OU-BA-OSZO3-2024/019136-102 zo dňa 20.08.2024.

Okresný úrad Bratislava ako príslušný orgán posudzovania vplyvov predmetnej navrhovanej činnosti pri hodnotení podkladov a vypracovávaní záverečného stanoviska postupoval podľa ustanovení zákona o posudzovaní. Okresný úrad Bratislava dôsledne analyzoval správu o hodnotení a jej prílohy, všetky pripomienky zo stanovísk dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti. Vyhodnotenie stanovísk doručených k správe o hodnotení je uvedené v kapitole VII.2. tohto záverečného stanoviska. Celkovo bolo v konaní posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na príslušný orgán doručených 12 stanovísk z toho 3 stanoviská od dotknutej verejnosti.

Pri posudzovaní navrhovanej činnosti boli vzhľadom na jej predmet a rozsah činnosti zvážené a zhodnotené všetky predpokladané vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie, na socioekonomické podmienky a na zložky životného prostrediu v lokalite navrhovanej činnosti.

Realizáciou navrhovanej činnosti, ktorá zahŕňa rekonštrukciu a dostavbu už existujúcej železničnej trate v lokalite, nedôjde k významnému negatívnemu vplyvu na životné prostredie vrátane zdravia ľudí. Identifikované nepriaznivé vplyvy počas stavebných prác a počas prevádzky navrhovanej činnosti budú dočasné, lokálne a majú charakter vplyvov zmierniteľných pomocou vhodne nastavených eliminačných opatrení. V priamo dotknutom území platí prvý stupeň územnej ochrany a druhová ochrana chránených rastlín, chránených živočíchov, chránených nerastov a chránených skamenelín podľa zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov.

Okresný úrad Bratislava zvážil všetky možné riziká navrhovanej činnosti z hľadiska vplyvov na životné prostredie a zdravie obyvateľov a dospel k záveru, že pri dodržaní ustanovení všeobecne záväzných predpisov, technologických postupov a opatrení na vylúčenie alebo zníženie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti a opatrenia podmienky tohto záverečného stanoviska, je navrhovaná činnosť prijateľná a nebude mať významný negatívny vplyv na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravia obyvateľov. Negatívne skutočnosti (hluk spôsobený prevádzkou navrhovanej činnosti a blízkosť chránených území), ktoré sa zistili v priebehu posudzovania vplyvov boli príslušným orgánom vyhodnotené a boli z nich vyvodené opatrenia a podmienky v kapitole VI.3. záverečného stanoviska na ich elimináciu.

Na základe uvedeného OÚ BA súhlasí s realizáciou navrhovanej činnosti v predloženom variante v správe o hodnotení s podmienkou realizácie podmienok uvedených v kapitole VI.3. tohto záverečného stanoviska.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní vplyvov

boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

2. Odôvodnenie akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení doručených podľa § 35 zákona vrátane odôvodnených písomných pripomienok, ktoré boli doručené dotknutou verejnosťou.

K správe o hodnotení navrhovanej činnosti boli v rámci posudzovania vplyvov na životné prostredie doručené od dotknutých orgánov a dotknutej verejnosti tieto stanoviská, ktoré príslušný orgán vyhodnotil nasledovne:

Mestská časť Bratislava-Devínska Nová ves, Novoveská 17/A, 843 10 Bratislava, list č. 5100/830/2024/Mac zo dňa 16.04.2024, doručené ako e-podanie 17.04.2024

- Mestská časť Bratislava – Devínska Nová Ves z hľadiska sledovaných záujmov požadovala vo svojom stanovisku č. 88/55/2021/Mac zo dňa 07.01.2021 k začatiu konania vo veci zisťovacieho konania predloženom zámere ďalej posudzovať zámer podľa zákona NR SR č.24/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov a v správe o hodnotení súčasne okrem iných podmienok vznesených v stanovisku:

- žiadala aj realizáciu protihlukových clôn uvedených v hlukovej štúdii na str.6 (KLUB ZPS vo vibroakustike, 08/2020) a doplnenie protihlukových clôn z ľavej strany v celom zastavanom území k. ú. Devínska Nová Ves vrátane lokality Bytový dom Devínka pod lesom a aspoň 5 metrov za jeho hranicou. Ďalej žiada doplnenie návrhu protihlukových clôn o realizáciu protihlukovej clony od železničnej stanice po technologický park a zo strany rozvojového územia Devínskej Novej Vsi t.j. z pravej strany od železničnej stanice po predpokladaný TIOP DNV (s vydanými územnými rozhodnutiami – napr. lokalita Pod Rakytou); a v Závere stanoviska žiadala: Pripomienky a požiadavky vznesené v tomto stanovisku mestskej časti zohľadniť v zisťovacom konaní.

- Vzhľadom na skutočnosť, že v správe nebola zohľadnená a akceptovaná vyššie uvedená podmienka: 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.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Princípy a dôsledky umiestňovania stavieb v blízkostí železničných tratí a v ochrannom pásme dráhy sú všeobecne známe. Navrhovanou činnosťou sa nemení poloha trate, považujeme preto 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.
OÚ BA zohľadnil stanovisko mestskej časti Bratislava-Devínska Nová Ves aj vyjadrenie navrhovateľa k tomuto stanovisku a zohľadnil požiadavku na realizáciu protihlukových stien v podmienkach č. 1, 5 a 6 tohto záverečného stanoviska. V podmienkach je zahrnutá možnosť realizácie protihlukových stien v okolí železničnej trate pre budúcich investorov v okolí trate, ďalej aktualizácia protihlukovej štúdie na územie spomínané v stanovisku ako aj samotný návrh a realizácia protihlukových stien.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava, list č.RÚVZBA/OHŽPaZ/7251/11524/2024 zo dňa 22.04.2024, list na vedomie, adresát: Ministerstvo Dopravy SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody č.6, 810 05 Bratislava

Vyjadrenie OÚ BA:
Stanovisko je bez pripomienok. RÚVZ BA týmto listom postupuje zaslanie správy o hodnotení príslušným orgánom so žiadosťou o vyjadrenie (list č. č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-077 zo dňa 02.04.2023) na vybavenie vecne príslušnému orgánu MD SR útvar vedúceho hygienika. *OÚ BA berie uvedené na vedomie.*

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava, sekcia stratégie dopravy, list č. 15793/2024/SSD/38664 zo dňa 29.04.2024 doručený ako e-podanie 30.04.2024

- Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej vetvy na rýchlosť 120 km/h v úseku ŽST Devínska Nová Ves po portály železničných tunelov ŽST Bratislava hlavná stanica. Celková dĺžka riešeného úseku je 10,7 km. Správu o hodnotení navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ berie MD SR na vedomie a nemá k nej žiadne pripomienky.

Vyjadrenie OÚ BA:
OÚ BA berie stanovisko Ministerstva Dopravy SR na vedomie. Stanovisko je súhlasné a bez pripomienok.

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava, list

č.RÚVZBA/OHŽPaZ/7251/11524/2024 zo dňa 22.04.2024, list na vedomie, adresát: Ministerstvo Dopravy SR, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody č.6, 810 05 Bratislava

Vyjadrenie OÚ BA:
Stanovisko je bez pripomienok. Listom informuje RÚVZ BA príslušný orgán o postúpení spätnom postúpení podania (list č. č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-077 zo dňa 02.04.2023) na MD SR, útvar vedúceho hygienika. OÚ BA berie uvedené na vedomie.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Tajovského 14440/28B, 974 01 Banská Bystrica, lis č. ŠOP SR/357-003/2024 zo dňa 26.04.2024

- V priamo dotknutom území platí prvý stupeň územnej ochrany a druhová ochrana chránených rastlín, chránených živočíchov, chránených nerastov a chránených skamenelín podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. V jeho bezprostrednej blízkosti sa nachádzajú chránené územia CHKO Malé Karpaty, PR Štokeravská vápenka, ÚEV Štokeravská vápenka (SKUEV0502), PR Vydrica a ÚEV Vydrica ()SKUEV0388). Vodný tok Vydrica je biokoridorom regionálneho významu.
- Predložená správa o hodnotení (ďalej len „SoH") je mimoriadne a zbytočne veľmi rozsiahla. Strany 144 - 182 chýbajú, presnejšie sú prázdne, bez textu. 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. 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. Významnosť vplyvov na krajinu a chránené územia, predovšetkým vplyvov nulového variantu a prevádzky, je v multikriteriálnom hodnotení nesprávna. Návrh monitoringu je zredukovaný na hluk a otrasy, návrh monitoringu ďalších zložiek životného prostredia absentuje.
- 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.
- 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. 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 častí procesu posudzovania vplyvov podľa zákona o posudzovaní vplyvov považujeme za neštandardný a nekomplexný.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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. 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. Z určeného rozsahu hodnotenia, doručených stanovísk ani zistených skutočnosti počas spracovania správy o hodnotení nevyplynula požiadavka na návrh monitoringu iných zložiek životného prostredia. 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.
OÚ BA konštatuje, že správa o hodnotení bola na príslušný orgán podaná v plnom znení, v plnom znení je aj zverejnená na enviroportáli pod názvom SOH_A_00_Správa o hodnotení. https://www.enviroportal.sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicneho-uzla-bratislava-vetva-zapad
OÚ BA pripomienky v stanovisku ŠOP SR zohľadnil v podmienkach tohto záverečného stanoviska. V podmienke č. 2 je obsiahnuté pravidelné odstraňovanie inváznych druhov rastlín a vhodná výsadba po dokončení stavebných prác zmeny navrhovanej činnosti. (Podmienka č. 2). Do podmienky č. 7 tohto záverečného stanoviska zaradil príslušný orgán požiadavku na minimalizovanie zásahov do okolitých biotopov a o požiadanie ŠOP SR (správcu chránených území) o stanovisko k zásahom do biotopov v rámci navrhovanej činnosti a k návrhu revitalizačných opatrení. (Podmienka č. 7)
Okresný úrad Bratislava ako správny orgán má za povinnosť vyhodnocovať okruh účastníkov konania primárne na začiatku konania ale aj v priebehu celého konania až do právoplatného ukončenia je povinný skúmať, či nie je účastníkom konania aj iná osoba, s ktorou sa doposiaľ ako účastníkom nekonalo. OÚ BA ďalej uvádza, že zámer navrhovanej činnosti bol podľa rozdeľovníka listu č. OU-BA-OSZP3-2020/152602-002 zo dňa 16.12.2020 - zaslanie zámeru a upovedomenie o začatí konania s možnosťou vyjadrenia sa, odoslaný aj na ŠOP SR, Tajovského 28B, 974 09 Banská Bystrica 9. Následne bolo na ŠOP SR doručené aj rozhodnutie zo zisťovacieho konania.

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody

a vybraných zložiek životného prostredia, orgán ochrany prírody okresu, list č. OÚ-BA-OSZP3-2024/381946-2/HRB zo dňa 30.04.2024, doručený 06.05.2024

- Väčšina riešeného územia sa nachádza v území s prvým stupňom ochrany podľa § 12 zákona OPK, kde sa uplatňujú ustanovenia o všeobecnej ochrane prírody a krajiny podľa druhej časti tohto zákona. V žkm 50,4 – 51,9 sa navrhovaná činnosť dotýka južnej hranice Chránenej krajinnej oblasti Malé Karpaty s druhým stupňom ochrany v rozsahu ustanovení § 13 zákona OPK. Pôjde o úpravu cestnej komunikácie Cesta na Červený most + parkovacích plôch a v mieste vybudovania rampy pre peších k novému podchodu a tiež úpravu cestnej komunikácie K lomu (vrátane prestavby mosta).
- Železničná trať priamo križuje mostným objektom potok Vydrica, ktorý je v úseku vzdialenom cca 20 m od existujúcej žel. trate (na Červenom moste) územím európskeho významu Vydrica t.j. územím Natura 2000. Predmetom ochrany SKUEV0388 Vydrica je ochrana biotopov druhov európskeho významu akým je rak riavový (Austropotamobius torrentium), kováčik fialový (Limoniscus violaceus) a pásikavec (Cordulegaster heros) a biotopy európskeho významu: Ls 5.1 Bukové a jedľovo-bukové kvetnaté lesy (9130), Ls 1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (*91E0) a Ls 5.2 Kyslomilné bukové lesy (9110). Väčšina územia ÚEV Vydrica (v rozsahu 93 %) sa prekrýva s územím Prírodnej rezervácie Vydrica so štvrtým a piatym stupňom ochrany, tj. navrhovaná činnosť je v tesnej blízkosti tohto chráneného územia, pričom v jeho južnej časti platí štvrtý stupeň ochrany (zóna B) v rozsahu ustanovení § 15 zákona OPK. PR Vydrica bola vyhlásená pre ochranu vyššie uvedených biotopov a živočíchov, ale aj pre ochranu biotopu národného významu Ls 2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské a tiež biotopu druhu európskeho významu fúzač alpský (Rosalia alpina). Realizáciou stavebných prác by nemalo dôjsť k zásahom do tohto chráneného územia.
- Podľa Regionálneho územného systému ekologickej stability mesta Bratislavy (SAŽP, 1994) riešeným územím prechádza VI. nadregionálny biokoridor JV svahy Malých Karpát, IX. regionálny biokoridor Koliba – Slavín – Sitina a je v dotyku s VIII. regionálnym biokoridorom Vydrica s prítokmi, tvorený vodnými, mokraďnými a lesnými spoločenstvami, ktorý je v súčasnosti pod silným antropickým tlakom vyplývajúcim z dlhodobého nerešpektovania jeho prioritných funkcií.
- Predložený zámer uvažuje s výrubom nelesnej drevinovej vegetácie, pravdepodobne bude potrebný aj výrub na lesných pozemkoch (na území CHKO Malé Karpaty). Výrub drevín rastúcich mimo lesa podlieha povoľovacej činnosti orgánom ochrany prírody v súlade s § 47 ods. 3 a 5 zákona OPK v kompetencii okresného úradu (mimo zastavaného územia obce) alebo obce, resp. príslušnej mestskej časti (v zastavanom území obce). Výrub drevín vyplývajúci z osobitného predpisu (napr. zákona o dráhach) podlieha oznamovacej povinnosti v súlade s § 47 ods. 7 zákona OPK. Výrub drevín rastúcich na vodných plochách (brehové porasty potokov) podlieha povoľovacej činnosti v kompetencii štátnej vodnej správy (na okresnom úrade).
- Na pozemkoch existujúcej trate a existujúcich objektov železníc sa nepredpokladá výskyt biotopov chránených druhov rastlín, tiež sa tu nenachádzajú chránené stromy. V oblasti Červeného mosta (žkm 51,368) sú však prítomné biotopy: Ls1.3 Jaseňovo-jelšové podhorské lužné lesy (*91E0), ktorý je prioritným biotopom európskeho významu (potok Vydrica a jeho

okolie) a Ls2.1 Dubovo-hrabové lesy karpatské, ktorý je biotopom národného významu (porasty na strmom svahu na SV lokality). Prestavbou Červeného mosta a výstavbou novej mostnej konštrukcie pre tretiu traťovú koľaj dochádza k okrajovým zásahom do uvedených biotopov v nevyhnutnom rozsahu. Na uskutočnenie činnosti, ktorou môže dôjsť k poškodeniu alebo zničeniu biotopu európskeho významu alebo biotopu národného významu, sa v súlade s § 6 ods. 2 zákona OPK vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody.

- Navrhované opatrenia ochrany prírody na ďalší stupeň projektovej dokumentácie:

- minimalizovať zásahy do biotopov európskeho a národného významu; definovať rozsah ich zásahov a v spolupráci so ŠOP SR (správca chránených území) navrhnúť náhradné revitalizačné opatrenia v záujmovom území;
- minimalizovať zábery lesných porastov, porastov nelesnej drevinovej vegetácie všetkých foriem vrátane brehových porastov; uviesť rozsah nevyhnutného výrubu drevín;
- výrub drevín načasovať v mimohniezdnom období, prípadne aj mimovegetačnom období;
- 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;
- vylúčiť zásahy do ÚEV Vydrica, resp. PR Vydrica počas výstavby;
- 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;
- materiálové a farebné prevedenie protihlukových stien navrhnúť s rešpektovaním ochrany prelietavajúceho vtáctva;
- navrhnúť opatrenia pre zabránenie usmrcovaniu vtákov v kolízii s trakčným vedením;
- 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.
- 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 považuje orgán ochrany prírody navrhovaný variant za realizovateľný.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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 navrhovanej činnosti. K návrhu opatrenia č. 3 navrhovateľ uvádza, že vyvinie max. úsilie, aby boli výruby drevín realizované prednostne 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, resp. po vykonaní príslušných opatrení v súlade s § 4, § 35 a § 40 zákona č. 543/2002 Z. z..
OÚ BA pripomienky zo stanoviska Okresného úradu Bratislava, Odboru starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia, orgánu ochrany prírody okresu akceptoval, považuje ich za opodstatnené a výstižné a zaradil ich do Opatrení a podmienok tohto záverečného stanoviska. Podmienky č.: 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 a 16.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava, Primaciálne nám. 1, 814 99 Bratislava, list č. MAGS OEaTI 50846/2024-167544 zo dňa 06.05.2024, doručený ako e-podanie 09.05.2024

- V predloženej dokumentácii absentuje: 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.

<u>Vyjadrenie OÚ BA:</u>
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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.
OÚ BA konštatuje, že súlad navrhovanej činnosti je popísaný v správe o hodnotení v kapitole C.II.19. na strane 156. Súlad s aktuálnou projektovou dokumentáciou vydáva hlavné mesto SR Bratislava v stanovisku podľa stavebného zákona.

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.

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.

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.

Pripomienka k Mostu Eisnerova v žkm 43,171

- Žiadame vybudovať také premostenie Eisnerovej ulice, ktoré umožní plynulé prevedenie pešej, cyklistickej a automobilovej dopravy.

Pripomienka k rekonštrukcii mosta I/2 Hodonínska ulica v žkm 48,621

- 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.

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.

Pripomienka k mostu v žkm 52,093

- Žiadame vybudovať pešiu infraštruktúru v priestore podmostia a nadväzujúcich pozemkov ŽSR.

Vyjadrenie OÚ BA:

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: V obvode dráhy (t. j. 3 m od vonkajšieho okraja telesa železničnej dráhy a stavieb, konštrukcii 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. Navrhovateľ nemôže požiadavku obojsmernej cyklistickej komunikácie v úseku Limbová ulica-Ostružinový chodník akceptovať z dôvodu potreby zachovať možnosť budúceho rozvoja železničného uzla Bratislava. Do technického návrhu bola snahou navrhovateľa o rešpektovanie potreby prepojenia územia cyklodopravou 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. Podchod v ZST Bratislava-Lamač v žkm 49,116 bude slúžiť na prístup cestujúcich na nástupiská. Prechod cyklistov na druhú stranu koľajiska bude umožnený akceptáciou pripomienky lávky pre peších v žkm 49,310 pomocou vhodnej prestavby lávky pre peších v žkm 49,310. Lávka pre peších v žkm 49,310 v ŽST Bratislava-Lamač bude prestavaná tak, aby umožnila previesť aj cyklistickú dopravu 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. 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 módach 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. Navrhovaná činnosť aktuálny stav mosta v žkm 43,171 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. Návrh riešenia križovatky Hodonínska ulica - ul. Pod násypom bude v ďalšom stupni prípravy projektu prehodnotený tak, aby bola možná čo najpriamejšia jazda

cyklistov po Hodonínskej ulici. Železničný most v žkm 52,093 nie je určený pre premostenie komunikácie, jeho využívanie chodcami nie je správcom oficiálne povolené. 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.
OÚ BA berie vyššie uvedené požiadavky na vedomie a k požiadavkám týkajúcich sa cyklodopravy uvádza nasledovné: Určovanie polôh cyklochodníkov nie je primárnym predmetom zisťovacieho konania ani posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie. OÚ BA zohľadnil v podmienkach tohto záverečného stanoviska predmetné pripomienky (Podmienka č. 17)

- V SoH boli identifikované plochy, kde dôjde k výrubu drevín a zásahu do biotopov (na základe prieskumu biotopov, Kollár, Pallaj, 2023) v koridore železničnej trate, vrátane doplnenia 3. traťovej koľaje. 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).
- V SoH sú vyhodnotené zásahy do chránených biotopov, území národnej siete a európskej siete chránených území (Natura 2000), vrátane prvkov územného systému ekologickej stability, bariérový efekt železnice a vplyvy na migráciu fauny. 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.
- Výruby drevín žiadame vykonať v mimohniezdnom období, aby sa minimalizovali negatívne vplyvy na faunu.
- 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.“
- Pri návrhu vegetačných úprav je potrebné rešpektovať zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

<u>Vyjadrenie OÚ BA:</u>
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Navrhovateľ akceptoval požiadavku na spracovanie dendrologického prieskumu. 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. 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 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 so zákonom č. 543/2002 Z. Pripomienka týkajúca sa opatrenia 37 sa akceptuje a primerane premietne do projektovej dokumentácie. 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.
OÚ BA požiadavky akceptoval a zohľadnil v podmienkach tohto záverečného stanoviska. Podmienky č. 16, 18 a 25. OÚ BA k požiadavke rešpektovania zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach konštatuje, že ide o platný legislatívny predpis, ktorého dodržiavanie je pre navrhovateľa povinné.

- 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 Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky č. 248/2023 o požiadavkách na stacionárne zdroje znečisťovania ovzdušia.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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.
OÚ BA pripomienku akceptoval a zaradil do podmienok záverečného stanoviska. (Podmienka č. 19)

- 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.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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.
OÚ BA pripomienku akceptoval a zaradil do podmienok záverečného stanoviska. (Podmienka č. 20)
K požiadavke rešpektovať prislúchajúce právne predpisy, najmä zákon 364/2004 Z. z. o vodách v znení neskorších predpisov a zákon č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami OÚ BA konštatuje, že ide o zákonnú povinnosť navrhovateľa, príslušný orgán ju preto nezaradil do podmienok tohto záverečného stanoviska.

- 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. 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).

- 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.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Projektová dokumentácia bude spracovaná v súlade s platnými právnymi predpismi, normami a nariadeniami. Navrhovateľ rešpektuje výsledky vibroakustickej štúdie a do podrobného technického návrhu zapracuje všetky opatrenia navrhované štúdiou a uvedené v správe o hodnotení. 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.
OÚ BA konštatuje, že dodržiavanie platných zákonov a predpisov je pre navrhovateľa zákonná povinnosť, preto príslušný orgán túto požiadavku nezaradil do podmienok tohto záverečného stanoviska. Aktualizovanie hlukového posúdenia, realizácia opatrení podľa vibroakustickej štúdie a požiadanie MD SR, útvar vedúceho hygienika o stanovisko je zaradené v podmienkach č. 1, 4 a 5. (Podmienka č. 5 Podmienka č. 1 Podmienka č. 4) tohto záverečného stanoviska.

- 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).
- Opatrenie č. 62 Presun NKP dom strážny č. ÚZPF 11393/1 realizovať v súlade s § 24 ods. 3 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. V definícii opatrenia č. 63 navrhujeme uvádzať „s Mestským ústavom ochrany pamiatok v Bratislave“.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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. Opatrenia uvedené v správe o hodnotení bude navrhovateľ pri ďalšej príprave navrhovanej činnosti rešpektovať.

OÚ BA predmetné pripomienky zohľadnil v podmienkach tohto záverečného stanoviska. (Podmienka č. 21)

- 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).

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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.
OÚ BA uvedenú pripomienku akceptoval a zohľadnil v podmienkach záverečného stanoviska. (Podmienka č. 25)

- Počas výstavby žiadame zabezpečiť environmentálny dozor.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Požiadavka bude rešpektovaná a premietnutá do projektovej dokumentácie.
OÚ BA požiadavku akceptoval a zaradil do podmienok tohto záverečného stanoviska. Podmienka č. 22.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava, list č. 15275/2024/ÚVHR/42116 zo dňa 10.05.2024 doručený ako e-podanie 10.05.2024, list poslaný na vedomie, adresát: RÚVZ BA

- Po preskúmaní predmetného podania bolo zistené, že ide o proces posudzovania podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorého sa MD SR ku dnešnému dňu nezúčastnilo na žiadnom stupni, avšak má vedomosť o tom, že Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave sa vyjadril záväzným stanoviskom č. HŽP/3867/2021 zo dňa 13.01.2021 ku strategickému dokumentu pre činnosť „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPD“, nakoľko toto záväzné stanovisko Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave zaslal MD SR na vedomie.
- MD SR nedisponuje žiadnymi inými dokladmi k danej veci. S ohľadom na vyššie uvedené aj so zohľadnením stupňa procesu posudzovania predmetnej navrhovanej činnosti MD SR má za to, že príslušným orgánom verejného zdravotníctva na vydanie stanoviska ku správe o hodnotení vplyvov danej navrhovanej činnosti je Regionálny úrad verejného zdravotníctva

Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave, a preto Vám predmetné podanie odstupujeme späť na priame vybavenie.

Vyjadrenie OÚ BA:
Bez pripomienok, informácia o odstúpení podania. OÚ BA berie na vedomie.

Mestská časť Bratislava-Lamač, Malokarpatské nám. 9, 841 03 Bratislava, list č. ODUZM-2024/284/Pá-4517 zo dňa 10.05.2024, doručený ako e-podanie 14.052024

- Požadujeme rešpektovať pripravovaný Územný plán zóny 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.
- V nadväznosti na plánovanú výstavbu v zóne Zečák , ktorá je v prevažnej miere určená pre funkciu bývania, žiadame o doplnenie protihlukových stien od cestného mosta 1/2, Hodonínska ulica (km 48,621) po Zeleno horskú ulicu (km 50,406) z oboch strán železničnej trate.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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. 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. Navrhovateľ umožní investorovi (investorom) nových stavieb vybudovať protihlukové steny a vybudovať plánovanú dopravnú infraštruktúru v tejto lokalite pri rešpektovaní výhľadových rozvojových zámerov ŽSR a za predpokladu dodržania platných bezpečnostných predpisov a noriem.
OÚ BA považuje vyjadrenie navrhovateľa k predmetným pripomienkam za dostatočné pre potreby zisťovacieho konania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie. Možnosť výstavby protihlukových stien budúcich stavebných investorov v okolí železničnej trate je zohľadnená v podmienkach tohto záväzného stanoviska. (Podmienka č. 6)

Občianska iniciatíva za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave, zastúpená Ing. Katarínou Pancákovou, Javorová 15, 811 04 Bratislava, list zo dňa

10.05.2024, doručený 14.05.2024

- Z predloženej správy o hodnotení však nevyplývajú žiadne relevantné údaje ani porovnania, z ktorých by bolo zrejmé, aké úpravy technického, 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 cca 50m 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.
- 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 aktuálne – jedno variantné riešenie navrhovanej činnosti nedoplnil ani v predloženom zmenenom rozsahu (viď. vyššie) o údaje týkajúce sa úseku žkm 52,423 - 53,100, špeciálne v záujmovej časti obytnej lokality Brnianskej ulice. Žiadna z kapitol súboru predložených dokumentov tento úsek osobitne neuvádza a z hľadiska technického riešenia ani vplyvu na obyvateľstvo nepopisuje. Napriek skutočnosti, že tento úsek je z hľadiska záťaže na životné prostredie vysoko exponovaný, vibroakustická štúdia predmetný úsek nehodnotí, nerieši a exaktne nenavrhuje preventívne ochranné opatrenia.
- Bez informácií o spôsobe stavebného, technického a technologického riešenia tohto konkrétneho v.u. úseku nie je možné relevantne predikovať ani posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na kvalitu života dotknutých obyvateľov Brnianskej ulice, ktorí sú aj za súčasného stavu dlhodobe konfrontovaní s hlukovou a vibračnou záťažou z prevádzky predmetnej železničnej trate s negatívnymi zdravotnými dôsledkami.
- Nadväzne na horeuvedené skutočnosti žiadame:

- V rámci navrhovanej činnosti doplniť a dopracovať do všetkých častí dokumentácie pre záujmový úsek žkm 52,423 - 53,100 stavebný, technický a technologický popis riešenia navrhovanej činnosti po deklarovaných zmenách osobitne pre obytnú lokalitu Brnianskej ulice:
- 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. '
- Grafické aj textové trasovanie novej 3 -koľaje, Jej smerové a výškové vedenie. Požadujeme jej umiestnenie na severnej strane Brnianskej ulice.
- Popis riadenia prejazdu a rýchlosti súprav vo v.u. žkm úseku na všetkých 3 koľajách po hl. ZST, priepustnosť do tunela /smer hl. ZST.
- V rámci protihlukových a protivibračných opatrení požadujeme znížiť plánovanú traťovú rýchlosť 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 technických úprav na trakčnom vedení (2 stávajúce+ vybudovanie ďalšieho vedenia pre 3.kofaj), realizovať technické opatrenie, tj. 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.
- Spôsob napájania trakčného vedenia (striedavý prúd, 25kV/50Hz?) v úseku žkm 52,423 - 53,100, umiestnenie riadiacej stanice pre napájanie (trafostanice), ochranné opatrenia.
- 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.
- Údaje o uzemnení trakčného vedenia (situácia), zabezpečenie ochrany šírenia elektromagnetického poľa v prípade, že sa týka priamo úseku žkm Brnianskej ulice.
- Špecifikovať počet, umiestnenie a druh osadenia elektronických zabezpečovacích zariadení v úseku žkm 52,423 - 53,100 v obytnej lokalite Brnianskej ulice a ich vplyv.

<u>Vyjadrenie OÚ BA:</u>

Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Navrhovateľ sa jednotlivo vysporiadal s pripomienkami doručenými k rozsahu hodnotenia vrátane pripomienok Občianskej iniciatívy. Toto vysporiadanie je prílohou č. 6 správy o hodnotení. Podrobnejšie bude stavebné, technické a technologické riešenie navrhovanej činnosti dopracované v ďalších stupňoch jej prípravy v projektovej dokumentácii. V rámci modernizácie trate dôjde u 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). 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. 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 na 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. 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 akustické merania, ktorými bude overená účinnosť inštalovaných opatrení. V miestach, kde nebude preukázaná dostatočnosť zmiernenia šírenia hlukových 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. Trakčné vedenie bude navrhnuté v zmysle platných právnych predpisov Trakčné vedenie bude napájané trakčnou napäťovou sústavou 25 kV, 50 Hz AC. Napájané bude z existujúcej
trakčnej napájacej stanice Zohor. 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 lokalitv. Sú napájané nízkym napätím.
OÚ BA má za to, že predložená správa o hodnotení je pre účel posudzovania vplyvov na životné prostredie postačujúca, všetky vplyvy činnosti na obyvateľstvo a životné prostredie sú podrobne popísané v kapitole C.III.. ako aj zvyšné časti správy o hodnotení. S dobrým spracovaním predloženej správy o hodnotení sa stotožnila aj odborná posudkárka, ktorej závery a zistenia sú zhrnuté v kapitole II.5. tohto záväzného stanoviska. OÚ BA ďalej konštatuje, že predložený variant navrhovanej činnosti je modifikovaný variant, ktorého zahrnutie do správy o hodnotení je v súlade so zákonom o posudzovaní. K zmene rozsahu navrhovanej činnosti sa vyjadril OÚ BA listom č. OU-BA-OSZP3-2023/019771-075 zo dňa 7.12.2023 na podklade vyjadrenia odborného orgánu Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky listom č. 11592/2023-11.1.2/dš, 88004/2023 zo dňa 21.11.2023. OÚ BA ďalej konštatuje, že vyššie uvedené požiadavky majú skôr charakter požiadaviek špecifických po technickej stránke, vhodné na ďalšie stupne dokumentácie a na ktoré považuje vysvetlenie navrhovateľa z doplňujúcich informácií za dostatočné. V zmysle zníženia hlukovej a vibračnej záťaže spôsobenej navrhovanou činnosťou zaradil príslušný orgán do podmienok tohto záväzného stanoviska viacero opatrení: Navrhovateľ aktualizuje hlukovú štúdiu (Podmienka č. 5) a realizuje protihlukové steny v zmysle záverov aktualizovaných štúdií a podľa aktuálne platných hygienických limitov v zmysle aktuálnych predpisov. (Podmienka č. 1)

- 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.
- 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 opatrenie na ochranu zdravia obyvateľov pred šokovým nadlimitným hlukom.

<u>Vyjadrenie OÚ BA:</u>
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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. OÚ BA berie pripomienku na vedomie a stotožňuje sa s odpoveďou navrhovateľa z doplňujúcich informácií.

- 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 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 a vibračná záťaž je v súlade s povolenými max. hygienickými limitmi a po realizácii navrhovanej činnosti klesne o 1 dB, čo bude mat' 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.
- 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.
- Po realizácii navrhovanej činnosti , včetne vybudovanej PHS- ešte pred kolaudáciou predložiť aktuálne merania hlukovej, vibračnej a elektromagnetickej záťaže na okolité objekty. V prípade preukázania nadlimitných hodnôt doplniť ďalšie opatrenia.
- Z predložených dokumentov nie je zrejmé, v ktorých miestach sa počíta s opornými a zárubnými múrami, rozmery, tvar, materiál, funkčnosť. V prípade, že navrhovateľ plánuje takýto múr aj na Brnianskej ulici, žiadame špecifikovať.
- Pri realizácii prác na trati v úseku Brnianskej ulice žiadame zriadenie staveniska, manipulačný priestor, prísun materiálu, mechanizmov, pracovníkov, odvoz odpadu na severnej strane, tj. na Opavskej ulici.

<u>Vyjadrenie OÚ BA:</u>
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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 koľai), uvažovaných 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. Zvolený metodický postup je 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 záťaž je v súlade s max. hygienickými limitmi. 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. 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 dl. 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/11/7, 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. 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 správv o hodnotení. Pre zriadenie zariadení stavenísk budú primárne využité voľné, stavebne nevyužité plochy v blízkosti trate s vhodnými terénnymi parametrami čo najvzdialenejšie obývaným alebo
chráneným objektom.
OÚ BA konštatuje, že vysvetlenie navrhovateľa k predmetným pripomienkam z doplňujúcich informácií považuje za objasňujúce. Pripomienky zohľadnil v podmienkach tohto záverečného stanoviska vo forme aktualizácie hlukovej štúdie (Podmienka č. 5) a realizácii protihlukových stien v zmysle záverov aktualizovaných štúdií a podľa aktuálne platných hygienických limitov v zmysle aktuálnych predpisov. (Podmienka č. 1) Návrh protihlukových stien je aj popísaný aj v správe o hodnotení. Parametre protihlukových stien budú stanovené na základe aktualizovaných štúdií v spolupráci s príslušným orgánom na ochranu zdravia (MD SR, útvar vedúceho hygienika rezortu). Podmienka č. 4

Mestská časť Bratislava-Dúbravka, oddelenie územného rozvoja a dopravy, Žatevná 2, 844 02 Bratislava, list č. ÚR-8615/2831/2024-IK zo dňa 02.05.2024, doručený ako e-podanie 24.05.2024

Vyjadrenie OÚ BA:
Stanovisko bez pripomienok

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava, list č.RÚVZBA/OHŽPaZ/8806/15522/2024 zo dňa 29.05.2024 doručený ako e-podanie 29.05.2024, list

adresovaný na príslušný orgán iba na vedomie, adresát: MD SR

Vyjadrenie OÚ BA:
Stanovisko bez pripomienok

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská 8, 820 09 Bratislava, list č.RÚVZBA/OHŽPaZ/8806/15522/2024 zo dňa 29.05.2024 doručený ako e-podanie 29.05.2024, list adresovaný na príslušný orgán iba na vedomie, adresát: MD SR

Vyjadrenie OÚ BA:
Stanovisko bez pripomienok

Občianske združenie Cyklokoalícia, Partizánska 2, 811 03 Bratislava, list doručený ako e-podanie 29.05.2024

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 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.

- 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.
- 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.
- Na novej mostnej konštrukcii v žkm 51,368 v susedstve Červeného mosta žiadame navrhnúť aj lávku pre cyklistov.
- Na novej mostnej konštrukcii v žkm 52,175 nad Limbovou ulicou žiadame navrhnúť aj lávku pre cyklistov.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: Podchod v ZST 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. 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 49,31 O, ktorá prejde vhodnou prestavbou. S navrhovaným doplnením rampy zo strany Kuneradskej ulice sa preto neuvažuje. Finálne rozhodnutie o tom, či je nutná realizácia podchodu pre cestujúcich v zastávke Bratislava-železná studienka v žkm 51,194 bude možné urobiť až vo vyšších stupňoch prípravy projektu, kedy bude k dispozícii viac relevantných podkladov. 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 cvklotrasa R12.
Uvedená možnosť prístupu po existujúcich komunikáciách na zastávku Bratislava-Železná studienka bola preskúmaná v rámci spracovania zámeru. V existujúcom teréne je možné realizovať iba dve riešenia. Požiadavka bude doriešená. Rampa z južnej strany zastávky je aktuálne predmetom samostatného súvisiaceho projektu „Revitalizácia zast. Bratislava-Železná studienka a jej okolia“. Po korune zárúbného múru nie je možné vzhľadom na aktuálne znenie zákonu č. 513/2009 Z.z. o dráhach viesť cyklotrasu. Bez súhlasu prevádzkovateľa a bez povolenia špeciálneho stavebného úradu je zakázané umiestňovať stavby nesúvisiace s prevádzkou dráhy na dráhe, umiestnenie je možné až za hranicou obvodu dráhy. Viaceré požiadavky sa nedajú akceptovať aj z dôvodu potreby zachovať možnosť budúceho rozvoja železničného uzla.
OÚ BA predmetné požiadavky zohľadnil v podmienkach záverečného stanoviska. (Podmienka č.17)

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, útvar vedúceho hygienika rezortu, Námestie

Slobody č.6., 810 05 Bratislava, list č. 15275/2024/ÚVHR/49840 zo dňa 05.06.2024, doručený ako e-podanie 05.06.2024,doručený na okresný úrad Bratislava na vedomie, adresovaný na RÚVZ BA

Vyjadrenie OÚ BA:
Bez pripomienok k navrhovanej činnosti, oznámenie o žiadosti o pracovné stretnutie od MD SR na RÚVZ BA.

Mestská časť Bratislava-Staré mesto, Vajanského nábrežie 3, 814 21 Bratislava, list č. 1126/41892/2024/OPK/Kun zo dňa 17.05.2024, doručený ako e-podanie 11.06.2024

- 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 prípade nemožnosti zabezpečenia súladu 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 dotknutých budovách.
- Za účelom eliminácie používania klaksónu rušňovodičom s výraznou intenzitou hluku pri 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).
- Výšku PHS stien navrhnúť a zrealizovať tak, aby boli ochránený obyvatelia na všetkých podlažiach obytných budov.

Vyjadrenie OÚ BA:
Z vyjadrenia navrhovateľa z doplňujúcich informácií: 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).
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. 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. Klaksóny na rušňoch sú súčasťou lokomotív, ich používanie sa riadi všeobecne záväznými predpismi.
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.
OÚ BA k zadefinovaniu monitorovacích bodov uvádza, že body budú určené na základe zhodnotenia odborne spôsobilou osobou v zmysle platných predpisov. OÚ BA požiadavku na určenie monitorovacích bodov zohľadnil v podmienkach tohto záverečného stanoviska (Podmienka č. 3). OÚ BA zaradil do podmienok záverečného stanoviska aktualizovanie hlukového posúdenia podľa najnovších parametrov a aktuálnej situácie a realizovanie opatrení, ktoré vyplynú z tejto štúdie a ktoré vyplývajú z vibroakustickej štúdie. (Podmienka č.5). OÚ BA ďalej konštatuje, že súčasťou podmienok je aj dodržanie všetkých zmierňujúcich opatrení, ktoré navrhol navrhovateľ v správe o hodnotení. (Podmienka č. 25) OÚ BA považuje vyjadrenie navrhovateľa k predmetným pripomienkam zo stanoviska za dostatočné pre potreby zisťovacieho konania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Bratislava, list č. 15275/2024/ÚVHR/55365 zo dňa 25.06.2024, doručený ako e-podanie 25.06.2024, doručený na vedomie, adresovaný na RÚVZ BA

<u>Vyjadrenie OÚ BA:</u>
Bez pripomienok k navrhovanej činnosti. MS SR v liste oznámilo, že posudkovú činnosť v rámci územného konania predmetnej stavby z hľadiska verejného zdravia vykoná v plnom rozsahu.
OÚ BA berie uvedené oznámenie na vedomie.

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava, útvar vedúceho hygienika rezortu, oddelenie oblastného hygienika Bratislava, list č.

15275/2024/ÚVHR/63749 zo dňa 24.07.2024 doručený ako e-podanie 24.07.2024, list bol poslaný aj na RÚVZ BA na vedomie.

- MD SR si týmto dovoľuje poznamenať, že MD SR ako orgán verejného zdravotníctva nemá v konaniach podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o hodnotení vplyvov na životné prostredie v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 24/2006 Z.z.“) ani v konaniach podľa zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní postavenie účastníka konania, tak ako to uvádzate vo Vašom vyššie citovanom liste.
- MD SR však nenamieta, že je vecne nepríslušným dotknutým orgánom verejného zdravotníctva, avšak poukazuje na to, že v doterajšom procese posudzovania danej veci podľa zákona č. 24/2006 Z.z. Okresný úrad Bratislava komunikoval výlučne s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislava a v rámci konania napríklad akceptoval jeho záväzné stanovisko č. HŽP/3867/2021 zo dňa 13.01.2021 ako vecne príslušného dotknutého orgánu. MD SR je toho názoru, že v prebiehajúcom procese posudzovania danej veci podľa zákona č. 24/2006 Z.z. z hľadiska ochrany verejného zdravia by mal Okresný úrad Bratislava i naďalej komunikovať s Regionálnym úradom verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislava ako dotknutým orgánom pri dokončení celého procesu.
- Tento postup považujeme za najvhodnejší pre zachovanie kontinuity a integrity celého procesu posudzovania. Vstup MD SR ako dotknutého orgánu, v tomto štádiu posudzovania, by mohol spochybniť dodržanie doterajších procesných podmienok celého konania.
- Z uvedeného dôvodu trváme na tom, aby sa Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave vyjadril stanoviskom aj k Správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“ na životné prostredie.
- MD SR bude následne z hľadiska ochrany verejného zdravia vykonávať posudkovú činnosť v rámci územného konania predmetnej stavby.

<u>Vyjadrenie OÚ BA:</u>
OÚ BA zaslal zámer a upovedomenie o začatí konania listom č. OU-BA-OSZP3-2020/152602-002 zo dňa 16. 12. 2020 na Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Nám slobody 6, 810 05 Bratislava 15, rovnako tak aj na Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava, Ružinovská - Bratislava 5364/8, 820 09 Bratislava 29. Uvedené orgány boli ako aj ďalšie v zozname dotknutých orgánov v dokumentácii zámeru. Dotknuté orgány, ktorým bola správa o hodnotení navrhovanej činnosti zasielaná listom č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-077 zo dňa 02. 04. 2024 boli prevzaté zo zisťovacieho konania zámeru ako aj zo zoznamu dotknutých orgánov uvedeného zo správy o hodnotení, v ktorom boli taktiež MD SR a RÚVZ BA.
OÚ BA má za to, že na základe posledného listu doručeného od MD SR (list č. list č. 15275/2024/ÚVHR/63749 zo dňa 24.07.2024 doručený ako e-podanie 24.07.2024) sa k predmetnej správe o hodnotení vyjadrí v rámci povoľovacích konaní, čo príslušný orgán zaradil aj do podmienok tohto záverečného stanoviska. (Podmienka č. 4)

K oboznámeniu s podkladmi rozhodnutia boli v súlade s listom č. OU-BA-OSZP3-2024/019136-102 zo dňa 20.08.2024 doručené nasledujúce stanoviská (stanoviská sú uvádzané v skrátenom znení):

Občianska iniciatíva „Za vykonanie opatrení na zníženie hluku z dopravy na Brnianskej ulici v Bratislave“, Ing. Katarína Pancáková, Javorová 15, 811 04 Bratislava, list zo dňa 28.08.2024, doručený 02.09.2024

- Navrhovateľ k našim pripomienkam zo dňa 10.5.2024 opätovne nepredložil žiadne relevantné doplňujúce informácie, ktoré by eliminovali obavu obyvateľov z nárastu ďalších negatívnych vplyvov na životné prostredie na Brnianskej ulici - prioritne na ich zdravie, spôsobené navrhovanou činnosťou v uvedenom úseku žkm. Navrhovateľ sa vo svojom vyjadrení znova odvoláva na kap. A/11/9 - Popis technického a technologického riešenia. Vecne táto kap. ale vôbec nedáva odpoveď na naše pripomienky k absencii relevantných údajov a ich porovnaní, z ktorých by bolo zrejmé, aké úpravy technického, technologického a stavebného riešenia si vyžiada zmenený variant oproti pôvodne navrhovanej činnosti v úseku inkriminovaného žkm. Ani kap. C/I11, na ktorú sa navrhovateľ odvoláva neobsahuje žiadne informácie o vplyve na konkrétne dotknuté územie obytnej lokality Brnianskej ulice, s obytnými domami vo vzdialenosti cca 50m od súčasnej železničnej trate. Faktom je, že žiadne relevantné údaje, porovnania a vplyvy technického riešenia na predmetnú obytnú zónu navrhovateľ neuvádzal ani v pôvodne navrhovanom variante. Naopak, navrhovateľ opakovane k našim pripomienkam (ale aj iných orgánov a organizácií uvádza, že : *„ ..... budú/bude zapracované/rozpracované/predložené/navrhnuté, ... v* ďalšom *stupni prípravy navrhovanej* činnosti". Nadväzne na uvedené je naďalej otázne, či rozsah a druh nešpecifikovaných zmien riešenia nedáva dôvod pre posudzovanie vplyvu na životné prostredie a zdravie obyvateľov ako nového variantu. Bez adekvátnych informácií o spôsobe stavebného, technického a technologického riešenia nášho záujmového úseku, nie je možné preukazne predikovať ani posúdiť vplyv navrhovanej činnosti na kvalitu života dotknutých obyvateľov Brnianskej ulice, ktorí sú aj za súčasného stavu dlhodobe konfrontovaní s hlukovou a vibračnou záťažou z prevádzky predmetnej železničnej trate s negatívnymi zdravotnými dôsledkami. Opakované tvrdenie navrhovateľa, že vibroakustická štúdia hodnotí z hľadiska vibrácií a hluku tento konkrétny úsek nie je pravdivé (nie sú k dispozícii žiadne relevantné súčasné ani predikované dáta týkajúce sa Brnianskej ul.), rovnako ako aj tvrdenie o ochrannom opatrení výstavbou protihlukovej steny. Navrhovateľ predpokladá až po realizácii činnosti urobiť merania hodnôt hluku, evtl. vibrácií a až následne - urobiť opatrenia formou výstavby PHS (21 ?) alebo iných (nešpecifikovaných) terciálnych opatrení. S takýmto riešením ako dotknutí obyvatelia nemôžeme súhlasiť. Celá štúdia je postavená na „vode", vôbec nezohľadňuje kumulatívne vplyvy hluku a vibrácií z titulu umiestnenia nových technických, technologických a stavebných zariadení; frekvencie prejazdov, atď. Navrhovateľ uvádza, že použije najnovšie antivibračné a protihlukové prvky a zariadenia, ktoré majú minimálny až nulový vplyv na generovanie hluku a vibrácií (z návrhu nie je jasné, či tieto prvky budú použité aj pre 2 stávajúce koľaje alebo len pre novú 3. koľaj). Napriek v.u. tvrdeniu, navrhovateľ v návrhu neuvádza porovnanie

súčasného a budúceho stavu riešenia aj s konkrétnym návrhom preventívnych opatrení, ale bude to riešiť až po realizácii stavby preverovaním účinnosti inštalovaných zariadení. Takýto postup nedáva obyvateľom žiadne záruky vykonania opatrení na ochranu zdravia pred hlukom, vibráciami a žiarením. Navrhovateľ vo svojom vyjadrení k našim pripomienkam opakovane tvrdí, že: „ Trakčné vedenie bude navrhnuté v zmysle platných predpisov a noriem počas projektovej prípravy a následnej realizácie, ... ", a že :" ... nemá. vedomosť o vysielaní magnetického poľa z trakčného vedenia ani o prekračovaní platných hygienických limitov pre túto veličinu". V správe o hodnotení ale uvádza, že žiarenie nezisťoval, návrh to nerieši a nie je ani predmetom návrhu opatrení, nakoľko „ ... v okruhu"nedochádza k zdržiavaniu sa ľudí." (akých? A čo obyvatelia?). Návrh (v texte ani grafickej časti) neuvádza počet ani umiestnenie podružných trafostaníc. Vzhľadom na závažný faktor ohrozujúci zdravie obyvateľov okolitých obytných domov, vyjadrenie navrhovateľa k uvedenému problému neakceptujeme. Otázna je aj kvalita štúdie realizovateľnosti, keďže navrhovateľ predpokladá navrhnutie trate s dostatočnými parametrami priepustnosti až v ďalších stupňoch projektovej prípravy. Napriek tomu je v našom dotknutom úseku predpokladaná rýchlosť prejazdu 120km/h. Vyjadrenie navrhovateľa k našej požiadavke na zmenu súčasného spôsobu používania výstražného zvukového signálu vysokej intenzity (150dB) rušňovodičom (4-5x opakovaného, neočkávne v dennú aj nočnú hodinu) v našej obytnej zóne (priamo na úrovni domov) na iný, modernejší automatizovaný systém, je prejavom neodbornosti aj mimoriadnej arogancie. Upozorňovať občana na skutočnosť, že je jeho chybou, ak si kúpil nehnuteľnosť v tejto lokalite, kde stále platia 176-ročné prevádzkové predpisy na železnici, je nehorázna drzosť. Potom je ale pochopiteľné, že v návrhu absentujú základné informácie , ktoré preukážu, či sa v projekte jedná o skutočnú modernizáciu 21. storočia. Ak by sme mali ako dotknutí občania akceptovať v.u. upozornenie, tak potom žiadame, aby sa celá lokalita vrátila do pôvodného stavu aká bola v 40-tich rokoch 20.storočia (naše domy postavené v r. 1937), kedy bola denná frekvencia železničnej dopravy max. 2-3 vlaky denne, za iných podmienok, v inom teréne, so zemnými valmi, zeleňou, na južnej strane trate obostavanom domami. A v neposlednom rade, nech nám štát vráti pozemky zo strany Brnianskej ul., ktoré nám boli násilne vyvlastnené. A keď sa podľa navrhovateľa máme riadiť predpismi z r. 1848, tak zrejme nie nutná ani plánovaná modernizácia žel.trate (mažeme sa vrátiť aj ku konskej železnici). Vzhľadom na to, že navrhovateľ sa znova nevysporiadal našimi predchádzajúcimi pripomienkami, ktoré aj nadväzne na v.u. fakty zostávajú v platnosti.

- Žiadame:

- V návrhu-textovej aj grafickej časti jednoznačne popísať aj obnovu oboch stávajúcich zemných telies v úseku žkm 52,423 - 53,100 až 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.
- 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.

- Grafické aj textové trasovanie novej 3 -koľaje, jej smerové a výškové vedenie. Požadujeme jej umiestnenie na severnej strane Brnianskej ulice.
- Popis riadenia prejazdu a rýchlosti súprav vo v.u. žkm úseku na všetkých 3 koľajách po hl. ZST, priepustnosť do tunela /smer hl. ZST.
- V rámci protihlukových a protivibračných opatrení požadujeme znížiť plánovanú traťovú rýchlosť 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 technických úprav na trakčnom vedení (2 stávajúce+ vybudovanie ďalšieho vedenia pre 3.koľaj), ako aj umiestnenie nových trafostaníc v inkriminovanom úseku, realizovať adekvátne technické opatrenia, tj. 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.
- Spôsob napájania trakčného vedenia, uviesť počet aj umiestnenie podružných trafostaníc v úseku žkm 52,423 - 53,100, umiestnenie riadiacej stanice pre napájanie (trafostanice), ochranné opatrenia.
- 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.
- Údaje o uzemnení trakčného vedenia (situácia), zabezpečenie ochrany šírenia elektromagnetického poľa v prípade, že sa týka priamo úseku žkm Brnianskej ulice.
- Špecifikovať počet, umiestnenie a druh osadenia elektronických zabezpečovacích zariadení v úseku žkm 52,423 - 53,100 v obytnej lokalite Brnianskej ulice a ich vplyv.
- 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, prípadne iný automatizovaný spôsob mimo obytnú zónu.
- 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 opatrenie na ochranu zdravia obyvateľov pred šokovým nadlimitným hlukom.
- Do príslušných dokumentov – ako jednoznačnú súčasť riešenia navrhovanej činnosti (do príslušných kapitol textovej aj grafickej časti) dopracovať výstavbu funkčnej protihlukovej steny, umiestnenej na južnej strane železničnej trate (min. ul. Prokopa Veľkého po ul. Dubová), 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.

- Po realizácii navrhovanej činnosti , včetne vybudovanej PHS- ešte pred kolaudáciou predložiť aktuálne merania hlukovej, vibračnej a elektromagnetickej záťaže na okolité objekty. V prípade preukázania nadlimitných hodnôt doplniť ďalšie opatrenia.
- Z predložených dokumentov nie je zrejmé, v ktorých miestach sa počíta s opornými a zárubnými múrami, rozmery, tvar, materiál, funkčnosť. V grafickej časti na južnej strane Brnianskej ulice je zakreslený oporný múr v dĺžke 210m (severná časť 564m). Navrhovateľ vo svojom vyjadrení ale uvádza dĺžku 150m, umiestnenie je mimo našu obytnú lokalitu a naďalej nie je jasná jeho funkcia. Žiadame popísať a precizovať umiestnenie.
- Pri realizácii prác na trati v úseku Brnianskej ulice žiadame zriadenie staveniska, manipulačný priestor, prísun materiálu, mechanizmov, pracovníkov, odvoz odpadu na severnej strane, tj. na Opavskej ulici. Pri výbere miesta na zariadenie staveniska nepoužiť tzv. vhodné terénne parametre v obytnej zóne zo strany Brnianskej ulice, ktoré ŽSR bežne doteraz využívala a využíva.

Vyjadrenie OÚ BA:

OÚ BA k vyššie uvedeným pripomienkam konštatuje, že navrhovaná činnosť nie je v území novou činnosťou. Predmetom je modernizácii existujúcich koľají a doplnenie koľaje predovšetkým z dôvodu naplnenia moderných technických požiadaviek. Vyjadrenie navrhovateľa v rámci doplňujúcich informácií považuje príslušný orgán za postačujúce vysvetlenie a doplnenie pre procesy posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona o posudzovaní. OÚ BA ďalej konštatuje, že predložený variant navrhovanej činnosti je modifikovaný variant, ktorého zahrnutie do správy o hodnotení je v súlade so zákonom o posudzovaní. K zmene rozsahu navrhovanej činnosti sa vyjadril OÚ BA listom č. OU-BA-OSZP3-2023/019771-075 zo dňa 7.12.2023 na podklade vyjadrenia odborného orgánu Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky listom č. 11592/2023-11.1.2/dš, 88004/2023 zo dňa 21.11.2023. Varianty sú bližšie vysvetlené vyššie v tomto záverečnom stanovisku, kapitola II.6. alebo aj kapitola II.5. S dobrým spracovaním predloženej správy o hodnotení sa stotožnila aj odborná posudkárka, ktorej závery a zistenia sú zhrnuté v kapitole II.5. tohto záväzného stanoviska. OÚ BA sa k predmetným požiadavkám doručených v stanovisku po doplňujúcich informáciách, ktoré sú obsahovo totožné s požiadavkami v stanovisku k správe o hodnotení, bližšie vyjadril vyššie v tomto záverečnom stanovisku.

Príslušný orgán pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie zaradil v rámci svojej kompetencie do podmienok tohto záverečného stanoviska niekoľko podmienok týkajúcich sa ochrany pred hlukom. Podmienky č. 1, 3, 5, 6 a 25. K navrhovanej činnosti sa v rámci povoľovacieho konania vyjadrí MD SR, útvar vedúceho hygienika rezortu ako orgán ochrany verejného zdravia. Ak z ich stanoviska alebo aktualizovanej hlukovej štúdii vyplynie potreba ďalších protihlukových opatrení, navrhovateľ tieto opatrenia realizuje. Vyjadrenie MD SR k predmetnej navrhovanej činnosti ukotvil OÚ BA takisto aj do podmienok tohto záverečného stanoviska (Podmienka č. 4)

Mestská časť Bratislava-Devínska Nová ves, Novoveská 17/A, 843 10 Bratislava, list č. 12726/108/2024-LED zo dňa 04.09.2024, doručený ako e-podanie 05.09.2024

- S vyjadrením navrhovateľa nesúhlasíme, nakoľko nie je možné neriešiť záťaž hlukom len z dôvodu, že táto železnica je existujúcou stavbou. Ako uvádzame už v našom stanovisku č.5100/830/2024/Mac zo dňa 16.4.2024 je potrebné zároveň s modernizáciou (a tiež plánovaným rozšírením trate) vybudovať aj túto protihlukovú ochranu. V čase výstavby tejto železnice (v uvádzanom 19.storočí) neboli známe ani riešené zákonnými požiadavkami negatívne vplyvy hluku zo železničnej dopravy na verejné zdravie obyvateľov a preto argumentáciu navrhovateľa považujeme za úplne irelevantnú. V súčasnej dobe je na celoeurópskej, národnej ale aj mestskej úrovni riešený značne poškodzujúci vplyv dopravy ako takej, teda aj vrátane železničnej dopravy, faktorom hluku a sú prijímané stratégie a opatrenia na elimináciu tohto vplyvu na obyvateľov napr. Akčný plán ochrany pred hlukom obyvateľov hlavného mesta SR Bratislavy.
- Z uvedeného dôvodu – ochrany obyvateľov MČ Bratislava – Devínska Nová Ves, trváme na našej požiadavke, nakoľko sa jedná o verejný záujem – ochranu zdravia obyvateľov pred poškodzujúcim faktorom prostredia – hlukom z tejto železničnej trate.

Vyjadrenie OÚ BA:
OÚ BA berie predmetné stanovisko na vedomie a konštatuje, že sa k stanovisku mestskej časti doručeného k správe o hodnotení vyjadril bližšie vyššie v rozhodnutí. Stanovisko je zohľadnené v podmienkach č. 1, 5 a 6.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska

Okresný úrad Bratislava
odbor starostlivosti o životné prostredie
oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia
Mgr. Lucia Gazdaricová

2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu a pečiatka

Okresný úrad Bratislava
odbor starostlivosti o životné prostredie
Mgr. Jaroslava Grambličková
poverená zastupovaním vedúceho odboru starostlivosti o životné prostredie

3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska

Bratislava, 03. 04. 2025

IX. INFORMÁCIA PRE POVOĽUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona o posudzovaní vplyvov verejnosť, ktorá je dotknutá alebo pravdepodobne dotknutá konaním týkajúcim sa životného prostredia, alebo má záujem na takomto konaní; platí, že mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia a spĺňajúca požiadavky ustanovené v zákone o posudzovaní vplyvov má záujem na takom konaní.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona o posudzovaní vplyvov postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti zákona o posudzovaní vplyvov a následne postavenie účastníka v povoľovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene, ak uplatní postup podľa § 24 ods. 3 zákona o posudzovaní vplyvov alebo § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov, t. j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4 alebo zmeny navrhovanej činnosti podľa § 29 ods. 9 zákona o posudzovaní vplyvov, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa § 30 ods. 8, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2, alebo podaním odvolania proti záverečnému stanovisku podľa § 24 ods. 4, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z § 14 správneho poriadku.

V procese zisťovacieho konania k zámeru navrhovanej činnosti a v posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná dotknutá verejnosť:

1. Iniciatíva Naše Karpaty, o.z., , Rozvodná 3200/11, 831 01 Bratislava-Nové Mesto, IČO: 50084631
2. prof. Ing. Ivan Zapletal DrSc., Opavská 2608/14, 831 01 Bratislava-Nové Mesto
3. MUDr. Stanislav Duba, Grösslingová 2488/30, 811 09 Bratislava-Staré Mesto
4. Alžbeta Paleschová, Opavská 2607/12, 831 01 Bratislava-Nové Mesto
5. Marek Šedivý, Ďumbierska 12424/3A, 831 01 Bratislava-Nové Mesto
6. Kristína Šedivá, Ďumbierska 12424/3A, 831 01 Bratislava-Nové Mesto
7. Ľuba Tančiboková, Nad lúčkami 3141/43, 841 04 Bratislava-Karlova Ves
8. Matej Vagač, Dobrovičova 117/10, 811 02 Bratislava-Staré Mesto
9. Ing. Jakub Mrva, Rozvodná 3200/11, Bratislava-Nové Mesto
10. Čarodejník z krajiny, o.z., Na barine 4684/10, 841 03 Bratislava-Lamač
11. Cyklokoalícia, Partizánska 7162/2, 811 03 Bratislava, IČO: 31800394
12. Miroslav Dragun, Medveďovej 1572/1, 851 04 Bratislava
13. Mgr. Bronislava Milčíková, Tupého 2194/3, 831 01 Bratislava
14. JUDr.Tomáš Korček, Riazanská 640/11, 831 03 Bratislava-Nové Mesto
15. Lukáš Pápay, Na pasekách 3085/18, 831 06 Bratislava - Rača
16. Mgr. Jakub Lipták, Šancová 3572/37, 831 04 Bratislava-Nové Mesto
17. PhDr. Patrik Guldan, Dulovo nám. 896/7, 821 08 Bratislava-Ružinov
18. HKV Law Firm s.r.o., Poštová 3, 811 06 Bratislava, IČO: 36 611 301
19. Ing. Ivan Kačo, Pražská 3227/25, 811 04 Bratislava-Staré Mesto
20. O.Z. LEPŠIA DOPRAVA, Školská 129/26, 900 84 Báhoň
21. Združenie domových samospráv, o.z., Rovniankova 1667/14, 851 02 Bratislava
22. Ing. Katarína Pancáková, Javorová 15, 811 04 Bratislava - posiela sa poštou

23. Ing. Jozef Hodek, Pri Suchom mlyne 3898/26, 811 04 Bratislava-Staré Mesto
24. Tomáš Freylich, Brnianska 3713/21, 811 04 Bratislava-Staré Mesto
25. Ing. Tatiana Freylichová, Brnianska 3713/21, 811 04 Bratislava-Staré Mesto
26. Adrián Jankovič, Istrijská 5057/116, 841 07 Bratislava
27. Ing. Karol Bartoš, Ďumbierska 2647/1, 831 01 Bratislava-Nové Mesto
28. Post bellum sk, Klincová 2136/35, Bratislava, IČO: 42 218 012
29. Ivan Tančibok, Nad lúčkami 3141/43, 841 04 Bratislava
30. Branislav Selčan, Pod Zečákom 2504/54, 841 03 Bratislava-Lamač
31. Ing. Matúš Borš, Švabinského 908/22, 851 01 Bratislava-Petržalka
32. Pavol Padych, Novoveská 5392/60, 841 07 Bratislava

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

1. Údaj či je záverečné stanovisko končeným rozhodnutím alebo či sa proti nemu možno odvolať

Záverečné stanovisko je podľa § 37 ods. 1 zákona o posudzovaní vplyvov rozhodnutie, ktoré je záväzné pre ďalšie povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti, podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti alebo jej zmene vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku.

Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať odvolanie podľa § 61 ods. 1 správneho poriadku.

Verejnosť má podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov právo podať odvolanie proti záverečnému stanovisku aj vtedy, ak nebola účastníkom zisťovacieho konania alebo konania o vydaní záverečného stanoviska.

2. V akej lehote, na ktorý orgán a kde možno podať odvolanie

Odvolanie možno podať na Okresný úrad Bratislava, odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia záverečného stanoviska účastníkovi konania.

Podľa § 24 ods. 4 zákona o posudzovaní vplyvov sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásty deň zverejnenia záverečného stanoviska.

3. Údaj, či záverečné stanovisko možno preskúmať súdom

Toto záverečné stanovisko je preskúmateľné súdom podľa zákona č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov, ktoré sa preň pripúšťajú.

Doložka právoplatnosti a vykonateľnosti

Typ doložky

Typ doložky:	
doložka právoplatnosti	x
doložka vykonateľnosti	-
doložka právoplatnosti a vykonateľnosti	-

Číslo rozhodnutia:	OU-BA-OSZP3-2025/012096-109
Dátum vytvorenia doložky:	22.10.2025
Vytvoril:	Gazdaricová Lucia, Mgr.

Údaje správoplatnenia rozhodnutia

Dátum nadobudnutia právoplatnosti:	17.10.2025

Právoplatnosť vyznačená pre:	
rozhodnutie v plnom znení	x
časť rozhodnutia	-

Doložka o autorizácii

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

Údaje elektronického dokumentu	
Názov:	[Vec: „Modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva ZÁPAD“– zaslanie záverečného stanoviska z posúdenia vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa § 37 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie]
Identifikátor:	OU-BA-OSZP3-2025/012096-0144175/2025

Autorizácia elektronického dokumentu	
Dokument autorizoval:	Jaroslava Grambličková
Oprávnenie:	1109 , podľa (§ 9 ods. 2 písm. a) zákona č. 272/2016 Z. z.
Zastúpená osoba:	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky SK IČO 00151866
Spôsob autorizácie:	kvalifikovaný elektronický podpis vyhotovený s použitím mandátneho certifikátu s pripojenou kvalifikovanou elektronickou časovou pečiatkou
Deklarovaný dátum a čas autorizácie:	09.04.2025 14:03:08 časové pásmo +02:00
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky:	09.04.2025 14:04:12 časové pásmo +02:00
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje: OU-BA-OSZP3-2025/012096-0144175/2025	

Autorizácia elektronického dokumentu	
Dokument autorizoval:	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, OÚ BA 10010 SK IČO: 00151866
Spôsob autorizácie:	kvalifikovaná elektronická pečať s pripojenou kvalifikovanou elektronickou časovou pečiatkou
Deklarovaný dátum a čas autorizácie:	22.10.2025 08:41:05 časové pásmo +02:00
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky:	22.10.2025 08:41:05 časové pásmo +02:00
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje: OU-BA-OSZP3-2025/012096-0144175/2025-P001	

Autorizácia elektronického dokumentu	
Dokument autorizoval:	Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, OÚ BA 10010 SK IČO: 00151866
Spôsob autorizácie:	kvalifikovaná elektronická pečať s pripojenou kvalifikovanou elektronickou časovou pečiatkou
Deklarovaný dátum a čas autorizácie:	22.10.2025 08:41:05 časové pásmo +02:00
Dátum a čas vystavenia kvalifikovanej časovej pečiatky:	22.10.2025 08:41:05 časové pásmo +02:00
Označenie listov, na ktoré sa autorizácia vzťahuje: OU-BA-OSZP3-2025/012096-0144175/2025-P002	

Informácia o vyhotovení doložky o autorizácii	
Doložku vyhotovil:	Mgr. Lucia Gazdaricová
Funkcia alebo pracovné zaradenie:	hlavný radca
Označenie orgánu verejnej moci:	Okresný úrad Bratislava IČO: 00151866
Dátum vytvorenia doložky:	22.10.2025
Podpis a pečiatka:	