



**ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY, BRATISLAVA**

Klemensova 8, 813 61 Bratislava, Slovenská republika



**MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE BATISLAVA HL. ST. –  
KÚTY – LANŽHOT CZ, ÚSEK TRATE DEVÍNSKA NOVÁ VES  
(mimo) – KÚTY– LANŽHOT CZ, časť EIA**

# **VŠEOBECNE ZROZUMITELNÉ ZÁVEREČNÉ ZHRNUTIE**

k správe o hodnotení podľa zákona NR SR č. 24/2006 Z. z. v znení neskorších  
predpisov

3/2017



REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta č. 27, 831 04 Bratislava 3

## 1. Základné údaje

|   |  |
|---|--|
| <b>Navrhovateľ:</b>                     | Železnice Slovenskej republiky<br>Klemensova 8<br>813 61 Bratislava  |
| <b>Názov zámeru:</b>                    | Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ, časť EIA   |
| <b>Dotknutá obec:</b>                   | Bratislavský kraj: Mestská časť Bratislava – Devínska Nová Ves, Mestská časť Bratislava – Záhorská Bystrica, Stupava, Zohor, Láb, Plavecký Štvrtok, Malacky, Veľké Leváre, Závod<br><br>Trnavský kraj: Moravský Svätý Ján, Sekule, Borský Svätý Jur, Kuklov, Kúty, Čáry, Brodské |
| <b>Termín začatia a ukončenia prác:</b> | začiatok výstavby 2017<br>ukončenie výstavby 2020  |

**Odhad nákladov:** V prípade **nulového variantu** nie je predpoklad žiadnych nákladov.

Odhadované rozpočtové náklady pre realizačné varianty:

variant 1..... 550,4 miliónov €

variant 2..... 554,7 miliónov €

Variant 3 nebol samostatne naceňovaný nakoľko sa nejedná o komplexný návrh modernizácie, žel. trate, ale len o variant riešenia vybraných priecestí.

**Účel:** Navrhovaná činnosť spočíva v skvalitnení technických parametrov trate zvýšením jej technickej vybavenosti integráciou moderných a progresívnych prvkov so súbežnou inováciou zabezpečovacích systémov a systémov riadenia dopravy. Návrh modernizácie traťového úseku súčasne zohľadňuje zvýšenie traťovej rýchlosti na rýchlosť do 200 km/h s miestnymi obmedzeniami. Súčasný účel a význam činnosti zostanú zachované, bude zachovaný charakter celoštátnej dráhy slúžiacej verejnej železničnej doprave.

### **Základná charakteristika navrhovaného riešenia:**

Návrh modernizácie trate sa snaží v maximálne možnej miere využívať existujúce železničné teleso. Pre dosiahnutie rýchlosti 200 km/h sú navrhované mierne lokálne vybočenia:

- žkm 1,384 - 2,117 na rýchlosť 160 km/h;
- žkm 2,117 - 5,860 na rýchlosť 175 km/h,
- žkm 49,711 - 51,567 (= žkm 68,111) na rýchlosť 120 km/h,
- žkm 68,111 - 69,231 na rýchlosť 100 km/h,
- žkm 69,231 - 74,410 na rýchlosť 160 km/h.

Pre dosiahnutie najvyššej možnej rýchlosti bolo nutné upraviť parametre hlavne smerových oblúkov, čím dochádza k odsunom od pôvodného smerového vedenia trate:

- žkm 1,680 - 2,050 odsun od pôvodnej koľaje 3 m vpravo,
- žkm 3,240 - 3,550 odsun od pôvodnej koľaje 3 m vpravo,

- žkm 10,120 - 10,430 odsun od pôvodnej koľaje 2,5 m vľavo,
- žkm 21,090 - 21,320 odsun od pôvodnej koľaje 1 m vľavo,
- žkm 25,100 - 25,450 odsun od pôvodnej koľaje 3 m vľavo,
- žkm 31,810 - 32,320 odsun od pôvodnej koľaje 8,5 m vľavo,
- žkm 38,250 - 39,170 odsun od pôvodnej koľaje 26 m vpravo,
- žkm 41,810 - 42,140 odsun od pôvodnej koľaje 1,5 m vpravo.

V rámci modernizácie železničnej trate budú riešené:

- komplexná obnova zemného telesa, železničného spodku a zvršku,
- redukcia nadbytočných koľají a prevádzkových zariadení,
- úprava resp. vybudovanie nástupíšť pre bezkolízny prístup cestujúcich,
- komplexná obnova trakčného a napájacieho systému na požadovanú úroveň,
- zmena ŽST Sekule na zastávku,
- čiastočná rekonštrukcia železničných zastávok a staníc pre potreby umiestnenia technológií modernizovanej trate,
- v železničných staniciach budú zrekonštruované nakladacie rampy a zastrešené nástupištia.
- v železničných staniciach a na zastávkach budú osadené prístrešky pre cestujúcich, lavičky, odpadkové koše, státi pre bicykle, osvetlenie a grafikon.
- na zastávkach s vyššou frekvenciou cestujúcich budú riešené čakacie priestory, sociálne zázemie a priestory iných komerčných aktivít,
- stavebné úpravy výpravných budov budú navrhnuté s ohľadom na zvýšenie kvality služieb v železničnej osobnej doprave, prioritne budú zlepšené vzhľad a funkčnosť budov a zariadení a vybavenosť (mobiляр, sociálne zariadenia a pod.),
- verejné časti budov budú riešené bezbariérovane a budú doplnené o funkčný orientačný a informačný systém,
- vybudovanie nových traťových a staničných zabezpečovacích zariadení,
- zriadenie novej telekomunikačnej techniky a digitalizácia železničnej telekomunikačnej siete,
- zriadenie nových výhybní z kapacitných dôvodov plánovaného zahustenia dopravy: Malý Háj (žkm 6,352), Záhorie (žkm 18,384) a Dúbrava (žkm 37,620),
- inštalácia protihlukových opatrení vrátane protihlukových stien,
- obnova železničných mostných objektov pre zabezpečenie normovej priestorovej priechodnosti a triedy zaťaženia D4,
- odstránenie všetkých úrovňových priechodov a priecestí s ich náhradou mimoúrovňovým prístupom (podchody, podjazdy, nadjazdy a súvisiace cestné komunikácie) príp. ich zrušenie bez náhrady (v prípade existencie iných prístupových ciest).

Uvažované je so 4 variantmi navrhovanej činnosti - nulovým variantom a tromi variantmi, ktoré sa líšia v návrhu riešenia úrovňových križovaní železničnej trate s cestnými komunikáciami:

- **Nulový variant** predstavuje ponechanie súčasného stavu bez modernizácie železničnej trate.

- **Variant 1** vychádza zo záverov spracovanej štúdie realizovateľnosti (VÚD, 2015. „Štúdia realizovateľnosti IV. paneurópskeho železničného koridoru štátna hranica ČR/SR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – štátna hranica SR/MR“ spracovaná 11/2015), rešpektuje návrh mimoúrovňových krížení predložených v štúdii (v štúdii variant „C“).
- **Variant 2** prehodnocuje návrhy riešenia (nahradenia) úrovňových krížení, ktoré boli uvedené v štúdii realizovateľnosti - návrhy riešenia v tomto variante vychádzajú z podrobnejšieho preskúmania jednotlivých lokalít, z vyhodnotenia technickej realizovateľnosti mimoúrovňových krížení a z konzultácií s dotknutými obcami.
- **Variant 3** vychádza z požiadavky rozsahu hodnotenia č. 7987/2016-1.7/at vydaného MŽP SR dňa 12.12.2016 na prehodnotenie riešenia mimoúrovňových krížení v úseku od začiatku žel. trate po žkm 6,500 (k. ú. Devínska Nová Ves, k. ú. Stupava) a v žkm 36,677 (k. ú. Závod); na podklade nových poznatkov získaných počas spracovávania správy o hodnotení a uskutočnených konzultácií s dotknutými subjektmi sú v tomto variante navrhované nové riešenia aj pre niektoré ďalšie priestestia.

V modernizovanom úseku železničnej trate sa nachádza 21 priestestí, ktoré budú nahradené mimoúrovňovými kríženiami (nadjazd/podjazd), náhradnými dopravnými napojeniami alebo budú v prípade existencie iných prístupových ciest zrušené bez náhrady. Prístup k dotknutým pozemkom vo vlastníctve iných subjektov bude vo všetkých variantoch zachovaný.

Tab 1. Identifikácia hodnotených variantov

| P.č. | Žkm    | Kataster        | Variant 1                      | Variant 2                                 | Variant 3   |
|------|--------|-----------------|--------------------------------|---|---|
| 1    | 4,281  | Devínska N. Ves | cestný nadjazd v žkm 4,5 – 5,5 | zrušenie bez náhrady                      | zrušenie priestestia, cestný nadjazd v žkm 4,9 a vybudovanie prístupovej komunikácie k nadjazdu   |
| 2    | 6,242  | Stupava         | zrušenie bez náhrady           | cestný nadjazd                            | zrušenie priestestia, cestný nadjazd v žkm 4,9, vybudovanie prístupovej komunikácie od obce k nadjazdu so zabezpečením prepojenia cyklochodníka                     |
| 3    | 9,305  | Zohor           | cestný nadjazd                 | cestný nadjazd                            | -   |
| 4    | 10,732 | Zohor           | zrušenie bez náhrady           | zrušenie bez náhrady                      | -   |
| 5    | 12,047 | Zohor           | cestný nadjazd                 | cestný podjazd                            | zrušenie jestvujúceho priestestia, vybudovanie nadjazdu ako preložky cesty III/1105 v mieste plánovaného obchvatu obce s prípojnými komunikáciami na cestu III/1107 |
| 6    | 15,320 | Láb             | cestný nadjazd                 | cestný nadjazd                            | -   |
| 7    | 16,547 | Láb             | zrušenie bez náhrady           | zrušenie bez náhrady                      | -   |
| 8    | 18,010 | Pl. Štvrtok     | cestný podjazd                 | - podchod pre peších a cyklistov v mieste | - podchod pre cestujúcich vybudovaný na existujúcej zastávke bude zároveň slúžiť pre prechod chodcov a  |

| P.č. | Žkm    | Kataster                 | Variant 1                 | Variant 2   | Variant 3  |
|------|--------|--------------------------|---------------------------|---|--|
|      |        |                          |                           | jestvujúceho priecestia<br>- cestný nadjazd v polohe budúceho obchvatu s napojením na miestne komunikácie | cyklistov<br>- 3a cestný nadjazd v polohe budúceho obchvatu s napojením na cestu I/2 v prípade spoluúčasti VÚC na financovaní (nie je súčasťou tejto stavby)<br>- 3b cestný nadjazd v polohe budúceho obchvatu s napojením na cesty paralelné s traťou vratnými vetvami<br>- vykonanie stavebných úprav na nadjazde pre možnosť budúceho napojenia komunikácie obchvatu obce |
| 9    | 23,966 | Malacky                  | cestný podjazd            | cestný podjazd  | -  |
| 10   | 24,905 | Malacky                  | podchod pre chodcov       | podchod pre peších a cyklistov  | -  |
| 11   | 25,532 | Malacky                  | obojsmerný cestný podjazd | jednosmerný cestný podjazd  | -  |
| 12   | 25,886 | Malacky                  | zrušenie bez náhrady      | jednosmerný cestný podjazd  | -  |
| 13   | 27,751 | Malacky                  | zrušenie bez náhrady      | cestný nadjazd  | -  |
| 14   | 32,708 | Veľké Leváre             | zrušenie bez náhrady      | zrušenie bez náhrady  | -  |
| 15   | 33,643 | Veľké Leváre             | cestný podjazd            | cestný nadjazd  | -  |
| 16   | 36,677 | Závod                    | cestný podjazd            | cestný nadjazd  | cestný nadjazd so zachovaním priestoru pre otáčanie a zastávku obecného autobusu a zachovaním súčasného počtu parkovacích miest pri železničnej zastávke   |
| 17   | 41,214 | Moravský Sv. Ján         | cestný nadjazd            | cestný nadjazd  | -  |
| 18   | 44,191 | Sekule                   | cestný podjazd            | cestný nadjazd  | -  |
| 19   | 46,358 | Borský Svätý Jur         | zrušenie bez náhrady      | cestný nadjazd  | -  |
| 20   | 47,368 | Borský Svätý Jur, Kuklov | cestný nadjazd            | zrušenie bez náhrady  | -  |
| 21   | 72,139 | Brodské                  | zrušenie bez náhrady      | cestný podjazd  | cestný nadjazd   |

## 2. Identifikácia predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie

**Vplyvy na obyvateľstvo:** Súčasná železničná trať je prevádzkovaná bez potrebných ochranných opatrení na zníženie hlukovej záťaže železničnej prevádzky na okolie - výsledky vykonaných meraní preukázali, že prípustná hodnota hluku v pred obytnými zónami je v blízkosti železničnej trate už súčasnosti prekračovaná. Významný je tiež vplyv vibrácií prenášajúci sa na obytné objekty postavené v blízkosti železničnej trate. Zároveň sa v hodnotenom úseku trate nachádza mnoho úrovňových križovaní trate s cestnými komunikáciami a úrovňové prístupy na nástupištia k vlakom v zastávkach a na staniách, čím je zvýšené riziko úrazu alebo usmrtenia. Úrovňové križovania trate s cestnými

komunikáciami sú tiež spojené s častým čakaním automobilov na priecestiach v prípade prejazdov vlakov, čím sú zvýšené prašnosť a množstvá emisií v ovzduší.

Počas výstavby budú na kvalitu života obyvateľstva dotknutého územia nepriaznivo vplyvať zvýšená prašnosť v okolí stavenísk a zvýšený objem emisií a úrovně hluku a vibrácií od stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov. Nepriaznivo bude na pohodu a kvalitu života pôsobiť aj zvýšený pohyb motorových prostriedkov v dotknutom území i keď uprednostňovaná bude na dopravu materiálu na stavbu koľajová doprava. V tejto etape bude pozdĺž trate potrebné umiestniť zariadenia staveniska a vybudovať prístupové staveniskové komunikácie. Nevyhnutné budú tiež dopravné výluky na trati a pri výstavbe mimoúrovňových križení aj obmedzenia cestnej dopravy. Následkom bude znížená priepustnosť dopravných línii a predĺženie jazdných časov. K negatívnym vplyvom na obyvateľstvo patrí tiež zásah do obytných objektov (nevyhnutné zásahy budú spresnené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, v súčasnom stupni poznania nie je možné určiť rozsah nevyhnutných demolácií a zásah do vlastníckych vzťahov (asanácie a výkupy pozemkov). Stavebné práce budú zároveň zdrojom nových pracovných príležitostí.

Počas prevádzky budú pozitívne pôsobiť zmeny vykonané na železničnom spodku a zvršku a navrhované protihlukové opatrenia, ktoré v konečnom dôsledku znížia súčasnú úroveň hluku a vibrácií v dotknutom území a zvýšia tak pohodu a kvalitu života miestnych obyvateľov. Naopak, výstavba mimoúrovňových križení a inštalácia protihlukových stien, najmä v zastavaných častiach obcí narušia súčasnú krajinnú scenériu a budú predstavovať významnú vizuálnu bariéru. K významným vplyvom na obyvateľstvo patrí zníženie počtu priecestí a teda zmena prístupových ciest k pozemkom a objektom. Odstránením úrovňových priecestí dôjde k eliminácii možných kolíznych bodov a zvýšeniu plynulosti dopravy, mimoúrovňové prístupy na nástupištia zastávok a staníc zvýšia bezpečnosť cestujúcich. Sociálne a ekonomické dôsledky navrhovanej činnosti sa prejavujú dôsledkom vyššej technickej vybavenosti železničnej trate (skrátene jazdného času, zvýšenie konkurencieschopnosti žel. dopravy, zvýšenie komfortu jazdy a kultúry cestovania, zníženie nákladov na údržbu a prevádzku trate).

**Vplyvy na horninové prostredie:** Vzhľadom na parametre projektovanej činnosti a charakter horninového prostredia neočakávame pri dodržaní technických a technologických postupov stavebných činností významné vplyvy navrhovanej činnosti v etape výstavby alebo prevádzky na horninové prostredie, geodynamické javy a geomorfologické pomery. Pri preložkách trate, budovaní mimoúrovňových križení a výstavbe nových mostov dôjde k narušeniu povrchových vrstiev horninového prostredia. Výstavba mostného objektu cez rieku Moravu bude vyžadovať hĺbkové založenie mosta, budovanie pilierov a výraznejší zásah do horninového prostredia. V prípade budovania násypov a zárezov bude mať navrhovaná činnosť vplyv na morfológiu územia. Modernizácia železničnej trate bude zasahovať do prieskumných území (P16/02, P17/02), chránených ložiskových území (Kúty, Závod, Láb), dobývacích priestorov (Závod, Láb) a chránených území pre osobitý zásah do zemskej kôry (Pl. Štvrtok).

**Vplyvy na klimatické pomery:** Podľa dostupných informácií od ŽSR neboli na dotknutom železničnom úseku zaznamenané také klimatické vplyvy a extrémnerazy počasia, ktoré by

mali výrazné nepriaznivé účinky na prevádzkovanie železničnej dopravy. Najvýznamnejšími identifikovanými klimatickými rizikami pre daný projekt sú možnosti povodní, zosuvov, extrémnych teplôt, silných vetrov a búrkových javov. Vplyvy navrhovanej činnosti na zmenu klímy budú výsledkom odstránenia vegetačného krytu, zvýšenia podielu spevnených plôch, realizácie odvodňovacích systémov, zakladania stavebných objektov a budovania nového telesa trate a zemných násypov pre mimoúrovňové križenia.

**Vplyvy na ovzdušie:** Železničná trať prispieva k znečisteniu ovzdušia len zanedbateľne vzhľadom na jej elektrifikáciu a využívanie elektrických lokomotív. Počas výstavby vyvolajú stavebné činnosti zvýšenú prašnosť a dôsledkom nárastu pohybu motorových dopravných prostriedkov a stavebných mechanizmov bude zvýšená produkcia emisií. Počas prevádzky nebude modernizovaná železničná trať predstavovať zdroj nových negatívnych vplyvov na ovzdušie oproti súčasnému stavu. Pozitívne bude na kvalitu miestneho ovzdušia vplývať zrušenie všetkých úrovňových priecostí a zvýšenie prevádzkovej rýchlosti a plynulosti železničného spojenia.

**Vplyvy na vody:** V súčasnosti sú na viacerých miestach na trati vody z koľajiska a zo spevnených plôch odvádzané voľne na terén bez akéhokoľvek prečistenia. Počas výstavby sa rizikom javí únik znečisťujúcich látok do povrchových a podzemných vôd dôsledkom havárie stavebných mechanizmov. Zakladanie niektorých stavebných v podmienkach Záhorskej nížiny s vysokou hladinou podzemných vôd a výskytom mokradí môže v určitom rozsahu ovplyvniť režim podzemných vôd a bude vyžadovať vybudovanie dostatočných odvodňovacích zariadení. Budovaním nového telesa železničnej trate (preložky) a zemných násypov pre mimoúrovňové križenia trate s cestnými komunikáciami môžu byť čiastočne ovplyvnené odtokové pomery zrážkových aj povrchových vôd. Pri rekonštrukcii mostných objektov a pri čiastkových úpravách vodných tokov dôjde k zásahom do koryta a brehov tokov. Počas prevádzky budú vybudované odvodňovacie systémy zrážkových vôd z koľajiska, spevnených plôch, cestných komunikácií, mostov a súvisiacich stavebných objektov. Železničná trať prechádza pásmami hygienickej ochrany 2. stupňa podzemných vôd vodných zdrojov pri Devínskej Novej Vsi, Zohore a Plaveckom Štvrtku - v blízkosti trate sa predpokladá výskyt aj ďalších vodných zdrojov. Okolia vodných tokov Morava, Myjava, Záhorský kanál, Rudava, Malina, Lakšársky potok a Stupavský potok sú považované za vodohospodársky významné.

**Vplyvy na pôdy:** Počas výstavby bude dochádzať k utláčaniu pôdy pôsobením ťažkých stavebných mechanizmov, čím sa zvýši riziko veternej erózie a bude krátkodobo ovplyvnený fyzikálny stav pôd vrátane vodno-vzdušného režimu. Najvýznamnejším vplyvom je trvalý záber pôdy (preložky trate a výstavba mimoúrovňových križení) vrátane poľnohospodárskej a lesnej pôdy, zábery pozemkov budú spojené s majetkoprávnym vysporiadaním. V miestach preložiek trate bude železničné teleso asanované. V celej dĺžke úseku budú potrebné aj dočasné zábery pôdy (prístupové komunikácie, dočasné depónie, manipulačné plochy,..), ktoré budú po skončení stavebných prác vrátené do pôvodného stavu. Významným trvalým vplyvom bude zmena prístupových ciest k pozemkom dôsledkom zrušenia resp. nahradenia niektorých úrovňových priecostí. Počas prevádzky nebude dochádzať k priamym negatívnym vplyvom na pôdy dotknutého územia.

**Vplyvy na biotu:** Počas výstavby bude potrebné odstrániť súčasný vegetačný kryt v miestach preložiek trate, priama likvidácia biotopov bude spojená aj s vytvorením potrebných prístupových komunikácií pozdĺž trate predovšetkým v ochrannom pásme dráhy. Výstavbou budú zasiahnuté biotopy európskeho a národného významu, pre ktoré sú navrhované opatrenia na minimalizáciu ovplyvnenia. Preložky trate a budovanie mimoúrovňových križení si vyžadujú odstránenie súčasného vegetačného krytu spolu s výrubom lesnej aj nelesnej drevinovej vegetácie v nevyhnutnom rozsahu, dôjde tak k úbytku biotopov a úkrytov živočíchov. Stavebné práce budú nepriaznivo vplyvať na brehové porasty vodných tokov, ktoré železničná trať križuje. Súčasťou navrhovanej činnosti bude úprava svahov priekop a násypu železničného telesa a ostatných dotknutých priestranstiev vegetačnými úpravami a odstránenie inváznych drevín z dotknutých pozemkov. Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate nebudú generované nové vplyvy na dotknutú faunu, flóru a biotopy v porovnaní so súčasným stavom. Zvýšením frekvencie prejazdov vlakov a prejazdnej rýchlosti sa zvýši bariérový efekt trate v krajine. Na zlepšenie migračnej situácie v dotknutom území je navrhované vybudovať brody pre zver na potoku Porec (pri NPR A ÚEV Abrod), keďže sa jedná o najkritickejší kolízny bod trate so zverou, a v lokalitách s výskytom vydry riečnej doplniť mosty cez vodné toky o brehové lavice (šírky min. 50 cm) umožňujúce prechod tohto druhu.

**Vplyvy na krajinu:** Zachovanie súčasného stavu môže nepriaznivo vplyvať na krajinný obraz predovšetkým v miestach situovania žel. zastávok a staníc, ktorých už dnešná technická zastaranosť a nie veľmi estetický vzhľad vyvolávajú pravdepodobne v krátkom čase potrebu riešenia. Súčasná krajinná štruktúra bude doplnená o nové antropogénne prvky a technické riešenia najmä v miestach preložiek trate a súčasných úrovňových križení, ktoré ovplyvnia lokálnu scenériu a pridajú do krajiny nové vizuálne bariéry. Pozitívne budú na miestnu scenériu vplyvať plánované rekonštrukcie železničných staníc a zastávok zvyšujúce estetickú hodnotu objektov. Nie je predpoklad významného ovplyvnenia ekologickej stability dotknutého územia, keďže navrhovaná činnosť nepredstavuje v území nový prvok.

**Vplyvy na chránené územia:** Navrhovaná činnosť sa nachádza v území, na ktorom platí I. (všeobecný) stupeň ochrany prírody. Na niektorých úsekoch železničná trať prechádza v blízkosti chránených území CHKO Záhorie, NPR Abrod, CHA Marhecké rybníky, CHA Devínske alúvium Moravy a dotýka sa hranice ochranného pásma PR Bezodné. Keďže tieto územia trať križuje už v súčasnom trasovaní a v miestach križovania sa nevyskytujú žiadne významné biotopy, navrhovanou modernizáciou sa nepredpokladá významné ovplyvnenie týchto lokalít. Navrhovaná činnosť zasahuje do území sústavy Natura 2000 SKUEV0217 Ondriašov potok, SKUEV0217 Močiarka a SKCHVU016 Záhorské Pomoravie a prechádza v blízkosti SKUEV0167 Bezodné, SKUEV0121 Marhecké rybníky, SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy, SKUEV0313 Devínske jazero, SKUEV0314 Morava a SKUEV0117 Abrod. Vykonané primerané posúdenie vplyvov činnosti na tieto lokality potvrdilo, že hodnotené varianty nebudú mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 z hľadiska cieľov ich ochrany. V prípade zásahu do koryta rieky Moravy pri rekonštrukcii mostného telesa bol dôsledkom vstupu mechanizmov do rieky identifikovaný nepriaznivý vplyv zakalenia vody na dotknuté druhy rýb - navrhnutý bol preto ich výlov 24 hod. pred začiatkom stavebných prác. Na území ČR, do kt. zámer zasahuje mostným objektom, boli



vyhlásené územia patriace do siete Natura 2000 CZ0621027 CHVÚ Soutok Tvrdonicko a CZ0624119 ÚEV Soutok – Podluží. Hodnotenejšie biotopy sa v uvedených územiach nachádzajú v takej vzdialenosti od zámeru, že nie je predpoklad ich ovplyvnenia rekonštrukciou mostného objektu. Vplyv posudzovaného zámeru na druhy, ktoré sú predmetom ochrany, bol vyhodnotený ako indiferentný, bolo však identifikované potenciálne riziko ohrozenia hniezdnych lokalít haje tmavej, haje červenej, sokola rároha a bociana. Pre elimináciu tohto rizika bolo navrhnuté dohľadanie prípadných aktívnych hniezd týchto druhov vo vzdialenosti do 300 m od stavebného objektu.

**Vplyvy na urbánny komplex:** Vplyvy na dopravu budú pozitívne - modernizáciou trate sa zvýši prejazdová rýchlosť na trati, skráti jazdný čas tovarov a cestujúcich, zvýši komfort jazdy a kultúra cestovania, čo zvýši záujem o žel. dopravu. Počas stavebných prác budú na dopravu v území nepriaznivo vplyvať potrebné výluky na trati a cestné obmedzenia nevyhnutné pre výstavbu mimoúrovňových križení. Odstránením úrovňových križení sa zvýši plynulosť dopravy a jej bezpečnosť. Činnosť bude generovať aj vplyvy na priemysel - počas výstavby sa dočasne navýšia možnosti pracovného uplatnenia v stavebníctve a zrýchlenie prepravy tovarov skráti prepravnú dobu a zvýši kapacitu prepravy tovarov. Významnými budú vplyvy na poľnohospodárstvo, najmä trvalé zábery pôdy na plochách preložiek, mimoúrovňových križení a súvisiacich stavebných objektov. Zrušenie niektorých úrovňových križení a ich nahradenie inými prístupmi môže sťažiť prístup ku poľnohospodársky obrábaným pôdam resp. predĺžiť vzdialenosť, ktorú treba prekonať pri cestách na obrábané pozemky. Z hľadiska vplyvov na technickú infraštruktúru si výstavba vyžiada preložky viacerých inžinierskych sietí, ktoré trať križujú alebo by mohli byť stavebnými prácami zasiahnuté.

### 3. Navrhované opatrenia na zmiernenie vplyvov navrhovanej činnosti

| Typy opatrení  | Opatrenia  |
|--|--|
| Územnoplánovacie opatrenia   | V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude potrebné do územnoplánovacích opatrení niektorých dotknutých obcí premietnuť zmeny v záberoch pôdy a vo funkčnom využití územia v prípade realizácie preložiek trate a navrhovaných mimoúrovňových križení.   |
| Všeobecné technické opatrenia  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dodržiavať technologické postupy na stavbe.</li> <li>- Rešpektovať ochranné pásma jestvujúcich zariadení v dotknutom území.</li> <li>- Dodržiavať pravidlá bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, požiarne predpisy, hygienické a bezpečnostné právne predpisy a normy a pod.</li> <li>- Časový harmonogram postupu výstavby a architektonické riešenia navrhovaných mimoúrovňových križení (nadjazdov, podjazdov, nadchodov, podchodov) určiť v spolupráci s dotknutými obcami.</li> <li>- Vypracovať plán organizácie dopravy počas pripravovanej realizácie s obmedzeniami v úsekoch záberu stavby.</li> </ul>   |
| Opatrenia na zmiernenie vplyvov na geomorfologické pomery a horninové prostredie | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pre návrh zakladania nových stavieb a preložiek dotknutých traťových úsekov vykonať inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum v orientačnej, podrobnej, resp. doplnkovej etape prieskumu v závislosti od stupňa projektovej dokumentácie. V rámci prieskumov: <ul style="list-style-type: none"> <li>- overiť inžinierskogeologické, hydrogeologické, geotechnické a stabilítne pomery územia modernizovaných úsekov a novonavrhovaných objektov,</li> <li>- získať údaje o kontaminácii horninového prostredia podložja a podzemných vôd,</li> <li>- stanoviť agresívne vlastnosti zemín a podzemnej vody na betónové a ocelové konštrukcie,</li> </ul> </li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- získať informácie o geotechnických parametroch podvalového podložia,</li> <li>- realizovať ekologické hodnotenie kameniva koľajového zvršku a petrografickú a zrnitosťnú analýzu koľajového kameniva.</li> <li>- V prípade archeologického nálezu počas zemných prác postupovať podľa pamiatkového zákona a oznámiť nález príslušnému pamiatkovému úradu.</li> <li>- Stanoviť vhodný spôsob zakladania mostných objektov a násypov.</li> <li>- Budovať stabilné násypové, zárezové a odrezové svahy a zabezpečiť ich ochranu proti erózii a zvetrávaniu.</li> <li>- Zabezpečiť stabilitu podložia odstránením nevhodných podložných materiálov alebo zlepšením ich vlastností.</li> <li>- Zabezpečiť opatrenia proti presadavosti sprašoidných zemín a proti objemovým zmenám a premrzaniu zemín.</li> <li>- V prípade kontaktu s pravdepodobnou resp. vyhlásenou environmentálnou záťažou vykonať prieskum životného prostredia, resp. sanáciu záťaže.</li> <li>- V prípade kontaktu so sanovanou environmentálnou záťažou neohroziť a nepoškodiť modernizáciou doteraz realizované sanačné opatrenia.</li> <li>- Pri projektových prácach zohľadniť križovanie navrhovanej činnosti s prieskumnými ložiskovými územiami, s chránenými územiami, s chránenými ložiskovými územiami a dobývacími priestormi ložísk.</li> </ul> |
| Opatrenia na zmiernenie vplyvov na pôdy                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Minimalizovať trvalý a dočasný záber pôdy.</li> <li>- Pri modernizácii železničnej trate na poľnohospodárskej a lesnej pôde postupovať v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane poľnohospodárskej pôdy a zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov.</li> <li>- Naviesť vrstvy ornice na svahy násypov železničného telesa a následne ich zatrávniť príp. vysadiť nízko rastúce dreviny.</li> <li>- Navrátiť dočasne zabraté plochy po skončení stavebných prác do pôvodného stavu.</li> <li>- Zamedziť vzniku malých neobrábateľných plôch.</li> <li>- Vo vyššom stupni projektovej dokumentácie preveriť dostupnosť pozemkov a v prípade potreby doplniť poľné cesty.</li> </ul>  |
| Opatrenia na zmiernenie vplyvov na ovzdušie a miestnu klímu | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zmierniť prašnosť vyvolanú stavebnými prácami kropením prašných povrchov v suchom období a čistením stavebných mechanizmov pri odchode zo staveniska.</li> <li>- Zmierniť produkciu exhalátov z motorových prostriedkov koordináciou presunov stavebnej techniky a optimalizáciou dopravných trás.</li> <li>- Prepravovať prašný materiál prekrytý plachtami.</li> <li>- Nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia kategorizovať a následne plniť povinnosti prevádzkovateľov ustanovené zákonom č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov a vyhláškou MŽP SR č. 410/2012 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší v znení neskorších aktualizácií.</li> </ul>   |
| Opatrenia na zmiernenie vplyvov na vody                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Počas realizácie projektu zabezpečiť ochranu podzemných a povrchových vôd proti znečisteniu.</li> <li>- Počas realizácie projektu eliminovať potenciálne dopady na vodný režim dotknutého územia.</li> <li>- Zrealizovať protierozne opatrenia brehov riek a povrchových tokov v miestach mostných objektov.</li> <li>- Zabezpečiť ochranu podzemných konštrukcií proti agresívnym účinkom podzemných a povrchových vôd na betón a oceľ.</li> <li>- Zrealizovať nevyhnutné environmentálne opatrenia v úsekoch modernizovanej trate v blízkosti vodných zdrojov a križovania vodných tokov.</li> <li>- Požiadat' o súhlas príslušného orgánu štátnej vodnej správy na uskutočnenie, zmenu alebo odstránenie stavieb a zariadení vo vodách, na pobrežných pozemkoch, v inundačnom území a v ochranných pásmach vodárenských zdrojov (§ 27 ods. 1 písm. a) zákona o vodách).</li> <li>- V prípade zásahov do korýt vodných tokov (rekonštrukcia alebo budovanie nových mostných objektov) požiadať o stanovisko k činnosti správcov dotknutých vodných tokov.</li> <li>- Pri rekonštrukcii železničného mosta cez rieku Morava umiestniť zariadenie staveniska tak, aby nebolo stavebnými prácami narušené riečne rameno a boli minimalizované poškodenia brehových porastov.</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neskladovať škodlivé látky a ľahko odplaviteľný materiál v blízkosti vodných tokov.</li> <li>- Vypracovať plán havarijných opatrení pre prípad úniku škodlivých látok pre obdobie výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti.</li> <li>- V prípade znečistenia vôd z povrchového odtoku zo stavby ropnými látkami alebo iným znečistením zabezpečiť ich prečistenie v odľučovačoch ropných látok alebo v lapačoch nečistôt pred ich vypustením do povrchových resp. podzemných vôd.</li> </ul>   |
| <p>Opatrenia na zmiernenie vplyvov na faunu, flóru a biotopy</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- V prípade, ak je to možné, pri realizácii navrhovanej činnosti využívať tie časti územia, ktoré sú pokryté rudernými biotopmi.</li> <li>- Minimalizovať zásahy do biotopov európskeho a národného významu.</li> <li>- Požiadat' o súhlas orgánu ochrany prírody pre činnosti, ktoré zasiahnu do biotopov národného alebo európskeho významu, a ktorými môže dôjsť k ich poškodeniu alebo zničeniu (§ 6 ods. 2 zákona o ochrane prírody a krajiny).</li> <li>- Citlivo navrátiť zasiahnuté biotopy do pôvodného stavu.</li> <li>- Minimalizovať zásahy do mokradných plôch. V prípade zásahu do mokradných plôch požiadať o súhlas orgánu ochrany prírody (§ 6 ods. 4 zákona o ochrane prírody a krajiny).</li> <li>- V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie vykonať inventarizáciu drevín, špecifikovať dreviny v nevyhnutnom rozsahu zasiahnuté modernizáciou a vyčíslit' ich spoločenskú hodnotu.</li> <li>- Požiadat' orgán ochrany prírody o súhlas na výrub drevín (§ 47 ods. 3 zákona o ochrane prírody a krajiny).</li> <li>- Prerokovať prípadné výruby brehových porastov na dotknutých vodných tokoch s orgánom ochrany prírody a so správcom toku.</li> <li>- Nevyhnutné výruby drevín realizovať v mimohniezdnom a mimovegetačnom období (X. – III.).</li> <li>- Odstraňovať zistené invázne druhy v súlade so zákonom č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov a vyhlášky MŽP SR č. 24/2003 Z. z. ktorou sa vykonáva zákona o ochrane prírody a krajiny, aby sa zabránilo ich šíreniu.</li> <li>- Zabezpečiť ochranu existujúcich drevín rastúcich v blízkosti navrhovanej činnosti v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody. Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.</li> <li>- Z dôvodu zníženia frekvencie kolízií zvery so železničnou dopravou vybudovať na oboch stranách potoka Porec vo väčšej vzdialenosti od železničnej trate brody umožňujúce jej priechod.</li> <li>- Z dôvodu minimalizácie nepriaznivých vplyvov na výskyt vydry riečnej doplniť mosty cez toky s výskytom vydry o vydrie lávky.</li> <li>- V prípade zásahu do koryta rieky Moravy pri rekonštrukcii mostného objektu prevádzajúceho železničnú trať ponad tok rieky minimalizovať nepriaznivé vplyvy stavebných mechanizmov na ryby ich vylovením približne 24 hodín pred samotným zásahom do toku. Vylovenie a následné vypustenie rýb do vody (nad alebo pod úsekom realizácie stavby) vykonať v spolupráci so Slovenským rybárskym zväzom.</li> <li>- Pred samotnou dodávkou prác na rekonštrukcii železničného mosta cez rieku Morava podľa zákona ČNR č. 114/1992 Sb. § 5a odsek (1) písmeno b) a zákona č. 543/2002 § 35 ods. (2) písmená a), b) do 300 m vzdialenosti od stavebného objektu dohľadať prípadné aktívne hniezda dravcov haje tmavej, haje červenej, sokola rároha, bociana čierneho.</li> <li>- Pre ochranu telesa železničnej trate a zachovanie bezpečnosti prevádzky voči aktivitám bobra vodného na trati odstraňovať stromy v ochrannom pásme železnice na úsekoch tratí, kde trať križuje vodný tok resp. pri útvaroch povrchovej vody, a na úsekoch, kde má bobor snahu vybudovať bobriu nádrž/zdrž. Odstránenie stromov je dostatočné do 20 m vzdialenosti od trate.</li> </ul> |
| <p>Opatrenia na zmiernenie vplyvov na chránené územia</p>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- V prípade zásahov do chránených území realizovať navrhovanú činnosť v spolupráci s príslušnou organizáciou ŠOP SR.</li> <li>- Počas realizácie stavby v blízkosti chránených území obmedziť dočasnú prístupovú staveniskovú komunikáciu na jednostrannú prístupovú komunikáciu z dôvodu minimalizácie nepriaznivých vplyvov na tieto územia:</li> </ul>   |

|   |   |  |
|---|---|--|
|   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- v ÚEV/CHA Devínske alúvium Moravy, ÚEV Devínske jazero, ÚEV Morava a ÚEV/NPR Abrod viesť komunikáciu výlučne po východnej strane železnice,</li> <li>- v ÚEV/PR Bezodné a CHA/ÚEV Marhecké rybníky viesť komunikáciu výlučne po západnej strane železnice,</li> <li>- v miestach križovania s CHVÚ Záhorské Pomoravie viesť komunikáciu len po jednej strane železnice.</li> <li>- Počas rekonštrukcie jestvujúceho mosta príp. realizácie nového mosta ponad Porecký potok v NPR Abrod minimalizovať zábery pôdy na nevyhnutne potrebné nároky.</li> <li>- V prípade rekonštrukcií jestvujúcich mostných objektov cez potoky Ondriašov a Močiarka (obe ÚEV) minimalizovať dočasné zábery pozemkov potrebných pre umiestnenie technológie na nevyhnutne potrebné nároky.</li> <li>- Z dôvodu minimalizácie možného nepriaznivého ovplyvnenia CHVÚ Soutok Tvrdonicko a ÚEV Soutok – Podluží na území Českej republiky pri rekonštrukcii mostného objektu cez rieku Morava minimalizovať dočasné zábery pozemkov potrebných pre umiestnenie technológie na nevyhnutne potrebné nároky a zväziť vedenie potrebných staveniskových komunikácií len po jednej strane železničného telesa podľa konkrétneho úseku.</li> </ul>   |
| Opatrenia na zmiernenie vplyvov na krajinu      |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Minimalizovať priame zásahy do prvkov územného systému ekologickej stability a obmedziť ich len na nevyhnutnú mieru.</li> <li>- Vypracovať projekt výsadby zelene na zmiernenie negatívnych vplyvov antropogénnych prvkov zahŕňajúci výsadbu na svahoch násypov, popri protihlukových stenách a pod.</li> </ul>   |
| Opatrenia na zmiernenie vplyvov na obyvateľstvo |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Počas výstavby v blízkosti obytných území nasadiť prioritne stroje a mechanizáciu s nízkou hlučnosťou.</li> <li>- Ak to bude možné, staveniskovú dopravu viesť prioritne mimo obývané časti.</li> <li>- Pred plánovanými stavebnými prácami s predpokladanými vysokými hladinami zvuku informovať obyvateľov dotknutého územia o plánovanom čase ich uskutočňovania.</li> <li>- Stavebné práce vyznačujúce sa vyššími hladinami hluku realizovať prioritne v doobedňajších hodinách</li> <li>- V čo najvyššej miere pri stavbe využiť zvukopohltivé povrchy.</li> <li>- Znížiť hlučnosť prevádzky na trati priamo pri zdroji výmenou železničného zvršku a spodku a technologickými opatreniami na trati aj na koľajových vozidlách.</li> <li>- Inštalovať vhodné protihlukové opatrenia do úsekov trate, v ktorých sú predpokladané alebo v ktorých boli identifikované zvýšené hodnoty úrovne hluku v dôsledku prevádzky železničnej trate.</li> <li>- Nepodporovať ďalšiu obytnú výstavbu v ochrannom pásme dráhy.</li> </ul>  |
| Organizačné a prevádzkové opatrenia             | a | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zabezpečiť potrebné školenia zamestnancov z hľadiska bezpečnosti práce, dodržiavania prevádzkových poriadkov a pracovných postupov.</li> <li>- Vypracovať príslušné havarijné a prevádzkové plány.</li> </ul>   |
| Iné opatrenia                                   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Navrhovaná činnosť bude dôsledkom preložiek trate zasahovať poľnohospodárske pozemky a zároveň bude potrebné dočasne odňať poľnohospodárske pozemky pre potreby umiestnenia depónii, manipulačných plôch a pod. Pre trvalé alebo dočasné odňatie poľnohospodárskej pôdy bude potrebné postupovať v zmysle zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona č. 245/2003 Z. z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov (doložiť pre konanie Bilanciu skrývky humusového horizontu a Projekt spätnej rekultivácie dočasne odnímanej poľnohospodárskej pôdy). Na odňatie pôdy na účely výstavby železničnej dráhy sa nevzťahuje povinnosť zaplatiť odvod.</li> <li>- Navrhovaná činnosť bude dôsledkom navrhovaných preložiek trate zasahovať tiež lesné pozemky. Dotknuté pozemky bude potrebné vyňať z plnenia funkcií lesov trvalou zmenou druhu pozemku v zmysle zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch v znení neskorších predpisov. Ako kompenzácia za stratu mimoprodukčných funkcií lesa sa určuje finančná náhrada, ale keďže hodnotená stavba má charakter výstavby železničnej dráhy vrátane jej súčasti je od odvodu oslobodená.</li> <li>- V niektorých častiach dotknutého územia bude potrebný výrub drevín, ktorý bude</li> </ul> |

spresnený v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie činnosti. Výrub bude realizovaný v súlade s ustanoveniami zákona o ochrane prírody a krajiny č. 543/2002 Z. z. v znení neskorších predpisov a v súlade s jeho vykonávacou vyhláškou MŽP SR č. 24/2003 Z. z. v znení neskorších aktualizácií.

#### 4. Posúdenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti z hľadiska ich významnosti a výber optimálneho variantu

Vyhodnotenie poradia variantov nulového (stav ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala) a realizačného (realizácia modernizácie trate vo variante 1, variante 2 alebo variante 3) uvádza tabuľka nižšie.

Tab 2. Porovnanie hodnotených variantov

| Hodnotiace kritériá |  | V <sup>1</sup> | Z <sup>2</sup> | Významnosť vplyvov |                    |                 |
|---------------------|--|----------------|----------------|--------------------|--------------------|-----------------|
|                     |  |                |                | Nulový variant     | Realizačný variant |                 |
|                     |  |                |                |                    | výstavba           | prevádzka       |
| 1.1                 | Investičné náklady                                     | 2              | -              | 0                  | -3                 | 0               |
| 1.2                 | Technická náročnosť diela                              | 2              | -              | 0                  | -2                 | 0               |
| 1.3                 | Udržanie kontinuity stavby vzhľadom na traťový koridor | 3              | -              | -3                 | 0                  | +3              |
| 1.4                 | Prevádzkové náklady                                    | 3              | -              | -3                 | 0                  | +2              |
| 1.5                 | Dodržanie požiadaviek na parametre trate               | 4              | -              | -2                 | 0                  | +3              |
| 2.1                 | Vplyvy na pohodu a kvalitu života                      | 4              | 4,00           | -4                 | -3                 | +3              |
| 2.2                 | Zdravotné riziká                                       | 4              | -              | -3                 | -3                 | +3              |
| 3.1                 | Vplyv na horninové prostredie                          | 3              | 3,25           | 0                  | -3                 | -1              |
| 3.2                 | Vplyv na kvalitu ovzdušia a klimatické podmienky       | 1              | 1,40           | -1                 | -2                 | +1              |
| 3.3                 | Vplyv na povrchové a podzemné vody                     | 3              | 3,10           | -2                 | -3                 | +2              |
| 3.4                 | Vplyv na pôdy  | 2              | 2,80           | 0                  | -3                 | 0               |
| 3.5                 | Vplyv na faunu   | 3              | 3,50           | -3                 | -2                 | -1              |
| 3.6                 | Vplyvy na flóru  | 3              | 3,50           | -1                 | -3                 | -1              |
| 3.7                 | Vplyvy na krajinu                                      | 4              | 2,80           | -2                 | -4                 | -2              |
| 3.8                 | Vplyvy na chránené územia                              | 3              | 3,90           | 0                  | -3                 | 0               |
| 4.1                 | Vplyv na koľajovú dopravu                              | 4              | -              | -3                 | -3                 | +4              |
| 4.2                 | Vplyvy na cestnú dopravu                               | 3              | 3,70           | -3                 | -4                 | +4              |
| 4.3                 | Vplyv na poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo        | 2              | 3,20           | -1                 | -2                 | +2              |
| 4.4                 | Vplyv na priemyselné aktivity                          | 1              | 2,60           | 0                  | -2                 | +1              |
| 4.5                 | Vplyvy na rekreačné aktivity                           | 1              | 2,50           | -2                 | -2                 | +2              |
| 4.6                 | Vplyvy na technickú infraštruktúru                     | 1              | 2,80           | 0                  | -2                 | 0               |
| 4.7                 | Vplyvy na kultúrne pamiatky a archeolog. lokality      | 1              | 1,00           | 0                  | -2                 | 0               |
| <b>Spolu</b>        |  |                |                | <b>- 243,1</b>     | <b>- 366,2</b>     | <b>+ 134,65</b> |

<sup>1</sup> V – váha kritéria: 1 nevýznamné kritérium, 2 málo významné kritérium, 3 významné kritérium, 4 veľmi významné kritérium  
<sup>2</sup> Z - zraniteľnosť dotknutej zložky životného prostredia: 1 veľmi nízka zraniteľnosť, 2 nízka zraniteľnosť, 3 stredná zraniteľnosť, 4 vysoká zraniteľnosť, 5 veľmi vysoká zraniteľnosť  
<sup>3</sup> Významnosť vplyvov: 0 bez vplyvu, 1 nevýznamný vplyv, 2 málo významný vplyv, 3 významný vplyv, 4 veľmi významný vplyv; + pozitívny vplyv, - negatívny vplyv

Na základe zhrnutých skutočností v predchádzajúcich kapitolách boli pre hodnotené varianty vyhodnotené technicko-realizačné kritériá, kritériá vplyvov na obyvateľstvo, kritériá vplyvov na prírodné prostredie a kritériá vplyvov na urbanizované prostredie. **Výsledkom je odporúčanie realizovať variant modernizácie železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, traťový úsek Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ (žkm 1,384 – 74,410) v rozsahu realizačného variantu.**

Tab 3. Voľba optimálneho variantu z hodnotených realizačných variantov

| Č. | Kataster                 | Variant |  |
|----|--------------------------|---------|--|
| 1  | Devínska N. Ves          | 3       | - zrušenie priecestia<br>- vybudovanie cestného nadjazdu v žkm 4,9<br>- zabezpečenie cestného napojenia nadjazdu   |
| 2  | Stupava                  | 3       | - zrušenie priecestia<br>- vybudovanie cestného nadjazdu v žkm 4,9<br>- vybudovanie prístupových komunikácií so zabezpečením prepojenia cyklochodníka  |
| 3  | Zohor                    | 1/2     | - cestný nadjazd   |
| 4  | Zohor                    | 1/2     | - zrušenie priecestia<br>- vybudovanie náhradných poľných ciest  |
| 5  | Zohor                    | 3       | - zrušenie priecestia<br>- vybudovanie cestného nadjazdu ako preložky cesty III/1105 v mieste plánovaného obchvatu obce s prípojnými komunikáciami na cestu III/1107   |
| 6  | Láb                      | 1/2     | - cestný nadjazd   |
| 7  | Láb                      | 1/2     | - zrušenie priecestia<br>- vybudovanie poľnej cesty s premostením potoka Močiarka  |
| 8  | Plavecký Štvrtok         | 3b      | - cestný nadjazd v polohe budúceho obchvatu s napojením na cesty paralelné s traťou vratnými vetvami<br>- podchod pre peších a cyklistov spojený s prístupom na nástupištia zastávky<br>- úprava nového nadjazdu pre budúce zapojenie komunikácie obchvatu |
| 9  | Malacky                  | 1/2     | - podjazd pod traťou   |
| 10 | Malacky                  | 2       | - podchod pre peších a cyklistov   |
| 11 | Malacky                  | 2       | - jednosmerný podjazd pod žel. traťou  |
| 12 | Malacky                  | 2       | - jednosmerný podjazd pod žel. traťou  |
| 13 | Malacky                  | 2       | - nadjazd nad traťou   |
| 14 | Veľké Leváre             | 1/2     | - zrušenie bez náhrady<br>- vybudovanie podchodu pre peších a cyklistov  |
| 15 | Veľké Leváre             | 2       | - nadjazd nad traťou<br>- úprava cesty k objektom pri priecestí č. 14  |
| 16 | Závod                    | 3       | - cestný nadjazd so zachovaním priestoru pre otáčanie a zastávku obecného autobusu a súčasného počtu parkovacích miest pri žel. zastávke   |
| 17 | Mor. Sv. Ján             | 1/2     | - cestný nadjazd   |
| 18 | Sekule                   | 2       | - cestný nadjazd   |
| 19 | Borský Sv. Jur           | 1       | - zrušenie bez náhrady   |
| 20 | Borský Svätý Jur, Kuklov | 1       | - cestný nadjazd<br>- vybudovanie novej poľnej cesty   |
| 21 | Brodské                  | 3       | - cestný nadjazd   |

### Dátum a potvrdenie správnosti a úplnosti údajov

Potvrdzujem správnosť a úplnosť údajov.

V Bratislave, marec 2017



Ing. Slavomír Podmanický

generálny riaditeľ REMING CONSULT a.s.

za spracovateľa