



Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie ako príslušný orgán štátnej správy podľa § 1 ods. 1 písm. a) a § 2 ods. 1 písm. c) zákona č. 525/2003 Z. z. o štátnej správe starostlivosti o životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších prepisov a ako príslušný orgán podľa § 3 písm. k), v spojení s § 54 ods. 2 písm. k) zákona 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“), na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa ustanovení zákona **vydáva** podľa § 37 zákona a podľa § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“)

ZÁVEREČNÉ STANOVISKO

(číslo: 2264/2017-1.7/)

I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

- Názov:** Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
- Identifikačné číslo:** 31 364 501
- Sídlo:** Klemensova 8, 813 61 Bratislava

II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI

1. Názov

Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ (ďalej len „navrhovaná činnosť“)

2. Účel

Účelom navrhovanej činnosti je modernizácia železničnej trate, ktorá spočíva v skvalitnení technických parametrov trate zvýšením jej technickej vybavenosti integráciou moderných 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. Dotknutý úsek trate je súčasťou základnej siete jednotnej transeurópskej dopravnej siete TEN –T.

3. Užívateľ

Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava.

4. Umiestnenie navrhovanej činnosti

Kraj	Okres	Obec	Katastrálne územie
Bratislavský	Bratislava IV	MČ Bratislava - Devínska Nová Ves	Devínska Nová Ves
		MČ Bratislava - Záhorská Bystrica	Záhorská Bystrica

	Malacky	Stupava	Stupava
		Zohor	Zohor
		Láb	Láb
		Plavecký Štvrtok	Plavecký Štvrtok
		Malacky	Malacky
		Veľké Leváre	Veľké Leváre
		Závod	Závod
Trnavský	Senica	Moravský Svätý Ján	Moravský Svätý Ján
		Sekule	Sekule
		Borský Svätý Jur	Borský Svätý Jur
		Kuklov	Kuklov
		Čáry	Čáry
	Skalica	Brodské	Brodské

Parcelné čísla dotknutých pozemkov v správe o hodnotení nie sú uvedené a budú doplnené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR), resp. v oznámení o zmene podľa zákona pre vybraný variant.

5. Dôvod umiestnenia v danej lokalite

Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia existujúcej železničnej trate a súvisiacich technických objektov, iné umiestnenie činnosti preto nie je možné.

6. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Predpokladaný termín začatia výstavby: 2018

Predpokladaný termín ukončenia výstavby (začiatok prevádzky): 2020

Predpokladaná doba prevádzky: Trať bude uvedená do prevádzky bez časového obmedzenia.

7. Stručný popis technického a technologického riešenia

Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty - Lanžhot CZ, ktorá je súčasťou základnej siete jednotnej transeurópskej dopravnej siete TEN -T (koridoru Orient - východné Stredomorie), sleduje zvýšenie traťovej **rýchlosti na 200 km/h** s výnimkou úsekov, kde je z pohľadu dynamiky jazdy vlakov osobnej a nákladnej dopravy preukázané nevyužitie tejto rýchlosti, resp. kde je zvýšenie rýchlosti možné len za cenu vynaloženia vysokých investičných nákladov. Modernizácia predmetného úseku železničnej trate bude realizovaná pri zachovaní prevádzky na existujúcej trati s minimalizovaním jej obmedzení. Súčasný účel a význam činnosti zostanú zachované, zmena nastane v technických parametroch trate. Návrh modernizácie trate sa snaží v maximálne možnej miere využívať existujúce železničné teleso. Pre dosiahnutie rýchlosti 200 km/h sú navrhované mierne lokálne vybočenia v úseku žkm 1,384 – 51,524 (Devínska Nová Ves – Malacky – Kúty).

Miestne obmedzenia traťovej rýchlosti:

-žkm 1,384 - 2,117 na rýchlosť 160 km/h (odchodový oblúk za ŽST Devínska N. Ves),

-žkm 2,117 - 5,860 na rýchlosť 175 km/h (sústava odchodových oblúkov za zastavke Devínske Jazero – prestavba v r. 2014),

-žkm 49,711 - 51,567 (=žkm 68,111) na rýchlosť 120 km/h (vchodový oblúk do ŽST Kúty vrátane železničnej stanice),

-žkm 68,111 - 69,231 na rýchlosť 100 km/h (odchodové oblúky za ŽST Kúty),

-žkm 69,231 - 74,410 na rýchlosť 160 km/h (od odchodových oblúkov zo ŽST Kúty po koniec modernizovaného úseku na štátnej hranici SR/ČR na železničnom moste cez rieku Morava).

Smerové a výškové vedenie trate

V úseku žkm 1,384 – 51,524 (Devínska Nová Ves – Malacky - Kúty) sa navrhujú úpravy trate na rýchlosť 200 km/h s miestnymi obmedzeniami. Trasovanie modernizovanej trate kopíruje súčasnú trať len s minimálnymi lokálnymi vybočeniami.

Pre dosiahnutie najvyššej možnej rýchlosti bolo nutné upraviť parametre hlavne smerových oblúkov, čím dochádza k odsunom (preložkám) od pôvodného smerového vedenia trate. Ide o úseky trate:

- od žkm 1,680 po žkm 2,050 ($r = 1\ 504,1$ m) – odsun od pôvodnej koľaje 3 m vpravo,
- od žkm 3,240 po žkm 3,550 ($r = 2\ 200$ m) – odsun od pôvodnej koľaje 3 m vpravo,
- od žkm 10,120 po žkm 10,430 ($r = 2\ 200$ m) – odsun od pôvodnej koľaje 2,5 m vľavo,
- od žkm 21,090 po žkm 21,320 ($r = 2\ 600$ m) – odsun od pôvodnej koľaje 1 m vľavo,
- od žkm 25,100 po žkm 25,450 ($r = 2\ 400$ m) – odsun od pôvodnej koľaje 3 m vľavo,
- od žkm 31,810 po žkm 32,320 ($r = 2\ 200$ m) – odsun od pôvodnej koľaje 8,5 m vľavo,
- od žkm 38,250 po žkm 39,170 ($r = 2\ 204,1$ m) – odsun od pôvodnej koľaje 26 m vpravo,
- od žkm 41,810 po žkm 42,140 ($r = 2\ 254,1$ m) – odsun od pôvodnej koľaje 1,5 m vpravo.

Sklonové pomery kopírujú existujúce parametre trate a v zásade sa nemenia.

V úseku od žkm 51,524 (= 68,090) – 74,410 (Kúty – štátna hranica SR/ČR) sa modernizácia trate navrhuje v pôvodnom železničnom telese vzhľadom na dynamiku jazdy vlakov, zastavovanie resp. rozjazd vlakov v ŽST Kúty a traťovú rýchlosť 120 – 160 km/h v traťovom úseku štátna hranica SR/ČR – Břeclav.

Z kapacitných dôvodov plánovaného zahustenia dopravy v modernizovanom úseku železničnej trate budú okrem jestvujúcich zastávok a železničných staníc zriadené tri výhybne:

- výhybňa Malý Háj (žkm 6,352),
- výhybňa Záhorie (žkm 18,384),
- výhybňa Dúbrava (žkm 37,620).

V rámci modernizácie železničnej trate budú riešené:

- komplexná obnova zemného telesa, železničného spodku a zvršku,
- redukcia nadbytočných koľají a prevádzkových zariadení,
- úprava/vybudovanie nástupíšť pre bezkolízny prístup cestujúcich,
- komplexná obnova trakčného a napájacieho systému na požadovanú úroveň,
- čiastočná rekonštrukcia železničných zastávok a staníc pre potreby umiestnenia technológií modernizovanej trate,
- vybudovanie nových traťových a staničných zabezpečovacích zariadení,
- zriadenie novej telekomunikačnej techniky a digitalizácia železničnej telekomunikačnej siete,
- odstránenie všetkých úrovňových priechodov a priecostí s ich náhradou mimoúrovňovým prístupom (podchody, podjazdy, nadjazdy a súvisiace cestné komunikácie), príp. ich zrušenie bez náhrady (v prípade existencie iných prístupových ciest),
- obnova železničných mostných objektov pre zabezpečenie normovej priestorovej priechodnosti a triedy zaťaženia D4.

Železničný zvršok a spodok

V rámci modernizácie sa uvažuje s komplexnou rekonštrukciou železničného zvršku a so sanáciou železničného spodku v celom úseku trate.

Trakčné vedenie

Vzhľadom na zvýšenie prevádzkovej rýchlosti na trati a stav existujúceho trakčného vedenia sa predpokladá vybudovanie nového trakčného vedenia v celom rozsahu koľajových úprav.

Silnoprúdové zariadenia a napájanie

Nevyhnutná je rekonštrukcia existujúcich napájacích staníc (Zohor) vzhľadom na ich vek a technický stav (úpravy stavebných častí káblovodov, stanovišť transformátorov, rozvodní, úpravy technologicko-prevádzkových budov, prípojok inžinierskych sietí, úpravy spevnených plôch, rekonštrukcia oplotení a pod.). Pre zvýšenie bezpečnosti prevádzky na dráhe sa uvažuje s vybudovaním novej trakčnej napájacej stanice Kúty. Uvažuje sa tiež s rekonštrukciou existujúcich spínacích staníc (Kúty, Kúty II, Moravský Svätý Ján) a úpravami na dispečerských centrách.

Pre odbery železničných staníc a zastávok budú rekonštruované existujúce kioskové transformovne, príp. navrhnuté nové, resp. budú navrhnuté prípojky NN z rozvodov distribútorov elektrickej energie. V samostatných prefabrikovaných bunkách budú vedľa transformovni osadené náhradné zdroje elektrickej energie (dieselagregáty) s automatickým štartom pri výpadku základného napájania.

Pre vedenie hlavnej trasy káblov VN, NN, oznamovacích zariadení a zabezpečovacích zariadení budú v železničných staniaciach zriadené nové káblovody.

Pre napájanie odberov jednotlivých dopravní budú navrhnuté káblové rozvody NN. Vonkajšie osvetlenie priestorov koľajiska a nástupíšť bude navrhnuté podľa požiadaviek prevádzky. Nástupišťa budú osvetlené pomocou svietidiel osadených na sklopných osvetľovacích stožiaroch výšky do 6,0 m. Ostatné priestory koľajiska budú osvetlené pomocou svietidiel na stožiaroch výšky do 14,0 m. Rozsiahle koľajiská a vykladacie priestory železničných staníc budú osvetlené pomocou svetlometov na plošinách osvetľovacích veží výšky 20,0 m resp. 36,0 m. Ovládanie osvetlenia bude riešené technologickými automatmi na základe požiadaviek dopravy a prevádzkovej práce v dopravniciach.

Na vybraných výhybkách v železničných staniaciach bude namontovaný nový elektrický ohrev, ktorý bude napájaný samostatným vývodom z transformovne. Ovládanie bude riadené technologickými automatmi na základe vyhodnocovania poveternostných vplyvov (vonkajšia teplota a zrážky) a teploty koľají.

V ŽST Kúty bude podľa požiadaviek osobnej prepravy pripravená technológia na ohrev alebo chladenie vybraných vlakových súprav. Pre napájanie jednotlivých predkurovacích stojanov budú navrhnuté káblové rozvody NN.

Zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia

Nové staničné zabezpečovacie zariadenia budú navrhované na báze elektronických prvkov 3. kategórie. V koľajisku budú umiestnené nové vonkajšie prvky ako svetelné návěstidlá hlavné (vchodové, odchodové, cestové), predzvesti, zriaďovacie (stožiarové, trpasličie), elektromotorické prestavníky, výkoľajky, snímače osí a snímače polôh jazykov výmen. Voľnosť staničných koľají a výhybkových úsekov bude zaisťovaná počítačmi osí. Nové zabezpečovacie zariadenia musia rešpektovať požiadavky vyplývajúce z konštrukčného riešenia železničných vozidiel vrátane ich možných rušivých vplyvov. Použitá bude rýchlostná návěstná sústava a návěstidlá musia mať optické a elektrické parametre v súlade s platnou legislatívou ŽSR.

Nové traťové zabezpečovacie zariadenia budú navrhované na báze elektronických prvkov 3. kategórie. Delenie medzistaničných úsekov na viac priestorových oddielov sa bude realizovať podľa požiadaviek priepustnej výkonnosti. Zabezpečovacie zariadenie umožní činnosť systému, ktorý automaticky kontroluje rýchlosť vlaku.

Oznamovacie zariadenia budú riešené v železničných zastávkach a staniaciach. Inštalované budú komunikačné zariadenia a zariadenia prenosu dát vo forme digitálnych prenosových zariadení a dátových rozvodov. Pre cestujúcu verejnosť bude inštalovaný hlasovo-vizuálny systém informovania osobnej prepravy.

Technologické objekty budú vybavené hodinovým, telefónnym zariadením a dispozičnými zapojovačmi. Priestory s budovanou technológiou budú zabezpečené systémom elektrickej požiarnej signalizácie, poplachovým systémom narušenia a kamerovým systémom. Všetky systémy budú zapojené do diaľkového riadenia na pracovisko diaľkového dohľadu. Riešené budú tiež bezdrôtové spojenia (rádiová sieť pre dopravné a prevádzkové účely, rádiová sieť energetiky a pod.).

Nové digitálne prenosové a spojovacie systémy zabezpečia kvalitatívne vyššie prenosové parametre (objem, rýchlosť, spoľahlivosť a zabezpečenie) prenášaných dát. Riešené budú optickými káblovými vedeniami zabudovanými zafukovaním do optorúrovňových trás. Potrebné prepojenia budú riešené miestnymi metalickými oznamovacími káblami.

Mostné objekty

Modernizáciou železničnej trate budú nevyhnutne dotknuté aj existujúce železničné mosty. Pôjde zväčša o vytvorenie priestorového normového stavu pre mosty s priebežným koľajovým lôžkom. Niektoré oceľové mostné konštrukcie budú prebudované na železobetónové s priebežným koľajovým lôžkom. Taktiež sa bude zohľadňovať výška vodnej hladiny tokov, ktoré sú premostované. Jestvujúce železničné mosty v blízkosti zhlaví železničných staníc budú rozšírené. Najdlhší železničný most cez rieku Morava, ktorý pozostáva z dvoch jednokoľajných oceľových priehradových konštrukcií, bude prebudovaný v zmysle bilaterálnych dohôd Slovenskej a Českej republiky do takej podoby, aby v budúcnosti nebolo znemožnené splavnenie rieky Morava.

Železničné stanice a zastávky

V rámci navrhovaného riešenia sa plánuje transformácia železničnej stanice (ŽST) Sekule na železničnú zastávku Sekule. Ostatné železničné stanice a zastávky v riešenom úseku ostávajú vo svojich pôvodných polohách, nedochádza k ich zrušeniu, transformácii či presunu.

Vo všeobecnosti pre modernizáciu v ŽST platí:

- dosiahnuť užitočnú dĺžku a dostatočný počet dopravných koľají pre nákladné vlaky,
- minimálne jedna dopravná koľaj bez nástupnej hrany,
- zachovanie napojenia vlečkových koľají,
- dĺžka nástupíšť 400 m (ŽST kde zastavujú vlaky diaľkovej dopravy typov R, EC a Ex),
- dĺžka nástupíšť 250 m (ŽST a zastávky kde zastavujú vlaky regionálnej dopravy),
- optimalizovať počet koľají a výhybiek,
- mimoúrovňové priechody (aj v zastávkach),
- rýchlosť v predjazdných koľajach 80 km/h,
- rýchlosť v koľajach (nie predjazdné) pri nástupištnej hrane 60 km/h,
- rýchlosť v ostatných dopravných koľajach 60 km/h,
- 2 koľajové spojky na každom zhlaví.

V železničných staniciach budú zrekonštruované nakladacie rampy a zastrešené nástupištia. Na zastávkach budú osadené prístrešky pre cestujúcich, lavičky, odpadkové koše, státa pre bicykle, osvetlenie a grafikon. Na zastávkach s vyššou frekvenciou cestujúcich budú riešené aj 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 bezbariérovú a budú doplnené o funkčný orientačný a informačný systém.

Úrovňové kríženia železnice s cestnými komunikáciami

V rámci modernizácie budú zrušené všetky jestvujúce úrovňové kríženia železničnej trate s cestnými komunikáciami vrátane pricestných zabezpečovacích zariadení. Ide spolu o 21 pricestí, ktoré budú nahradené náhradnými mimoúrovňovými riešeniami, resp. v prípade existencie iných prístupových ciest k dotknutým pozemkom budú zrušené bez náhrady.

Prebudovanie úrovňových pricestí na mimoúrovňové, resp. ich zrušenie bez náhrady vyplýva zo zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon o dráhach“). Podľa § 14, odseku 1) zákona o dráhach sa križovanie nových hlavných železničných tratí s cestnými komunikáciami zriaďuje ako mimoúrovňové. Pri modernizácii alebo významnej obnove existujúcich hlavných železničných tratí alebo križujúcich cestných komunikácií stavebník existujúce úrovňové križovanie prestavia na mimoúrovňové križovanie alebo ho zruší.

Protihlukové steny a opatrenia

Na miestach, kde miera intenzity hluku zo železničnej dopravy prekročí povolené maximálne hodnoty v zmysle platných právnych predpisov budú vybudované protihlukové steny. Navrhované umiestnenie protihlukových stien pozdĺž železničnej trate je zrejme z nasledujúcej tabuľky. Návrh protihlukových stien bol vypracovaný na základe hlukovej štúdie a je spracovaný pre protihlukové steny o výške 3,5-6,0 m (technické riešenie č. 1) a s jednotnou výškou protihlukových stien 2,5 m (technické riešenie č.2):

Clona	Navrhované staničenie	Dĺžka clony (m)	Tvar clony	Akustické parametre clony *	Výška clony (m) technické riešenie 1	Výška clony (m) technické riešenie 2
PHS01	3,275 – 5,575 vľavo	2300	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS02	10,095 – 12,495 vpravo	2400	zvislý	A4, B3	6,0	2,5
PHS03	17,070 – 17,470 vľavo	400	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS04	17,470 – 17,960 vľavo	490	zvislý	A4, B3	6,0	2,5
PHS05	17,985 – 18,475 vľavo	490	zvislý	A4, B3	6,0	2,5
PHS06	18,475 – 18,875 vľavo	400	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS07	17,270 – 17,470 vpravo	200	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS08	17,470 – 18,470 vpravo	1000	zvislý	A4, B3	6,0	2,5
PHS09	18,470 – 18,870 vpravo	400	zvislý	A4, B3	5,0	2,5

PHS10	19,610 – 20,810 vľavo	1200	zvislý	A4, B3	3,5	2,5
PHS11	22,350 – 24,500 vľavo	2150	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS12	24,920 – 27,020 vľavo	2100	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS13	23,860 – 26,820 vpravo	2960	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS14	32,220 – 32,420 vľavo	200	zvislý	A4, B3	3,0	2,5
PHS15	32,420 – 33,190 vľavo	770	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS16	33,260 – 33,650 vľavo	390	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS17	35,760 – 36,160 vpravo	400	zvislý	A4, B3	3,0	2,5
PHS18	36,160 – 36,960 vpravo	800	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS19	40,695 – 41,635 vľavo	940	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS20	41,635 – 42,120 vľavo	485	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS21	42,145 – 42,635 vľavo	490	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS22	42,635 – 43,190 vľavo	555	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS23	43,190 – 43,510 vľavo	320	zvislý	A4, B3	3,0	2,5
PHS24	43,510 – 44,235 vľavo	725	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS25	44,235 – 44,345 vľavo	110	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS26	41,435 – 41,635 vpravo	200	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS27	41,635 – 42,635 vpravo	1000	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS28	42,635 – 43,035 vpravo	400	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS29	50,125 – 50,795 vľavo	670	zvislý	A4, B3	6,0	2,5
PHS30	51,040 – 51,090 vľavo	50	zvislý	A4, B3	6,0	2,5
PHS31	70,840 – 70,940 vľavo	100	zvislý	A4, B3	3,0	2,5
PHS32	70,940 – 71,040 vľavo	100	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS33	71,040 – 71,700 vľavo	660	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS34	71,750 – 72,440 vľavo	690	zvislý	A4, B3	5,0	2,5
PHS35	72,440 – 72,640 vľavo	200	zvislý	A4, B3	4,0	2,5
PHS36	72,640 – 72,740 vľavo	100	zvislý	A4, B3	3,0	2,5

* A4 – vysokopohltivá clona $DL\alpha > 11$
B3 – dokonale nepriezvučná clona $DLR > 24$ dB

Súčasťou technického riešenia sa navrhujú aj primárne protihlukové opatrenia spočívajúce z realizácie homogénnych a pružných antivibračných rohoží pod koľajové kamenivo, homogénnych a elastických podvalových podložiek, koľajnicových absorbérov hluku a nízkych protihlukových stien.

Za sekundárne opatrenia sa navrhuje realizácia už uvedených protihlukových stien.

Za terciárne opatrenia sa navrhuje zvýšenie nepriezvučnosti konštrukcie obvodových plášťov budov pri súčasnom zabezpečení ostatných vlastností vnútorných priestorov, napríklad vetranie. Opatrenia sa navrhujú vykonať v oblastiach kde sa nachádzajú obytné priestory a kde nie je možné obmedziť hluk zo stavby primárnymi a sekundárnymi protihlukovými opatreniami. Pre presnú lokalizáciu obytných jednotiek kde bude nutné realizovať terciárne protihlukové opatrenia bude potrebné vykonať akustické merania in-situ v predmetnej oblasti po spustení stavby „Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st.–Kúty–Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) –Kúty–Lanžhot CZ“ do prevádzky a na základe výsledkov vibroakustických meraní určiť obytné jednotky, v ktorých dochádza k prekročeniu prípustných hladín hluku v zmysle platnej legislatívy.

8. Súčasne predkladané varianty a ich technické riešenie

V správe o hodnotení je uvažované 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 (Výskumný ústav dopravný a.s., 2015. „Štúdia realizovateľnosti IV. paneurópskeho železničného koridoru štátna hranica ČR/SR – Kúty – Bratislava – Nové Zámky – Štúrovo/Komárno – štátna hranica SR/MR“ spracovaná 11/2015). Variant 1 zároveň rešpektuje návrh mimoúrovňových križení predložených v štúdiu.

Štúdia porovnávala viacero alternatív riešenia modernizácie železničnej trate vrátane alternatívnych riešení smerového vedenia modernizovanej železničnej trate. Tá alternatíva, ktorá sa ukázala ako najpriateľnejšia vzhľadom na objem investičných nákladov a rozsah dosiahnutých benefitov bola zvolená pre predkladaný zámer (v štúdiu variant „C“).

Variant 2 je smerovo a výškovo totožný s variantom 1. Rozdiel spočíva v prehodnotení návrhov riešenia (nahradenia) úrovňových križení, ktoré boli uvedené v štúdiu realizovateľnosti. Návrh riešenia vychádza z podrobnejšieho preskúmania jednotlivých lokalít, z technickej realizovateľnosti mimoúrovňových križení a z konzultácií s dotknutými obcami.

Variant 3 je smerovo a výškovo totožný s variantmi 1 a 2. Návrh tohto variantu vychádzal z požiadavky rozsahu hodnotenia č. 7987/2016-1.7/at vydaného Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky (ďalej len „MŽP SR“) dňa 12.12.2016 na prehodnotenie riešenia mimoúrovňových križení v úseku od začiatku železničnej trate po žkm 6,500 (k. ú. Devínska Nová Ves, k. ú. Stupava) a v žkm 36,677 (k. ú. Závod). Na základe nových poznatkov získaných počas spracovávania správy o hodnotení a uskutočnených konzultácií s

dotknutými subjektmi sú v tomto variante navrhované tiež nové riešenia aj pre niektoré ďalšie priestestia.

Tabuľka na nasledujúcej strane uvádza návrhy riešenia nahradenia úrovňových priestestí pre varianty 1, 2 a 3.

Odvodnenie železničného telesa

Počas prevádzky modernizovanej trate bude zabezpečené odvodnenie železničného telesa a zemnej pláne, odvádzanie dažďových odpadových vôd zo striech objektov a zo spevnených plôch a tiež odvádzanie splaškových odpadových vôd z priestorov sociálneho zázemia. Vybudované budú povrchové aj podpovrchové odvodňovacie systémy. Odpadové vody budú odvádzané k odvodňovacím zariadeniam (žľaby, drenážne ryhy, priekopy, trativody, uličné vpuste a pod.), ktoré budú zaústené do vsakovacích systémov, priepustov alebo do kanalizácie. Znečistené odpadové vody budú pred vypustením prečistené v odlučovačoch ropných látok, lapačoch nečistôt, príp. filtračno-usadzovacích šachtách. Konkrétne návrhy odvodňovacích systémov budú riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Odpady a ich recyklácia

So vzniknutými odpadmi bude nakladané v zmysle ustanovení platných právnych predpisov pre oblasť odpadového hospodárstva. Súčasťou navrhovanej činnosti je demontáž železničného zvršku (koľaje, výhybky) vrátane štrkového lôžka. Zámerom navrhovateľa je vyzískaný materiál z podvalového podložia prioritne materiálovo znovu využiť (ďalšie zabudovanie pri realizácii stavby). Pre tento účel sa na základe viacerých vzoriek realizuje diagnostika a hodnotenie ekologickej kvality materiálu vychádzajúc tiež z normy TNŽ 72 1514 Technické a ekologicke podmienky pre dodávanie zrnitých materiálov do konštrukcie koľaje. V prípade, že získaný materiál z podvalového podložia nemá vyhovujúcu ekologickú kvalitu pre jeho ďalšie využitie, takýto materiál s prekročenými hraničnými koncentraciami hodnotených ukazovateľov môže byť chemicky upravený s cieľom zníženia koncentrácií problémových hodnotiacich ukazovateľov alebo na stavbe nebude použitý a bude prehlásený za odpad.

Materiál vyťažený v jednotlivých úsekoch železničnej trate je možné po vyťažení odoslať na recyklačné základne na vykonanie recyklácie. Materiál získaný recykláciou pôvodného štrkového lôžka, príp. po jeho zmiešaní s novým prírodným kamenivom je možné využiť na ďalšie zabudovanie pri realizácii stavby (na stavbu zemných telies, do zásypov a pod.). Umiestnenie recyklačných základní sa predpokladá v lokalitách určených na zariadenie stavenísk.

Stavebné dvory, zásobovanie staveniska, nároky na pracovné sily

Stavebné dvory, zásobovanie staveniska, nároky na pracovné sily, zábery stavby, spotreba vody a surovín neboli spracovateľom správy o hodnotení počas posudzovania vplyvov stavby špecifikované a budú spresnené v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné povolenie.

Tab.: Návrhy riešenia súčasných úrovňových krížení.

P.č.	Staničenie (žkm)	Kategória komunikácie ¹	Typ komunikácie ²	Kataster	Variant 1	Variant 2	Variant 3
1	4,281	MK	MO 8/30	Devínska N. Ves	cestný nadjazd v žkm 4,5 – 5,5	zrušenie bez náhrady	- priecestia č.1 a č. 2 sa zrušia - v žkm 4,9 sa vybuduje cestný nadjazd
2	6,242	MK	MO 8/30	Stupava	zrušenie bez náhrady	cestný nadjazd	- komunikácia nadjazdu sa na západnej strane napojí na existujúcu spevnenú komunikáciu, ktorá zároveň bude slúžiť na prístup vodičov od zrušených priecestí č. 1 a č. 2 - na východnej strane sa komunikácia nadjazdu napojí na sieť miestnych komunikácií záhradkárskej oblasti s prepojením na zrušené priecestie č. 1 - z dôvodu zrušenia priecestia č. 2 sa na východnej strane vybuduje nová komunikácia medzi priecestím č. 2 a novým nadjazdom, súčasne s touto komunikáciou sa taktiež vybuduje cyklotrasa
3	9,305	III/1106	C7.5/80	Zohor	cestný nadjazd	cestný nadjazd	-
4	10,732	MK	-	Zohor	zrušenie bez náhrady	zrušenie bez náhrady	-
5	12,047	III/1105	obchvat C7.5/80	Zohor	cestný nadjazd	cestný podjazd	- zrušenie jestvujúceho priecestia - vybudovanie cestného nadjazdu ako preložky cesty III/1105 v mieste plánovaného obchvatu s prípojnými komunikáciami na cestu III/1107
6	15,320	-	1L5.0/40	Láb	cestný nadjazd	cestný nadjazd	-
7	16,547	-	2L4.0/30	Láb	zrušenie bez náhrady	zrušenie bez náhrady	-

8	18,010	III/1103	C9.5/80	Plavecký Štvrtok	cestný podjazd	<ul style="list-style-type: none"> - zrušenie existujúceho priecestia - vybudovanie nového cestného nadjazdu v polohe budúceho obchvatu s napojením na miestne komunikácie - podchod pre peších a cyklistov v mieste jestvujúceho priecestia s využitím aj pre prístup k nástupištiam 	<ul style="list-style-type: none"> - zrušenie existujúceho priecestia - na existujúcej zastávke bude pre cestujúcich vybudovaný mimoúrovňový prístup k nástupištiam, podchod bude zároveň slúžiť pre prechod chodcov a cyklistov - nové mimoúrovňové križovanie - cestný nadjazd sa vybuduje v žkm 18,275 v mieste plánovaného obchvatu obce v parametroch budúceho obchvatu - na západnej strane bude popri železničnej trati od cesty III/1103 k nadjazdu dobudovaná komunikácia, ktorá sa vratnou vetvou napojí na nadjazd - na východnej strane sa uvažuje s dobudovaním obchvatu až po cestu I/2 v prípade spoluúčasti VÚC na financovaní (nie je súčasťou tejto stavby – subvariant 3a), alebo s vybudovaním druhej vratnej vetvy a jej napojením komunikáciou vedenou popri železničnej trati späť na cestu III/1103 (subvariant 3b) - v oboch prípadoch budú na nadjazde vykonané stavebné úpravy umožňujúce budúce napojenie komunikácie obchvatu obce
9	23,966	MK	MO8/40	Malacky	cestný podjazd	cestný podjazd	-
10	24,905	MK	-	Malacky	- podchod pre chodcov	- podchod pre peších chodcov a cyklistov	-

					- zrušenie prejazdu pre automobilovú dopravu	- zrušenie prejazdu pre automobilovú dopravu	
11	25,532	MK	MOU4.5/30	Malacky	cestný podjazd	jednosmerný cestný podjazd	-
12	25,886	MK	MOU4.5/30	Malacky	zrušenie bez náhrady	jednosmerný cestný podjazd	-
13	27,751	-	C11.5/80	Malacky	zrušenie bez náhrady	cestný nadjazd	-
14	32,708	MK	-	Veľké Leváre	zrušenie bez náhrady	zrušenie bez náhrady	-
15	33,643	III/1100	C7.5/80	Veľké Leváre	cestný podjazd	cestný nadjazd	-
16	36,677	III/1109	C7.5/80	Závod	cestný podjazd	cestný nadjazd	- cestný nadjazd - zachovanie priestoru pre otáčanie a zastávku obecného autobusu - zachovanie súčasného počtu parkovacích miest pri železničnej zastávke
17	41,214	III/1100	C7.5/80	Mor. Sv. Ján	cestný nadjazd	cestný nadjazd	-
18	44,191	III/1140	C7.5/80	Sekule	cestný podjazd	cestný nadjazd	-
19	46,358	-	2L4.0/30	Borský Svätý Jur	zrušenie bez náhrady	cestný nadjazd	-
20	47,368	-	2L4.0/30	Bor.ský Svätý Jur Kuklov	cestný nadjazd	zrušenie bez náhrady	-
21	72,139	III/1129	C7.5/80	Brodské	zrušenie bez náhrady	cestný podjazd	cestný nadjazd

¹ MK miestna komunikácia

² Typ komunikácie bol určený podľa kategórie existujúcich ciest III. triedy, pri priecestí č. 8 sa vychádza

z územného plánu obce. Kategórie ciest vychádzajú z STN 73 6101 Projektovanie ciest a diaľnic („C“), Kategórie mestských komunikácií vychádzajú z STN 73 6110

Projektovanie miestnych komunikácií („M“) Kategórie poľných ciest vychádzajú z STN 73 6108 Lesná dopravná sieť („L“)

9. Celkové náklady

V prípade nulového variantu nie je predpoklad žiadnych nákladov.

Odhadované základné 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 železničnej trate ale len o variant riešenia vybraných priecestí.

III. OPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA

1. Vypracovanie správy o hodnotení (kedy a kto vypracoval správu o hodnotení).

Navrhovaná činnosť spadá podľa prílohy č. 8 zákona do kategórie č. 13 „Doprava a telekomunikácie“, pod položku položka č. 3: Výstavba železničných dráh nadzemných a podzemných, časť A (povinné hodnotenie) od 20 km a položka č. 8: Výstavba cestných mostov (na cestách I. a II. triedy) a železničných mostov, časť B (zisťovacie konanie) bez limitu.

Správu o hodnotení vypracovala spoločnosť REMING CONSULT a.s. so sídlom v Bratislave v marci 2017. Zodpovedným riešiteľom bola Mgr. Michaela Seifertová a spoluriešitelia RNDr. Monika Vyskupová, PhD. (správa o hodnotení), Ing. Marek Šmelík (cestné komunikácie), Ing. Peter Hvizdoš (koľajové riešenie) a Ing. Juraj Schubert (mosty). Správa o hodnotení obsahuje 182 strán textu, 11 príloh a mapový podklad v mierke 1:25 000.

2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení (komu bola správa o hodnotení zaslaná a akým spôsobom sa zverejnila).

Navrhovateľ, Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, zastúpený spoločnosťou REMING CONSULT a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava, doručil dňa 12.10.2016 MŽP SR podľa §22 zákona zámer navrhovanej činnosti.

MŽP SR, ako príslušný orgán, predložilo zámer na zaujatie stanoviska podľa § 23 ods. 1 zákona dotknutým obciam, dotknutým orgánom, rezortnému orgánu a povoľujúcemu orgánu a zverejnilo ho na webovom sídle MŽP SR na adrese: <http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicnej-trate-bratislava-hl-st-kuty-lanzhot-cz-usek-t> dňa 20.10.2016.

Po obdržaní stanovísk následne MŽP SR určilo v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom, zástupcom MŽP SR, odbor ochrany prírody a krajiny a dotknutými obcami a po prerokovaní s navrhovateľom rozsah hodnotenia (číslo 7987/2016-1.7/at, zo dňa 12.12.2016), v ktorom určil pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) aj varianty č. 1, 2 a 3.

MŽP SR zaslalo informáciu o dokumentácii správy o hodnotení podľa §33 ods. 1 zákona listom MŽP SR č. 2264/2017-1.7/at zo dňa 10.04.2017 na vyjadrenie dotknutej obci v listinnom vyhotovení a rezortnému orgánu, dotknutým orgánom a povoľujúcim orgánom prostredníctvom informácie o zverejnení o zverejnení na webovom sídle MŽP SR na adrese: <http://enviroportal.sk/sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicnej-trate-bratislava-hl-st-kuty-lanzhot-cz-usek-t>. Dotknutej verejnosti taktiež zaslal všeobecne zrozumiteľné záverečné zhrnutie.

Dotknuté orgány v ČR:

1. Ministerstvo životního prostředí, Odbor posuzování vlivů na životní prostředí, Vršovická 1442/65, 100 10, Praha 10

Dotknuté obce:

2. Mesto Bratislava, Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy, Primaciálne námestie 1, 814 99 Bratislava
3. Mestská časť Bratislava – Devínska Nová Ves, Miestny Úrad, Novoveská 17/A, 843 10 Bratislava 49
4. Mestská časť Bratislava – Záhorská Bystrica, Miestny Úrad, Námestie Rodiny 1, 843 57 Bratislava 48
5. Mesto Stupava, Mestský Úrad, Hlavná 1/24, 900 31 Stupava
6. Obec Zohor, Obecný Úrad, Námestie 1. mája 1, 900 51 Zohor
7. Obec Láb, Obecný Úrad č. 503, 900 67 Láb
8. Obec Plavecký Štvrtok, Obecný Úrad, 900 68 Plavecký Štvrtok 172
9. Mesto Malacky, Mestský Úrad, Bernolákova 5188/1A, 901 01 Malacky
10. Obec Veľké Leváre, Obecný Úrad, Štefánikova 747, 908 73 Veľké Leváre
11. Obec Závod, Obecný Úrad, Sokolská 243, 908 72 Závod
12. Obec Moravský Svätý Ján, Obecný Úrad č. 803, 908 71, Moravský Svätý Ján
13. Obec Sekule, Obecný Úrad č. 570, 908 80 Sekule
14. Obec Borský Svätý Jur, Obecný Úrad č. 690, 908 79 Borský Svätý Jur
15. Obec Kuklov, Obecný Úrad č. 203, 908 78 Kuklov
16. Obec Kúty, Obecný Úrad, Nám. Radlinského 981, 908 01 Kúty
17. Obec Čáry, Obecný Úrad, Martina Kollára 53, 908 43 Čáry
18. Obec Brodské, Obecný Úrad, Školská 1030/2, 908 85 Brodské

Povoľujúci a zároveň rezortný orgán:

19. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava

Dotknuté orgány v SR:

20. MŽP SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny
21. Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
22. Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
23. Dopravný úrad, Divízia civilného letectva, Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava
24. Dopravný úrad, Divízia dráh a dopravy na dráhach, Prístavná 10, 821 09 Bratislava
25. Útvar vedúceho hygienika rezortu MDVRR SR, Námestie slobody 6, P.O.BOX č. 100, 810 05 Bratislava
26. Úrad verejného zdravotníctva SR, Trnavská cesta 52, P.O.BOX 45, 826 45 Bratislava
27. Obvodný banský úrad v Bratislave, Mierová 19, 821 05 Bratislava
28. Krajský pamiatkový úrad Bratislava, Leškova 17, 811 04 Bratislava
29. Krajský pamiatkový úrad Trnava, Cukrová 1, 917 01 Trnava
30. Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava 25
31. Úrad Trnavského samosprávneho kraja, P. O. BOX 128, Starohájka 10, 917 01 Trnava
32. Hasičský a záchranný útvar hl. m. Bratislavy, Radlinského 6, 811 01 Bratislava 1
33. Ministerstvo vnútra SR, Prezídium hasičského a záchranného zboru, Drieňová 22, 826 86 Bratislava 29
34. Okresné riaditeľstvo HaZZ v Malackách, Legionárska 882, 901 01 Malacky
35. Okresné riaditeľstvo HaZZ v Senici, Priemyselná 282/22, 905 01 Senica
36. Okresné riaditeľstvo HaZZ v Skalica, Štúrová 1, 908 51 Holíč

37. Okresný úrad Bratislava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
38. Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
39. Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja, Tomášikova č. 46, 832 05 Bratislava 3
40. Okresný úrad Bratislava, Pozemkový a lesný odbor, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
41. Okresný úrad Bratislava, Odbor krízového riadenia, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
42. Okresný úrad Malacky, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, ul. Zámocká 5, 901 01 Malacky
43. Okresný úrad Malacky, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Záhorácka 2942 / 60A, 901 26 Malacky
44. Okresný úrad Malacky, Pozemkový a lesný odbor, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky
45. Okresný úrad Malacky, Odbor krízového riadenia, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky
46. Okresný úrad Senica, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Vajanského 17/1, 905 01 Senica
47. Okresný úrad Senica, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Vajanského 17/1, 905 01 Senica
48. Okresný úrad Senica, Pozemkový a lesný odbor, Hollého 750, 905 01 Senica
49. Okresný úrad Senica, Odbor krízového riadenia, Vajanského 17/1, 905 01 Senica
50. Okresný úrad Skalica, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie Slobody 94/15, Skalica
51. Okresný úrad Skalica, Odbor krízového riadenia, Námestie slobody 15, 909 01 Skalica

Dotknutá verejnosť (v štádiu rozosielania správy o hodnotení):

52. FirstFarms Agra M s.r.o., Vinohradok 5741, 901 01 Malacky
53. Oľga Vojtková, Hálová 20, 851 01 Bratislava
54. PhDr. Jozef Brezanský, Lozornianska 5, 900 51 Zohor

Správa o hodnotení navrhovanej činnosti bola podľa § 33 ods. 2 zároveň zverejnená dňa 10.4.2017 na webovej stránke:

<http://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/modernizacia-zeleznicnej-trate-bratislava-hl-st-kuty-lanzhot-cz-usek-t> s informáciou, že verejnosť môže doručiť písomné stanovisko k správe o hodnotení najneskôr do 30 dní odo dňa zverejnenia záverečného zhrnutia podľa § 34 ods. 1 zákona na adresu: Ministerstvo životného prostredia SR, Odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie, Námestie Ľ. Štúra 1, 812 35 Bratislava.

3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou (kedy a ako sa správa o hodnotení prerokovala s verejnosťou a aké sú závery prerokovania).

Vzhľadom na charakter a rozsah navrhovanej činnosti „Modernizácia železničnej trate Bratislava hl.st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ“ predpokladané vplyvy zasiahnu do katastra dotknutých obcí MČ Bratislava - Devínska Nová Ves, MČ Bratislava - Záhorská Bystrica, Stupava, Zohor, Láb, Plavecký Štvrtok, Malacky, Veľké Leváre, Závod, Moravský Svätý Ján, Sekule, Borský Svätý Jur, Kuklov, Čáry a Brodské. Na základe vyššie uvedených skutočností sa uskutočnilo 10 verejných prerokovaní, 4 z nich boli spoločné pre viaceré dotknuté obce. Záznamy z verejných prerokovaní spolu v plnom znení s prezenčnými listinami sú k nahliadnutiu ako súčasť spisu.

Následne uvádzame stručný výpis zápisníc z verejných prerokovaní, obsahujúce základné okruhy diskutovaných problémov, hlavné požiadavky účastníkov prerokovania a vyjadrenie navrhovateľa na vznesené požiadavky (označené kurzívou).

Hlavné mesto SR Bratislava, MČ Bratislava - Záhorská Bystrica, MČ Bratislava - Devínska Nová Ves, mesto Stupava

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 11.05.2017, o 17.00 hod, sobášna sieň Vila Košťálová, Novoveská 17, Devínska Nová Ves.

V rámci modernizácie železničnej trate sú na území MČ Bratislava - Devínska Nová Ves plánované preložky trate o 3,0 m v dĺžke 370 a 310 m, a predpokladaná dĺžka navrhovaných protihlukových stien na území MČ Bratislava - Devínska Nová Ves je 2 300 m. V dotknutých mestských častiach a meste Stupava sa nachádzajú dve priecestia (priecestia č. 1 a č. 2 v zmysle označenia v Správe o hodnotení), pre ktoré boli vypracované nasledujúce návrhy riešenia:

- priecestie č. 1 v katastrálnom území MČ Bratislava – Devínska Nová Ves bolo vo variante 1 navrhované nahradiť nadjazdom umiestneným v žkm 4,5 – 5,5 a vo variante 2 zrušiť bez náhrady. - priecestie č. 2 v katastrálnom území mesta Stupava bolo vo variante 1 navrhované na zrušenie bez náhrady a vo variante 2 nahradiť cestným nadjazdom. Pre obe priecestia spracovateľ Správy o hodnotení navrhol na základe získaných poznatkov variant 3, v ktorom odporúča obe priecestia v mieste ich súčasnej polohy zrušiť a vybudovať nový cestný nadjazd medzi uvedenými priecestiami v žkm 4,9 doplnený o prípojné komunikácie od zrušených priecestí č. 1 a č. 2 (na západnej strane sa komunikácia nadjazdu napojí na existujúcu spevnenú komunikáciu a na východnej strane sa napojí na sieť miestnych komunikácií záhradkárskej oblasti; na východnej strane trate sa od priecestie č. 2 vybuduje nová komunikácia s cyklotrasou). Tento variant je výsledkom rokovaní navrhovateľa ŽSR s dotknutými obcami, poľnohospodármi obhospodarujúcimi lokalitu Devínskeho jazera, so ŠOP SR a Správou CHKO Záhorie. Variant je preferovaný spracovateľom Správy o hodnotení aj navrhovateľom ŽSR.

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky/otázky:

- občania požadujú opravu miestnych komunikácií v blízkosti železničnej trate, ktoré sú v nevyhovujúcom stave.

- *v navrhovaných variantoch budú dobudované a upravené komunikácie len v nevyhnutnej miere resp. pre zabezpečenia prepojenia územia pri odstránení súčasných úrovňových krížení trate s cestnými komunikáciami. V rámci stavby nebude riešená obnova cestných komunikácií, keďže zdrojom financií pre stavbu sú európske fondy (finančný nástroj CEF), ktoré sú primárne určené na účel modernizácie železničnej trate. Všetky prístupové komunikácie na stavbu budú po jej ukončení prinavrátené do pôvodného stavu.*

- občania vyslovili požiadavku na zdefinovanie správcovstva novobudovaných objektov v rámci modernizácie železničnej trate (cestné podjazdy, nadjazdy, komunikácie) už v procese posudzovania vplyvov na životné prostredie.

- *novobudované objekty prechádzajú po ukončení stavby bezodplatne do správy príslušným správcom komunikácií. Často však nastanú situácie, kedy obce odmietajú prevziať nové objekty do svojej správy. ŽSR preto súhlasí s potrebou včasného určenia správcovstva a definovania správcov komunikácií do vydania územného rozhodnutia.*

- občania sa ďalej informovali ohľadom rekonštrukcie ŽST.

- *súčasťou modernizácie je úprava ŽST, v rámci ktorých budú vybudované mimoúrovňové prístupy na nástupištia – podchody, stanice budú peronizované a budú zabezpečené prístupy*

pre imobilných resp. pre osoby so zníženou mobilitou a orientáciou. Nástupištia budú zastrešené, vybudované tu bude osvetlenie, hlasový a obrazový informačný systém a príslušný mobiliár (lavičky, smetné koše..). Súčasťou stavby nie sú samotné rekonštrukcie budov ŽST – účelom stavby je modernizácia železničnej trate, oprávnenými výdavkami sú tak úpravy a rekonštrukcie súčastí železničnej infraštruktúry.

Obec Zohor

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 04.05.2017, o 17.00.hod, Kultúrny dom, Obchodná ul. 3, Zohor.

Predpokladaná dĺžka navrhovaných protihlukových stien v katastri obce Zohor je 2 400 m. V zmysle §14 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach je potrebné odstrániť súčasné úrovňové kríženia železničnej trate s cestnými komunikáciami. V katastri obce Zohor sa nachádzajú tri priecestia (priecestia č. 3, č. 4 a č. 5 v zmysle označenia v Správe o hodnotení), pre ktoré boli vypracované nasledujúce návrhy riešení:

- priecestie č. 3 na ceste III/1106 (žkm 9,305) je vo variante 1 aj variante 2 navrhované na nahradenie cestným nadjazdom, čo je aj v súlade s požiadavkou Bratislavského samosprávneho kraja preferovať nadjazdy pred podjazdmi z hľadiska finančne aj technicky náročnej údržby podjazdov;
- priecestie č. 4 mimo zastavaného územia obce (žkm 10,732) je vo variante 1 aj vo variante 2 navrhované na zrušenie a zároveň je po konzultáciách s miestnymi poľnohospodármi navrhované vybudovať náhradné poľné cesty na dotknuté poľnohospodárske pozemky;
- priecestie č. 5 pred ŽST Zohor (žkm 12,047) je vo variante 1 navrhované nahradiť cestným nadjazdom, vo variante 2 nahradiť cestným podjazdom a vo variante 3, ktorý bol doplnený po rokovaníach s obcou je navrhované na zrušenie so súčasným vybudovaním cestného nadjazdu ako preložky cesty III/1105 v polohe plánovaného obchvatu obce s prípojnými komunikáciami na cestu III/1107. Súčasne je v tomto variante navrhované stavebne upraviť podchod k nástupištiam v ŽST Zohor tak, aby bolo v budúcnosti možné jeho dobudovanie popod všetky koľaje s vyústením na druhej strane ŽSR. Spracovateľ správy o hodnotení odporúča ako optimálne riešenie tohto priecestia variant 3.

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky/otázky:

- občania požadovali bližšie informácie ohľadom navrhovanej protihlukovej steny, jej umiestnení a realizácií jej stavby.
- *návrh umiestnenia protihlukových stien bol spracovaný podľa hlukovej štúdie spoločnosti Klub ZPs vo vibroakustike, s.r.o.;*
- *variant 01 (výška protihlukových stien do 6 m) vyplýva z kalibrovaného modelu, naplnenia platnej legislatívy a dodržania prípustných hodnôt hluku a variant 02 zohľadnil finančnú náročnosť vybudovania vysokých protihlukových stien, zmiernenie výraznej vizuálnej bariéry pre občanov ako aj zachovanie komfortu cestujúcich, a preto navrhuje max. výšku 2,5 a ďalšie doplnkové opatrenia na zníženie hluku;*
- *ide o predbežný návrh, keďže merania boli vykonané pri súčasnom stave a súčasnej prevádzke na železničnej trati a tento stav sa bude modernizáciou meniť. Pred spustením do prevádzky sa vykonajú ďalšie merania reálneho stavu, podľa ktorých bude vypracovaný finálny návrh opatrení na zníženie hladín hluku prekračujúcich prípustné hygienické limity (napr. výmena okien);*
- *protihlukové steny budú primárne budované na pozemkoch vo vlastníctve ŽSR, ak by sa aj stalo, že bude zabraná akákoľvek prístupová komunikácia, bude vybudovaná náhradná;*
- *prevádzka vlakov bude bežať ako v súčasnosti aj počas stavebných prác, ale kým sa umožní zvýšenie ich prevádzkovej rýchlosti na 200 km/h, tak musí byť zrealizovaná celá stavba vrátane protihlukových opatrení.*

- občania sa informovali ohľadom vybudovania podchodu pre peších a cyklistov v mieste priecestia č. 5 v prípade voľby variantu 3.

- *v rámci variantu 3 je navrhovaná stavebná úprava podchodu budovaného pre prístup na nástupištia v ŽST Zohor, ktorá umožní jeho budúce dobudovanie na podchod na druhú stranu koľajiska. V rámci tejto stavby nie je navrhovaný prepich podchodu až na druhú stranu koľajiska;*

- *dobudovanie podchodu by bolo vhodné koordinovať s projektom záchytného parkoviska, ktoré je pripravované na východnej strane trate a riešiť ho ako súčasť tohto projektu.*

-občania sa ďalej informovali ohľadom práva obce na náhradu škody na objektoch poškodených počas výstavby.

- *pred výstavbou budú určené prístupové komunikácie na stavbu a následne na to vykonaná pasportizácia dotknutých komunikácií a budov. Pasportizáciu zabezpečuje zhotoviteľ stavby v spolupráci so správcom miestnych komunikácií, ktorým je obec. Zhotoviteľ má pre prípady poškodenia objektov a infraštruktúry určenú finančnú rezervu. Tieto body budú bližšie rozpracované v ďalších stupňoch projektu.*

-občania sa ďalej informovali ohľadom náhradného prístupu na západnú stranu trate pri návrhu protihlukových stien a zrušenia priecestia č. 5.

- *pri návrhu protihlukových stien sa zohľadňuje typ zóny, do ktorej sú umiestňované, v prípade, že nebudú dodržané hygienické limity hluku pre obytné objekty, budú zrealizované doplnkové protihlukové opatrenia;*

- *občan môže uviesť požiadavku zachovania prístupu na západnú stranu trate v rámci prebiehajúceho pripomienkového konania k správe o hodnotení.*

- občania sa ďalej informovali ohľadom vybudovania navrhovaných poľných ciest v rámci variantu 1 aj variantu 2 pre priecestie č.4.

- *prístupy na dotknuté poľnohospodárske pozemky budú zabezpečené, investor je povinný zabezpečiť prístup ku všetkým pozemkom, ak odstránením priecestia došlo k zmene prístupových možností.*

Obec Láb a obec Plavecký Štvrtok

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 10.05.2017, o 17.00.hod, Kultúrny dom (Podnikateľské centrum) č. 350, Plavecký Štvrtok.

V rámci modernizácie železničnej trate sú v katastri obce Plavecký Štvrtok plánované preložky trate o 1 m v dĺžke 230 m, a predpokladaná dĺžka navrhovaných protihlukových stien na území obce Plavecký Štvrtok je 1200 m. V zmysle §14 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach je potrebné odstrániť súčasné úrovňové kríženia železničnej trate s cestnými komunikáciami. V katastri mesta dotknutých obcí Láb a Plavecký Štvrtok sa nachádzajú tri priecestia (priecestia č. 6 -8 v zmysle označenia v Správe o hodnotení), pre ktoré boli vypracované nasledujúce návrhy riešení:

- priecestie č. 6 v katastri obce Láb na poľnej ceste je vo variante 1 ja vo variante 2 navrhované zhodne -

nahradiť cestným nadjazdom,

- priecestie č. 7 v katastri obce Láb na poľnej ceste je v oboch variantoch navrhované zrušiť a z dôvodu potreby prepojenia poľnohospodárskych pozemkov nahradiť vybudovaním nových prístupových poľných ciest od priecestia č. 6 cez potok Močiarka smerom na pozemky pri priecestí č. 7.

- priecestie č. 8 v Plaveckom Štvrtku nachádzajúce sa v centre obce je vo variante 1 navrhované nahradiť cestným podjazdom v mieste existujúceho priecestia, vo variante 2

nahradiť cestným nadjazdom v mieste budúceho obchvatu s napojením na miestne komunikácie, vo variante 3a nahradiť nadjazdom v mieste plánovaného obchvatu s napojením na cestu I/2 a vo variante 3b nahradiť nadjazdom v mieste plánovaného obchvatu s dočasnými komunikáciami napojenými na pôvodnú cestu. Pri tomto priecestí spracovateľa Správy o hodnotení odporúčajú realizovať variant 3b vzhľadom na možnosti lokálneho územia a požiadavky obce prezentované na rokovaní dňa 6. marca 2017. Druhým odporúčaným variantom spracovateľmi Správy je variant 1 – podjazd v mieste existujúceho priecestia. Variant 1 preferuje aj investor ŽSR.

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky, resp. položené nasledovné otázky:

- v obci Plavecký Štvrtok občania požadujú zachovať minimálne prechod pre peších a cyklistov v mieste súčasného priecestia, keďže železničná trať obec rozdeľuje a je dôležité zachovať prepojenie západnej a východnej časti obce.

- *varianty, ktoré uvažovali s vybudovaním mimoúrovňového kríženia mimo súčasného priecestia neuvažovali s vybudovaním samostatného prechodu pre peších a cyklistov. Uvažovalo sa s vybudovaním združeného podchodu pre cestujúcich na železničnú zastávku Plavecký Štvrtok spolu s možnosťou prechodu verejnosti.*

- bol vyjadrený nesúhlas s variantom 3b, z dôvodu veľmi úzkych priestorov medzi železničnou traťou a rodinnými domami nachádzajúcimi sa pozdĺž trate v smere vedenia plánovaných cestných komunikácií.

- *uvažované cestné komunikácie by boli maximálne primknuté k železničnej trati, aby čo najmenej nepriaznivo ovplyvnili obyvateľov dotknutých ulíc.*

- následne občania obce Plavecký Štvrtok vyjadrili nesúhlas s navrhovaným variantom 3b z dôvodu predĺženia prístupovej cesty o cca 700 m a zvýšenie intenzity dopravy v uliciach so zástavbou rodinných domov, ďalej z dôvodu zásahu do jestvujúcej zelene a zvýšenia prašnosti v dotknutej lokalite, preferujú variant 1.

- *prioritným cieľom navrhovanej činnosti je modernizácia dotknutej železničnej trate pre zrýchlenie traťovej rýchlosti, jej súčasťou je však aj odstránenie súčasných úrovňových priecestí. V Štúdiu realizovateľnosti bol po posúdení dostupných podkladov v priecestí č. 8 navrhnutý cestný podjazd, ktorý bude zároveň slúžiť ako podchod pre peších a cyklistov. Navrhovateľ ŽSR preferuje tento variant.*

Pre projekt boli pridelené finančné prostriedky na realizáciu na základe výsledkov spracovanej štúdie, uvažované riešenia sa preto musia pohybovať v rámci schválených finančných prostriedkov.

- občania ďalej požadovali vyjadrenie k vplyvu vybudovania podjazdu v mieste priecestia na podzemné vody.

- *s podzemnou vodou sa vysporiada zhotoviteľ stavby, podjazd vybuduje v odizolovanej vani. Počas realizácie stavby bude zhotoviteľ odčerpávať podzemnú vodu v mieste stavby a v tejto dobe je predpoklad poklesu hladiny podzemnej vody v studniach nachádzajúcich sa v blízkosti miesta stavby. Navrhovateľ určuje povinnosť zabezpečiť počas výstavby v prípade obmedzení dotknutým obyvateľom náhradný zdroj.*

- občania sa ďalej informovali ohľadom náhrad v prípade ak stavba vyvolá zásah do rodinných domov

- *dotknutým obyvateľom bude v takomto prípade ponúknutá adekvátna náhrada – bude im ponúknuté majetkové vyrovnanie pridelením náhradného pozemku a náhradnej stavby alebo*

poskytnutím finančnej náhrady. Dotknutý vlastník bude oslovený s výškou náhrady stanovenou na základe znaleckého posudku, ktorý dá investor spracovať súdnym znalcom. V prípade, že občan nebude s uvedenou výškou náhrady súhlasiť, na svoje náklady môže nechať vypracovať nový znalecký posudok, ktorý predloží investorovi. V prípade, že nedôjde k dohode, vec bude postúpená na Úrad súdneho inžinierstva v Žiline, ktorý spracuje rozhodujúci znalecký posudok, ktorý bude záväzný pre obe strany.

- občania ďalej vyjadrili názor, že varianty 3a a 3b nie sú vhodným riešením. Z hľadiska zachovania prepojenia východnej a západnej strany obce považujú za najideálnejší variant 1, pri ktorom však nemožno vylúčiť zásah do rodinných domov nachádzajúcich sa v jeho okolí.
- pri spracovávaní znaleckého posudku sa v súčasnosti postupuje porovnávacou metódou – cena objektov sa určuje aj podľa cien podobných nehnuteľností v blízkom okolí. Prípadný výkup nehnuteľností bude realizovaný zo štátnych zdrojov. Alternatívnou náhradou za zasiahnuté objekty je však aj náhradná výstavba, v rámci ktorej bude vybudovaná adekvátna náhrada objektu s rovnakým počtom bytových jednotiek. Zopakoval, že v tomto štádiu však ŽSR nevie spresniť, či budú pri realizácii variantu 1 niektoré nehnuteľnosti zasiahnuté. Podrobnejšie informácie budú v projektovej dokumentácii stavby, ktorá bude na obec predložená v územnom konaní.

- viacerí prítomní občania Plaveckého Štvrtka vyjadrili nesúhlas s absenciou podrobnejších informácií

- v prípade líniových stavieb ide o štandardný postup, kedy sa posudzovanie vplyvov na životné prostredie spracováva v predprojektovom štádiu, do ktorého sa následne vstupuje s bližšie zadefinovanými vstupnými požiadavkami. V prípade, že sa v rámci projektovej prípravy stavby nájde vyhovujúcejšie technické riešenie, ktoré bude v rozpore so zvoleným variantom resp. v rozpore s vydaným záverečným stanoviskom z procesu bude v zmysle zákona vypracované tzv. Oznámenie o zmene a v následnom procese posudzovania vplyvov vyvolaných zmien na životné prostredie bude k dispozícii aj projektová dokumentácia.

- do dokumentácie k prebiehajúcejmu procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie je možné nahliadnuť na obci alebo je zverejnená v informačnom systéme na stránke www.enviroportal.sk.

- občania Plaveckého Štvrtka sa ďalej informovali ohľadom cestnej dopravy v danej lokalite v prípade realizácie variantu 1

- v prípade dopravných obmedzení počas výstavby bude povinnosťou zhotoviteľa zabezpečiť náhradné prístupové komunikácie pre umožnenie dopravy obyvateľom a záchranným zložkám. Zabezpečenie pristupuje aj v záujme zhotoviteľa pre možnosť prísunu materiálu a techniky na miesto stavby. K prípadným náhradným riešeniam cestných komunikácií sa budú vyjadrovať aj dotknuté cestné orgány a záchranné zložky.

Mesto Malacky

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 09.05.2017, o 17.00.hod, Mestský úradu (budova Inkubátora), Bernolákova ul. 5188/1A, Malacky.

V rámci modernizácie železničnej trate sú v katastri mesta Malacky plánované preložky trate o 3 m v dĺžke 350 m, a predpokladaná dĺžka navrhovaných protihlukových stien v katastri mesta je 3 825 m. V zmysle §14 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach je potrebné odstrániť súčasné úrovňové krížení železničnej trate s cestnými komunikáciami. V katastri mesta sa nachádza päť priecestí (priecestia č. 9 – 13 v zmysle označenia v Správe o hodnotení), pre ktoré boli vypracované nasledujúce návrhy riešenia:

- priecestie č. 9 (žkm 23,966) na ul. Továrenskej je vo variante 1 aj vo variante 2 navrhované nahradiť podjazdom,
- priecestie č. 10 (žkm 24,905) na ul. Pezinskej je vo variante 1 navrhované zrušiť pre automobilovú dopravu a nahradiť podchodom pre peších a vo variante 2 podchodom pre peších a cyklistov (spracovatelia Správy o hodnotení odporúčajú na realizáciu variant 2),
- priecestie č. 11 (žkm 25,532) pre peších a cyklistov na ul. Duklianskych hrdinov je vo variante 1 navrhované nahradiť obojsmerným cestným podjazdom a vo variante 2 jednosmerným cestným podjazdom (spracovatelia Správy o hodnotení odporúčajú na realizáciu variant 2),
- priecestie č. 12 (žkm 25,886) pre peších a cyklistov na ul. Vajanského je vo variante 1 navrhované zrušiť a vo variante 2 je navrhnuté nahradiť ho jednosmerným cestným podjazdom (spracovatelia Správy o hodnotení odporúčajú na realizáciu variant 2),
- priecestie č. 13 (žkm 27,751) na poľnej ceste mimo zastavaného územia obce je vo variante 1 navrhované na zrušenie a vo variante 2 je navrhované nahradiť cestným nadjazdom pre zachovanie prístupu na poľnohospodárske pozemky (spracovatelia Správy o hodnotení odporúčajú na realizáciu variant 2).

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky/otázky:

- občania sa informovali ohľadom smeru privádzanej dopravy k uvažovaným jednosmerným priecestiam (č. 11 a č. 12).
- *v tomto štádiu projektu nie je smer dopravy ešte pevne daný. Predbežne sa uvažuje so smerovaním dopravy do mesta pri „Gajdárovi“ na priecestí č. 11 a von z mesta na Studienku priecestí č. 12.*

- občania mali pripomienku k variantu č. 2 zrušiť priecestie č. 10, čo spôsobí odklonenie automobilovej dopravy z lokality s prevažujúcou polyfunkciou k priecestiam č. 11 a č. 12 a do zástavby rodinných domov s funkciou bývania

- *Primátor mesta spresnil, že s vybudovaním podjazdu na Pezinskej ulici nepočítal ani územný plán ani štúdia realizovateľnosti spracovaná ŽSR, pretože realizácia podjazdu na Pezinskej ulici by znemožnila prístup na autobusovú a železničnú stanicu, ktorá bola v týchto priestoroch zrekonštruovaná z eurofondového projektu.*

- občania sa ďalej informovali ohľadom súčinnosti navrhovanej činnosti s plánovanými zámermi mesta a s plánmi obchvatu mesta.

- *primátor mesta uviedol, že tento projekt sa dáva plne do súvislosti s projektmi na výstavbu diaľničných privádzačov D2 Studienka a D2 Rohožník.*

- ďalej sa občania informovali ohľadom umiestnenia a realizácie navrhovaných protihlukových stien na území mesta.

- *predbežne sú protihlukové steny uvažované na západnej strane železničnej trate pozdĺž celej zástavby s výnimkou pri ŽST a na východnej strane železničnej trate od severného okraja priemyselnej zóny po koniec zástavby na severe mesta. Týmto protihlukovým opatrením sú chránené rodinné domy a obytné územia, nie priemyselné prevádzky. Po vybudovaní protihlukových stien sa uskutočnia ďalšie merania hluku a v prípade, že nebudú dodržané zákonom dané hygienické limity, budú realizované doplnkové protihlukové opatrenia ako napr. výmena okien.*

- *účinnosť protihlukových stien je zabezpečená, ak sú umiestnené čo najbližšie ku zdroju hluku, t.j. ku koľaji, keďže zdrojom hluku v prípade železničnej dopravy sú kolesá pohybujúce sa po koľaji. Vzhľadom na doterajšie skúsenosti ŽSR s budovaním protihlukových stien a ďalších protihlukových opatrení a po zohľadnení nákladov a prínosov rôznych typov*

protihlukových stien za optimálne považujú steny s max. výškou 2,5 m. Podľa výsledkov štúdie vyššie steny sú málo efektívne a lepšie sú terciérne opatrenia. ŽSR budujú pohltivé (odrazivé) steny. Priesvitné protihlukové steny nie sú pre železničnú prevádzku veľmi vhodné, keďže železnica funguje na princípe adhézie a v krátkom čase by bola táto stena zašpinená.

- o realizácii protihlukových stien vo výsledku rozhodne orgán verejného zdravotníctva.

- občania sa ďalej informovali ohľadom opatrení proti zaplavovaniu navrhovaných podjazdov.
- pri výstavbe a prevádzke podjazdov treba brať do úvahy podzemnú vodu a dažďovú vodu. S podzemnou vodou sa vysporiada zhotoviteľ stavby, podjazd vybuduje na odizolovanej vani. Dažďovú vodu bude potrebné odstraňovať z podjazdu počas celej doby prevádzky (podjazd bude vybavený čerpadlom s plavákom), pričom pôjde o povinnosť správcu.

- občania sa ďalej informovali ohľadom plánovania obslužnej komunikácie medzi priecestiami č. 10 a č. 111

- mesto má pripravený projekt, ktorý bol však zastavený z dôvodu plánovanej modernizácie železničnej trate. Momentálne čakajú na projektovú dokumentáciu navrhovanej činnosti, aby vedeli oba projekty zosúladiť.

Obec Veľké Leváre

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 04.05.2017, o 14:30 v zasedačke Obecného úradu na ul. Štefániková vo Veľkých Levároch.

V zmysle §14 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach je potrebné odstrániť súčasné úrovňové kríženia železničnej trate s cestnými komunikáciami. V katastri obce Veľké Leváre sa nachádzajú dve priecestia (priecestia č. 14 a č. 15 v zmysle označenia v Správe o hodnotení), pričom vzhľadom na ich vzájomnú blízkosť nie je z pohľadu efektívnosti vynakladania finančných prostriedkov možné nahradiť mimoúrovňovým krížením obe. Preto boli v Správe o hodnotení uvedené nasledujúce návrhy riešenia:

-priecestie č. 14: vo variante 1 aj variante 2 navrhovanej činnosti je priecestie na miestnej komunikácii vedúcej cez železničnú trať k výrobným a priemyselným prevádzkam, č. 14 navrhované na zrušenie. Súčasťou stavby bude vyriešenie zodpovedajúceho prepojenia medzi priecestiami. Buď bude opravená cesta (dĺžky cca 2,2 km), alebo sa považuje o novej ceste vedúcej napríklad paralelne so železničnou traťou. Na prechod peších a cyklistov je uvažované s predĺžením podchodu v ŽST Veľké Leváre slúžiacemu k mimoúrovňovému prístupu cestujúcich na nástupištia. Podchod pre cestujúcich sa predĺži popod koľajisko tak, aby bol umožnený prechod chodcov a cyklistov na druhú stranu železničnej trate. Od podchodu bude k priecestiu č. 14 vybudovaný chodník pre peších a cyklistov, ktorý sa napojí na komunikáciu pri priecestí č. 14.- za železničnou traťou;

-priecestie č. 15: vo variante 1 je priecestie na ceste III/1100 č. 15 navrhované nahradiť cestným podjazdom a vo variante 2 je priecestie navrhované nahradiť cestným nadjazdom, pričom spracovatelia Správy odporučili ako optimálne riešenie variant 2, ktorý je v súlade so zaslanou požiadavkou Bratislavského samosprávneho kraja preferovať cestné nadjazdy z hľadiska finančne a technicky náročnej údržby podjazdov.

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky/otázky:

- občania vyslovili nesúhlas so zrušením priecestia č. 14, požadujú zachovanie prístupu do obce v miestach súčasných priecestí č. 14 a č. 15 zabezpečením mimoúrovňového riešenia pre obe dotknuté priecestia. Navrhujú využiť finančné prostriedky uvažované na výstavbu/opravu cestnej komunikácie medzi predmetnými priecestiami + predĺženie podchodu a vybudovanie nového chodníka na vybudovanie cestného nadjazdu v mieste priecestia č. 14.

- bližšie budú finančné náklady určené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. V súčasnosti je možné výšku nákladov len odhadnúť, pričom sa orientačne uvažuje s

nákladmi cca 1,5 mil. € na danú cestu (bez chodníka, potrieb preložiek inžinierskych sietí a výkupov pozemkov) a cca 2,5 mil. € na cestný nadjazd. Doplnila, že v prípade realizácie cestného nadjazdu na miestnej komunikácii v mieste priecestia č. 14 bude po jeho dobudovaní odovzdaný do správy obce a v prípade vybudovania cestného nadjazdu na ceste III. triedy v mieste priecestia č. 15 bude tento odovzdaný do správy Bratislavskému samosprávnemu kraju.

- nie je vylúčená možnosť, že v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, kedy budú presnejšie vyhodnotené náklady na jednotlivé varianty, dôjde k zmene navrhovaného riešenia.

- ďalej sa občania informovali ohľadom oplotenia dotknutého úseku železničnej trate.

- trať nebude oplotená. Návrhy riešenia boli konzultované so zástupcami ochrany prírody (ŠOP SR CHKO Záhorie), ktorí takúto požiadavku z hľadiska migrácie zveri nevzniesli.

Obec Závod

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 09.05.2017, o 17:00 v zasedačke Obecného úradu na Sokolskej ul. č. 243 Závod.

V rámci modernizácie železničnej trate je na území obce Závod navrhnuté umiestnenie protihlukových stien v predpokladanej dĺžke 1 200 m.

V zmysle §14 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach je potrebné odstrániť súčasné úrovňové kríženia železničnej trate s cestnými komunikáciami. V katastri obce sa nachádza jedno priecestie (priecestie č. 16 v zmysle označenia v Správe o hodnotení), pre ktoré boli v Správe o hodnotení navrhovanej činnosti uvažované nasledovné riešenia.

- priecestie č. 16 (žkm 36,677) na ceste III/1109 v predĺžení ul. Sokolskej je vo variante 1 navrhované nahradenie podjazdom, vo variante 2 je navrhované nahradenie nadjazdom a vo variante 3 je navrhované nahradenie cestným nadjazdom so zabezpečením otočiska pre miestny autobus a zachovania súčasného počtu parkovacích miest pri železničnej zastávke vrátane zabezpečenia miesta pre zastávku autobusu. Bližšie prítomným opísala riešenia jednotlivých variantov a uviedla, že spracovatelia správy odporúčajú ako optimálne vybudovanie nadjazdu, a to najmä z dôvodu vysokej podzemnej vody v dotknutom území, pravdepodobne nižších nákladov na výstavbu, možnosti otáčania obecnému autobusu pod mostom a vybudovania súbežných komunikácií pre prístup k blízkym rodinným domom.

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky/otázky:

- občania vyslovili nesúhlas s variantom č. 3, navrhujú riešiť náhradu tohto úrovňového kríženia formou podjazdu alebo nadjazdu v posune desiatky metrov nad súčasnú polohu priecestia a to smerom na Moravský Svätý Ján.

- posun niekoľko desiatok metrov v tejto mierke by ani nebol zreteľný, jedná sa o koncepčné určenie náhrady riešenia. Pokiaľ by však šlo o značný posun, vyjadril obavu z budovania nových cestných komunikácií, z nárastu finančných nákladov v prípade vysokej hladiny podzemnej vody v riešenom území.

-občania preferujú riešenie navrhované v územnom pláne z r. 2010, t.j. vybudovanie cestného nadjazdu severnejšie od súčasného úrovňového kríženia.

- zástupca navrhovateľa uviedol, že sa jedná len o technické riešenie, v zásade však z pohľadu mierky sa jedná o náhradu v lokalite existujúceho priecestia. Po spracovaní zámeru, ktorý bol odovzdaný na MŽP SR v októbri 2016, bolo s obcou zorganizované stretnutie, na základe ktorého bol do Správy o hodnotení doplnený variant 3. – podrobnosť opísaná slovne sa týkala otočiska autobusov, zastávky autobusov a zachovania počtu parkovacích miest. Správa bola odovzdaná a momentálne prebieha pripomienkové konanie. V tejto fáze procesu odporučila, aby obec a dotknutí občania zaslali svoje stanoviská k navrhovaným riešeniam. V ďalšom kroku procesu bude odbornou spôsobilou osobou spracovaný odborný posudok, v ktorom budú

doručené stanoviská vyhodnotené a následne môžu byť premietnuté do záverečného stanoviska z procesu. Do záverečného stanoviska tak môže byť zapracovaná podmienka preveriť možnosť riešenia mimoúrovňového kríženia v mieste podľa územného plánu. Prípadné ďalšie podrobnosti riešenia vyplynú z detailnejšieho poznania územia a zohľadnených stanovísk a budú spracované v projektovej dokumentácii.

- občania ďalej vyslovili obavu že v prípade, že teraz nebudú zohľadnené ich požiadavky, už nebudú môcť vstúpiť do prípravy danej stavby.

- *obec bude dotknutá v procese územného rozhodnutia, bude vydávať záväzné stanovisko príp. územné rozhodnutie.*

- občan upozornil spracovateľov, že pri návrhoch variantov nerešpektovali územný plán obce. Ako optimálne riešenie navrhol tzn. riešenie mimoúrovňového kríženia odklonením od súčasného priestestia tak, aby neboli zasiahnuté žiadne rodinné domy. V prípade, že toto nebude možné, odporúča priestestie uzatvoriť.

- *Zástupca navrhovateľa požadoval uistenie zo strany obce, či v prípade, že sa projektantovi pri návrhoch mimoúrovňového kríženia nepodarí navrhnúť také riešenie, ktoré by nezasiahlo do žiadneho z rodinných domov, bude obec súhlasiť s uzatvorením priestestia.*

- *a tiež zdôraznil, že v prípade, že sa do záverečného stanoviska z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie dostane podmienka prioritne riešiť mimoúrovňové kríženie mimo miesto existujúceho priestestia, bude musieť projektant túto podmienku rešpektovať. Koncepcne sa jedná o zachovanie priestestia v lokalite.*

-ďalej sa občania informovali ohľadom predloženia projektovej dokumentácie.

- *momentálne ide o predprojektové štádium, technickým podkladom investora bola Štúdia realizovateľnosti (2015). Detailnejšie technické riešenie bude vypracované až v ďalšom stupni projektu v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie, ktorú obec dostane na vyjadrenie záväzným stanoviskom resp. bude vydávať územné rozhodnutie.*

-občania ďalej požadovali vybudovať v rámci modernizácie na železničnej zastávke Závod úschovňu bicyklov.

- *upozornil, že na zastávke nie je stála obsluha a nebude zo strany ŽSR zabezpečené ich stráženie.*

-ďalej sa občania informovali ohľadom umiestnenia navrhovaných protihlukových stien.

- *protihlukové steny sú navrhované z východnej strany železničnej trate.*

- *protihlukové steny nebudú jedinými opatreniami na zníženie súčasnej úrovne hluku zo železničnej prevádzky – primárnymi opatreniami budú nové technické prvky (železničný zvršok s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na železobetónových podvaloch, zvarenie koľajnicových pásov do bezstykovej koľajnice, nové železobetónové konštrukcie železničných mostov), ďalej zrušenie priestestí (vylúčenie akustickej signalizácie na priestestiach) a tiež skrátenie doby prejazdu zvýšením traťovej rýchlosti. Protihlukové steny budú realizované na miestach, kde je takéto opatrenie efektívne. Možné je realizovať aj terciárne opatrenia (výmena okien).*

Obec Sekule

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 17.05.2017, o 16:30 v zasadačke Obecného úradu na Nám. oslobodenia č. 570 Sekule.

V rámci modernizácie železničnej trate je na území obce Sekule trate navrhnuté umiestnenie protihlukových stien v celkovej predpokladanej dĺžke 1 150 m. V zmysle §14 zákona č.

513/2009 Z. z. o dráhach je potrebné odstrániť súčasné úrovňové kríženie železničnej trate s cestnými komunikáciami. Na území dotknutej obce sa nachádza priecestie č. 18 (žkm 44,191), ktoré bolo vo variante 1 navrhované na nahradenie cestným podjazdom a vo variante 2 navrhované na nahradenie cestným nadjazdom. Z pohľadu spracovateľa Správy o hodnotení je preferovaný variant 2, keďže v riešenom území je vysoká hladina podzemnej vody a na danom mieste sú dostatočné šírkové pomery pre realizáciu nadjazdu.

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky/otázky:

- občania zdôraznili význam priecestí č. 19 a č. 20 pre umožnenie prístupu hasičských zložiek ale aj kvôli využívaniu týchto priecestí cyklistami

- *navrhovanou činnosťou nenastane situácia, kedy v súčasnosti prístupné pozemky zostanú bez prístupu. V prípade zrušenia jedného priecestia budú dotknuté pozemky sprístupnené vybudovaním náhradných poľných ciest.*

- občania sa informovali ohľadom rekonštrukcie cestného nadjazdu nad traťou za železničnou zastávkou, ktorý je v havarijnom stave

- *pokiaľ cestný nadjazd vyhovuje požiadavkám výškového a smerového vedenia železničnej trate v danom úseku a má dostatočný priechodový prierez, nie je plánovaná jeho oprava. V rámci stavby budú existujúce objekty na trati rekonštruované len v prípade, že nebudú vyhovovať požiadavkám na železničnú prevádzku.*

V prípade, že by daný cestný nadjazd ohrozoval bezpečnosť železničnej prevádzky, bude ŽSR požadovať správcu, aby objekt uviedol do vyhovujúceho stavu.

- občania sa ďalej informovali ohľadom vplyvu modernizácie železničnej trate na ŽST Sekule

- *v rámci modernizácie trate bude ŽST Sekule zmenená na železničnú zastávku, t.j. zachované budú 2 hlavné koľaje a ostatné budú odstránené.*

- *rozhodnutie zmeniť ŽST na železničnú zastávku vychádza z pripravenej štúdie realizovateľnosti vzhľadom na nízke objemy nákladnej dopravy. Obec sa môže vyjadriť tiež k polohe železničnej zastávky, kt. je možné v rámci modernizácie posunúť. ŽSR odporúča umiestniť zastávku čo najbližšie k prístupovej ceste.*

- *v rámci modernizácie železničnej trate budú na železničnej zastávke Sekule vybudované mimoúrovňové prechody pre cestujúcich na nástupištia, nové nástupištia, prístrešky, informačný systém, mobiliár.*

- ďalej občania zdôraznili potrebu vybudovať záchytné parkovisko v blízkosti železničnej zastávky.

- *po zrealizovaní modernizácie železničnej trate a zmene ŽST Sekule na zastávku je predpoklad uvoľnenia pozemkov v týchto miestach. Prípadnú požiadavku obce o prípravu plochy pre parkovisko alebo otočisko autobusov je vhodné uviesť v stanovisku k Správe o hodnotení.*

-občania sa ďalej informovali ohľadom nevyužitých priestorov a pozemkov, ktoré modernizáciou vzniknú

- *predkladaný projekt sa týka len železničnej infraštruktúry. Objekty a priestory, ktoré zostanú po modernizácii trate nevyužitú, budú v správe ŽSR – Strediska hospodárenia s majetkom. Prípadný odpredaj bude riešený podľa platných predpisov a noriem, t.j. záujemca má povinnosť mať pozemok alebo objekt pred odkúpením v prenájme.*

-ďalej starostka obce upozornila ŽSR, že obec pripravuje Zmeny a doplnky územného plánu, približný termín riešenia je 3Q/2018. Upozornila na možnosť skoordinať rozvojové plány

ŽSR s plánmi obce, keďže ŽSR budú v procese prípravy Zmien a doplnkov oslovené na zaujatie stanoviska.

- *vyhodnotenie podanej žiadosti o pridelenie finančných prostriedkov na zabezpečenie projektovej dokumentácie tohto úseku modernizácie sa predpokladá na 07/2017. V prípade, že ŽSR budú finančné prostriedky z nástroja CEF pridelené, spustí sa verejná súťaž na výber projektanta, ktorej predpoklad ukončenia je 3Q/2018. Pre ŽSR je preto vhodné, aby obec pozdržala vyhotovenie Zmien a doplnkov ÚP do tohto času.*

Obce Moravský Svätý Ján, Borský Svätý Jur a Kuklov

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 16.05.2017, o 15:00 v kine Morava na Ul. 4 apríla v Moravskom Svätom Jáne.

V rámci modernizácie železničnej trate sú plánované preložky trate pri obciach Moravský Svätý Ján, Sekule a Borský Svätý Jur o 26 m v dĺžke 920 m a o 1,5 m v dĺžke 330 m a predpokladaná dĺžka navrhovaných protihlukových stien na území obce Moravský Svätý Ján je 3 825 m. V zmysle §14 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach je potrebné odstrániť súčasné úrovňové križenie železničnej trate s cestnými komunikáciami. Dotknutých obcí sa týkajú štyri priecestia (priecestia č. 17 – 20 v zmysle označenia v Správe o hodnotení), pre ktoré boli vypracované nasledujúce návrhy riešenia:

- priecestie č. 17 (žkm 41,214) v k. ú. Moravský Svätý Ján bolo vo variante 1 aj v vo variante 2 navrhované na nahradenie cestným nadjazdom;

- priecestie č. 18 (žkm 44,191) v k. ú. Sekule bolo vo variante 1 navrhované na nahradenie cestným podjazdom a vo variante 2 navrhované na nahradenie cestným nadjazdom, pričom z pohľadu spracovateľa Správy o hodnotení je preferovaný variant 2;

- priecestie č. 19 (žkm 46,358) v k. ú. Borský Svätý Jur bolo vo variante 1 navrhované na zrušenie s vybudovaním prístupovej poľnej cesty a vo variante 2 navrhované na nahradenie cestným nadjazdom, pričom z pohľadu spracovateľa Správy o hodnotení je preferovaný variant 1;

- priecestie č. 20 (žkm 47,368) na rozhraní k. ú. Borský Svätý Jur a Kuklov bolo vo variante 1 navrhované na nahradenie cestným nadjazdom a vo variante 2 navrhované na zrušenie s vybudovaním prístupovej poľnej cesty, pričom z pohľadu spracovateľa Správy o hodnotení je preferovaným variant 2.

Súčasne boli ukázané zúčastneným príklady modernizovanej železničnej trate a už zrealizovaných cestných nadjazdov a podjazdov.

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky/otázky:

- občania požadujú zachovať priecestie č. 19 aj priecestie č. 20, nakoľko kataster obce je veľmi rozsiahly a potrebné sú obe priecestia,

- *z pohľadu efektívnosti vynakladania finančných prostriedkov bolo jedno z priecestí navrhované na zrušenie, keďže ich vzájomná vzdialenosť je cca 1 km a optimálna vzdialenosť pre budovanie cestných nadjazdov je v súlade s podmienkami pridelených finančných prostriedkov na realizáciu stavby 5 km. Vybudovanie cestného nadjazdu aj v mieste druhého z dotknutých priecestí tak nie je možné zafinancovať z pridelených európskych zdrojov a ŽSR nemá dostatok vlastných finančných prostriedkov. Ak však obce požadujú zachovanie oboch priecestí, je možné so ŽSR vstúpiť do združenej investície. Vybudovanie dvoch cestných nadjazdov na tak krátkom úseku a na poľných cestách je však z pohľadu investora neekonomické.*

- *zdôraznila, že obe priecestia sa nachádzajú na poľných cestách v malej vzájomnej vzdialenosti a nie je ekonomicky efektívne nahrádzať obe tieto priecestia, a preto by v prípade čerpania prostriedkov z európskych zdrojov išlo o neobhájiteľný náklad.*

- občania ďalej vyjadrili obavu, že v prípade zrušenia priecestia č. 19 sa predĺži prístup obyvateľom, resp. poľnohospodárom, čo vyvolá finančné zaťaženie oproti súčasnému stavu.

- znížiť vyvolanú finančnú záťaž možno znížením vzdialenosti, kt. treba prekonať, napr. zrušením oboch súčasných priecestí a vybudovaním nového bodu prejazdu v mieste medzi týmito dvomi priecestiami.

- občania ďalej vyjadrili obavu o zabezpečenie dočasného prístupu dotknutých obyvateľov do obcí v čase stavebných prác pri budovaní priecestí č. 17 a č. 18.

- priecestia č. 17 a č. 18 sú situované mimo zastavaného územia obce, preto je tu dostatok priestoru pre zachovanie funkčnosti priecestia počas výstavby cestného nadjazdu. Bude sa hľadať také riešenie, aby aj smerové vedenie nového nadjazdu lepšie sledovalo trasovanie cesty a aby sa odstránili dvojité „esíčka“ pred a za priecestiami.

- občania ďalej upozornili na jestvujúci most ponad železničnú trať nachádzajúci sa na Pláňavskej ceste na východnom okraji obce, ktorý je v havarijnom stave.

- predmetná stavba je zameraná na obnovu a budovanie železničnej infraštruktúry, nie cestnej siete. Rekonštrukcie a budovanie cestnej siete treba financovať z iných zdrojov. Pokiaľ spomínaný cestný nadjazd vyhovuje požiadavkám výškového a smerového vedenia železničnej trate v danom úseku, nie je plánovaná jeho rekonštrukcia. V rámci stavby budú existujúce objekty na trati riešené len v prípade, že nebudú vyhovovať požiadavkám na železničnú prevádzku. V úseku pred uvedeným nadjazdom bude realizovaná preložka železničnej trate, v prípade, že ovplyvní trasovanie aj v tomto úseku, prípadne ak most nebude splňať svetlú šírku a výšku, bude v rámci stavby prebudovaný.

-občania sa ďalej informovali ohľadom plánovaných výrubov stromov v okolí trate.

- súčasťou stavby budú aj nevyhnutné výrubu drevín. ŽSR budú dotknuté orgány žiadať o udelenie súhlasov na výrubu drevín. V zmysle platného zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny (ďalej len „zákon o OPaK“) je tento súhlas vyžadovaný v stupni územného rozhodnutia. ŽSR však vyvíjajú snahu o jeho zabezpečenie až pred vydaním stavebného povolenia, keďže súčasťou súhlasu je určenie výšky finančnej náhrady za spoločenskú hodnotu dotknutých drevín (vyčíslená spoločenská hodnota je reálnejšia čím bližšie k uskutočneniu výrubu sa vykoná).

-občania sa ďalej informovali ohľadom oplotenia železničnej trate pre ochranu migrujúcej zveri.

- problematika migrácie zveri v dotknutom území bola riešená v rámci spracovania Správy o hodnotení – bolo vyvolané rokovanie so ŠOP SR Správou CHKO Záhorie. Železničná trať je viac priepustná ako napr. diaľnica a nie je takou výraznou líniovou bariérou. Vzhľadom na poznanie dotknutého územia a priepustnosť železničnej trate ŠOP SR nepožaduje jej oplotenie. Ako kolízny bod bol špecifikovaný potok Porec (regulovaný vodný tok, kde má zver problém prejsť a preto prechádza cez železničnú trať), kde ŠOP SR požadovala vybudovať brody pre zver vo väčšej vzdialenosti od trate.

- v tomto úseku je pre zver obtiažne prejsť po šikmej betónovej ploche zregulovaného potoka Porec. Požiadavkou bolo preto vybudovať cez potok brody vo väčšej vzdialenosti od trate, k ich technickému riešeniu sa bude vyjadrovať aj správca toku.

Obce Kúty a Čáry

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 10.05.2017, o 15:00, Obecný úrad, Radlinského námestie č. 981, Kúty.

Predpokladaná dĺžka navrhnutých protihlukových stien na území obce Kúty je 720 m.

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky/otázky:

-občania upozornili, že cestná komunikácia umiestnená severne od zastavaného územia obce pri Kovotvare v minulosti prehradená traťou je v súčasnosti využívaná obyvateľmi obcí Kúty a Čáry ako prístup k rekreácií, a aj ako prístup medzi danými obcami
- *zástupca navrhovateľa navrhol v rámci zvýšenie bezpečnosti miestnych obyvateľov možnosť daný úsek oplotiť*

-občania nepovažujú oplotenie za dostatočné riešenie, navrhujú v tomto mieste vybudovať lávku pre peších.
- *v prípade, že by bola daná lávka vybudovaná, po zrealizovaní by bezodplatne prešla do správy správcovi komunikácie, ktorý by zabezpečoval jej údržbu.*

-občania sa ďalej informovali ohľadom termínu zahájenia a dokončenia stavby.
- *pre prvý úsek navrhovanej činnosti (Devínska Nová Ves (mimo) – Malacky (vrátane) a Kúty (mimo) – št. hr) je predpoklad dokončenia stavby v roku 2020 a pre druhý úsek (úsek Malacky (mimo) – Kúty) je momentálne podaná žiadosť o financovanie zabezpečenia projekčných prác. Realizácia stavby sa predpokladá na roky 2024 – 2026 v závislosti od pridelených finančných prostriedkov. Pre prvý úsek boli pridelené finančné prostriedky na realizáciu na základe výsledkov spracovanej Štúdie realizovateľnosti, uvažované riešenia sa preto musia pohybovať v rámci schválených finančných prostriedkov. V prípade, že bude lávka pre peších požadovaná zo strany obcí zapracovaná do projektu, bude z týchto dôvodov realizovaná až v rámci druhého úseku.*

Obec Brodské

Čas a miesto konania verejného prerokovania: 11.5.2017, o 14:30 v kultúrnom dome Brodské. Predpokladaná dĺžka navrhnutých protihlukových stien na území obce Brodské je 1 850 m. V katastri obce sa nachádza jedno priecestie (priecestie č. 21 v zmysle označenia v Správe o hodnotení), pre ktoré boli vypracované nasledujúce návrhy riešenia:
- vo variante 1 bolo priecestie navrhnuté na zrušenie,
- vo variante 2 bol návrh nahradiť priecestie podjazdom,
- vo variante 3 bol návrh nahradiť priecestie nadjazdom. Za optimálne riešenie vzhľadom na lokálne pomery považuje spracovateľ Správy o hodnotení variant 3.

V diskusiách boli vznesené nasledovné požiadavky/pripomienky/otázky:

-občania sa informovali ohľadom dĺžky nadjazdu navrhovaného vo variante 3 priecestia č. 21.
- *v súčasnom stupni projektovej dokumentácie nie sú riešené technické podrobnosti. Pre dotknuté priecestie sú navrhované tri varianty, pričom variant 1 vychádza zo Štúdie realizovateľnosti (spracovanej z hľadiska vynaložených finančných nákladov vo vzťahu k prínosom ako technický podklad), tzn. zrušenie priecestia bez náhrady. V tomto variante ŽSR zároveň navrhli skvalitniť súčasné cestné napojenie obce z cesty I/2 na cestu III/1132 vybudovaním klasickej križovatky tvaru T.*

Ozrejmil prítomným, že po ukončení procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie nasleduje spracovanie projektovej dokumentácie pre územné konanie, v ktorom bude mať obec postavenie účastníka konania resp. bude vydávať územné rozhodnutie. V tomto stupni bude obci predložená detailná projektová dokumentácia a obec (vrátane občanov) si môže uplatniť požiadavky na stavbu.

-občania vyslovili sťažnosť na trúbenie vlakov v mieste zastávky Brodské
- *trúbenie vlakov je vyvolané povinnosťou rušňovodičov v zmysle platnej legislatívy informovať účastníkov cestnej premávky o blížiacom sa vlaku k nezabezpečenému priecestiu v žkm 71,711 v záujme zvýšenia bezpečnosti cestujúcich a obyvateľov obce, keďže sa tu*

nachádza priechod pre cestujúcu verejnosť bez zabezpečovacieho zariadenia. Je tu aj obmedzená rýchlosť vlakov na 100 km/hod. ŽSR evidujú túto situáciu, preto bola vyvinutá snaha priescestie vybaviť priescestným zabezpečovacím zariadením. Situácia sa však skomplikovala vo fáze verejného obstarávania. Po modernizácii trate nebude potrebné trubiť a situácia občanov sa zlepší.

- súčasťou modernizácie železničnej trate bude vybudovanie mimoúrovňových prístupov na nástupištia v železničných zastávkach. V mieste zastávky Brodské bude pre cestujúcich vybudovaný podchod.

- občania ďalej vyslovili obavu o zabezpečenie prístupu k rodinným domom nachádzajúcim sa v blízkosti trate.

- projektant musí navrhnúť také riešenie, aby bol zabezpečený prístup na všetky pozemky, v opačnom prípade je nevyhnutné nehnuteľnosť odkúpiť. Nemôže nastať situácia, že po zrealizovaní mimoúrovňového priescestia by sa občan nedostal na svoj pozemok či k svojmu domu.

- v krajnom prípade bude dotknutému vlastníkovi nehnuteľnosti ponúknutá adekvátne náhrada (vyplatenie hodnoty rodinného domu alebo výstavba adekvátnej náhrady na inom pozemku).

- ďalej sa občania informovali na negatíva spojené s budovaním a prevádzkou podjazdu

- pri výstavbe a prevádzke podjazdov treba brať do úvahy podzemnú vodu a dažďovú vodu. S podzemnou vodou sa vysporiada zhotoviteľ stavby, podjazd vybuduje na odizolovanej vani. Dažďovú vodu bude potrebné odstraňovať z podjazdu počas celej doby prevádzky (podjazd bude vybavený čerpadlom s plavákom), pričom pôjde o povinnosť správcu. V tejto lokalite by bola výstavba podjazdu technicky náročná, keďže ide o územie s vysokou hladinou podzemnej vody. Rovnako náročná by bola tiež jeho prevádzka, keďže ide o záplavové územie Moravy.

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

V zmysle § 35 zákona boli do termínu spracovania posudku doručené na MŽP SR nižšie uvedené písomné stanoviská. Celkovo bolo doručených 46 písomných stanovísk, resp. vyjadrení včítane stanovísk dotknutej verejnosti a 3och petícií. V nasledujúcej časti sú uvedené stanoviská, vyjadrenia a návrhy k správe o hodnotení navrhovanej činnosti a ich vyhodnotenie, ktoré je označené zvýraznenou kurzívou.

Dopravný úrad (číslo listu 9890/2017-ROP-002/11780 zo dňa 15.05.2017, doručené dňa 18.05.2017 evidované pod číslom 21650) sa vyjadril nasledovne: - nemá k predmetnej stavbe žiadne požiadavky, jeho stanovisko je vydané len z hľadiska záujmov civilného letectva.

Hlavné mesto Slovenskej republiky Bratislava (číslo listu MAGS OSRMT 421 99/17-94005, OSRMT 395/17, EIA č. 17 zo dňa 03.05.2017, doručené 11.05.2017, evidované pod číslom 20359) sa vyjadruje nasledovne:

nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení:

- z hľadiska záväznej časti ÚPN;
- z hľadiska riešenia verejného dopravného vybavenia;
- z hľadiska systémov technickej infraštruktúry.

požaduje:

- rešpektovať primerané posúdenie vplyvov činnosti na územie sústavy Natura 2000 (REMING CONSULT a.s. 03/2017), rešpektovať možné ovplyvnenie uvedených druhov a lokalít a zrealizovať navrhované zmierňujúce opatrenia, uvedené v kapitole 10, str. 116;

- rešpektovať prvky ÚSES, ktoré sú v kontakte s navrhovanou činnosťou (NRBc Dolnomoravská niva, RBC Jelšiny-mlyn a RBC Devínske jazero);
- rešpektovať v rámci dopadu klimatických zmien opatrenia na zmiernenia vplyvov na ovzdušie a miestnu klímu (str. 150 správy);

Pripomienky sú oprávnené a akceptujú sa, budú zaradené do opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti a budú riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy, nemajú vplyv na hodnotenie vplyvov, ide o pripomienky pre budúce projekčné práce.

pripomína:

- že v rámci modernizácie trate budú osadené nové stacionárne zdroje znečistenia ovzdušia (ZZO) - náhradné zdroje el. energie – dieselaagregáty. Všetky navrhované ZZO musia spĺňať platné emisné limity stanovené vyhláškou MŽP SR č. 419/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší a zároveň musia byť dodržané podmienky stanovené vyhláškou MŽP SR č. 360/2010 o kvalite ovzdušia.
- že podrobnejšie vyhodnotenie záberov pôd je predmetné až v ďalších stupňoch PD stavby.

Pripomienky sú vecné a oprávnené, ich plnenie je dané stavebným zákonom a budú riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy. Pripomienky sa akceptujú.

konštatuje:

- za predpokladu realizácie opatrení uvedených v kap. IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie je možné dosiahnuť environmentálne prijateľnú realizáciu navrhovanej činnosti v rozsahu realizačného variantu.

Berie sa na vedomie.

Mestská časť Bratislava - Devínska Nová Ves, Miestny úrad, - stanovisko nebolo doručené.

Mestská časť Bratislava - Záhorská Bystrica, Miestny úrad (číslo listu 578/803/2017, zo dňa 16.05.2017, doručené 19.05.2017) vyslovuje súhlasné stanovisko k Správe o hodnotení.

Mesto Stupava, Mestský úrad - stanovisko nebolo doručené. Dotknutá obec zaslala len oznam o doručení správy o hodnotení (listom číslo VŽP/4247/2017 zo dňa 20.04.2017, doručené 29.05.2017).

Obec Zohor, Obecný úrad, (číslo listu 2253/16/17/VÝST/III, spis 31/2017, zo dňa 16.05.2017, doručené 17.05.2017). K predloženej správe o hodnotení predložil nasledovné stanovisko:

súhlasí:

- s existujúcim priecestím číslo 3 (žkm 9,035 v optimálnom variante číslo „1“ a „2“ (cestný nadjazd),
- so zrušením existujúceho priecestia č. 4 (žkm 10,732) a vybudovanie náhradných poľných ciest,
- so zrušením priecestia č.5 a s vybudovaním cestného nadjazdu ako preložky cesty III/1105 v mieste plánovaného obchvatu obce Zohor s prípojnými komunikáciami na cestu III/1107.

Pripomienka sa berie na vedomie a akceptuje sa, je zohľadnená pri návrhu optimálneho variantu. Potreba budovania poľných ciest je zapracovaná do opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti a budú riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

nesúhlasí:

- s priecestím č. 5 (žkm 12,047) v riešení vo variante „1“ a „2“ (cestný nadjazd alebo podjazd), v mieste jestvujúceho priecestia č.5 (žkm 12,047).

Pripomienka sa berie na vedomie, bude zohľadnená pri výbere optimálneho variantu.

požaduje:

- v rámci plánu mimoúrovňového prístupu k nástupištiam predĺžiť v plnom profile podchod až k budúcemu (plánovanému) záchytnému parkovisku v rámci tejto stavby. Z dôvodu možností prístupu do obce a železničnej stanice pre peších alebo cyklistov, hlavne pre obyvateľov rodinného domu na p. č. 8866/21 reg. „C“ (školo povinné deti) a prístupu zamestnancov firiem (doprava do zamestnania s využitím železničnej dopravy) v areáli COOP Jednota (p.č. 8866/2 reg. „C“) a firmy XIPRA, s.r.o. (p.č.8866/36 reg. „C“).

Vyjadrenie navrhovateľa: navrhovateľ súhlasí s predĺžením podchodu popod všetky staničné koľaje v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Vzhľadom na využitie podchodu verejnosťou je však nevyhnutné, aby si obec po kolaudácii stavby prebrala do správy časť podchodu, ktorá priamo nesúvisí s prevádzkou železničnej dopravy a prístupom cestujúcich na nástupištia. Po kolaudácii podchodu tak bude podchod od staničnej budovy po 2. nástupište v správe ŽSR, zvyšok podchodu, ktorého dobudovanie v rámci predmetnej stavby požaduje obec, prejde do správy obce. Podchod bude vyústený za staničné koľaje na existujúcu komunikáciu.

Pripomienka je vecná a akceptuje sa, bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy. Prístupy na dotknuté pozemky musia byť zabezpečené, investor je povinný zabezpečiť prístup ku všetkým pozemkom, ak odstránením priecestia došlo ku zmene prístupových možností, odstránením priecestia č. 5 vznikne potreba pre peších dostať sa do obce. Riešenie cez podchod je akceptovateľným riešením, pripomienka je zaradená k návrhu optimálneho variantu ako aj do opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

požaduje:

- zabezpečiť protihlukové opatrenia aj pre rodinný dom na pozemku parcela číslo registra „C“ 8866/21, v ÚPN obce Zohor je plocha definovaná ako plochy pozemkov a objekty rodinných domov.

Vyjadrenie navrhovateľa: V ďalšom stupni projektovej dokumentácie budú navrhnuté konkrétne primárne a sekundárne protihlukové opatrenia (opatrenia pri zdroji – na koľajisku a protihlukové steny). V prípade, že po realizácii stavby merania preukážu prekračovanie hygienických limitov v oblasti akustických pomerov, pristúpi sa k návrhu terciárnych protihlukových opatrení – tzv. individuálne opatrenia, ktoré budú spočívať v opatreniach aplikovaných na konkrétne domy (napr. výmena okien a pod.). Uvedené bude prebiehať v spolupráci s majiteľmi domov a s ich súhlasom.

Pripomienka je oprávnená a akceptuje sa. V rámci opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti je uvedená potreba aktualizácie hlukovej štúdie, v povol'ovacom konaní si v zmysle stavebného zákona môže obec/majiteľ domu uplatniť svoje požiadavky, vrátane požiadavky riešenia protihlukových opatrení už v etape územného konania.

upozorňuje:

- na Zmeny a doplnky č. 4 ÚPN Zohor, ktoré sú v procese schvaľovania - prebieha spracovanie pripomienok. Zmeny a doplnky č. 4 uvažujú so záchytným parkoviskom na základe žiadosti a Uznesenia č. 2 zo zasadnutia obecného zastupiteľstva obce Zohor zo dňa 23.01.2015, ods. C bod 3, kde obec súhlasí s vydaním záväzného stanoviska pre firmu Dopravoprojekt, a.s. Kominárska 2,4 832 03 Bratislava 3 k dokumentácii na územné konanie

pre stavbu ŽST Zohor - záchytné parkovisko pre IAD. V predmetnej dokumentácii vypracovanej firmou Dopravoprojekt (november /2014) sa uvažuje aj s podchodom pre cestujúcich od železničnej stanice k záchytnému parkovisku. (Projektová dokumentácia pre stavbu „ŽST Zohor - záchytné parkovisko pre IAD“, stupeň DÚR, objednávatel' ŽSR SR. Technická správa bod 1: „Z hľadiska realizácie parkoviska je potrebné uviesť, že jeho realizácia je podmienená realizáciou stavby modernizácie trate Bratislava – Kúty, v rámci ktorej sa bude realizovať aj podchod pre cestujúcich, ktorý umožní prepojenie parkoviska s nástupiskami stanice a staničnou budovou.“)

Pripomienka sa berie na vedomie, potreba realizácie podchodu sa akceptuje, podrobnejšie riešenie bude predmetom projektovej prípravy a zosúladenia oboch stavieb, teda podchodu a záchytného parkoviska, to vyplýva aj zo stavebného zákona.

- na zmenu trasovania obchvatovej komunikácie III/1105.

Pripomienka sa berie na vedomie.

Obec Láb, Obecný úrad – stanovisko nebolo doručené.

Obec Plavecký Štvrtok, Obecný úrad (číslo listu OcÚ/PŠ/2017/106/1368, zo dňa 15.05.2017, doručené 17.05.2017, evidované pod číslom 21312). K predloženej správe o hodnotení predložil nasledovné stanovisko.

súhlasí:

- s realizáciou variantu č. 1 a to podjazdu v mieste súčasného prejazdu cez železnicu. V prípade, že bude z hľadiska zásahu do majetku občanov výhodnejší nadjazd, obec bude súhlasiť aj s týmto riešením.

Vyjadrenie navrhovateľa: V prípade realizácie nadjazdu je nutné pod nadjazdom vytvoriť cca 8 m svetlú výšku cestného mosta. V prípade cestného podjazdu je potrebné vybudovať podjazd so svetlou výškou 6 m, nakoľko priestorové potreby vlaku s trakčným vedením sú väčšie, ako priestorové potreby najväčších automobilov. Z pohľadu záberu pozemkov znamená realizácia podjazdu v týchto terénnych pomeroch kratšie nájazdové rampy, a preto predpokladáme nižšie priestorové nároky v prípade variantu č. 1 (podjazdu).

Pripomienka sa akceptuje, bude zohľadnená pri výbere variantu.

požaduje:

- navrhnúť také technické riešenie, ktoré neohrozí majetky občanov a zabezpečí užívanie nehnuteľností občanov. Toto riešenie chceme posúdiť ešte pred procesom územného rozhodnutia.

Vyjadrenie navrhovateľa: v súčasnosti prebieha súťaž na výber zhotoviteľa. Vybraný zhotoviteľ zároveň vypracuje projektovú dokumentáciu pre túto stavbu. Uvedenú dokumentáciu bude konzultovať s jednotlivými obcami tak, aby bola stavba technicky realizovateľná, a aby dochádzalo k minimálnemu zásahu do existujúcich objektov. V prípade, že navrhované technické riešenie zasiahne existujúcu stavbu, resp. znemožní prístup k nej, dôjde v zmysle platnej legislatívy k majetkoprávnej kompenzácii. Železnice Slovenskej republiky sú povinné zachovať prístup ku všetkým pozemkov. V súčasnom štádiu poznania nie je možné vylúčiť zásah resp. obmedzenie vlastníckych práv občanov. K týmto zásahom však bude dochádzať v minimálnom rozsahu a ŽSR vyvinú maximálnu snahu na minimalizovanie dopadov na občanov.

Pripomienka je vecná, akceptovateľná a bude zaradená aj do opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

žiada:

- do projektu zapracovať opravy miestnych komunikácií, ktoré bude využívať investor počas realizácie stavby,
- do projektu zapracovať opravu miestnych komunikácií, po ktorých bude odklonená doprava počas realizácie projektu,
- obchádzku smerom na Malacky viesť cestou „Na vinohrádok“.

Pripomienka je akceptovateľná a je oprávnená, bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

nesúhlasí:

- s realizáciou variantov č. 2 a č. 3.

Pripomienka sa berie na vedomie.

navrhuje:

- variant č. 4 s podchodom pre peších a cyklistov, súčasne s prechodom pre cestujúcich z jednej strany koľajú na druhú.

Vyjadrenie navrhovateľa:

- uvedený variant nie je v súlade s platným územným plánom obce,
- navrhované riešenie nenadväzuje na plánovaný obchvat obce,
- navrhované riešenie nebolo prerokované s obyvateľmi,
- obec súhlasí s realizáciou variantu č. 1, ktorý bol po vyhodnotení doručených stanovísk a po verejnom prerokovaní odporučený aj v Správe o hodnotení ako najpriateľnejšie riešenie. Navrhovateľ preferuje realizáciu stavby vo variante 1.

Pripomienka sa berie na vedomie.

upozorňuje:

- v prípade akéhokoľvek poškodenia nehnuteľností občanov žiadame ich plnohodnotné odškodnenie.

Vyjadrenie navrhovateľa: pripomienku v plnej miere akceptujeme, v prípade zásahu do vlastníckych práv, resp. ich obmedzení dôjde k majetkoprávnemu vyrovnaniu v zmysle platnej legislatívy.

Pripomienka je oprávnená, akceptuje sa a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy, obec bude účastníkom konania, pripomienka bude zahrnutá aj do opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti.

požaduje:

- realizácia podjazdu zmarí náš projekt „Prestupový terminál osobnej dopravy“. Z toho dôvodu trváme na tom, aby bolo toto územie riešené spolu s podjazdom a hrazené z rozpočtu projektu „modernizácia železničnej trate Bratislava hl. stanica – Kúty – Lanžhot“.

Vyjadrenie navrhovateľa: v rámci modernizácie železničnej trate bude v priestore železničnej zastávky Plavecký Štvrtok uvažované s realizáciou rekonštrukcie priľahlej spevnenej plochy, aby sa umožnil jednoduchý prístup verejnosti na železničnú zastávku a došlo k maximálnemu zatraktívneniu a zjednodušeniu dostupnosti železničnej dopravy.

Pripomienka je vecná a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie, dotknutá obec bude účastníkom konania. Ide o pripomienku zosúladenia dvoch stavieb, ktorá bude riešená v zmysle stavebného zákona.

Mesto Malacky – stanovisko nebolo doručené. Dotknutá obec, zaslala len informáciu o zverejnení správy o hodnotení na elektronickej tabuli mesta (20.04.2017) a o verejnom prerokovaní (09.05.2017), pripojila Záznam z verejného prerokovania (listom číslo 27758/2017 zo dňa 17.05.2017, doručené 22.05.2017).

Obec Veľké Leváre (číslo listu 3426/2017/ST zo dňa 16.05.2017, doručené 22.05.2017).
K predloženej správe o hodnotení predložila nasledovné stanovisko:

nesúhlasí:

- s navrhovaným zrušením železničného priecestia č. 14 (žkm 32,708), nakoľko toto priecestie slúži na prejazd obyvateľom žijúcim v tejto lokalite rodinných domov, firiem a poľnohospodárskym farmárom.

Pripomienka sa berie na vedomie.

navrhuje:

- vybudovanie nadjazdu na železničnom priecestí č. 14. S nadjazdom na železničnom priecestí vyslovujú súhlas.

Pripomienka sa berie na vedomie.

žiada:

- posúdiť možnosť riešenia nákladnej dopravy pre firmy v lokalite za železničnou stanicou (priecestie č. 14) tak, aby neboli dotknutí týmto riešením obyvatelia žijúci v zástavbe rodinných domov v tejto lokalite.

Pripomienka je oprávnená a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy. V rámci aktualizácie hlukovej štúdie bude riešený aj hluk z pozemnej dopravy, vrátane komunikácie prepájajúcej priecestie č. 14 a č. 15.

upozorňuje:

- časti obce, kde je navrhovaná komunikácia zo strany Železníc SR, pri zrušení železničného priecestia č. 14 je v územnom pláne toto územie určené na výstavbu rodinných domov. Platný územný plán obce Veľké Leváre nerieši zrušenie železničného priecestia č. 14.

Vyjadrenie navrhovateľa: Procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Cost-Benefit analýza (CBA) alebo Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a mimofinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým zmyslom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefítom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď.).

Štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.

Priecestie č. 14 sa nachádza na miestnej komunikácii, priecestie č. 15 sa nachádza na ceste III. triedy a prepája obce Veľké Leváre a Závod. Z uvedeného dôvodu je preferované zachovanie priecestia č. 15 a vybudovanie prístupových komunikácií zabezpečujúcich náhradu priecestia č. 14. K variantu náhrady priecestia č. 15 nadjazdom Bratislavský samosprávny kraj nemá námietky.

V zmysle platného územného plánu v kap. 2.13 Návrh verejného dopravného vybavenia, 2.13.1 Širšie dopravno-komunikačné väzby – návrh rozvoja je v návrhu riešenia z hľadiska širších dopravno-komunikačných väzieb obsiahnutý „návrh mimoúrovňového prevedenia cesty III/00232 (prečíslovaná na 1100) Veľké Leváre – Závod nad železničnou traťou Bratislava – Kúty prostredníctvom cestného nadjazdu, ktorý je súčasťou programu modernizácie predmetnej železničnej trate“. V kap. 2.13.2 Cestná komunikačná sieť v území –

návrh rozvoja je „v riešení rozvoja dopravy a dopravného vybavenia obce navrhnuté mimoúrovňové prevedenie existujúcej miestnej obslužnej komunikácie (vedenej medzi existujúcimi zastavanými územiami obce a existujúcimi výrobnou-obslužnými a distribučno-skladovacími areálmi situovanými medzi železničnou traťou a diaľnicou D2) nad železničnou traťou Bratislava – Kúty prostredníctvom cestného nadjazdu – navrhnutý cestný nadjazd nie je súčasťou programu modernizácie železničnej trate“.

V prípade variantu nahradenia priecestia č. 15 nadjazdom a zrušenia priecestia č. 14 bude v kompetencii obce v budúcnosti dobudovať nadjazd v mieste priecestia č. 14 či už zo zdrojov obce, alebo združených prostriedkov zainteresovaných subjektov.

Nákladná automobilová doprava smerujúca od areálu Cemix cez priecestie č. 14 je aj v súčasnosti odklonená na cestu 1100 tak, aby nevchádzala do obce. Riešenie komunikácií prepájajúcich priecestie č. 14 a č. 15 je len v rovine predbežného návrhu, definitívne riešenie bude predmetom rokovaní.

Pripomienky sa berú na vedomie a boli zohľadnené pri výbere navrhovaného variantu. Zároveň je však potrebné brať na vedomie skutočnosť, že platný územný plán nerieši zrušenie železničného priecestia č. 14. Peší a cyklisti budú môcť využiť navrhovaný podchod v ŽST Veľké Leváre, nákladná doprava bude využívať prechod č. 15 ako tomu je aj v súčasnosti, keďže vjazd do obce cez prechod č. 14 nie je možný a je tam zákaz vjazdu nákladných vozidiel. Súčasťou projektových prác bude aj rekonštrukcia cesty od prechodu č. 15 po prechod č. 14 a vyhodnotenie hlukovej záťaže na pripravovanú obytnú zástavbu v dotyku s rekonštruovanou cestou.

Obec Závod, Obecný úrad, (číslo listu 362/2017 zo dňa 10.05.2017, doručený dňa 16.05.2017), sa vyjadruje nasledovne:

nesúhlasí:

- po posúdení predloženého návrhu ako i po vypočutí dotknutých občanov nesúhlasí s navrhovaným riešením mimoúrovňového križovania cesty, ktoré má byť na mieste súčasného priechodu a to z dôvodu zásadných dopadov do práv a života občanov.

Pripomienka sa berie na vedomie.

namieta:

- namieta skutočnosť, že pri príprave variant MÚ križovania cesty sa nepostupovalo v súlade s Územným plánom obce Závod.

Pripomienka sa berie na vedomie.

požaduje:

- požaduje postupovať pri realizácii vyššie uvedeného projektu podľa „Územného plánu obce Závod“, schváleného dňa 23.11.2010. V jeho záväznej časti – Regulatívy pre rozvoj verejnej dopravnej vybavenosti, časť III. 7.1 Železničná doprava je uvedené, že v rámci pripravovanej akcie „Modernizácia železničnej trate...“ riešiť MÚ križovanie cesty 1109 so železničnou traťou formou cestného nadjazdu s vybočením smerom na Moravský Sv. Ján, ktorého súčasťou je aj peší a cyklistický chodník. Územný plán zahŕňa aj riešenie protihlukového opatrenia od zdroja prevádzky železničnej trate pre dotknutú obytnú zónu typu „protihlukové technické bariéry s izolačnou bariérovou zeleňou“.

Vyjadrenie navrhovateľa: *Nakoľko predložená mierka v Správe o hodnotení je 1:10 000, v prípade riešenia nadjazdu v oblúku (posun samotného bodu prekľutia o niekoľko desiatok metrov) predstavuje totožné koncepčné riešenie - nahradenie v mieste priecestia. Preverenie konkrétneho riešenia a ďalšie podrobné návrhy budú predmetom ďalšej projektovej dokumentácie, navrhovateľ sa nebráni hľadaniu takej podoby technického riešenia náhrady*

nadjazdu, aby bola prijateľná pre obec. Z pohľadu realizovateľnosti však výrazne preferuje nadjazd.

Realizácia protihlukových opatrení bude vychádzať z požiadaviek určených hlukovou štúdiou a ich vyhotovenie bude prerokované so subjektom, v ktorého správe budú protihlukové steny.

Pripomienka je oprávnená a bude predmetom spracovania následnej projektovej dokumentácie. Technické riešenie bude spresnené, navrhovateľ aj obec preferuje nadjazd, požiadavka na chodník a cyklochodník sa akceptuje. Riešením môže byť aj združený chodník pre cyklistov a chodcov. Stavba sa zosúladí s územným plánom alebo bude potrebná zmena územného plánu.

Obec Závod, Obecný úrad, (číslo listu 941/2017 zo dňa 22.12.2017, doručený dňa 28.12.2017), stanovisko k upovedomeniu o podkladoch rozhodnutia v ktorom uviedli:

- z vypracovaného posudku nie je jasné či odporúčaný variant je v súlade s územným plánom obce a to s vybudovaním cestného nadjazdu v oblúku, t.j. s vybočením na Moravský Svätý Ján, ktorého súčasťou je aj peší a cyklistický chodník a protihlukové opatrenia pre dotknutú obytnú zónu;
- požaduje postupovať v zmysle Územného plánu schváleného dňa 23.11.2010 a jeho záväznej časti.

Pripomienky sa berú na vedomie a boli zohľadnená pri výbere optimálneho variantu.

Obec Moravský Svätý Ján - stanovisko nebolo doručené. Dotknutá obec zaslala len záznam z verejného prerokovania (listom č. OcÚ-MSJ-425/2017 zo dňa 01.06.2017, doručené 01.06.2017).

Obec Sekule - stanovisko nebolo doručené. Dotknutá obec zaslala len záznam z verejného prerokovania (listom číslo 837/2017 zo dňa 23.05.2017, doručené 29.05.2017).

Obec Borský Svätý Jur (číslo listu OcÚ BJSJ-209/17 zo dňa 18.05.2017, doručené 22.05.2017). K predloženej správe o hodnotení predložila nasledovné stanovisko:

navrhuje:

- ponechať riešenie priecestia č.19 a 20 otvorené. Zaujme stanovisko až po medializácii a vyslovenia názorov občanov obce.

Vyjadrenie navrhovateľa: Navrhovateľ sa na základe stretnutia so starostami jednotlivých obcí pred verejným prerokovaním priklonil k variantu zachovania priecestia č. 20. Záznamy z týchto stretnutí sú prílohou Správy o hodnotení. Uvedené priecestie č. 20 slúži ako spojnica medzi obcami Borský Svätý Jur a Kúty, vedie ním cyklistická cesta a rovnako ho využívajú peší pre prechádzky do prírody a k rieke Morava. Vzájomná vzdialenosť oboch priecestí je len 1 km, obe sa nachádzajú na poľnej ceste, čomu zodpovedá aj intenzita ich využitia. Nahradenie oboch priecestí by z pohľadu financovania a efektívnosti výstavby bolo považované za neoprávnený náklad. V prípade realizácie náhrady jedného z priecestí bude zabezpečené dobudovanie predĺženia poľných ciest k druhému priecestiu tak, aby prístup na všetky pozemky zostal zachovaný. Navrhovateľ preferuje realizáciu náhrady priecestia 20, čiže variant 1.

Pripomienka sa neakceptuje, proces posudzovania vplyvov musí určiť variant pre ďalšiu realizáciu.

Obec Čáry, Obecný úrad, (číslo listu 365/2017 zo dňa 22.05.2017, doručené 24.05.2017).

K predloženej správe o hodnotení predložila nasledovné stanovisko:

požaduje:

- obec Čáry spolu s obcou Kúty podávajú požiadavku na vybudovanie nadjazdu pre cyklistov a peších na žkm cca 51,780 v mieste bývalého železničného priecestia na ceste Čáry – Kúty.

Napriek tomu, že toto priecestie bolo zrušené, je tento úsek často využívaný cyklistami aj chodcami na skrátenie trasy ako na dochádzanie za prácou, cykloturistiku. Týmto sa daný úsek stáva vysoko rizikovým a požadovaný nájazd by zvýšil bezpečnosť v danom úseku, pomohol pri dochádzaní občanov za prácou, zjednodušil občanom obce prístup k ŽS Kúty.

Vyjadrenie navrhovateľa: navrhovateľ akceptuje uvedenú požiadavku. Vzhľadom na fakt, že pre 1. etapu stavby (úseky Bratislava – Malacky a Kúty - Brodské) už bola vypísaná súťaž na zhotoviteľa stavby, navrhuje tento objekt zaradiť do 2. etapy stavby – úsek Malacky – Kúty, na ktorú v súčasnosti prebieha príprava súťažných podkladov pre verejnú súťaž na výber projektanta.

Pripomienka je vecná a akceptuje sa. Požiadavka sa týka aj trate, ktorá je predmetom tohto hodnotenia, a teda by mala byť zaradená do opatrení aj v tejto činnosti. Priecestie bolo zaradené aj ako priecestie č. 22 do výsledného variantu.

Obec Kuklov, Obecný úrad – stanovisko nebolo doručené.

Obec Kúty, Obecný úrad - stanovisko obec predložila spoločne s obcou Čáry.

Obec Brodské, Obecný úrad (číslo listu OcÚBro-217/2017-001, zo dňa 15.05.2017, doručené 17.05.2017). K predloženej správe predložila nasledovné stanovisko:

nesúhlasí:

- s vybudovaním cestného nadjazdu v mieste stávajúceho priecestia z dôvodu zásahu do súkromia, bariérového efektu, obmedzenia prístupu k nehnuteľnostiam.
- s vybudovaním nadjazdu v mieste stávajúceho priecestia ale i zároveň možnosť zrušenia stávajúceho priecestia za predpokladu vybudovania nadjazdu minimálne pre poľnohospodárske stroje a techniku na poľnej ceste a zabezpečenie prechodu pre cyklistov rozšírením podchodu pre peších na vlakovej stanici.

Pripomienka sa berie na vedomie.

trvá:

- na náhradnom riešení buď formou vybudovania podjazdu resp. vybudovaním nového cestného nadjazdu na poľnej ceste severozápadne od stávajúceho priecestia v mieste bývalého priecestia.

Vyjadrenie navrhovateľa: Obec Brodské sa nachádza vo vzdialenosti 1,5 km od toku rieky Morava, preto je tu predpoklad vysokej hladiny podzemnej vody a finančne náročná realizácia ako aj prevádzka podjazdu. Podľa predbežných informácií od geológa je výška hladiny podzemnej vody 2 m pod terénom. Vysoká hladina podzemnej vody je rizikovým faktorom pri budovaní podjazdu pod úroveň hladiny podzemnej vody a zatekanie spôsobené morálnou zastaranosťou je potenciálnym problémom pri prevádzkovaní podjazdu. Náklady na prevádzku podjazdu bude znášať správca komunikácie.

Z pohľadu šírkového záberu je realizácia podjazdu a nadjazdu ekvivalentná. V prípade nadjazdu je o niečo dlhšia rampa na stúpanie na nadjazd.

V rámci procesu EIA nebolo od poľnohospodárov doručené žiadne stanovisko, zároveň sa nezúčastnili verejného prerokovania, preto ich stanovisko k tejto problematike nie je známe.

Navrhovateľ považuje realizáciu nadjazdu v mieste súčasného priecestia po zvážení všetkých dostupných informácií za najpriateľnejší variant, v ďalšom stupni projektovej dokumentácie bude projektant hľadať také riešenie a tvar nadjazdu, aby došlo k minimalizácii zásahu do vlastníckych práv obyvateľov a minimalizácii zásahu do ich súkromia.

Pripomienka sa berie na vedomie, bude zohľadnená pri výbere optimálneho variantu.

nesúhlasí:

- s vybudovaním klasickej protihlukovej bariéry, ktorá úplne zmení ráz okolia stanice. Navrhuje riešiť protihlukovú ochranu formou nízkej protihlukovej steny, ktorá začína byť štandardom v okolitých krajinách a je plnohodnotnou náhradou klasických stien. Nemá rušivý dopad na krajinotvorbu a urbanizmus, má nižšie nadobúdacie a udržiavacie náklady, rýchlejšia a jednoduchšia montáž.

Vyjadrenie navrhovateľa: Požiadavka bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie predložená projektantovi. Protihlukové opatrenia budú navrhnuté v súlade so závermi hlukovej štúdie.

Pripomienka sa berie na vedomie. Potreba aktualizácie hlukovej štúdie je zapracovaná do opatrení na zníženie negatívnych vplyvov činnosti spolu s opatrením na krajine blízke riešenie protihlukových stien s využitím prírodných obkladov a skla. Pripomienka bude spresnená v ďalších povolovacích konaniach.

Trnavský samosprávny kraj, Sekcia regionálneho rozvoja, Odbor územného plánovania a životného prostredia (číslo listu 04085/2017/OU PaŽP-7/Re zo dňa 16.05.2017, doručené 18.05.2017) vyjadruje sa nasledovne:

požaduje:

- nakoľko v zmysle platnej legislatívy (Zákon SR o dráhach) je pri stavbe tohto charakteru a rozsahu nevyhnutné odstrániť všetky úrovňové priechody a priecestia a nahradiť ich mimoúrovňovým prístupom (podchody, podjazdy, nadjazdy a súvisiace cestné komunikácie) prípadne ich zrušiť bez náhrady (v prípade existencie iných prístupových ciest) a vzhľadom k tomu, že realizácia predmetného zámeru bude okrem iného v značnej miere dotknutá o i ochrana záujmových ciest III/1100 (Moravský Svätý Ján – priecestie č. 17), III/1140 (Sekule - priecestie č. 18) a III/1129 (Brodské – priecestie č. 17) požaduje zo strany stavebníka striktné dodržanie tejto podmienky: Uvedené opatrenia požadujeme realizovať výhradne na náklady stavebníka a bez akejkoľvek kompenzácie zo strany TTSK. Za dodržanie uvedených podmienok s obsahom správy o hodnotení a navrhovaným variantom - realizačný variant súhlasíme.

Pripomienka sa berie na vedomie, vychádza zo súčasnej legislatívy a stavebník a prevádzkovateľ je povinný ich dodržiavať, bude predmetom ďalších povolovacích konaní.

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja, stanovisko nebolo doručené.

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, (číslo listu 06080/2017/SCDPK/36447 zo dňa 16.05.2017, doručené dňa 19.05.2017 pod číslom 21888) sa vyjadrilo nasledovne:

odporúča:

- na str. 9 v texte citovanú smernicu č. 2998/57/ES o interoperabilite železničného systému v Európskej únii doplniť aj o smernicu č. 797/2016 z 11. mája 2016, ktorá pôvodnú smernicu prepracováva a po prechodnom období plne nahradí (16.6.2020),

- na str. 12 v predposlednom odseku text upraviť nasledovne: Na zastávke Brodské sa nachádza priechod pre cestujúcich, ktorý je v súčasnosti nezabezpečený (uvádzaný text je v rozpore z TTP - označovanie nebezpečných priecestí pre peších),

- na str. 144 v texte zameniť skratku „TIOP“ za „záchytné parkovisko“.

Vyjadrenie navrhovateľa: záväzným technickým podkladom pre vypracovanie dokumentácie EIA bola Štúdia realizovateľnosti pre IV. koridor, spracovateľ nezodpovedá za prevzaté technické popisy. Všetky pripomienky doručené k Zámeru boli v Správe o hodnotení opravené.

Pripomienky sa berú na vedomie.

žiada:

- na str. 21 zameniť skratku „NN“ za „VN“ keďže minimálne pracovné napätie pri predkurovacom stojane na sieti ŽSR je 1500 V, 50 Hz resp. 3000 V (50 Hz, resp. jednosmerných), ktoré jednoznačne spadajú v zmysle STN do rozsahu charakterizovaného ako „vysoké napätie“.

Pripomienka sa berie na vedomie.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, (číslo listu 2304/2017-6.3 zo dňa 25.05.2017) - sa vyjadrilo nasledovne:

stotožňuje sa:

- so stanoviskom ŠOP SR č. ŠOPSR/745-003/2017 zo dňa 18.05.2017.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, (číslo listu ŠOPSR/745-003/2017 zo dňa 18.05.2017) sa vyjadrila nasledovne:

stotožňuje sa:

- so stanoviskom územne príslušného organizačného útvaru ŠOP SR, Správy CHKO Záhorie č. CHKO/ZA/99-003/2017 zo dňa 28.04.2017.

Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa chránenej krajinej oblasti Záhorie, (číslo listu CHKO/ZA/99 – 003/2017 zo dňa 28.04.2017) sa vyjadrila nasledovne:

- správa o hodnotení a jej prílohy sú vypracované dostatočne, s vyhovujúcimi a prehľadnými mapovými podkladmi. Dokumentácia postačujúco hodnotí riešenie územia z pohľadu ochrany prírody, dostatočne vyhodnocuje známe aj potenciálne ohrozenia prírodných zložiek a zásahy do krajiny.

- s konštatovaním v závere Primeraného posúdenia vplyvov činnosti na územia sústavy Natura 2000 „Na základe vykonaného hodnotenia vplyvov projektu na územia Natura 2000 projekt „ Modernizácie železničnej trate Bratislava hl. stanica – Kúty - Lanžhot CZ, úsek Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty - Lanžhot CZ, časť EIA“ nebude mať nepriaznivý vplyv na integritu územia sústavy Natura 2000 (CHVÚ, ÚEV) z hľadiska cieľov ich ochrany“. Realizácia je akceptovateľná za predpokladu dodržania navrhovaných zmierňujúcich opatrení uvedených v správe o hodnotení.

Stanovisko sa akceptuje a berie na vedomie.

Ministerstvo dopravy a výstavby SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Oddelenie oblastného hygienika Bratislava, (číslo listu 09233/2017/ÚVHR/37290 zo dňa 18.05.2017, doručené dňa 01.06.2017) sa vyjadrilo nasledovne:

požaduje doplniť respektíve spresniť:

- kritérium, podľa ktorého boli jednotlivé výpočtové/meracie body zaradené do kategórie II. resp. III.

Vyjadrenie navrhovateľa: Kritérium je stanovené na základe vyhlášky č. 549/2007 Z. z. Vyhlášky Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky, ktorou sa ustanovujú podrobnosti o prípustných hodnotách hluku, infrazvuku a vibrácií a o požiadavkách na objektivizáciu hluku, infrazvuku a vibrácií v životnom prostredí §2 - Základné pojmy je 1) územie do vzdialenosti 100 m od osi priľahlej koľaje železničnej dráhy. V tabuľke 3.5 je ale preklep v posledných piatich riadkoch:

Prípustné hodnoty Hluk zo železničných dráh pre výpočtový bod

V21 správna hodnota 45 namiesto 55

V22/MH5 správna hodnota 55 namiesto 45

V23/MH6 správna hodnota 55 namiesto 45

V24 správna hodnota 45 namiesto 55

V25 správna hodnota 55 namiesto 45

K posunu došlo pri úpravách tabuľky, na model akustických pomerov nemala formálna chyba v texte vplyv.

- nesúlad medzi konštatovaním uvedeným v časti Vyhodnotenie možného vplyvu hluku na zdravie (protokol A_146_2016, Klub ZSP vo vibroakustike), v ktorom sa konštatuje, že na základe vykonanej predikcie akustických pomerov v záujmovom území od emisie hluku z mobilných a stacionárnych zdrojov hluku zo železničných dráh, ktoré súvisia iba s prevádzkou modernizovanej trate pre denný, večerný a nočný čas podľa limitov prípustných hodnôt hluku zo železničných dráh pre kategóriu územia II. a III., v priestore pred oknami obytných miestností prípustné hodnoty nie sú prekročené a údajmi v tabuľke č. 3.5 Posudzované a prípustné hodnoty vo zvolených imisných bodoch týkajúcimi sa posudzovaných hodnôt iba od činnosti posudzovanej stavby.

Vyjadrenie navrhovateľa: *Vzhľadom na potrebu terciárnych protihlukových opatrení je v texte uvedená nesprávna formulácia vety: „...konštatujeme, že podľa limitov prípustných hodnôt hluku zo železničných dráh pre kategóriu územia II. a III., v priestore pred oknami obytných miestností...“. Správna formulácia je: „... konštatujeme, že podľa limitov prípustných hodnôt hluku zo železničných dráh pre kategóriu územia II. a III...“ (vypúšťa sa v priestore pred oknami obytných miestností).*

Pripomienka je oprávnená, vychádza zo súčasnej legislatívy (Vyhláška ministerstva zdravotníctva SR č. 549/2007 Z. z.). Pripomienka sa berie na vedomie.

- nesúlad medzi konštatovaním uvedeným v Správe o hodnotení (časť B/II. – údaje o výstupoch, časť C/III. – hodnotenie predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia a odhad ich významnosti) že „počas prevádzky modernizovanej železničnej trate dôjde k zníženiu hlukovej záťaže priamo pri zdroji...“ a údajmi v tabuľke 3.5. Posudzované a prípustné hodnoty vo zvolených imisných bodoch, týkajúcimi sa posudzovaných hodnôt iba od činnosti posudzovanej stavby a navrhnutými protihlukovými opatreniami – nutnosť realizácie terciárnych protihlukových opatrení.

Vyjadrenie navrhovateľa: *v rámci modernizácie železničných tratí dôjde aplikáciou moderných technologických prvkov do novej konštrukcie železničného zvršku a spodku k zníženiu emisií hluku. Pokiaľ sa však naplnia strategické ciele modernizácie (zvýšenie traťovej rýchlosti), s ktorými počítala aj hluková štúdia v zmysle podkladov zo Štúdie realizovateľnosti, celková emisia hluku môže byť vyššia. Kapacita železničnej trate sa modernizáciou železničnej trate nemení.*

Pripomienky sú oprávnené a akceptujú sa. Budú riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy, v rámci hlukovej štúdie v podrobnosti dokumentácie pre územné rozhodnutie, ku ktorej predkladateľ stanoviska opätovne vyjadrí stanovisko a pôjde už o záväzné stanovisko s podmienkami pre ďalšie povoľovacie konania. Súčasťou predloženej dokumentácie bude aj projekt monitoringu životného prostredia vrátane monitoringu hluku.

- bližšiu špecifikáciu identifikovaných zdravotných stredísk situovaných v meste Malacký vo vzdialenosti cca 70-80m od železničnej trate (osi koľaje) tak, ako je uvedené v Správe o hodnotení a predikovanú akustickú situáciu v súvislosti s činnosťou posudzovanej stavby a to v tých časových intervaloch, počas ktorých sú tieto zariadenia v prevádzke.

Vyjadrenie navrhovateľa: *Zdravotné stredisko na Legionárskej ulici (tiež Poliklinika Legionárska) v Malackách sa nachádza vo vzdialenosti 60 m od prilahlej koľaje. V zdravotnom stredisku sú lokalizované tieto ambulancie:*

gynekológia (1 lekár)

dermatovenerológia/dermatológia (1 lekár)

ortopédia (1 lekár)

praktický lekár pre dospelých (4 lekári)

všeobecný lekár pre deti a dorast – pediatria (2 lekári)

psychiatria (2 lekári)

Zdravotné stredisko na ulici Na brehu 3, Malacky sa nachádza vo vzdialenosti 65 m od príľahlej koľaje. Sú tu umiestnené tieto ambulancie:

dentálna hygiena (1 lekár)

interná ambulancia (1 lekár)

stomatológia (3 lekári)

Ordinačné hodiny u oboch prevádzok sa u jednotlivých ambulancií pohybujú v rozmedzí od 7:00-18:00

V tabuľke uvádzame predpokladané hodnoty akustickej situácie v jednotlivých prevádzkach, pre prevádzkovú dobu je hodnota zodpovedajúca stavu v stĺpci „Deň“:

Poliklinika Legionárska				ZS Na brehu			
	Deň	Večer	Noc		Deň	Večer	Noc
bez PHS	66,4	66,7	67,2	bez PHS	63,6	63,8	64,3
Variant 01	51,3	51,2	51,8	Variant 01	48,2	48,9	49,3
Variant 02	57,3	57,1	57,7	Variant 02	53,6	54,3	54,7
Plus neistota				Plus neistota			
	Deň	Večer	Noc		Deň	Večer	Noc
bez PHS	68,2	68,5	69,0	bez PHS	65,4	65,6	66,1
Variant 01	53,1	53,0	53,6	Variant 01	50,0	50,7	51,1
Variant 02	59,1	58,9	59,5	Variant 02	55,4	56,1	56,5

Uvedené prevádzky sa vzhľadom na svoj charakter nezaraďujú do kategórie I. (územie s osobitnou ochranou pred hlukom – napr. kúpeľné miesta, kúpeľné a liečebné areály) v zmysle prípustných hodnôt určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy), stanovených vyhláškou 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. Vzťahuje sa na nich ochrana prislúchajúca územiu kategórie II.

Pripomienky sú oprávnené, budú riešené v ďalších stupňoch projektovej prípravy v rámci navrhovanej aktualizácie hlukovej štúdie pre stupeň DÚR, ktorý bude podkladom pre záväzné stanovisko Útvary vedúceho hygienika rezortu k predloženej dokumentácii.

Krajský pamiatkový úrad Bratislava, (číslo listu KPUBA-2017/13301-2/40937/ŠUS zo dňa 25.05.2017, doručené 19.06.2017) sa vyjadril nasledovne:

súhlasí s podmienkou:

- spôsob ochrany potenciálnych archeologických nálezov bude špecifikovaný na základe projektovej dokumentácie pre územné a stavebné konanie, ktoré predloží investor na posúdenie KPÚ v zmysle § 30 ods.4 a §41 ods.4 pamiatkového zákona.

Pripomienka sa berie na vedomie a bude realizovaná v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

nesúhlasí:

- s vyjadrením na str.94 a to prejednaním archeologického potenciálu len formou ohlásenia nálezov.

Pripomienka je oprávnená a bude zohľadnená v ďalších stupňoch projektovej prípravy, resp. počas pripomienkovania dokumentácie pre územné rozhodnutie, kde si pamiatkový úrad uplatní svoje pripomienky a podmienky.

trvá:

- na predložení projektovej dokumentácie na podrobné vyhodnotenie a s plánovaným trasovaním, vybudovaním dočasných záberov, odstraňovania pôdneho krytu a akejkol'vek skrývky ornice, resp. akejkol'vek stavebnej činnosti vyžadujúcej si zemné práce.

Vyjadrenie navrhovateľa: Projektová dokumentácia bude v zmysle požiadavky KPÚ predložená na podrobné vyhodnotenie v územnom a stavebnom konaní v zmysle §30 ods. 4) a §41 ods. 4) pamiatkového zákona.

Pripomienka je oprávnená, vychádza z pamiatkového zákona, bude dodržaná v následných povolovacích konaniach, bola zaradená do opatrení.

Úrad verejného zdravotníctva SR, (číslo listu OHŽP-1415/2017 zo dňa 12.05.2017, doručený dňa 22.05.2017) sa vyjadril nasledovne:

súhlasí:

- s predloženou správou o hodnotení.

požaduje:

- pre územné konanie navrhnúť opatrenia na ochranu dotknutého obytného územia počas výstavby pred hlukom a emisiami z rekonštrukčných prác i súvisiacej prevádzkovej a náhradnej dopravy,

- merania hluku v kritických bodoch počas skúšobnej prevádzky a v prípade nedodržaní prípustných hladín hluku riešiť ďalšie protihlukové opatrenia.

Vyjadrenie navrhovateľa: opatrenia na ochranu dotknutého obytného územia počas výstavby pred hlukom a emisiami z rekonštrukčných prác budú pozostávať najmä z kropenia prašných povrchov a udržiavania čistých komunikácií, určenia doby, kedy môže prebiehať výstavba a výbere prístupových komunikácií na stavenisko. Uvedená požiadavka v zmysle stanoviska ÚVZSR má byť zodpovedaná v územnom konaní.

Pripomienka je oprávnená a akceptovaná. Projektová dokumentácia bude predložená na podrobné vyhodnotenie v územnom konaní. Súčasťou dokumentácie je aj projekt organizácie výstavby s riešením minimálneho obťažovania obyvateľstva počas výstavby, podmienka bola zahrnutá aj do opatrení na minimalizáciu negatívnych vplyvov. Požiadavka na merania/monitoring hluku je akceptovaná a bola zaradená do návrhu monitoringu.

Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja (číslo listu OU-BA-OSZP1-2017/048473/ANJ zo dňa 17.05.2017, doručené dňa 18.05.2017) sa vyjadril nasledovne:

Orgán ochrany prírody kraja požaduje:

- v súvislosti s modernizáciou železničnej trate minimalizovať výrub drevín v nevyhnutnom rozsahu,

- zabezpečiť ochranu existujúcich drevín, ktoré rastú v blízkosti navrhovanej činnosti v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody, Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie,

- invázne dreviny odstrániť v súlade so zákonom o OPaK a vyhláškou č. 24/2003 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o OPaK v platnom znení,

- vypracovať projekt výsadby zelene na zmiernenie negatívnych vplyvov antropogénnych prvkov (podjazdy, nadjazdy, komunikácie, protihlukové steny),

- zrealizovať výsadbu zelene podľa schváleného projektu výsadby zelene,

- minimalizovať zásah do biotopov európskeho a národného významu,
- minimalizovať zásah do mokradných plôch,
- zásahy do chránených území zrealizovať v spolupráci s príslušnou organizáciou Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky.

Pripomienky sú akceptované a budú zapracované do návrhu opatrení.

konštatuje:

- že nemá iné zásadné pripomienky k predloženej správe o hodnotení.

Orgán štátnej vodnej správy kraja konštatuje:

- že nemá z hľadiska ochrany vodných pomerov pripomienky k predloženej správe o hodnotení.

Orgán štátnej správy odpadového hospodárstva kraja konštatuje:

- že nie je z hľadiska odpadového hospodárstva k správe o hodnotení dotknutým orgánom.

Orgán prevencie závažných priemyselných havárií konštatuje:

- že z hľadiska prevencie závažných priemyselných havárií súhlasí s vydaním súhlasného stanoviska bez pripomienok.

Pripomienky/stanoviská sa berú na vedomie.

Dopravný úrad, (číslo listu 9890/2017-ROP-002/11780 zo dňa 15.05.2017, doručené dňa 18.05.2017 evidované pod číslom 21650) sa vyjadril nasledovne: - nemá k predmetnej stavbe žiadne požiadavky, jeho stanovisko je vydané len z hľadiska záujmov civilného letectva.

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Senici, oddelenie požiarnej prevencie, (číslo listu ORHZ-SE1-223-001/2017, zo dňa 02.05.2017, doručené 05.05.2017) – z hľadiska ochrany pred požiarimi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Ministerstvo vnútra SR, Prezídium hasičského a záchranného zboru, (číslo listu PHZ-OPP4-2017/001258-002 zo dňa 10.05.2017, doručené 26.05.2017) - nemá výhrady z hľadiska ochrany pred požiarimi.

Spoločnosť FirstFarms Agra M s.r.o., Vinohrádok 5741, 901 01 Malacky (zo dňa 05.05.2017, doručené 09.05.2017) sa vyjadrila k železničným priecestiam č.1, 2, 3, 4, 5, 13 nasledovne:

požaduje:

- železničné priecestie č. 1 a 2 – je potrebné zabezpečiť, aby cez vzniknutý nadjazd bol umožnený prejazd s poľnohospodárskou technikou s parametrami maximálnej šírky strojov 4 m, výšky 5 m, váhy 40 t, dĺžky 18 m.

Vyjadrenie navrhovateľa: technické riešenie komunikácie bude splňať požiadavky na zabezpečenie prechodnosti pre poľnohospodársku techniku.

Pripomienka je oprávnená a bude zapracovaná v ďalších stupňoch projektovej prípravy. Bola zaradená aj do opatrení na zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti. Spoločnosť je účastníkom konania, kde si môže svoje pripomienky opätovne uplatniť/preveriť ich plnenie.

požaduje:

- železničné priecestie 3, 4, 5 – je potrebné zabezpečiť, aby cez vzniknutý nadjazd (náhrada priecestia č. 5) bol umožnený prejazd s poľnohospodárskou technikou s parametrami maximálnej šírky strojov 4 m, výšky 5 m, váhy 40t, dĺžky 18 m.

Zrušením existujúceho priecestia č. 4 žiadame o vytvorenie prístupovej cesty na pozemky. Pri realizácii žiadame o zohľadnenie technických parametrov poľnohospodárskych strojov s povrch. úpravou drveného kameniva frakcie 0-63 mm a šírkou cesty 5 m.

Vyjadrenie navrhovateľa: *technické riešenie komunikácie bude spĺňať požiadavky na zabezpečenie prechodnosti pre poľnohospodársku techniku, parametre poľnej cesty budú prispôsobené parametrom poľnohospodárskych strojov*

Pripomienka je oprávnená a bude zrealizovaná v ďalších stupňoch projektovej prípravy. Bola zaradená aj do opatrení na zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti. Spoločnosť je účastníkom konania, kde si môže svoje pripomienky opätovne uplatniť/preveriť ich plnenie.

požaduje:

- železničné priecestie 13 – žiadame o prijatie variantu č. 2, ktorý predstavuje nahradenie priecestia nadjazdom, je potrebné zabezpečiť, aby cez vzniknutý nadjazd (náhrada priecestia č. 5) bol umožnený prejazd s poľnohospodárskou technikou s parametrami maximálnej šírky strojov 4 m, výšky 5 m, váhy 40 t, dĺžky 18 m.

Vyjadrenie navrhovateľa: *odporúčaným variantom v Správe o hodnotení je variant č. 2, technické riešenie komunikácie bude spĺňať požiadavky na zabezpečenie prechodnosti pre poľnohospodársku techniku.*

Pripomienka je oprávnená a bude zrealizovaná v ďalších stupňoch projektovej prípravy. Navrhované riešenie priecestia č. 13 je nadjazdom.

EUROTHERMA, s.r.o., Plavecký Štvrtok č. 350, 900 68 Plavecký Štvrtok (list zo dňa 19.05.2017, doručený dňa 23.05.2017) spoločnosť vyjadrila nasledovne:

požaduje:

- vybudovanie protihlukovej steny mimo zastavaného územia obce Plavecký Štvrtok u parcel č. 4918, 4919, 4920, 4921, 4922, 4923, 4925, 4926 a v k.ú. Malacky u parcely č. 5368.

Vyjadrenie navrhovateľa: *protihlukové opatrenia budú realizované v takom rozsahu, aby boli dosiahnuté prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku pre navrhovanú činnosť (železničné dráhy), stanovené vyhláškou 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. Súčasťou novovybudovaných obytných zón situovaných do blízkosti dopravných koridorov by mali byť na vlastné náklady zrealizované protihlukové opatrenia v takom rozsahu, aby boli dosiahnuté hygienické limity pre novú obytnú zástavbu.*

Pripomienka sa berie na vedomie a akceptuje sa. V rámci prípravy dokumentácie pre územné rozhodnutie bude vypracovaná aj hluková štúdia, v nej sa vyhodnotí potreba budovania protihlukových opatrení v tomto území.

Cemix, s.r.o., Veľké Leváre 1304, 908 73 Veľké Leváre (list zo dňa 11.05.2017, doručený prostredníctvom Obecného úradu Veľké Leváre, dňa 22.05.2017) spoločnosť sa vyjadrila nasledovne:

nesúhlasí:

- so zrušením priecestia č. 14, priecestie č. 15 je k areálu spoločnosti vzdialenejšie, a preto navrhované zrušenie priecestia č. 14 by spôsobilo zvýšenie nákladov súvisiacich s podnikateľskou činnosťou. Cesta smerujúca k priecestiu č. 14 vedie popri rodinných domoch, čím by sa v značnej miere zmenila kvalita a bezpečnosť ich života.

Vyjadrenie navrhovateľa: *Procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a nefinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým účelom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefítom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď.). Štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť prístupov (1 km) odporúča nahradenie jedného prístupov.*

žiada:

- zachovať neobmedzený prístup do areálu spoločnosti počas celého obdobia uskutočňovania navrhovanej činnosti.

Vyjadrenie navrhovateľa: *nákladná automobilová doprava smerujúca od areálu Cemix je aj v súčasnosti za prístupom č. 14 odklonená na cestu 1100 (čiže 230 m od prístupov č. 15) tak, aby nevchádzala do obce. Riešenie komunikácií prepájajúcich prístup č. 14 a č. 15 je len v rovine predbežného návrhu, definitívne riešenie bude predmetom rokování. Prístup k prístupom č. 14 a k areálu Cemix by bol zároveň umožnený cez mimoúrovňový prechod pre peších a cyklistov na železničnej stanici, odkiaľ je plánované vybudovanie chodníka k prístupom č. 14. Tým by bola obchádzka pre peších a cyklistov minimalizovaná.*

žiada:

- zachovať prístup č. 14 a zabezpečiť neobmedzený prístup do areálu spoločnosti počas celého obdobia uskutočňovania navrhovanej činnosti.

Vyjadrenie navrhovateľa: *Akceptujeme. Postup prác bude bližšie špecifikovaný v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.*

Pripomienky sú oprávnené, spoločnosť Cemix, s.r.o. sa stáva účastníkom nasledujúcich povolačov konaní. Pripomienky variantnosti berieme na vedomie. Pripomienka zachovania prístupu do spoločnosti bola zaradená do návrhu opatrení na zníženie nepriaznivých vplyvov. Prístup k podniku by mal byť zachovaný počas výstavby a prevádzky.

Kynologické Centrum, Zámočnicka 156, 908 73 Veľké Leváre (list zo dňa 11.05.2017, doručený prostredníctvom Obecného úradu Veľké Leváre dňa 22.05.2017) spoločnosť sa vyjadrila nasledovne:

nesúhlasí:

- výcvikový areál Kynologického Centra sa nachádza oproti firme Cemix. Týmto rozhodnutím by vzniklo veľké obmedzenie pôvodného zámeru Kynologického centra, zhoršila by sa dostupnosť k výcvikovej ploche pre občanov. Výbor Kynologického Centra nesúhlasí s navrhovaným variantom a odporúča vybudovanie nadjazdu na mieste zrušeného železničného prístupov č. 14. Faktom je, že výstavba nadjazdu a výstavba plánovanej komunikácie majú rovnakú nadobúdaciú hodnotu s tým rozdielom, že pre cestu nie sú doriešené finančné podmienky ohľadom výkupu pozemkov.

Vyjadrenie navrhovateľa: *vyjadrenie totožné ako pre firmu Cemix s.r.o.*

Pripomienka sa berie na vedomie. Navrhované riešenie s realizáciou podchodu pre peších a cyklistov v železničnej stanici Veľké Leváre rieši prístup pre peších do kynologického

centra, v prípade uzavretia priecestia č. 14 môžu osobné autá parkovať na železničnej stanici a návštevníci centra prejsť peši alebo použiť priecestie č. 15 pre príchod automobилоm.

Kynologické Centrum, Zámočnícka 156, 908 73 Veľké Leváre (list zo dňa 28.12.2017, doručený dňa 28.12.2017) spoločnosť zaslala nasledovne vyjadrenie k podkladom pred vydaním rozhodnutia:

nesúhlasí:

- so zrušením železničného priecestia číslo 14, lebo by sa zhoršila dostupnosť k výcvikovej ploche pre občanov.

odporúča:

- vybudovanie nadjazdu na mieste plánovaného zrušenia priecestia č. 14. Výstavba nadjazdu a výstavba plánovanej náhradnej komunikácie majú rovnakú nadobúdaciú hodnotu s tým rozdielom, že pre cestu nie sú doteraz doriešené finančné podmienky ohľadom výkupu pozemkov.

Štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.

Priecestie č. 14 sa nachádza na miestnej komunikácii, priecestie č. 15 sa nachádza na ceste III. triedy a prepája obce Veľké Leváre a Závod a je využiteľná pre širšie spektrum dopravy (nákladné vozidlá). Z uvedeného dôvodu je preferované zachovanie priecestia č. 15 a vybudovanie prístupových komunikácií zabezpečujúcich náhradu priecestia č. 14. K variantu náhrady priecestia č. 15 nadjazdom súhlasí aj Bratislavský samosprávny kraj.

Občianska iniciatíva Plavecký Štvrtok, zastúpená: Miroslav Vykoukal, 533, 900 68 Plavecký Štvrtok, (list zo dňa 10. 05. 2017, doručený dňa 15.05.2017) s prílohou 8 hárkov s obsahom **91 podpisov** občanov. Občianska iniciatíva sa vyjadrila nasledovne:

nesúhlasí s variantom 3A a 3B z týchto dôvodov:

- projekt nie je v súlade s územným plánom obce a VÚC,
- príľahlé ulice dotknuté plánovanou stavbou slúžia výlučne ako prístupové komunikácie k rodinným domom, šírkové pomery navrhovaných typov komunikácií znemožnia majiteľom bezpečný prístup k nehnuteľnostiam a možnosť parkovania a hrozí absencia zelene.
- výstavba cestnej komunikácie zasiahne súkromné pozemky a zníži bonitu pôdy ostatných pozemkov a nehnuteľností v okolí stavby.
- dôjde k predĺženiu hlavnej cesty o 700m, zvýšeniu prašnosti, hluku, vibráciám, znečisteniu ovzdušia.
- dôjde k zníženiu cien nehnuteľností.
- cestný nadjazd a paralelné cesty zasiahnu do OP PR Bezodné a nachádza sa v tesnej blízkosti prameňa vodného zdroja, ako aj ochranného pásma SPP.
- návrh neprispieva k plynulosti cestnej premávky.
- projekt nerieši preťaženosť cestnej premávky v obci.
- vzhľadom na neexistujúci obchvat obce považujeme za škodlivé a nelogické stavať nadjazd pre budúce napojenie obchvatu v tesnej blízkosti obytnej zóny.

žiada:

- vybudovať cestný podjazzd v mieste pôvodného železničného prejazdu, tzv. variant č.1, tak ako je navrhnuté v projekte hlavného investora – ŽSR.

Vyjadrenie navrhovateľa: Navrhovaná činnosť je vo variantoch 2, 3a, 3b pre priecestie č. 8 v súlade s platným územným plánom obce, keďže obec uvažuje s vybudovaním obchvatu na severnom okraji obce (varianty navrhujúce nadjazd v mieste obchvatu). Prípojné komunikácie k nadjazdu vo variantoch 2, 3a a 3b sú navrhované ako dočasné.

Variant 2, 3a a 3b vznikli na základe požiadavky obce vybudovať nadjazd v mieste plánovaného obchvatu obce. Pôvodným variantom v štúdiu realizovateľnosti bol podjazd v mieste súčasného priecestia.

Vzhľadom na reakcie ľudí prezentované na verejnom prerokovaní a vzhľadom k zmene postoja vedenia obce je pravdepodobne najpriateľnejším variantom pre obec variant č. 1. Nebolo doručené žiadne stanovisko, ktoré by trvalo na realizácii vo variante 3b. Navrhovateľ s uvedeným variantom 1 súhlasí.

Pripomienky a stanoviská sa berú na vedomie. Priecestie č. 8 v Plaveckom Štvrtku sa navrhuje riešiť cestným podjazdom, teda ciele petície sú pri tomto návrhu priecestia splnené.

Nikoleta Ščasná, Dolná 143, 900 51 Zohor, (list zo dňa 15.05.2017, doručený prostredníctvom Obecného úradu Zohor dňa 17.05.2017) Občianka sa vyjadrila nasledovne:

- som za vybudovanie prechodu pre peších v úseku obce Zohor na druhú stranu železničnej trate mimo železničnej stanice Zohor

Vyjadrenie navrhovateľa: navrhovateľ súhlasí s predĺžením podchodu popod všetky staničné koľaje v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Vzhľadom na využitie podchodu verejnosťou je však nevyhnutné, aby si obec po kolaudácii stavby prebrala do správy časť podchodu, ktorá priamo nesúvisí s prevádzkou železničnej dopravy a prístupom cestujúcich na nástupištia. Po kolaudácii podchodu tak bude podchod od staničnej budovy po 2. nástupište v správe ŽSR, zvyšok podchodu, ktorého dobudovanie v rámci predmetnej stavby požaduje obec, prejde do správy obce. Podchod bude vyústený za staničné koľaje na existujúcu komunikáciu.

Pripomienka sa akceptuje.

Libor Matlovič, e-mail zo dňa 11.05.2017 bez podpisu a bez adresy (doručený prostredníctvom Obecného úradu Zohor dňa 17.05.2017). Občan sa vyjadril nasledovne:

- navrhujem rozšíriť staničnú cestu zo strany železnice.

Vyjadrenie navrhovateľa: s rozšírením staničnej cesty nie je v projekte uvažované, nakoľko poskytnuté prostriedky sú viazané na modernizáciu železničnej trate a nevyhnutné súčasti.

Pripomienka nie je oprávnená, rozšírenie staničnej cesty nie je predmetom posudzovania.

Henrieta a Miroslav Ondraček, Lozornianska 39, 900 51 Zohor (list zo dňa 15.05.2017, doručený prostredníctvom Obecného úradu Zohor dňa 17.05.2017). Občania sa vyjadrili nasledovne:

žiada:

- moja rodina býva pred železničným priecestím (východná časť) vo vzdialenosti 30m od železničnej trate a požadujem zabezpečiť protihlukové opatrenia. Ďalej žiadam vybudovať priechod cez železničnú trať pre peších v blízkosti železničnej stanice Zohor, nakoľko mám školopovinné deti, ktoré navštevujú ZŠ v Zohore.

Vyjadrenie navrhovateľa: navrhovateľ súhlasí s predĺžením podchodu popod všetky staničné koľaje v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Vzhľadom na využitie podchodu verejnosťou je však nevyhnutné, aby si obec po kolaudácii stavby prebrala do správy časť podchodu, ktorá priamo nesúvisí s prevádzkou železničnej dopravy a prístupom cestujúcich na nástupištia. Po kolaudácii podchodu tak bude podchod od staničnej budovy po 2. nástupište v správe ŽSR, zvyšok podchodu, ktorého dobudovanie v rámci predmetnej stavby požaduje obec, prejde do správy obce. Podchod bude vyústený za staničné koľaje na existujúcu komunikáciu.

Pripomienka sa berie na vedomie, požiadavka realizácie protihlukových opatrení je zohľadnená v požiadavke na aktualizáciu hlukovej štúdie v rámci spracovania

dokumentácie pre územné rozhodnutie. Podchod navrhovateľ má záujem realizovať, je súčasťou navrhovaného variantu.

Ing. Bibiana Štefanovičová a Juraj Štefanovič, Lozornianska 33, 900 51 Zohor, (list doručený prostredníctvom Obecného úradu Zohor dňa 17.05.2017). Občania sa vyjadrili nasledovne:

navrhuje:

- aby podchod pre peších a cyklistov bol realizovaný pod celou traťou a ústil na ceste smerom od žel. stanice k plánovanému záchytnému parkovisku.

Vyjadrenie navrhovateľa: Navrhovateľ súhlasí s predĺžením podchodu popod všetky staničné koľaje v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Vzhľadom na využitie podchodu verejnosťou je však nevyhnutné, aby si obec po kolaudácii stavby prebrala do správy časť podchodu, ktorá priamo nesúvisí s prevádzkou železničnej dopravy a prístupom cestujúcich na nástupištia. Po kolaudácii podchodu tak bude podchod od staničnej budovy po 2. nástupište v správe ŽSR, zvyšok podchodu, ktorého dobudovanie v rámci predmetnej stavby požaduje obec, prejde do správy obce. Podchod bude vyústený za staničné koľaje na existujúcu komunikáciu.

Pripomienka je oprávnená, bola zaradená do opatrení a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

Gerthofer Jozef, Kvetná 35, 900 51 Zohor, (list doručený 12.06.2017), občan sa vyjadril nasledovne:

- V rámci rekonštrukcie železničnej trate budú zrušené všetky prejazdy a prechody cez železničnú trať. Na základe tejto skutočnosti dávam pripomienku k zváženiu možnosti rekonštrukcie už jestvujúceho podchodu. Tento podchod sa nachádza na cca 11,5 km trate Bratislava – Kúty, šírka podchodu 190 cm, výška 120.

Vyjadrenie navrhovateľa: v rámci modernizácie železničnej trate sa počíta s modernizáciou železničného zvršku aj spodku vrátane rekonštrukcie existujúcich železničných mostov a priepustov, prejazd a prechod na druhú stranu železničnej trate bude umožňovať nový nadjazd, navrhovateľ zároveň akceptoval požiadavku obce a občanov na predĺženie podchodu pre cestujúcich a verejnosť popod všetky staničné koľaje a tým bude zabezpečený ďalší mimoúrovňový prechod cez železničnú trať.

Pripomienka je oprávnená a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy, do opatrení bola zaradená požiadavka na prešetrenie možnosti rekonštrukcie existujúceho podchodu/priepustu v žkm 11,5 km.

PhDr. Jozef Brezanský, Lozornianska 5, 900 51 Zohor (list zo dňa 15.05.2017, doručený 22.05.2017), dodaný prostredníctvom Obecného úradu Zohor. Občan sa vyslovil nasledovne:

navrhuje:

- predĺženie podchodu pre peších a cyklistov plánovanom v železničnej stanici Zohor a nie len ako je naplánované len po nástupištia hlavných koľajových tratí.

Vyjadrenie navrhovateľa: Navrhovateľ súhlasí s predĺžením podchodu popod všetky staničné koľaje v rámci projektu modernizácie železničnej trate. Vzhľadom na využitie podchodu verejnosťou je však nevyhnutné, aby si obec po kolaudácii stavby prebrala do správy časť podchodu, ktorá priamo nesúvisí s prevádzkou železničnej dopravy a prístupom cestujúcich na nástupištia. Po kolaudácii podchodu tak bude podchod od staničnej budovy po 2. nástupište v správe ŽSR, zvyšok podchodu, ktorého dobudovanie v rámci predmetnej stavby požaduje obec, prejde do správy obce. Podchod bude vyústený za staničné koľaje na existujúcu komunikáciu.

Pripomienka sa akceptuje a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

Anna Polakovičová, Dolná 53, 900 51 Zohor (list doručený dňa 22.05.2017), dodaný prostredníctvom Obecného úradu Zohor. Občianka sa vyslovila nasledovne:

navrhuje:

- ako náhrada za zrušenie existujúceho priecestia č. 4 a premiestnenie existujúceho priecestia č. 5 bol vybudovaný prechod pre chodcov, ktorý navrhujem vybudovať medzi priecestiami, ktoré budú zrušené. Variant, že bude prechod len pod železničnou stanicou je z môjho pohľadu nedostatočný pre obyvateľov obce. Uzavretím priecestí sa mi sťaží prístup na moje pozemky.

Vyjadrenie navrhovateľa: Prejazd a prechod na druhú stranu železničnej trate bude umožňovať nový nadjazd, navrhovateľ zároveň akceptoval požiadavku obce a občanov na predĺženie podchodu pre cestujúcich a verejnosť popod všetky staničné koľaje a tým bude zabezpečený ďalší mimourovňový prechod cez železničnú trať.

Pripomienka sa akceptuje a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy, kde sa navrhuje preveriť možnosť rekonštrukcie existujúceho podchodu/resp. priepustu v žkm 11,5 km.

Slavomír Dudek, Sadová 30, 900 51 Zohor (list doručený dňa 22.05.2017, dodaný prostredníctvom Obecného úradu Zohor). Občan sa vyslovil nasledovne:

navrhuje:

- aby sa rozšíril nadjazd o pruh pre cyklistov a peších.

Vyjadrenie navrhovateľa: Presné parametre cesty budú určené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie v spolupráci s orgánmi cestnej dopravy, obcou a budúcim správcou cesty.

Pripomienka sa akceptuje a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy, pripomienka bola zaradená do návrhov opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov činnosti. Riešenie sa navrhuje cez nové trasovanie cyklotrasy v novo navrhovanom podchode v železničnej stanici. Cez priecestie č. 5 prechádza cyklistická trasa 003 Malokarpatská cyklomagistrála, ktorá prepája Nové Mesto nad Váhom s obcou Vysoká pri Morave o dĺžke 104 km, tá sa napája na medzinárodnú cyklistickú cestu Moravsko-dunajská cyklistická cesta. Pripomienka je oprávnená.

Viera Magulová, č. d. 538, 900 68 Plavecký Štvrtok (list zo dňa 23.04.2017, doručený dňa 25.04.2017). Občianka sa vyjadrila nasledovne:

upozorňuje (1):

- chýba znalecký posudok vplyvov a dopadov na zdravie ľudí bývajúcich alebo pohybujúcich sa v okolí zastávky železnice so zohľadnením frekvencie osobnej a nákladnej dopravy, ktorá má byť vedená podľa odporúčanej varianty 3b zákrutami pri zastávke železnice

Vyjadrenie navrhovateľa: Správa o hodnotení je vypracovaná v zmysle Rozsahu hodnotenia č. 7987/2016-1.7/at zo dňa 12.12.2016, ktorý určil príslušný orgán v spolupráci s rezortným orgánom a povoľujúcim orgánom. Rozsah hodnotenia vychádzal z prílohy č. 11 zákona, ktorý určuje obsah Správy o hodnotení a zároveň prihliadal na stanoviská doručené k Zámeru navrhovanej činnosti.

V rámci kapitoly Vplyvy na obyvateľstvo bol vyhodnotený vplyv stavby na narušenie pohody a kvality života obyvateľov, na základe vypracovanej hlukovej štúdie a štúdie vibrácií boli vyhodnotené zdravotné riziká.

Stanovisko sa berie na vedomie, v rámci odporúčaní je navrhované aktualizovať aj hlukovú štúdiu. Variant 3b nie je navrhovaný na realizáciu.

upozorňuje (2):

- chýba odborný posudok orgánu dopravy a jeho stanovisko k uvažovaným variantom 3a a 3b – riziko nehodovosti (pri výbere variantu by malo byť hlavným kritériom zdravie občanom a nie, či BSK, alebo Železnice nájdu financie na vybudovanie variantu 3a).

Vyjadrenie navrhovateľa: V rámci procesu EIA sa k stavbe vyjadruje aj Okresný úrad, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií (okres Bratislava, Malacky a Senica).

Procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Cost-Benefit analýza (CBA) alebo Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a mimofinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým zmyslom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefitom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď.).

Zohľadňovanie finančnej náročnosti jednotlivých variantov je preto nevyhnutnou podmienkou vyhodnocovania variantov, pretože v prípade prekročenia určených maximálnych nákladov by bola ohrozená financovateľnosť projektu z fondov EU, a teda by bola ohrozená realizovateľnosť celého projektu. Cieľom navrhovateľa je nájsť optimálne riešenie financovateľné z prostriedkov EÚ.

Stanovisko sa berie na vedomie. Varianty 3a a 3b neboli v rámci posudzovania vplyvov odporúčané na realizáciu.

upozorňuje (3):

- navrhovaný variant 3b počítá s použitím zvukových bariér chrániacich občanov od akustického hluku od trate, ale nepočítá s frekventovanou rovnobežnou cestnou dopravou povedľa zvukových bariér trate, kedy zvuk bude odrážaný priamo k domom. Dnes je rozptyľovaný do okolia všetkými smermi.

Stanovisko sa berie na vedomie, pripomienka je oprávnená, ale varianty 3a a 3b neboli v rámci posudzovania vplyvov odporúčané na realizáciu.

upozorňuje (4):

- z odporúčania protihlukových opatrení vyplýva, že sa lokalizácia bariér má realizovať až po spustení stavby do prevádzky bez zohľadnenia vplyvu cestnej dopravy vedúcej súbežne s traťou.

Vyjadrenie navrhovateľa:

- protihlukové steny budú realizované tak, aby ku uvedenému javu odrážania zvuku nedochádzalo a aby boli protihlukové steny obojstranne pohltivé,

- hluková štúdia primárne riešila emisiu hluku zo železničnej dopravnej cesty a nevenovala sa jednotlivým variantom cestného križovania železničnej trate. V prípade, že výsledným variantom pre ďalší povoľovací proces bude variant 3b, bude v ďalšom stupni projektovej dokumentácie aktualizovaná hluková štúdia, ktorá zohľadní dopady zmeny cestnej infraštruktúry na hlukovú záťaž obyvateľstva a navrhne potrebné opatrenia,

- protihlukové steny budú realizované pred spustením železničnej dopravy do prevádzky.

Stanovisko sa berie na vedomie, protihlukové opatrenia budú sčasti realizované pred spustením prevádzky (tzv. primárne a sekundárne opatrenia) a v prípade ich nedostatočnosti aj po spustení do prevádzky (terciárne opatrenia). V prípade realizácie

nadjazdu alebo zmeny trasy/cestnej komunikácie do nového koridoru je navrhované v rámci aktualizácie hlukovej štúdie riešiť aj hluk z pozemnej dopravy.

upozorňuje (5):

- v záverečnom zhrnutí k Správe o hodnotení podľa zákona 24/2006 Z. z. sa hovorí o súčasnom stave železničného priecestia ako zvýšenom riziku úrazu alebo usmrtenia. Preto je potrebný odborný posudok cestného orgánu a jeho vyjadrenie k plánovanej prekládke cestnej komunikácie.

Vyjadrenie navrhovateľa:

- v rámci procesu EIA dostali dokumentáciu na vyjadrenie aj Ministerstvo dopravy SR a Okresné úrady, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií v 3 dotknutých okresoch - okres Bratislava, Malacky a Senica. K Zámeru zaslal stanovisko Okresný úrad Bratislava, odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, oddelenie pozemných komunikácií, pričom nevyžadovali ďalšie posudzovanie. Ku konkrétnym riešeniam nemali námietky.

Ministerstvo DVRR SR, odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry, Oddelenie dopravného modelovania a infraštruktúry zaslalo svoje pripomienky k Zámeru, boli zapracované v Správe o hodnotení.

Stanovisko sa berie na vedomie, priecestie bude predmetom ďalších projekčných prác, kde sa v rámci územného a stavebného konania vyjadria dotknuté organizácie a aj účastníci povolovacích konaní aj k jeho bezpečnosti. Mimoúrovňové kríženie zvýši bezpečnosť voči riešeniu s úrovňovým (súčasným) priecestím.

upozorňuje (6):

- v zámere chýba číselný údaj metrov posunu ochranného pásma železnice v dôsledku zvýšenia rýchlosti vlakov na trati.

Vyjadrenie navrhovateľa: Stanovisko sa berie na vedomie. Ochranné pásmo dráhy je určené v zmysle zákona 513/2009 Z. z. o dráhach, §5 odsek 3): Ak stavebné povolenie neurčuje inak, hranica ochranného pásma dráhy je pre železničnú dráhu 60 metrov od osi krajnej koľaje, najmenej však 30 metrov od vonkajšej hranice obvodu dráhy. To znamená, že ochranné pásmo sa nemení.

Stanovisko sa berie na vedomie.

Bc. Katarína Saňková, Mgr. art. Peter Saňka a DiS. art. Ingrid Saňková, 503, 900 68 Plavecký Štvrtok (list zo dňa 15.05.2017, doručený dňa 18.05.2017 prostredníctvom Obecného úradu Plavecký Štvrtok). Občania sa vyjadrili nasledovne:

nesúhlasia:

- s výstavbou železničného podjazdu v Plaveckom Štvrtku v mieste súčasného priecestia v rámci modernizácie železničnej trate.

Stanovisko sa berie na vedomie.

konštatujú:

-...vzhľadom na absenciu projekčných návrhov s konkrétnymi riešeniami sa nedokážeme vyjadriť presne k danej problematike, v akej miere bude dotknuté užívanie našich nehnuteľností...

- taktiež si kladieme otázku, čo so zeleňou, ktorú si v našich domoch udržujeme? Trváme na tom, aby táto výsadba ostala neporušená.

Vyjadrenie navrhovateľa:

Posudzovanie vplyvov na životné prostredie je predprojektovým štádiom. Ak by už v procese EIA mala byť dokumentácia vypracovaná v podrobnosti pre stavebné povolenie, líniová stavba by sa len pre potreby EIA projektovala niekoľko rokov v niekoľkých desiatkach

variantov a ich subvariantoch, pričom by každému variantu muselo predchádzať skutočné zameranie územia, geologický prieskum atď. Pri líniovej stavbe sú takéto rozsah a takéto podrobnosť v štádiu variantnosti nereálnymi požiadavkami - ako z pohľadu časovej náročnosti, tak aj nákladovosti.

Čo je však dôležité zdôrazniť, že už pri návrhu jednotlivých variantov sa vyhodnocuje predpokladaný zásah do objektov a už v predprojektovom štádiu sa s odborníkmi na základe ich dlhoročných skúseností vždy hľadá riešenie, v ktorom je tento zásah eliminovaný resp. minimalizovaný. V procese EIA je potrebné nájsť koncepčne vyhovujúce riešenie, ktoré bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rozpracované do projektu.

V prípade, že sa v rámci projektovej prípravy stavby nájde lepšie technické riešenie, ktoré bude v rozpore so zvoleným variantom resp. v rozpore s vydaným záverečným stanoviskom z procesu, bude v zmysle zákona č. 24/2004 Z. z. vypracované tzv. oznámenie o zmene a v následnom procese posudzovania vplyvov vyvolaných zmien na životné prostredie bude k dispozícii aj projektová dokumentácia.

Stanoviská sa berú na vedomie. Výrub drevín sa vykoná len v nevyhnutnom rozsahu. Súčasťou modernizácie železničnej trate je aj výsadba nízkorastúcich kríkov na svahoch vysokých násypov a úprava stavbou dotknutých plôch. Po spresnení technického riešenia bude mať pisateľ stanoviska, ako účastník konania, právo vyjadriť sa k technickému riešeniu, vrátane jeho neakceptovania. Ide o pripomienku pre ďalšie povoloňacie konania.

konštatujú:

- podľa našich informácií sa má jednáť o vybudovanie podjazdu na ceste, kde sídlia naše nehnuteľnosti, čo výrazne obmedzí užívanie našich nehnuteľností a extrémne zvýši bezpečnosť nás a našich detí. Príjazdová cesta k našim nehnuteľnostiam prejde výraznými zmenami, vjazd a prístup k domom bude v značnej miere komplikovaný. Dlhodobou zvýšenou prašnosťou sa môže zhoršiť zdravotný stav našich rodín a vznikom nadmernej hlučnosti bude znemožnené našim deťom pripravovať sa v pokoji na štúdium.

Vyjadrenie navrhovateľa: Realizáciou mimoúrovňového kríženia cestnej komunikácie a žel. trate nedôjde k zvýšeniu frekvencie prejazdov motorových vozidiel, snahou navrhovateľa je minimalizovať zásah do súkromného vlastníctva. V prípade, že predsa len dôjde k takémuto zásahu, bude dotknutým obyvateľom ponúknutá adekvátna náhrada – bude im ponúknuté majetkové vyrovnanie pridelením náhradného pozemku a náhradnej stavby alebo poskytnutím finančnej náhrady. V takom prípade sa dom resp. pozemok stane majetkom ŽSR. V opačnom prípade bude zabezpečený prístup na pozemky vo vlastníctve iných subjektov.

Obdobie výstavby sa bude viazať na obmedzené časové obdobie. Výstavba podjazdu sa predpokladá v trvaní najmenej 8 a najviac do 14 mesiacov. Zvýšená prašnosť bude najmä v priebehu zemných prác, čo však bude minimalizované vhodnými opatreniami (kropenie povrchov a pod.). K zvýšenej prašnosti a hlučnosti prispievajú aj prejazdy ťažkých mechanizmov zabezpečujúcich ako techniku, tak aj potrebný materiál. Uvedené negatívne vplyvy budú pôsobiť v celej dĺžke výstavby modernizovanej železničnej trate. Na zmiernenie týchto negatívnych vplyvov boli navrhnuté zmiernujúce opatrenia, ktoré budú spresnené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie (vhodný výber prístupových komunikácií a pod.).

konštatujú:

- naše domy sú staršieho dáta, nemajú hlboké základy a stoja na piesočnej pôde, čo vplyvom vibrácií pri realizácii plánovanej stavby môže narušiť statiku domov, nielen našich, ale aj ostatných okolitých nehnuteľností.

Vyjadrenie navrhovateľa: Projektant bude hľadať také technické riešenie a spôsob zakladania stavby, aby nedošlo k porušeniu statiky okolitých domov, bežným postupom je pred zahájením výstavby vykonať pasportizáciu objektov (domov) na týchto prístupových

komunikáciách a v blízkom okolí stavby, ktorá bude opakovaná po ukončení výstavby a prípadné poškodenia budú nahradené.

Pripomienka sa akceptuje, bude riešená počas projektovej prípravy stavby. Po spresnení technického riešenia bude mať pisateľ stanoviska, ako účastník konania, právo vyjadriť sa k technickému riešeniu, vrátane jeho neakceptovania. Ide o pripomienku pre ďalšie povoloňovacie konania.

Miroslav Stacho, 511, 900 68 Plavecký Štvrtok (list zo dňa 30.04.2017, doručený prostredníctvom Obecného úradu Plavecký Štvrtok). Občan sa vyjadril nasledovne:

nesúhlasí:

- s výstavbou cesty – tzv. variant 3, ako možnosť riešenia náhrady za uzavreté železničného priescestia v obce Plavecký Štvrtok cez priláhlé – bočné - ulice.

Stanovisko sa berie na vedomie, pripomienka je oprávnená, varianty 3a a 3b neboli v rámci posudzovania vplyvov odporúčané na realizáciu.

navrhuje:

- aby bola náhrada za uzavreté železničné priescestie vyriešená navrhovaným variantom 1 alebo iným vhodnejším riešením. Odporúča nadjazd nad železničnú trať vybudovať v miestach, kde je možné jednoduchšie napojenie na vhodnú existujúci cestnú sieť.

Pripomienka sa berie na vedomie a akceptuje sa.

Blanka Zahorjanová, 535, 900 68 Plavecký Štvrtok (list zo dňa 03.05.2017, doručený prostredníctvom Obecného úradu Plavecký Štvrtok). Občianka sa vyjadrila nasledovne:

nesúhlasí:

- so zámerom stavať cestnú komunikáciu v relaxačnej zóne popri železničnej trati v obci Plavecký Štvrtok.

Pripomienka sa berie na vedomie a akceptuje sa.

žiada:

- o schválenie pôvodného zámeru, ktorý počítal s obchvatom obce, prípadne o alternatívne riešenie v súlade s aktuálnym územným plánom obce.

Pripomienka sa berie na vedomie, vyhodnotenie súladu s územným plánom je predmetom územného konania.

Katarína Saňková č. d. 503, Marián Melko č. d. 504, Janko Marčíš č. d. 505, 900 68 Plavecký Štvrtok, Občania sa vyjadrili nasledovne:

nesúhlasia:

- s variantom 1 (podchod pod železničnou traťou) z dôvodov, že variant vytvára umelú bariéru v mieste najvyššej frekvencie dopravy v obci a znemožňuje prízjazd k rodinným domom 80m z každej strany železničnej trate.

- s variantom 3/A, ktorý zvyšuje frekvenciu dopravy na západnej strane pozdĺž železničnej trate a odráža hluk dopravy k rodinným domom.

- s variantom 3/B, ktorý zvyšuje frekvenciu dopravy na západnej strane pozdĺž železničnej trate a odráža hluk dopravy k rodinným domom.

Pripomienky sa berú na vedomie.

upozorňujú:

- v návrhu chýba štúdia dopadu variantu 3/B na obyvateľstvo a na nehnuteľnosti v tesnej blízkosti cesty.

Stanovisko sa berie na vedomie.

Rodina Morávková 536, 900 68 Plavecký Štvrtok a rodina Strgulecová, 537, 900 68 Plavecký Štvrtok (list bez dátumu, doručený prostredníctvom Obecného úradu Plavecký Štvrtok dňa 17.05.2017). Občania sa vyjadrili nasledovne:

upozorňujú:

- variant je v rozpore s územným plánom obce, zvýši sa prašnosť a hlučnosť, obmedzí sa obslužnosť v obci, v súčasnej dobe sa dá dopravná situácia riešiť inými variantmi.

Stanovisko sa berie na vedomie, súlad výsledného variantu s územným plánom bude predmetom územného konania.

Radovan Húska a Iveta Húsková, 541, 900 68 Plavecký Štvrtok (list zo dňa 15.05.2017, doručený dňa 17.05.2017). Občania sa vyjadrili nasledovne:

nesúhlasia:

- vo vzťahu k eventuálnej potrebe prísť k asanácii rodinného domu, resp. k výkupu pozemkov uvádzame, že za aktuálnych podmienok s týmto riešením kategoricky nesúhlasíme. Z vyššie uvedených dôvodov preto jednoznačne nesúhlasíme s realizáciou modernizácie železničnej trate na úseku priecestia č. 8 v podobe varianty č. 1 a so závermi Správy v tejto časti.

Pripomienka sa berie na vedomie a akceptuje sa. Správa o hodnotení konkrétne nešpecifikuje zábery existujúcich stavieb. V prípade zásahu do vlastníckych práv, resp. ich obmedzení dôjde k majetkoprávnemu vyrovnaniu v zmysle platnej legislatívy.

upozorňujú:

- že správa neobsahuje najpodstatnejšiu časť, ktorou je čo i len zmienka o prípadných zásahoch do obytných objektov, teda o priamom alebo nepriamom vplyve na hmotný majetok, ktorý môže byť stavbou dotknutý. Správa stručne na túto okolnosť uvádza, že „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)“. V tejto súvislosti stojí za zmienku aj časť Správy, podľa ktorej „prístup k dotknutým pozemkom (má sa na mysli 21 priecestí) vo vlastníctve iných subjektov bude vo všetkých variantoch zabezpečený“. Táto časť Správy je podľa nášho názoru v rozpore s predchádzajúcou citáciou, ktorá pripúšťa asanácie resp. výkup pozemkov....

Vyjadrenie navrhovateľa: V prípade líniových stavieb ide o štandardný postup, kedy sa posudzovanie vplyvov na životné prostredie spracováva v predprojektovom štádiu. Ak by už v procese EIA mala byť dokumentácia vypracovaná v podrobnosti pre stavebné povolenie, líniová stavba by sa len pre potreby EIA projektovala niekoľko rokov v niekoľkých desiatkach variantov a ich subvariantoch, pričom by každému variantu muselo predchádzať skutočné zameranie územia, geologický prieskum atď. Pri líniovej stavbe sú takéto rozsah a takáto podrobnosť v štádiu variantnosti nereálnymi požiadavkami - ako z pohľadu časovej náročnosti, tak aj nákladovosti.

Čo je však dôležité zdôrazniť, že už pri návrhu jednotlivých variantov sa vyhodnocuje predpokladaný zásah do objektov a už v predprojektovom štádiu sa s odborníkmi na základe ich dlhoročných skúseností vždy hľadá riešenie, v ktorom je tento zásah eliminovaný, resp. minimalizovaný.

V procese EIA je potrebné nájsť koncepčne vyhovujúce riešenie, ktoré bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rozpracované do projektu.

V prípade, že sa v rámci projektovej prípravy stavby nájde lepšie technické riešenie, ktoré bude v rozpore so zvoleným variantom resp. v rozpore s vydaným záverečným stanoviskom z procesu, bude v zmysle zákona č. 24/2004 Z. z. vypracované tzv. Oznámenie o zmene

a v následnom procese posudzovania vplyvov vyvolaných zmien na životné prostredie bude k dispozícii aj projektová dokumentácia.

Podkladom pre investora v tomto stupni bola vypracovaná Štúdia realizovateľnosti, ktorá ako optimálny, z hľadiska vynaložených nákladov pri zohľadnení možných prínosov, uviedla variant 1. Ďalšie varianty boli výsledkom bližšieho poznania lokálnych pomerov a uskutočnených rokovaní so zástupcami obce. Návrh variantov vychádzal z platného územného plánu obce, v ktorom obec počíta s vybudovaním obchvatu na severnom okraji obce (varianty navrhujúce nadjazd v mieste obchvatu).

Navrhovateľ trvá na vyjadreniach uvedených v Správe o hodnotení. Snahou navrhovateľa je minimalizovať zásah do súkromného vlastníctva. V prípade, že predsa len dôjde k takémuto zásahu, bude dotknutým obyvateľom ponúknutá adekvátne náhrada – bude im ponúknuté majetkové vyrovnanie pridelením náhradného pozemku a náhradnej stavby alebo poskytnutím finančnej náhrady. V takom prípade sa dom resp. pozemok stane majetkom ŽSR. V opačnom prípade bude zabezpečený prístup na pozemky vo vlastníctve iných subjektov.

Pripomienka sa berie na vedomie, v súčasnom štádiu poznania sa nedá vyhodnotiť či dôjde, alebo nedôjde k záberu budov, resp. k záberu pozemkov. Presné umiestnenie a tvar mimoúrovňového kríženia bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie. V prípade zásahu do vlastníckych práv, resp. ich obmedzení dôjde k majetkoprávnemu vyrovnaníu v zmysle platnej legislatívy.

Ing. Margita Fischerová, 431, 900 68 Plavecký Štvrtok (list zo dňa 17.05.2017, doručený dňa 22.05.2017). Občianska sa vyjadrila nasledovne:

žiada:

- ako vlastníčka rodinného domu Plavecký Štvrtok 516 žiadam o zaradenie medzi účastníkov konania.

Pripomienka sa akceptuje.

Ing. Peter Bartošek a Ing. Zuzana Bartošková, 1158, 908 73 Veľké Leváre a Augustín Stískal a Mgr. Ingrid Stískalová, 1157, 908 73 Veľké Leváre (list bez dátumu, doručený prostredníctvom Obecného úradu Veľké Leváre dňa 22.05.2017). Občania sa vyjadrili nasledovne:

žiadajú:

- zachovanie železničného priecestia č. 14 Veľké Leváre v projekte Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. stanica – Kúty – Lanžhot. Plánované zrušenie priecestia má za následok zhoršenie životného prostredia z dôvodu zvýšenej hlučnosti, zvýšenie prašnosti ovzdušia a narušenie doterajšieho pokoja.

Vyjadrenie navrhovateľa: procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Cost-Benefit analýza (CBA) alebo Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a mimofinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým zmyslom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefítom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď.).

- štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.

- priecestie č. 14 sa nachádza na miestnej komunikácii, priecestie č. 15 sa nachádza na ceste III. triedy a prepája obce Veľké Leváre a Závod. Z uvedeného dôvodu je preferované zachovanie priecestia č. 15 a vybudovanie prístupových komunikácií zabezpečujúcich náhradu priecestia č. 14. K variantu náhrady priecestia č. 15 nadjazdom Bratislavský samosprávny kraj nemá námietky.

- v zmysle platného územného plánu v kap. 2.13 Návrh verejného dopravného vybavenia, 2.13.1 Širšie dopravno-komunikačné väzby – návrh rozvoja je v návrhu riešenia z hľadiska širších dopravno-komunikačných väzieb obsiahnutý „návrh mimoúrovňového prevedenia cesty III/00232 (prečíslovaná na 1100) Veľké Leváre – Závod nad železničnou traťou Bratislava – Kúty prostredníctvom cestného nadjazdu, ktorý je súčasťou programu modernizácie predmetnej železničnej trate.“ V kap. 2.13.2 Cestná komunikačná sieť v území – návrh rozvoja je „v riešení rozvoja dopravy a dopravného vybavenia obce navrhnuté mimoúrovňové prevedenie existujúcej miestnej obslužnej komunikácie (vedenej medzi existujúcimi zastavanými územiami obce a existujúcimi výrobnou-obslužnými a distribučno-skladovacími areálmi situovanými medzi železničnou traťou a diaľnicou D2) nad železničnou traťou Bratislava – Kúty prostredníctvom cestného nadjazdu – navrhnutý cestný nadjazd nie je súčasťou programu modernizácie železničnej trate.“

- v prípade variantu nahradenia priecestia č. 15 nadjazdom a zrušenia priecestia č. 14 bude v kompetencii obce v budúcnosti dobudovať nadjazd v mieste priecestia č. 14 či už zo zdrojov obce, alebo združených prostriedkov zainteresovaných subjektov.

- nákladná automobilová doprava smerujúca od areálu Cemix cez priecestie č. 14 je aj v súčasnosti odkláňaná na cestu 1100 tak, aby nevchádzala do obce. Riešenie komunikácií prepájajúcich priecestie č. 14 a č. 15 je len v rovine predbežného návrhu, definitívne riešenie bude predmetom rokovaní.

Pripomienka sa berie na vedomie.

Ing. Milan Dunár, 1116, 908 73 Veľké Leváre, (list zo dňa 10.05.2017, doručený prostredníctvom Obecného úradu Veľké Leváre dňa 22.5.2017). Občan sa vyjadril nasledovne:

nesúhlasí:

- so zrušením existujúceho priecestia č. 14 – km 32,708

upozorňuje:

- v projekte nie je spracovaný existujúci podjazd, ktorý sa nachádza vedľa potoka Rudavy, je veľmi dôležité zachovať výšku podjazdu pod mostom a železnicou ako doteraz.

Vyjadrenie navrhovateľa: procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a nefinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvotným účelom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefitom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď).

- štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.

- v prípade zrušenia priecestia č. 14 bude zabezpečené cestné prepojenie k nahradenému priecestiu č. 15

- priecestie č. 14 sa nachádza na miestnej komunikácii, priecestie č. 15 sa nachádza na ceste III. triedy a prepája obce Veľké Leváre a Závod. Z uvedeného dôvodu je preferované zachovanie priecestia č. 15 a vybudovanie prístupových komunikácií zabezpečujúcich náhradu priecestia č. 14.

- prístup k priecestiu č. 14 by bol zároveň umožnený cez mimoúrovňový prechod pre peších a cyklistov na železničnej stanici, odkiaľ je plánované vybudovanie chodníka k priecestiu č. 14. Tým by bola obchádzka pre peších a cyklistov minimalizovaná.

Pripomienky sa berú na vedomie. Podmienka zachovania existujúceho podjazdu, ktorý sa nachádza vedľa potoka Rudavy bude preverená v ďalších stupňoch prípravy projektu.

Ing. Richard Nimsch, e-mail zo dňa 12.05.2017, bez podpisu a bez adresy (doručený prostredníctvom Obecného úradu Veľké Leváre dňa 22.05.2017). Občan sa vyjadril nasledovne:

nesúhlasí:

- so zrušením existujúceho priecestia č.14 – km 32,708. Priecestie č. 14 slúži na prejazd firmám pôsobiacim v lokalite za železnicou a slúži obyvateľom RD za železnicou. Alternatívny objazd predĺži obyvateľom čas strávený cestovaním, zníži ich životný komfort. Zrušením priecestia sa predĺži čas dojazdu záchranných zložiek do dotknutých lokalít. V lesných lokalitách Vojenských lesov dochádza každoročne k niekoľkým požiarom.

Obyvatelia stratia možnosť rekreácie – priecestie slúži cyklistom, turistom, hubárom. Vybudovanie alternatívneho spojenia cez jeden prejazd na žkm 33,643 nie je v tomto prípade adekvátnym riešením, nakoľko výrazne obmedzuje dostupnosť lokality.

Vyjadrenie navrhovateľa: Procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a nefinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým účelom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefítom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď.).

- štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.

- riešenie komunikácií prepájajúcich priecestie č. 14 a č. 15 je len v rovine predbežného návrhu, definitívne riešenie bude predmetom rokovaní.

- prístup k priecestiu č. 14 by bol zároveň umožnený cez mimoúrovňový prechod pre peších a cyklistov na železničnej stanici, odkiaľ je plánované vybudovanie chodníka k priecestiu č. 14. Tým by bola obchádzka pre peších a cyklistov minimalizovaná.

Pripomienky sa berú na vedomie a boli zohľadnené pri výbere optimálneho variantu. Peší a cyklisti budú môcť využiť navrhovaný podchod v ŽST Veľké Leváre, nákladná doprava bude využívať prechod č. 15, ako tomu je aj v súčasnosti, keďže vjazd do obce cez prechod č. 14 nie je možný a je tam zákaz vjazdu nákladných vozidiel. Súčasťou projektových prác bude aj rekonštrukcia cesty od prechodu č. 15 po prechod č. 14 a vyhodnotenie hlukovej záťaže na pripravovanú obytnú zástavbu v dotyku s rekonštruovanou cestou.

JUDr. Richard Hollý, Sokolská 145, 908 72 Závod (list zo dňa 14.05.2017, doručený dňa 16.05.2017)

Jozef Žáček a Anna Žáčková, Sokolská 150, 908 72 Závod (list zo dňa 16.05.2017, doručený dňa 17.05.2017)

Miroslav Papučik, Sokolská 158, 908 72 Závod (list zo dňa 16.05.2017, doručený dňa 17.05.2017)

Viera Reifová, Sokolská 149, 908 72 Závod (list zo dňa 16.05.2017, doručený dňa 17.05.2017)

Paulína Smrtičová, Sokolská 159, 908 72 Závod (list zo dňa 18.05.2017, doručený dňa 18.05.2017)

Soňa Šišuláková, Sokolská 159, 908 72 Závod (list zo dňa 18.05.2017, doručený dňa 18.05.2017)

Štefan Švec, Sokolská 160, 908 72 Závod (list zo dňa 16.05.2017, doručený dňa 19.05.2017)

Agnesa Schreiberová, Sokolská 147, 908 72 Závod (list zo dňa 18.05. 2017, doručený dňa 22.05.2017)

Augustin Sauberer, Sokolská 151, 908 72 Závod (list zo dňa 17.05.2017, doručený dňa 22.05.2017)

Milan Matok a Alžbeta Matoková, 163, 908 72 Závod (list zo dňa 16.05.2017, doručený dňa 22.05.2017)

Monika Szitásová, Anton Hollý, Helena Hollá, Sokolská 144, 908 72 Závod (list zo dňa 18.05. 2017, doručený dňa 19.05.2017)

Občania sa nasledovne:

Ako občan a vlastník nehnuteľnosti bývajúcí v blízkosti železničného priechodu zásadne nesúhlasím so zámerom mimoúrovňového križovania cesty, ktoré má byť na mieste súčasného železničného priechodu z týchto dôvodov:

1. Vybudovanie nadjazdu v mieste súčasného priechodu bude znamenať závažný zásah do vlastníckych práv občanov. Bude potrebné vyvlastnenie pozemkov v predzáhradkách RD.
2. V súčasnej dobe je v danej lokalite už jeden nadjazd a to na druhej strane. V prípade druhého nadjazdu hrozí vytápanie domov, keďže dažďová voda nebude mať kam odtekať.
3. Vybudovanie nadjazdu v mieste súčasného priechodu bude znamenať zásadný negatívny zásah do kvality života na danom mieste. Na prvom mieste sa kvalita života zhorší hlukom. Následne i prachom, ďalej vibráciami a smogom.

Žiadam pri vybudovaní nadjazdu alebo podjazdu čo najviac vybočiť smerom na Moravský Svätý Ján, minimálne tak, ako to predpokladá územný plán obce, a tak znížiť v čo najväčšej možnej miere negatívne dopady na život obyvateľov.

Žiadam, aby ste ma o akýchkoľvek skutočnostiach v tejto veci informovali.

Vyjadrenie navrhovateľa:

- projektant musí navrhnuť také riešenie odvádzania dažďových vôd, aby bolo funkčné a postačujúce pre zrážkové úhrny, ktoré sa v danom území vyskytujú.

- nakoľko predložená mierka v Správe o hodnotení je 1:10000, v prípade riešenia nadjazdu v oblúku (posun samotného bodu preklenutia o niekoľko desiatok metrov) predstavuje totožné koncepčné riešenie - nahradenie v mieste priecestia. Preverenie konkrétneho riešenia a ďalšie podrobné návrhy budú predmetom ďalšej projektovej dokumentácie, navrhovateľ sa nebráni hľadaniu takej podoby technického riešenia náhrady nadjazdu, aby bola prijateľná pre obec i obyvateľov obce. Z pohľadu realizovateľnosti však výrazne preferuje nadjazd.

- informovanie účastníkov konania bude prebiehať v súlade s platnými právnymi predpismi.

Pripomienky sa berú na vedomie, budú predmetom ďalších projektových prác a povoľovacích konaní, kde občania, ktorí podali uvedené stanovisko sa stávajú účastníci všetkých povoľovacích konaní. Je v záujme všetkých zúčastnených nájsť priechodné riešenie v podrobnejšej mierke.

Rímskokatolícka cirkev Farnosť Borský Svätý Jur, Rímskokatolícky farský úrad, SNP 3, 908 79 Borský Svätý Jur, (list č. 24/2017 zo dňa 15.05.2017 osobne odovzdaný zástupcom obce na verejnom prerokovaní v Moravskom Svätom Jáne)

nesúhlasí:

- so zámerom zrušiť železničné prejazdy v katastri obce Borský Svätý Jur na kútskej a pesermlynskej ceste z týchto dôvodov:

Ako štatutárny zástupca organizácie, ktorá v danej oblasti vlastní pozemky, i ako verejne činná osoba v obci, považujem za neakceptovateľné, aby Železnice Slovenskej republiky pri modernizácii trate odrezali časť územia našej obce a zahatali nám prístup k našim pozemkom, a aby znemožnili rodičom s deťmi vyjsť si na prechádzku k rieke Myjave, len z dôvodu, aby pri takejto rozsiahlej rekonštrukcii čosi ušetrili.

Vyjadrenie navrhovateľa: Stanovisko pojednáva o priecestí 19 a 20. V rámci modernizácie železničnej trate je vo variante 1 navrhnuté na zrušenie priecestie č. 19 a priecestie 20 bude nahradené nadjazdom, v prípade variantu 2 je na zrušenie navrhované priecestie č. 20 a na nahradenie nadjazdom priecestie č. 19. V každom variante teda bude nahradené jedno priecestie nadjazdom a jedno bude pre vzájomnú blízkosť zrušené a dopravne napojené na nahradené priecestie,

Ako preferovaný je v Správe o hodnotení uvedený variant č. 1. – nahradenie priecestia č. 20. Uvedené priecestie je významnou spojnicou medzi obcami Borský Svätý Jur a Kúty a zároveň predstavuje prístupovú komunikáciu k rieke Myjava a je často využívaný obyvateľmi na cyklistiku či prechádzky.

Procesu EIA predchádzalo vypracovanie Štúdie realizovateľnosti, ktorej súčasťou bola aj tzv. Cost – benefit analysis, teda analýza nákladov a výnosov. Analýza nákladov a výnosov slúži na posúdenie projektov primárne z pohľadu ich celospoločenskej zmysluplnosti a nefinančných prínosov. Používa sa pri projektoch verejnej infraštruktúry, u ktorých nie je prvoradým účelom maximalizácia zisku, ale zvýšenie úžitku pre všetky subjekty, ktorých sa realizácia projektu môže akýmkoľvek spôsobom dotknúť. Preto sa do hodnotenia projektu okrem finančných nákladov a výnosov započítavajú tiež sociálno-ekonomické náklady a výnosy, ktorých príjemcovia resp. platcovia nie sú len osoby spojené s projektom (investor, prevádzkovateľ), ale tiež ďalšie subjekty (verejnosť, štát, región, miestni podnikatelia a pod.). Táto analýza určila maximálnu možnú výšku investičných nákladov, ktorú je vhodné do projektu investovať tak, aby náklady zodpovedali benefitom, ktoré stavba prinesie (ušetrený čas cestujúcich atď).

Štúdia realizovateľnosti v tomto mieste pre vzájomnú blízkosť priecestí (1 km) odporúča nahradenie jedného priecestia.

Zachovaním priecestia č. 20 tak bude naplnená požiadavka p. farára, aby bol zachovaný prístup k pozemkom, ako aj prístup k rieke.

V prípade realizácie náhrady jedného z priecestí bude zabezpečené dobudovanie predĺženia poľných ciest k druhému priecestiu tak, aby prístup na všetky pozemky zostal zachovaný.

Pripomienka sa berie na vedomie a bola zohľadnená pri výbere optimálneho variantu, ako aj navrhovaných opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti na životné prostredie.

Ružena Kupkovičová, Tilgnerova 712/9, 841 04 Bratislava, Renáta Kalužová, Pavla Horova 6150/20, 841 08 Bratislava, Milan Kupkovič, Fedákova 36, 841 02 Bratislava (list zo dňa 29.05.2017, doručený dňa 31.05.2017) Občania sa vyjadrili nasledovne:

nesúhlasia so zámerom z dôvodov:

- negatívnych dopadov z pohľadu kvality životného prostredia v lokalite v etape výstavby a prevádzky,

- zmien režimu podzemných vôd,

- blízkosti stavby v tesnej blízkosti nehnuteľností dotknutých osôb.

žiadajú:

- umiestniť nové mimoúrovňové križovanie železničnej trate tak, ako predpokladá územný plán obce Závod, prípadne ďalej smerom na Moravský Sv. Ján a tým v čo najväčšej miere znížiť dopady na obyvateľov obce Závod

- o informovanie o akýchkoľvek zmenách a skutočnostiach v tejto veci dotknutých vlastníkov parcely 2391/4 a 2391/6.

Vyjadrenie navrhovateľa:

- *nakoľko predložená mierka v Správe o hodnotení je 1:10 000, v prípade riešenia nadjazdu v oblúku (posun samotného bodu prekľutia o niekoľko desiatok metrov) predstavuje totožné koncepčné riešenie - nahradenie v mieste priecestia. Preverenie konkrétneho riešenia a ďalšie podrobné návrhy budú predmetom ďalšej projektovej dokumentácie, navrhovateľ sa nebráni hľadaniu takej podoby technického riešenia náhrady nadjazdu, aby bola prijateľná pre obec i obyvateľov obce. Z pohľadu realizovateľnosti však výrazne preferuje nadjazd.*

- *informovanie účastníkov konania bude prebiehať v súlade s platnými právnymi predpismi.*

Pripomienky sa berú na vedomie, pisatelia sa stávajú účastníkmi ďalších povolovacích konaní, pripomienky boli zohľadnené pri výbere variantu a návrhu opatrení pre zníženie nepriaznivých vplyvov stavby.

Milan Kupkovič, Fedákova 36, 841 02 Bratislava (list zo dňa 21.01.2018, doručený dňa 26.01.2018) Občan zaslal nesúhlasné stanovisko k odbornému posudku k navrhovanej činnosti v ktorom uviedol:

zásadne nesúhlasí:

- navrhované riešenie nerešpektuje územný plán obce Závod v ktorom je mimoúrovňové križovanie odklonené smerom na Moravský Svätý Ján;

- riešenie nerešpektuje požiadavky vznesené obyvateľmi, poslancami a starostom z verejného prerokovania zo dňa 09.05.2017;

- riešenie si vyžiada obmedzenie vstupu/vjazdov k pozemkom;

- riešenie bude mať dopad z pohľadu kvality života už počas samotnej výstavby v tesnej blízkosti našich pozemkov;

žiada:

odklon nadjazdu cca o 50 m od súčasného priecestia smerom na Moravský Svätý Ján, ktoré je v súlade aj s územným plánom obce.

Pripomienky sa berú na vedomie a boli zohľadnená pri výbere optimálneho variantu.

Petície občanov obce Plavecký Štvrtok

Zástupca občanov: Radovan Húska, Plavecký Štvrtok č. 541. Petícia občanov zo dňa 18.05.2017, doručená dňa 22.05.2017. Petíciu podpísalo **18 občanov** obce Plavecký Štvrtok. Občania sa v petícii vyjadrili nasledovne:

nesúhlasia s variantom č. 1, nakoľko:

- v čase výstavby bude výrazným spôsobom obmedzená doprava v obci,

- vybudovaním podjazdu zmizne zeleň z okolia stanice a zvýši sa množstvo spevnených betónových a asfaltových plôch, čo negatívne vplyva na estetický ráz obce,

- v prípade privalových dažďov zhoršuje prirodzené vsakovanie dažďových vôd,

- správa neobsahuje riešenie s minimálnym negatívnym dopadom stavby na obyvateľov v súvislosti s dopravou a nutnosťou demolácie niektorých rodinných domov.

Pripomienky sa berú na vedomie, etapa výstavby a spôsob organizácie výstavby bude spodrobnená v ďalších stupňoch projektovej prípravy, kde ako účastníci povolovacích konaní sa môžu k danej časti vyjadriť. Nesúhlas berieme na vedomie.

Petícia občanov obce Plavecký Štvrtok

Zástupca občanov: Zuzana Čulenová, 28, 900 68 Plavecký Štvrtok a Miroslav Čulen, 28, 900 68 Plavecký Štvrtok. Petícia občanov zo dňa 15.05.2017, doručená dňa 17.05.2017. Príloha 2 hárkov s **27 podpismi** občanov obce. Rovnaká petícia zo dňa 16.05.2017, doručená 17.05.2017, príloha 2 hárkov s **37 podpismi** občanov obce. Občania sa vyjadrili nasledovne:

nesúhlasia:

- *zásadne nesúhlasíme, aby bolo jednostranne rozhodnuté o schválení variantu 1.*
- *nesúhlasíme s výstavbou podjazdu v mieste jestvujúceho železničného priecestia.*

žiadajú (1):

- pred konečným rozhodnutím o schválení vybraného variantu stavby a ešte pred zahájením územného konania dôrazne žiadame doriešiť otázky občanov týkajúce sa dopadu stavby na dotknuté nehnuteľnosti. Zásah stavby do pozemkov a nehnuteľností vo vlastníctve občanov v mieste stavby v prípade variantu 1 – križovanie železničnej trate podjazdom v mieste existujúceho prejazdu.

Vyjadrenie navrhovateľa:

- *presné umiestnenie a tvar mimoúrovňového križenia bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.*
- *v prípade líniových stavieb ide o štandardný postup, kedy sa posudzovanie vplyvov na životné prostredie spracováva v predprojektovom štádiu. Ak by už v procese EIA mala byť dokumentácia vypracovaná v podrobnosti pre stavebné povolenie, líniová stavba by sa len pre potreby EIA projektovala niekoľko rokov v niekoľkých desiatkach variantov a ich subvariantoch, pričom by každému variantu muselo predchádzať skutočné zameranie územia, geologický prieskum atď.*
- *Čo je však dôležité zdôrazniť, že už pri návrhu jednotlivých variantov sa vyhodnocuje predpokladaný zásah do objektov a už v predprojektovom štádiu sa s odborníkmi na základe ich dlhoročných skúseností vždy hľadá riešenie, v ktorom je tento zásah eliminovaný resp. minimalizovaný.*
- *V procese EIA je potrebné nájsť koncepcne vyhovujúce riešenie, ktoré bude v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie rozpracované do projektu.*
- *V prípade, že sa v rámci projektovej prípravy stavby nájde lepšie technické riešenie, ktoré bude v rozpore so zvoleným variantom resp. v rozpore s vydaným záverečným stanoviskom z procesu, bude v zmysle zákona vypracované tzv. Oznámenie o zmene a v následnom procese posudzovania vplyvov vyvolaných zmien na životné prostredie bude k dispozícii aj projektová dokumentácia.*
- *Podkladom pre investora v tomto stupni bola vypracovaná Štúdia realizovateľnosti, ktorá ako optimálny z hľadiska vynaložených nákladov pri zohľadnení možných prínosov uviedla variant 1. Ďalšie varianty boli výsledkom bližšieho poznania lokálnych pomerov a uskutočnených rokovaní so zástupcami obce. Návrh variantov vychádzal z platného územného plánu obce, v ktorom obec počíta s vybudovaním obchvatu na severnom okraji obce (varianty navrhujúce nadjazd v mieste obchvatu).*
- *V prípade, že dôjde k nevyhnutnému výkupu domov, bude dotknutým obyvateľom ponúknutá adekvátna náhrada – bude im ponúknuté majetkové vyrovnanie pridelením náhradného pozemku a náhradnej stavby alebo poskytnutím finančnej náhrady. V takom prípade sa dom resp. pozemok stane majetkom ŽSR. V opačnom prípade bude zabezpečený prístup na pozemky vo vlastníctve iných subjektov.*

Pripomienka sa berie na vedomie, argumenty boli zvážené a zohľadnené pri výbere optimálneho variantu, ten po správoplatnení záverečného stanoviska bude predmetom ďalšieho a podrobnejšieho spracovania.

žiadajú (2):

- pred schválením predloženého variantu a ešte pred zahájením územného konania prepracovať predbežný inžinierskogeologický prieskum s hydrotechnickým posudkom dosahu depresného kužeľa stavebnej jamy a vplyvu zmien prúdenie podzemnej vody na statiku jestvujúcich stavieb – rodinných domov a hladiny vody v studniach občanov.

***Vyjadrenie navrhovateľa:** spôsob zakladania stavby bude spresnený po realizácii potrebných prieskumov vo vyššom stupni projektovej dokumentácie. Možný vplyv stavby na hladinu podzemnej vody v procese výstavby bude závisieť na spôsobe zakladania. V prípade odčerpávania vôd zo staveniskovej jamy môže dôjsť k dočasnému zníženiu hladiny podzemnej vody.*

Pripomienka sa akceptuje a bude zahrnutá do opatrení na zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti.

žiadajú (3):

- pri návrhu variantu 1 odkloniť nákladnú a kamiónovú dopravu na obchvat obce, ktorý je zapracovaný v územnom pláne.

Vyjadrenie navrhovateľa:

- výstavba plánovaného obchvatu obce Plavecký Štvrtok je v kompetencii vyššieho územného celku. V prípade realizácie obchvatu bude pravdepodobne možné a logické odkloniť nákladnú dopravu na uvedený obchvat. Jeho realizácia však nie je predmetom stavby modernizácie železničnej trate.

- v prípade realizácie variantu podjazdu bude podjazd vybudovaný tak, aby bol prejazdný pre všetky druhy dopravy v zmysle platných STN

Pripomienka sa berie na vedomie, potreba riešenia spôsobu organizácie výstavby, vrátane staveniskovej dopravy je zahrnutá do opatrení na zníženie negatívnych vplyvov navrhovanej činnosti a bude riešená v ďalších stupňoch projektovej prípravy.

žiadajú (4):

- do variantu 4 žiadame zapracovať návrh riešenia mimoúrovňového križovania železničnej trate (podjazd) mimo hlavnej cesty, južne od jestvujúceho priescestia s využitím pozemkov ŽSR v blízkosti trate, s vybudovaním podchodu pre peších a cyklistov spojeného s prístupom na nástupište zastávky v mieste jestvujúceho priescestia

Vyjadrenie navrhovateľa:

- uvedený variant nie je v súlade s platným územným plánom obce,

- navrhované riešenie nenadväzuje na plánovaný obchvat obce,

- navrhované riešenie nebolo prerokované s obyvateľmi,

- obec súhlasí s realizáciou variantu č. 1, ktorý bol po vyhodnotení doručených stanovísk a po verejnom prerokovaní odporučený aj v Správe o hodnotení ako najpriateľnejšie riešenie. Navrhovateľ preferuje realizáciu stavby vo variante 1.

Pripomienka sa neakceptuje, variant č. 4 nebol predmetom posudzovania, nebol určený v rozsahu hodnotenia, a preto nemôže byť zapracovaný. Ak sa navrhovateľ dohodne na jeho realizácii musí sa opätovne posúdiť v rámci oznámenia o zmene. Presné umiestnenie a tvar mimoúrovňového kríženia bude riešené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Ing. Zuzana Čulenová a Ing. Miroslav Čulen, 900 68 Plavecký Štvrtok 28 (list zo dňa 27.12.2017, doručený dňa 29.12.2017) Občania zaslali nasledovné pripomienky a doplnenie k podkladom pre záverečné stanovisko:

zásadne nesúhlasia:

s vybudovaním podjazdu pre všetky druhy dopravy. Podjazd s vylúčením nákladnej a kamiónovej dopravy by znížil významne nepriaznivé vplyvy navrhovanej činnosti nielen na nehnuteľnosti

a životné prostredie v okolí navrhovaného podjazdu ale celej obce. Toto riešenie by bolo ja menej finančne náročné. Toto riešenie považujeme za technické opatrenie na zmiernenie vplyvu stavby na obyvateľov, čo požadujeme uviesť aj do záverečného stanoviska. Pre nákladnú a kamiónovú dopravu je možné využiť iné komunikácie, napr. plánované obchvaty susedných obcí, do obdobia kedy bude ukončená realizácia obchvatu našej obce, ktorý je v platnom územnom pláne.

Pripomienka sa berie na vedomie, bude predmetom hľadania možného riešenia organizácie dopravy do doby vybudovania obchvatu, najmä z iniciatívy obce.

5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona (kto a kedy vypracoval odborný posudok a jeho závery).

Odborný posudok k navrhovanej činnosti podľa § 36 zákona, na základe určenia MŽP SR (list č. 2264/2017-1.7./at zo dňa 28.06.2017) vypracovala spoločnosť EKOJET, s.r.o., Tehelná 19, 831 03 Bratislava, ako odborne spôsobilá právnická osoba podľa § 61 zákona, číslo osvedčenia MŽP SR 7/98 – OPV – PO, zapísaná do zoznamu odborne spôsobilých osôb dňa 14.12.1998.

Spracovateľ odborného posudku k navrhovanej činnosti vyhodnotil v odbornom posudku k navrhovanej činnosti najmä úplnosť správy o hodnotení činnosti, resp. zámeru a stanoviská k nemu, úplnosť zistenia kladných a záporných vplyvov navrhovanej činnosti vrátane ich vzájomného pôsobenia, použité metódy hodnotenia a úplnosť vstupných informácií, návrh technického riešenia s ohľadom na dosiahnutý stupeň poznania, ak ide o vylúčenie alebo obmedzenie znečisťovania alebo poškodzovania životného prostredia, varianty riešenia navrhovanej činnosti a návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.

Návrhy opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti uvedené v odbornom posudku k navrhovanej činnosti sú premietnuté do kapitoly VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska.

V odbornom posudku k navrhovanej činnosti spracovateľ odborného posudku k navrhovanej činnosti odporúča súhlasiť s realizáciou navrhovanej činnosti vo variante, ktorý vznikol kombináciou predložených variantov č. 1, 2 a 3 za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole G) Návrh opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činností.

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

Z predpokladaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie záujmového územia podľa súčasného poznania a možných jestvujúcich riešení, zámeru navrhovanej činnosti a stanovísk k nemu, rokovania o určení rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre navrhovanú činnosť, z doplňujúcich informácií, verejného prerokovania navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti a konzultácií sú určujúce najmä nasledovné:

Vplyvy na obyvateľstvo a jeho zdravie

Navrhovaná činnosť je v území už umiestnená, navrhovanou činnosťou je rekonštrukcia existujúcej železničnej trate spojená s jej modernizáciou. Navrhovaná činnosť prechádza extravilánmi a intravilánmi obcí a jej priamym vplyvom budú vystavení občania žijúci v dotknutých obciach, ide spolu o 16 obcí, kde podľa databáz ŠÚ SR sa vyskytuje 73 711 trvalo bývajúcего obyvateľstva.

Súčasná železničná trať je prevádzkovaná bez potrebných ochranných opatrení na zníženie hlukovej záťaže železničnej prevádzky na okolie. Významný je tiež vplyv vibrácií prenášajúci sa na obytné objekty postavené v blízkosti železničnej trate. Zároveň sa v hodnotenom úseku trate nachádza mnoho úrovňových krížení trate s cestnými komunikáciami a úrovňové prístupy na nástupištia k vlakom v zastávkach a na staniach, čím je zvýšené riziko úrazu alebo usmrtenia. Úrovňové kríženia trate s cestnými komunikáciami sú tiež spojené s častým čakaním automobilov na priecestiach v prípade prejazdov vlakov a súvisiacou zvýšenou prašnosťou a množstvami emisií v ovzduší. Navrhovanou modernizáciou sa tento stav zlepši a predstavuje pozitívnu zmenu pre dotknuté obyvateľstvo.

Na základe vypracovaných vibroakustických štúdií, môžeme konštatovať, že navrhovaná činnosť spolu s realizáciou navrhovaných opatrení na zmiernenie negatívnych účinkov hluku a vibrácií nie je spojená s ohrozením zdravotného stavu dotknutého obyvateľstva. Spolu s nahradením úrovňových krížení mimoúrovňovými zníži hlukovú záťaž v zastavaných územiach a zvýši bezpečnosť obyvateľstva. Zvýšenie bezpečnosti cestujúcich zabezpečia aj mimoúrovňové prístupy na nástupištia. Vybudovaním protihlukových stien sa v porovnaní so súčasným stavom zníži hlukové zaťaženie obývaného územia. S realizáciou navrhovanej činnosti je možné očakávať pozitívne vplyvy v oblasti bezpečnosti a zníženia hlukovej záťaže, pôjde o vplyvy trvalé.

K negatívnym vplyvom na obyvateľstvo patrí najmä zásah do obytných objektov a zásah do vlastníckych vzťahov (asanácie a výkupy pozemkov). Určitá neistota sprevádzaná tým, že spracovateľ správy o hodnotení nepozná rozsah záberov a asanácii vyvoláva oprávnené otázky a neistotu u dotknutého obyvateľstva. Každopádne tento problém bude riešený v dokumentácii pre územné rozhodnutie a občania v zmysle zákona sa stávajú alebo sa môžu stať účastníkmi konaní a uplatňovať si svoje práva priamo alebo prostredníctvom volených orgánov obcí.

Etapa výstavby je pre dotknuté obyvateľstvo významne negatívna. Dočasné narušenie pohody a kvality života v blízkosti stavby môže nastať vplyvom stavebnej činnosti počas výstavby navrhovanej činnosti. Práve etapa výstavby bude pre okolité obyvateľstvo najviac stresová. Zvýšenie intenzity stavebnej dopravy, jej hluk, vibrácie, prašnosť, plynné imisie počas výstavby môžu dočasne narušiť kvalitu a pohodu života obyvateľov širšieho okolia stavby. Vplyv výstavby možno minimalizovať použitím vhodnej technológie a stavebných postupov, čo bude potrebné zohľadniť v rámci prípravy vlastného projektu stavby a jej organizácie. Súčasťou posudzovania vplyvov je aj návrh opatrní a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti. Týmito opatreniami môžu byť nežiaduce účinky navrhovanej činnosti počas výstavby účelovo potlačené. Počas výstavby navrhovanej činnosti sa navrhujú také opatrenia, ktoré znižujú dopady na okolité obyvateľstvo. Opatrenia uvedené v záverečnom stanovisku sú záväzné, ich dodržiavanie sa kontroluje príslušným stavebným úradom, obcou, prípadne verejnosťou a treba ich dodržiavaniu venovať pozornosť pri schvaľovaní projektovej dokumentácie a pri samotnej výstavbe. V prípade závažných nedostatkov pri stavebnej činnosti ich treba operatívne riešiť.

Vplyv prevádzky navrhovanej činnosti na obyvateľstvo a jej návštevníkov možno hodnotiť na základe intenzity hluku a vibrácií. Zmeny vykonané na železničnom spodku a zvršku a navrhované protihlukové opatrenia, ktoré v konečnom dôsledku znížia súčasnú úroveň hluku a vibrácií v dotknutom území, zvýšia pohodu a kvalitu života miestnych obyvateľov. Na základe súčasnej a predpokladanej hladiny intenzity hluku z navrhovanej činnosti sa predpokladá zníženie záťaže pre okolité obyvateľstvo a návštevníkov v rámci dotknutého

územia.

Odstránením úrovňových priecestí dôjde k eliminácii možných kolíznych bodov, čím sa zvýši bezpečnosť a minimalizuje sa množstvo nehôd a eliminujú sa finančné straty spôsobené nehodami na železničných priecestiach. Zrušením úrovňových priecestí sa zvýši tiež plynulosť cestnej premávky.

K zvýšeniu bezpečnosti dopravy prispievajú aj rekonštrukcie existujúcich mostných objektov, z ktorých sú už v súčasnosti mnohé technicky nevyhovujúce. Súčasne bude zvýšená bezpečnosť cestujúcej verejnosti zabezpečením bezkolíznych prístupov na nástupištia na staniciach a zastávkach. Zabezpečený bude tiež prístup cestujúcim s obmedzenými schopnosťami pohybu. V rámci procesu posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie sa venovala pozornosť aj riešeniu problémov peších a cyklistov, je navrhovaná realizácia chodníkov a cyklochodníkov na mimoúrovňových kríženíach.

K vyššej bezpečnosti prispeje aj inštalácia novej zabezpečovacej techniky obmedzujúcej zlyhanie ľudského činiteľa, výstavba nástupíšť s mimoúrovňovým prístupom a rušenie železničných priecestí na zamedzenie voľnému pohybu cestujúcich v koľajisku a stretu vlakov s cestnými motorovými vozidlami.

Realizáciou protihlukových stien a mimoúrovňových krížení vznikne nový cudzí prvok, ktorý svojim technickým prevedením vytvorí novú bariéru a zmení krajinný obraz. Eliminovať tento vplyv je možné prostrediu blízkym architektonickým stvárnením navrhovaných technických prvkov v exponovaných častiach, aj s kombináciou kameňa, dreveného obkladu a skla.

Zmena oproti súčasnému využívaniu územia, ktorú bude pociťovať dotknuté obyvateľstvo predstavuje zmena existujúceho úrovňového priecestia na mimoúrovňové. Dotknuté obyvateľstvo sa bude musieť prispôbiť novému riešeniu priecestia a aj novému trasovaniu dochádzkových ciest. Nevyhnutnou súčasťou mimoúrovňových priecestí v intraviláne pre zvýšenie bezpečnosti bude realizácia dostatočne širokých chodníkov a cyklochodníkov.

Navrhovaná činnosť bude mať spoločenský a verejnoprospešný význam. Podporí rozvoj dopravnej infraštruktúry na európskej, národnej a regionálnej úrovni, podporí zníženie dopravných časov na železnici pre cestujúcich a logistiku tovarov. Realizácia modernizácie železničnej trate zvýši komfort jazdy a kultúru cestovania, môžeme konštatovať, že vplyv navrhovanej činnosti na sociálne a ekonomické súvislosti bude pozitívny.

Zraniteľnosť faktorov pohody a kvality života človeka možno hodnotiť ako vysoko zraniteľné. K umiestňovaniu nového technického diela treba pristupovať citlivo a s ohľadom na okolité prostredie.

Vplyvy výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na hlukovú situáciu sú významné pre dotknuté obyvateľstvo. Pre navrhovanú činnosť bola spracovaná vibroakustická štúdia (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2016), ktorej úlohou bolo zhodnotenie hluku vo vonkajšom prostredí v blízkosti navrhovanej činnosti. V štúdiu bolo preukázané, že prípustná hodnota hluku pred obytnými zónami je v blízkosti železničnej trate už v súčasnosti prekračovaná. Výstavbou navrhovanej činnosti sa situácia zlepší z dôvodu realizácie protihlukových opatrení, ktoré v súčasnosti nie sú realizované, ako aj kvalitnejšou technológiou realizácie železničného zvršku, spojov koľajníc a dokonalejšou konštrukciou vagónov a lokomotív.

Vo vibroakustickej štúdií sú navrhované sekundárne protihlukové opatrenia pozostávajúce z výstavby protihlukových stien. Štúdia uvažuje s rozdielnou výškou protihlukových stien, ktoré majú byť následne doplnené terciárnymi protihlukovými opatreniami vo forme zvýšenia nepriezvučnosti konštrukcie obvodových plášťov budov a výmenou okien. V rámci návrhu sa prezentujú protihlukové steny rôznej výšky, vo variante 1 ide o protihlukové steny o výške 3 – 6 m, vo variante 2 o realizáciu protihlukových stien o jednotnej výške 2,5 m. Účinnosť protihlukových stien pri eliminácii hluku zo železničnej dopravy je rozdielna pri predložených variantoch 1 a 2. Pri variante 1 sa vo výpočtových bodoch V1 – V25 predikuje prekročenie prípustných hladín hluku v zmysle platnej legislatívy v 4 prípadoch z 25 a pri variante 2 v 25 prípadoch z 25. Teda účinnosť variantu 2 je výrazne nižšia ako pri variante 1. Faktom ostáva, že realizácia protihlukových stien vo variante 1 má pri výške protihlukových stien 3 – 6 m významný krajinársky a bariérový efekt, ale zároveň je z pohľadu eliminácie hluku účinnejší. Preto navrhujeme kombináciu oboch návrhov výšky protihlukových stien a pre miesta, kde rozdiel útlmu hluku vo variantných riešeniach bude vyšší ako 3 dB uvažovať s protihlukovými stenami vyššími ako 2,5 m a vizuálny efekt eliminovať realizáciou protihlukových stien z vonkajšej strany (od železnice, resp. tá, ktorá je viditeľná dotknutým obyvateľstvom) z materiálov a obkladov vo forme kameňa, dreva, zelene a prípadne s realizáciou aj presklených protihlukových stien. Tomuto bodu by sa v rámci spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie a navrhovanej aktualizácii hlukovej štúdie mala venovať príslušná pozornosť a táto požiadavka je zahrnutá aj do návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti.

Vibroakustická štúdia, ktorá tvorila prílohu správy o hodnotení konštatuje, že navrhovaná činnosť z hľadiska pôsobenia hluku vyhovuje podmienkam 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. Celkové posúdenie výsledkov merania a predikcie je v zmysle zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v plnej právomoci príslušného orgánu verejného zdravotníctva.

Posúdenie vplyvov vibrácií spôsobených navrhovanou činnosťou bolo vykonané spoločnosťou Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o. v septembri 2016, autori konštatujú, že z hľadiska posúdenia dynamickej odozvy vyvolanej prevádzkou koľajovej dopravy, má nové koľajové lôžko z pohľadu vplyvu technickej seizmicity nižšie negatívne účinky na záujmové územie v okolí železničnej trate ako existujúce koľajové lôžko pred modernizáciou. Odporúča v okolí do 100m od trate pre chránené územie obytných zón a stavebných objektov aplikovať rohože pod koľajové lôžko. Na širšej trati a v miestach, kde nie je použitie rohoží pod koľajové lôžko možné odporúča aplikovať podpodvalové podložky. Tieto opatrenia budú zahrnuté aj do projektovej dokumentácie navrhovanej činnosti.

Vplyvy na horninové prostredie, reliéf, nerastné suroviny, geodynamické a geomorfologické javy, vodu a pôdu

Vzhľadom na parametre projektovanej činnosti, charakter prostredia a inžiniersko-geologické vlastnosti hornín, v prípade spoľahlivého založenia stavebných objektov neočakávame žiadne výrazné vplyvy posudzovanej činnosti v etape výstavby alebo prevádzky na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy a geomorfologické pomery.

Navrhovaná činnosť bude využívať a zohľadňovať vlastnosti súčasného reliéfu. Navrhovaná investícia nevyvolá v území zhoršenie existujúceho stavu (napr. zosuvy a svahové deformácie). Z charakteru činnosti a z geologickej stavby územia nevyplývajú také vplyvy, ktoré by závažným spôsobom ovplyvnili kvalitu a stav horninového prostredia. Z hľadiska

významnosti vplyvov navrhovanej činnosti na horninové prostredie počas výstavby a prevádzky sa predpokladá vplyv zanedbateľný, trvalý.

V dotknutom území sa nachádzajú prieskumné a ložiskové územia s dobývacími priestormi a chránenými ložiskovými územiami. Vzhľadom na dobu prevádzky existujúcej trate sa nedomnievame, že pôjde o vplyvy významné, bude potrebné v rámci povoľovacích konaní zosúladiť existenciu oboch činností v krajine.

Súčasťou prevádzky bude možným negatívnym vplyvom na horninové prostredie kontaminácia podložia znečisťujúcimi látkami od prepravovaných substrátov, od hnacích vozidiel, od údržby železničného zvršku, ako aj v prípade vzniku mimoriadnych udalostí a havárií na železničnej trati. Konštatuje sa, že pôjde o vplyvy významné.

Realizácia navrhovanej činnosti si vyžaduje trvalý a dočasný záber poľnohospodárskej pôdy a záber lesnej pôdy. Nové zábery si vyžiada realizácia nových smerových oblúkov z dôvodu väčšej návrhovej rýchlosti ako aj realizácia mimoúrovňových krížení a nových prístupových ciest. Presné nároky na zábery pôd budú spresnené v ďalších stupňoch projektovej prípravy navrhovanej činnosti. Počas výstavby navrhovanej činnosti je možnosť kontaminácie pôdy situáciami spojenými s rizikom nehôd alebo zlým technickým stavom vozového parku a mechanizmov. Prípadný únik ropných látok, resp. iných nebezpečných látok pri výstavbe navrhovanej činnosti možno odstrániť použitím sorpčných prostriedkov. Tieto vplyvy sú dočasné. V súvislosti so zakladaním navrhovanej činnosti možno predpokladať krátkodobé zvýšenie veternej erózie v dotknutom území, ako aj väčšie vyparovanie. Pôjde o vplyvy lokálne, dočasné, viažuce sa na etapu výstavby, ich účinok je možné zmierniť dodržiavaním technologických postupov a projektu organizácie výstavby, ktorý by mal byť spracovaný aj na základe záverečného stanoviska z procesu posudzovania vrátane zapracovania opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti.

Navrhovaná činnosť je v dotknutom území prevádzkovaná v súčasnosti, čomu sa prispôbilo okolité prostredie vrátane režimu podzemných vôd a povrchových vôd. Zmeny vyvolané modernizáciou železničnej trate sa môžu prejaviť lokálne, najmä pri rekonštrukcii a prestavbe mostných objektov výstavbe mimoúrovňových krížení a realizácii podjazdov a podchodov. Pôjde o vplyvy lokálne a s rôznou intenzitou pôsobenia. Spôsob založenia technického diela a spôsob výstavby môže negatívne ovplyvniť lokálne pomery, vrátane zníženia hladiny podzemnej vody a ovplyvnenia existujúcich studní. Negatívnym vplyvom je potrebné predísť dostatočným inžinierskogeologickým a hydrogeologickým prieskumom na ktorého základe bude naprojektovaná a postavená navrhovaná činnosť. Technické dielo je možné bezpečne naprojektovať tak, aby negatívne neovplyvňovalo okolité prostredie. Necitlivé, neodborné a podcenené projekčné a stavebné práce môžu byť dôvodom k významnejšiemu ovplyvneniu kvality a kvantity povrchových vôd a podzemných vôd.

Stavba prechádza pásmami hygienickej ochrany 2. stupňa podzemných vôd a v jej blízkosti sa nachádzajú studne pre individuálne zásobovanie obyvateľstva, v postupe prípravy projektu a najmä projektovej dokumentácie bude potrebné preukázať akým spôsobom bude zamedzené negatívnym účinkom na tieto zdroje. Na elimináciu negatívneho vplyvu bude potrebné rešpektovať a realizovať opatrenia na ochranu vôd a rešpektovať opatrenia, ktoré vyplývajú z rozhodnutí orgánov vodného hospodárstva.

Z dôvodu osadenia mostných telies a činnosti stavebných mechanizmov v kontakte s vodným tokom bude počas výstavby potrebné na minimalizáciu negatívnych vplyvov na povrchové vody prijať príslušné stavebno - technické a organizačné opatrenia. Nosné konštrukcie

mostných telies by mali byť umiestňované mimo koryto toku. Pri premosteniach vodného toku by mali byť mostné objekty nadimenzované na prevedenie požadovaného prietoku, v zmysle požiadaviek správcu toku. Zabezpečenie dobrého technického stavu stavebných mechanizmov proti úniku ropných látok a pravidelná kontrola technického stavu staveniskovej dopravy by mali byť dostatočne navrhnuté v rámci projektu organizácie výstavby, ktorý je súčasťou stavebnej dokumentácie a predmetom povolovacích konaní.

Pri zakladaní spodnej stavby mostov a počas ich výstavby môže dôjsť k dočasným zmenám hydromorfologických charakteristík útvarov povrchovej vody, resp. dotknutých tokov, ako je narušenie dna koryta toku, zakaľovanie toku, narušenie brehov prísunom materiálu a pohybom stavebných mechanizmov, ktoré sa môžu lokálne prejavovať narušením bentickej fauny a ichtyofauny. Po ukončení stavebných prác sa očakáva, že väčšina dočasných zmien zanikne a tieto sa vrátia do pôvodného stavu, resp. sa k nim čo najviac priblížia a nepovedú k zhoršovaniu ich ekologického vzťahu. Možné zmeny hydromorfologických charakteristík útvarov povrchovej vody alebo zmeny hladiny útvarov podzemnej vody počas výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti bude potrebné posúdiť v zmysle Smernice o vode 2000/60/ES (Water Framework Directive) z 23.10.2000 v platnom znení, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti pre opatrenia spoločenstva v oblasti vodného hospodárstva; vrátane zabezpečenia dodania potrebných stanovísk od VÚVH a MŽP SR.

Vplyvy na podzemné a povrchové vody počas štandardnej prevádzky sa nepredpokladajú. Možné negatívne vplyvy súvisia s haváriami, ale pôjde o vplyvy lokálne, ktoré sú operatívne riešené a havária je sanovaná.

Vplyv na miestnu klímu a ovzdušie

Vplyvy na ovzdušie, počas bežnej prevádzky navrhovanej činnosti (elektrická trakcia), sa nebudú prejavovať a nepredpokladáme vznik takých látok, ktoré by mohli mať negatívny vplyv na zdravotný stav cestujúcich, resp. okolitého obyvateľstva, trať bude plne elektrifikovaná. Zvýšená prašnosť sa môže prejavovať v blízkosti trate najmä počas sucha a pri prejazdoch vlakových súprav. Mimoúrovňové kríženia eliminujú čas čakania na železničnom priecestí, a teda aj čakanie vozidiel produkujúcich emisie výfukových plynov, ich plynulá jazda bude mať pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia v ich blízkosti.

Negatívne vplyvy sa prejavujú najmä počas výstavby, kedy môže dôjsť ku zvýšenej prašnosti v riešenom území a jeho bezprostrednom okolí, čo bude súvisieť s prevádzkou stavebných strojov, mechanizmov a recyklačných základní kameniva. Pôjde o vplyvy dočasné s lokálnym pôsobením, ktorých intenzitu je možné eliminovať technicko - organizačnými opatreniami na stavbe. Spôsob výstavby je v dokumentácii pre územné konania a stavebné povolenie bližšie špecifikované v rámci „Plánu organizácie výstavby“, ten bude pripomienkovaný aj dotknutou obcou a verejnosťou a potreba jeho spracovania je zahrnutá aj v návrhu opatrení a podmienok na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov činnosti.

Nepriame pozitívne vplyvy v súvislosti s posudzovanou činnosťou predpokladáme v znížení počtu prejazdov nákladnej a individuálnej osobnej automobilovej dopravy a autobusovej dopravy na benzínový/naftový pohon, čo prispeje k zvýšeniu kvality ovzdušia v obývanom urbanizovanom území. Príspevky emisií zo súčasnej dopravy sa realizáciou navrhovanej líniovej stavby znížia presunom výkonov na železničnú dopravu.

Výstavba a prevádzka líniových stavieb má vplyv na klimatické pomery dotknutého územia a to zmenou odtokových pomerov, zrýchlením výparu zrážkových vôd, prehrievaním telesa železničnej trate, koľajísk a zmenou celkovej mikroklímy v koridore líniovej stavby. Pôjde

najmä o lokálne vplyvy, stavba nepredstavuje regionálne riziko. Najvýraznejšie vplyvy navrhovanej činnosti na zmenu klímy budú predstavovať: odstránenie vegetačného krytu, vybudovanie spevnených plôch, rozsiahle zemné práce, odvodnenie železničnej trate. Pre elimináciu rizika na zmenu klímy bude potrebné prijať najmä adaptačné opatrenia, ide o možnosti prispôsobenia projektu voči klimatickým zmenám. Vyhodnotenie rizík klimatických zmien nebolo v správe EIA vypracované v podobe samostatnej prílohy správy v zmysle Usmernenia pre integráciu klimatických zmien a biodiverzity do posudzovania vplyvov na životné prostredie (ISBN 978-92-79-28969-9), ktoré bolo vydané v roku 2013 Európskou komisiou. Potreba jej spracovania, s následnou aplikáciou opatrení do projektu, bola zahrnutá do navrhovaných opatrení na minimalizáciu predpokladaných negatívnych vplyvov na životné prostredie.

Vplyvy na biotu, ekologickú stabilitu, chránené stromy a na chránené územia podľa zákona OPaK

Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Samotné teleso modernizovanej železničnej trate je vedené územím, v ktorom platí 1. stupeň ochrany podľa zákona NR SR č. 543/2002 o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zmien a doplnkov.

Novým smerovým vedením železničnej trate došlo k priblíženiu sa a ku stretom s lokalitami, ktoré sú legislatívne chránené, tieto strety bude potrebné v rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie presnejšie kvantifikovať.

Z veľkoplošných chránených území prechádza železničná trať v tesnej blízkosti CHKO Záhorie vo vzdialenosti cca 70 m v žkm 5,2-5,4 a je v kontakte v žkm 35,36 – 36,11. Z maloplošných chránených území prechádza železničná trať v kontakte s NPR Abrod a PR Bezodné, v tesnej blízkosti s CHA Marhecké rybníky (35 m) a CHA Devínske alúvium Moravy (70 m). V týchto úsekoch nie sú navrhované žiadne smerové zmeny, je rešpektovaný súčasný stav vedenia železničnej trate. Železničný násyp tvorí prirodzenú hranicu/okraj chráneného územia a nemení ju. Fauna a flóra je adaptovaná na existujúcu železničnú trať a jej modernizáciou sa táto situácia nezmení. Vplyvy na chránené územia sú bez zmeny. Počas výstavby bude potrebné rešpektovať chránené územia, nemeniť vodný režim, neumiestňovať prístupové komunikácie a stavebné dvory, prípadne skládky stavebného materiálu, súčasťou stavebných prác by mala byť aj kontrola výskytu invázných rastlín a ich likvidácia.

V dotknutom území navrhovanou činnosťou sa nenachádza žiadny strom chránený v zmysle zákona o ochrane prírody a krajiny.

Železničná trať svojím trasovaním nezasahuje žiadnu chránenú vodohospodársku oblasť.

Vplyv na Ramsarské lokality

Navrhovaná činnosť modernizácie železničnej trate okrajovo zasahuje do ramsarskej lokality Alúvium Moravy v dĺžke cca 440 m v žkm 4,9-5,34. Trasa prechádza v pôvodnom telese, projekt nepredpokladá zásahy do vodného režimu, zmeny tradičného hospodárenia, alebo nadmerné znečisťovanie, jediným z možných negatívnych ovplyvnení tejto lokality je šírenie invázných a expanzívnych druhov rastlín počas výstavby a prevádzky. V prípade realizácie opatrení proti šíreniu invázných rastlín je aj tento vplyv eliminovaný.

Vplyvy na faunu, flóru a ich biotopy

Najvýznamnejšie ovplyvnenie fauny, flóry a ich biotopov bude počas výstavby, kedy v súbehu s modernizovanou traťou bude dochádzať k pracovnej činnosti, po oboch stranách trate budú vybudované staveniskové komunikácie, po ktorých sa bude pohybovať stavenisková doprava, ktorá bude presúvať stavebné hmoty, počas tejto etapy bude dochádzať

k nasledujúcim vplyvom:

- likvidácii a narušeniu porastov s rizikom šírenia invázných a expanzívnych druhov,
- priamej likvidácii biotopov živočíchov s možným úhynom menej pohyblivých druhov živočíchov,
- rušenie živočíchov hlukom, prašnosťou a vibráciami, znehodnotenie ich hniezdnych a lovných teritórií,
- možné ovplyvnenie vodného režimu s následným ovplyvnením fauny a flóry,
- dočasný záber biotopov, znečisťovanie počas výstavby, znečisťovanie emisiami škodlivých látok z dopravy počas výstavby.

Po ukončení výstavby dôjde k obnove dotknutých plôch a k postupnému začleneniu stavby do okolitého prostredia. V rámci náhradnej výsadby dôjde k výsadbe drevín a krov, obnažené plochy sa zatravnia. Navrhujeme náhradnú výsadbu realizovať najmä v miestach dočasného záberu. Výruby je potrebné realizovať v mimohniezdnom období.

Počas prevádzky vplyvy na flóru a biotopy už nebudú významné, potenciálne negatívne vplyvy na avifaunu – usmrcovanie vtákov v kolízii s trakčným vedením budú eliminované technickým návrhom trakčných stožiarov, ktoré bránia sadaniu vtákov na stožiare bez ohrozenia života.

Vplyvy na územný systém ekologickej stability

V území, ktoré je dotknuté výstavbou modernizovanej železničnej trate sa vyskytujú viaceré prvky územného systému ekologickej stability. Priamymi vplyvmi navrhovanej činnosti na prvky ÚSES bez rozdielu variantov je najmä bariérové pôsobenie telesa železnice. Vplyv železnice je badať najmä pri kolíziách vlakov so zverou (diviacia, jelenia a srnčia zver). Z pohľadu prvkov ÚSES dochádza ku kolíziám v území NRBC Dolnomoravska níva, NRBK Dolnomoravská níva – Malacky – Široké, RBK Rudavy, RBK rieka Myjava, pri krížení trate s potokom Porec a tokom Rudavy. Jedným z navrhovaných opatrení je vybudovania brodov pre zver na potoku Porec, v blízkosti ÚEV Abrod. Realizácia ďalších opatrení pre migrujúcu zver je limitovaná nízkou niveletou železničnej trate voči terénu a teda nedostatočným priestorom/výškou pre budovanie podchodov pre zver. V rámci modernizácie je vhodné dobudovať vydrie lávky, ktoré pomôžu migrácii vydre riečnej najmä na tokoch, kde podmienky pre migráciu sú nevhodné: Stupavský potok žkm 7,8, toky na žkm 10,070; 10,493 a 18,60, Balážov potok žkm 22,439, potok Malina žkm 23,854 a žkm 40,290 potok Lakšar.

Vplyvy na krajinu, jej štruktúru a scenériu

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k čiastočnej zmene štruktúry a využívania riešeného územia. Na jednej strane sa stavba umiestňuje do dlhodobu fixovaného koridoru, kde navrhovaná činnosť je už dlhodobu prevádzkovaná jej vplyvy na krajinu sa nezmenia. Na strane druhej sa identifikovali vplyvy na krajinu predstavujúce zmeny krajinného obrazu výstavbou protihlukových stien a pri realizácii preložiek trate a v miestach súčasných mimoúrovňových krížení, ktoré budú nahrádzané novými technickými riešeniami. Využívanie dotknutého územia sa lokálne zmení v súvislosti s umiestnením nových nadjazdov, podjazdov, ako aj zrušením priecestí bez náhrady. V týchto miestach sa zrealizujú chodníky/cyklochodníky, dôjde ku rekonštrukcii železničných zastávok, čo sa odzrkadlí na skultúrnení územia, ale vzniknú aj nové a cudzie prvky v krajine, ktoré zmenia lokálne scenériu krajiny. Realizácia nadjazdov a podjazdov, protihlukových stien v intravilánoch miesta obcí bude vnímaná ako nový a cudzí prvok, ktorý trvalo zmení súčasný ráz územia. Práve v intravilánoch, kde bude dochádzať ku zmenám intenzívnejšie a budú vnímané každodenne dotknutým obyvateľstvom, bude potrebné prijať opatrenia pre estetické začlenenie týchto objektov do okolia s využitím aj prírodných prvkov maskujúcich betónové konštrukcie akými sú napr. kameň, sklo, drevený obklad, prípadne realizácia popínavej

zelene a to najmä v miestach pohľadovo exponovaných. Táto časť je výzva pre nasledujúce projekčné práce a skutočnosť, že dotknuté obyvateľstvo je súčasťou povolovacích konaní je zároveň možnosťou pre venovanie zvýšenej pozornosti pre zmiernenie negatívnych vplyvov na scenériu krajiny. Architektonické riešenie je potrebné individuálne riešiť v spolupráci s dotknutou obcou, vrátane návrhu jeho vizualizácie a realizácie. Tento krok bude potrebné vykonať najmä v obciach Zohor, Plavecký Štvrtok, Malacky, Závod a Brodské.

Vplyvy na urbánny komplex a využívanie zeme

Vplyvy na železničnú dopravu

Z hľadiska vplyvu navrhovanej činnosti na železničnú dopravu bude mať modernizácia železničnej trate významný pozitívny vplyv. Účelom modernizácie železničnej trate je zvýšiť prejazdovú rýchlosť vlakových súprav na rýchlosť do 200 km/h. Modernizácia trate v celom úseku IV. koridoru skráti jazdný čas cestujúcim a prispeje k rýchlejšej preprave tovarov, čím zvýši konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy. Modernizáciou technickej infraštruktúry bude zároveň zvýšený komfort jazdy, čo bude mať pozitívny vplyv na cestujúcu verejnosť. Zvýšením kultúry cestovania a zrýchlením prepravy sa zvýši záujem o koľajovú dopravu, ktorá predstavuje jednu z najekologickejších foriem hromadnej dopravy. Nepriaznivý vplyv na dopravu po železnici bude mať etapa výstavby, ktorá vyvolá potrebu výluk na trati. Znížená tak bude priepustnosť trate, t.j. znížený bude objem prepravovaných tovarov, ktoré bude potrebné následne prepraviť inými druhmi dopravy. Pozitívnym vplyvom bude odstránenie všetkých jestvujúcich úrovňových priecestí v dotknutom úseku trate, čím dôjde k eliminácii možných kolíznych bodov - zvýši sa bezpečnosť aj cestnej dopravy a ušetrí sa nemalé finančné straty spôsobené každoročnými nehodami na železničných priecestiach. Zrušením úrovňových priecestí sa zvýši tiež plynulosť cestnej premávky. Aj v tomto prípade však bude na dopravu nepriaznivo vplývať etapa výstavby nadjazdov a podjazdov, kedy budú z dôvodu vykonávania stavebných prác potrebné dočasné výluky na dotknutých cestných komunikáciách. Úrovňové priecestia budú nahradené mimoúrovňovými križovaniami, resp. doprava bude presmerovaná na ďalšie existujúce prístupové komunikácie, príp. tieto budú vybudované.

Vplyvy na cestnú dopravu a na cyklo dopravu

Priecestie č. 1, žkm 4,281

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant (stav bez realizácie navrhovanej činnosti).

Priecestie sa nachádza v extraviláne, k.ú. Devínska Nová Ves, v chatovej oblasti smerom na Devínske jazero. Jedná sa o priecestie chránené signalizáciou. Priecestie je na miestnej komunikácii, pôvodne poľnej ceste medzi záhradami. Komunikácia má len šírku cca 5,0m, ktorú nemožno presne definovať vzhľadom na nespevnený povrch bez okrajov a odvodnenia. Komunikácia na prejazde cez koľaje je šírky 4m a slúži na prejazd cez železničnú trať do záhradkárskej oblasti, v ktorej v posledných rokoch vzrastá počet trvale obývaných rodinných domov. Šírkové usporiadanie nie je dostatočné, resp. nereálne pre výhľadové používanie.

Variant 3 - vybudovanie nadjazdu v km 4,9 – variant odporúčaný na realizáciu

Ide o riešenie nadjazdom v žkm 4,9, (ďalej od miesta terajšieho priecestia), v teréne kde je v súčasnosti dostatok priestoru na rozvinutie trasy cesty na prepojenie jestvujúcich miestnych komunikácií. Navrhuje sa komunikácia kategórie C7,5/40. Pri realizácii nadjazdu v žkm 4,9, bude potrebné zrealizovať prepojenie komunikácií od zrušených priecestí č.1 v žkm 4,281 a č. 2 v žkm 6,242. Súčasťou prepojovacej komunikácie od priecestia č. 2 by mal byť cyklochodník, vrátane cyklochodníka na nadjazde.

Priecestie č. 2, žkm 6,242

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v extraviláne, na k. ú. Stupavy v lokalite Háj. Jedná sa o priecestie cez dve koľaje, chránené signalizáciou a rampou. Pred priecestím od cesty na Devínske Jazero je komunikácia šírky cca 4m, ktorá sa za priecestím, smerom na Stupavu delí na miestnu komunikáciu a cyklotrasu. Priecestie je súčasťou cyklistickej trasy 8008 Stupavská cyklocesta (Devínske jazero – Stupava – Marianka). Stupavská cyklocesta sa za železničnou traťou napája na ďalšie dve cyklotrasy: - 004 Moravská cyklotrasa (trasa vedie Záhorím, spája Bratislavu so Senicou a Skalicou, ktoré prepája s Kopaničiarskou cyklomagistrálou), v tomto úseku tvorí súčasť medzinárodnej cyklistickej trasy EuroVelo 13 Cesta Železnej opony (diaľková cykloturistická trasa vedúca od Barentsovho mora na Severe Európy po Čierne more na juhu Európy), 024 Záhorská cyklomagistrála (spája Bratislavu so Skalicou a Senicou). Komunikácia križujúca železničnú trať zabezpečuje prepojenie Stupavy s Devínskym jazerom a Zohorom (resp. napojenie na cestu 1106).

Variant 3 - vybudovanie nadjazdu v km 4,9 – variant odporúčaný na realizáciu

Ide o riešenie totálne s priecestím č. 1 - nadjazdom v žkm 4,9 v teréne kde je v súčasnosti dostatok priestoru na rozvinutie trasy cesty na prepojenie jestvujúcich miestnych komunikácií. Navrhuje sa komunikácia kategórie C7,5/40. Pri zriadení nadjazdu v žkm 4,9 bude potrebné zrealizovať prepojenie komunikácií od zrušených priecestí č.1 v žkm 4,281 a č. 2 v žkm 6,242. Súčasťou prepojovacej komunikácie od priecestia č. 2 by mal byť cyklochodník, vrátane cyklochodníka na nadjazde.

Priecestie č. 3, žkm 9,305

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v extraviláne obce Zohor, na ceste III/1106, ktorá prepája cestu I/2 od Stupavy cez k. ú. Zohor (s napojením na cestu 1107), cez Vysokú pri Morave až do Záhorskej Vsi, kde sa pripája na cestu II/503. Cesta je kategórie C7,5/80. Priecestie je cez dve koľaje chránené signalizáciou a závorami. Je vybudované cca 2-3m nad okolitým terénom a cesta III/1106 stúpa k priecestiu. Je na zváženie, resp. prehodnotiť, či nevyužiť konfiguráciu terénu a aspoň variantne navrhnuť podjazd, ktorý by využil dané podmienky terénu a trasu železničnej trate po hrebeni okolitého terénu. Pri podjazde je otáznе zabezpečenie odvodnenia podjazdu, ale pri podrobnejšom riešení na zameranom území a na základe IG prieskumu bude možné zvážiť výber variantu. Pri nadjazde bude objekt vo výške až 12m nad okolitým terénom a v blízkosti rieky Moravy je nebezpečie námrazy na vozovke nadjazdu. Podjazd ako menší objekt, by bol aj lacnejší. Priecestím prechádza cyklotrasa 2002 Vysoká pri Morave – Stupava – Borinky – Košarisko – Svätý Jur. Podľa sčítania dopravy Slovenskej správy ciest z r. 2015 bolo v danom úseku cesty III/1106 RDPI (ročný priemer dennej intenzity dopravy) 2863 vozidiel (skutočných vozidiel za 24 h), z ktorých je 628 nákladných áut, 2217 osobných áut a 18 motocyklov.

Variant 2 - vybudovanie nadjazdu – odporúčaný variant na realizáciu

Navrhuje sa mimoúrovňové kríženie trate nadjazdom. Variantné riešenie bude spočívať v riešení konštrukcie nadjazdu. Súčasťou nadjazdu by mal byť cyklochodník / chodník.

Priecestie č. 4, žkm 10,732

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie cez dve koľaje je chránené signalizáciou. Nachádza sa v intraviláne na okraji obce Zohor na konci miestnej komunikácie Stupavská ul., ktorá ešte pred priecestím prechádza do poľnej cesty. Trasa cesty ako miestnej komunikácie od cesty III/1107 (Bratislavská ul.) vedie smerom do poľí ako Stupavská ul. Poľná cesta vedie cez železničnú trať zo strany obce so spevnenou vozovkou s asfaltovým krytom, za priecestím ako nespevnená poľná cesta na prilahlé poľnohospodárske pozemky v k. ú. Zohor.

Varianty 1 a 2 sú totožné - zrušenie bez náhrady priecestia - odporúčaný variant na realizáciu

Variant uvažuje s vybudovaním náhradnej poľnej cesty, ktorá začína za cestou III/1105 smerom k železničnej trati 126C (Plavecký Mikuláš – Záhorská Ves, úsek Zohor – Lozorno) v lokalite pri Macejkovom mlyne a pokračuje pozdĺž bezmenného kanála po jeho zaústenie do Macejkovho kanála. Na poľnej ceste kategórie P5/30 je potrebné uvažovať s výhybňami, podľa rozhládových pomerov. Zvážiť možnosť rekonštrukcie podchodu približne v žkm 11,500.

Priecestie č. 5, žkm 12,047

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie cez štyri koľaje je chránené signalizáciou a závorami. Nachádza sa v intraviláne na okraji obce Zohor na ceste III/1105, ktorá vedie od cesty I/2 k ceste III/1107. Vyznačenie intravilánu obce dopravnou značkou (DZ) je viac ako 300m od priecestia. Kategória cesty C7,5/80 v extraviláne prechádza v intraviláne do MZ8/40 ako Lozornianská cesta. Obec sa rozkladá po ľavej strane trate železnice (v smere staničenia). Po pravej strane sa nachádza priemyselná časť, ktorej rozvoj súvisel hlavne so železničnou stanicou. V Zohore je odbočka trate na Lozorno s pokračovaním ďalej na Rohožník a Plavecký Mikuláš. Tesne pred priecestím (od cesty I/2), cca 30m je odbočka vpravo k prekladisku v stanici Zohor a vľavo poľná cesta, ktorá vedie pozdĺž trate. Za priecestím cca 30m vpravo je pripojená Staničná ul., ktorá vedie k železničnej stanici.

Priecestím prechádza cyklotrasa 003 Malokarpatská cyklomagistrála. Podľa sčítania dopravy Slovenskej správy ciest z r. 2015 je na danom úseku cesty III/1105 RDPI, (ročný priemer dennej intenzity dopravy) 3486 vozidiel (v skutočných vozidlách za 24 h), z ktorých je 556 nákladných áut, 2 912 osobných áut a 18 motocyklov. Podmienky pre variantné riešenie ovplyvňuje šírka priecestia – 4 koľaje, jednostranná zástavba pred priecestím a obojstranná zástavba so šírkou verejného pozemku cca 14 m za priecestím. V územnom pláne obce sa navrhuje vybudovanie mimoúrovňového priecestia v novej polohe severne od železničnej stanice. V priestore železničnej stanice Zohor sa navrhuje podchod, ktorý bude možné predĺžiť pod všetky koľaje.

Variant 3 – vybudovanie nadjazdu mimo terajšieho priecestia - odporúčaný variant na realizáciu

V súlade s územným plánom obce sa navrhuje vybudovanie nadjazdu v novej trase cesty III/1105 obchvatom obce tak, aby trasa cesty nevedla cez centrum obce. Terajšie priecestie by sa zrušilo. Potrebné je včasné prerokovanie spolufinancovania BSK, ktorý by tak časť cesty III. triedy mohol zabezpečiť okrem iného aj z dôvodu, že nadjazd vedie na území cez väčší počet koľají, ako na pôvodnom mieste. Celkove by sa dosiahla úspora nákladov, nakoľko výstavba by prebiehala mimo terajšieho priecestia. Tento variant by mal obsahovať aj riešenie cyklotrasy z dôvodu existencie cyklotrás v okolitom území. Na existujúcej zastávke bude pre cestujúcich vybudovaný mimoúrovňový prístup k nástupištiam, podchod s predĺžením až na druhú stranu koľajiska. Správa podchodu by bola v spoločne s obcou. Podchod bude zároveň slúžiť pre prechod chodcov a cyklistov, otvorený by mal byť 24 hodín. Podchod bude slúžiť aj pre existujúcu cyklotrasu v území.

Priecestie č. 6, žkm 15,320

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v extraviláne obce Láb, na nespevnenej poľnej ceste, je opatrené signalizáciou. Poľná cesta je kategórie P5/30 a cez priecestie zabezpečuje prepojenia poľnohospodárskych a lesných pozemkov v k. ú. obce Láb. V okolí priecestia sú z jednej strany poľia, lúky, na druhej zalesnené územie. Poľná cesta je pred a za priecestím, v dĺžke cca 10m na každú stranu spevnená makadamom a na koľaji betónovými panelmi.

Variant 2 - vybudovanie nadjazdu – variant odporúčaný na realizáciu

Nakoľko v danom úseku trať železnice vedie v násype cca 2,0m nad úrovňou okolitého terénu, na premostenie nadjazdom bude potrebné rátať s dlhými rampami v stúpaní a objektom vysoko nad terénom. Odporúča sa pred a za objektom na začiatku stúpania zriadiť na poľnej ceste výhybne.

Variantne riešenie 1 – 2 sa líši tvarom a dĺžkou mostnej konštrukcie nadjazdu. Pri návrhu pozdĺžneho profilu sa odporúča zohľadniť v stúpaní, že cesta bude slúžiť okrem iného na zvoz dreva. Z dôvodu zrušenia priecestia č.7, bude potrebné vybudovať vhodnú poľnú cestu od priecestia č. 6 smerom k priecestiu č. 7.

Priecestie č. 7, žkm 16,547

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v extraviláne obce Láb, na nespevnenej poľnej ceste, je opatrené signalizáciou. Poľná cesta je kategórie P4,5/30 a cez priecestie zabezpečuje prepojenia poľnohospodárskych pozemkov, v k.ú. obce Láb. Pri priecestí je poľná cesta spevnená panelmi a makadamom, v dĺžke cca 10m na každú stranu. Nakoľko v danom úseku trať železnice vedie v násype cca 1,5 – 2,0m nad úrovňou okolitého terénu, ak by sa navrhlo premostenie nadjazdom bolo by potrebné rátať s dlhými rampami v stúpaní a objektom vysoko nad terénom. V okolí priecestia sú polia a lúky.

Variant 1 a 2 - zrušenie bez náhrady – variant odporúčaný na realizáciu

Nerealizovanie priecestia v k.ú. obce Láb si vyžiada upraviť vhodnú poľnú cestu zodpovedajúcu kvalite prepojenia od priecestia č.6 (ktoré by sa realizovalo) smerom k poľnohospodárskym pozemkom v priestore za priecestím č.7 (pri jazde z obce). V prípade potreby takú poľnú cestu zriadiť alebo jestvujúcu cestu uviesť do stavu zodpovedajúcu potrebám prístupu na pozemky, aby poľnohospodárske vozidlá nemuseli používať cestu I/2. Na poľnej ceste je potrebné zabezpečiť jej funkčnosť aj v dobe dažďov a tiež navrhnuť výhybne.

Priecestie č. 8, žkm 18,010

Popis jestvujúceho stavu.

Priecestie je opatrené závorami a signalizáciou a nachádza sa v intraviláne obce Plavecký Štvrtok na ceste III/1103, ktorá spája obec s cestou I/2 a pokračuje smerom na Láb. Pri priecestí sa nachádza železničná zastávka Plavecký Štvrtok (zrekonštruovaná v roku 2004).

Podľa územného plánu sa plánuje obchvat obce - cesty III/1103 cca o 260 m severnejšie. Ak by sa realizoval nadjazd na ceste III/1103, tak priecestie pre vozidlá by bolo možné zrušiť. Blízkosť zástavby od stanice ale vyvolá potrebu riešenia chodcov a cyklistov v trase terajšej cesty, preto bude potrebné zvážiť aj podchod pre peších a cyklistov. Ak by sa podchod pre peších nerealizoval, je riziko prechádzania cez trať pri stanici.

Podľa sčítania dopravy Slovenskej správy ciest z r. 2015 je na danom úseku cesty III/1103 RDPI, (ročný priemer dennej intenzity dopravy) 4146 vozidiel (v skutočných vozidlách za 24 h), z ktorých je 396 nákladných áut, 3 733 osobných áut a 17 motocyklov.

Variant 1 - vybudovanie podjazdu – variant odporúčaný na realizáciu

Navrhuje sa podjazd pre miestnu komunikáciu kategórie MZ 8/40. Zo strany od cesty I/2 je problém dostatočnej šírky na rampu do podjazdu, v dĺžke cca 50 pred priecestím je šírka cestného pozemku len 12,5m a ďalej sa znižuje na 11 m. Preto sa navrhuje využiť jestvujúcu komunikáciu kolmú k ceste III. triedy a prístupy ku krajným domom po ľavej strane pred priecestím (od I/2) orientovať do bočnej miestnej komunikácie. Získa sa tak v dĺžke cca 90m od podjazdu na šírke potrebnej na podjazd a bude potrebná obsluha - prístup len k domom po pravej strane (od I/2). Na existujúcej zastávke je potrebné zrealizovať pre peších, cyklistov a cestujúcich mimoúrovňový prístup k nástupištiam a podchod bude zároveň

slúžiť pre prechod chodcov a cyklistov, mal by byť otvorený 24 hod denne. V mieste podjazdu navrhujeme zrealizovať len jednostranný chodník. Pri navrhovanom riešení je potrebné zohľadniť plánovaný prestupový terminál osobnej dopravy. Zvážiť vylúčenie nákladnej a kamiónovej dopravy a zníženie rýchlosti v spolupráci so správcom komunikácie.

Priecestie č. 9, žkm 23,966

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie je opatrené závorami a signalizáciou a nachádza sa v intraviláne mesta Malacky, v južnej časti mesta Malacky. Priecestie umožňuje pripojenie priemyselnej zóny Eurovalley na cestu I/2, ktorá v tejto časti mesta vedie súběžne s traťou železnice.

Tesne za priecestím sa nachádza vstup do areálu Záchranej brigády Hasičského a záchranného zboru MV SR. Priecestím prechádza navrhovaná mestská cyklotrasa, Radiála Továrenská – Radlinského a navrhovaná rekreačná cyklotrasa pozdĺž toku Malina (Jáchim, Rusňák, 2016).

Dispozícia terénu, kde je trať v násype oproti okolitému terénu zvyhodňuje riešenie náhrady priecestia podjazdom. Podrobné riešenie bude rozpracované po zameraní územia so zohľadnením pripomienok k dopravnému riešeniu pri podjazde, možností odvodnenia a vrátane nevyhnutného záberu z areálu Hasičského a záchranného zboru MV SR.

Variant 2 - vybudovanie podjazdu – odporúčaný variant

V tomto variante sa tiež navrhuje podjazd pre miestnu komunikáciu kategórie MO 8/40. Podľa informácií získaných na stretnutí so zástupcami mesta (18.08.2016) aj napriek existencii tohto priecestia prechádzajú obyvatelia sídliska asi 450 m južnejšie priamo cez trať v mieste železničného mosta (ponad rieku Malina). Navrhuje sa preto riešiť premostenie toku Malina tak, aby sa zrealizoval chodník (priestor pod mostom), a ten sa vybuďoval ako súčasť premostenia toku Malina.

Priecestie č. 10, žkm 24,905

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie je opatrené závorami a signalizáciou a nachádza sa v intraviláne mesta Malacky, na Radlinského ul., ktoré pokračuje od križovatky s Nádražnou ul. a Pezinskou ul. smerom na cestu II/503. Križovatka Radlinského – Nádražná ul. je tesne pri priecestí vzdialenosť od priecestia cca 20m (os križovatky os koľaje). Radlinského ul. vychádza z centra Malaciek, mesto má záujem o vytvorenie ukludnenej zóny s obmedzením dopravy. Tomu zodpovedajú aj variantné návrhy na úpravu priecestia len ako podchodu, s vylúčením dopravy vozidiel. Zachová sa tak prístup z centra mesta k nákupnej zóne (nákupné centrum Malavia, obchodný dom Tesco a i.) a do priemyselnej zóny. Priecestím prechádza navrhovaná cyklotrasa Diagonála Kostolište – Pernek (Jáchim, Rusňák, 2016).

Variant 2 – odporúčaný variant

Predpokladá vybudovanie podchodu pre chodcov a cyklistov - zrušenie prejazdu vozidiel. V tomto variante sa navrhuje namiesto priecestia podchod pre chodcov a pre cyklistov. Rokovanie o priecestí so zástupcami mesta je zachytené v zázname zo dňa 09.05.2016. V severovýchodnej časti sa nachádza areál bývalej Malackej píly, ktorú v 19. storočí založili Pálffyovci. Prevádzka píly bola nedávno ukončená. Mesto Malacky má zámer využiť areál bývalej Malackej píly na vybudovanie nového prestupného autobusového terminálu. Nová poloha autobusovej stanice je výhodná najmä z pohľadu napojenia na blízku železničnú stanicu.

Priecestie č. 11, žkm 25,532

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v intraviláne mesta Malacky, v blízkosti križovatky vzdialenej od priecestia cca 25m (os križovatky os koľaje). V križovatke sa stretajú z centra Malaciek ulica J. Kollára, smerom von z mesta a cez priecestie ul. Duklianských hrdinov, ktorá je cca 100m od priecestia a križovatky s cestou II/590 cestou III. triedy, ktorá vedie z Malaciek od cesty II/590 smerom na Rohožník. Ďalej do križovatky pri priecestí ústia miestne komunikácie ul. Kukučínova a Partizánska.

Krátka vzdialenosť križovatky od priecestia si vyžiada podjazd v tvare, kde pokračovanie Kukučínovej do Partizánskej ulice ostane na povrchu, zatiaľ čo ul. J. Kollára smerom do ul. Duklianských hrdinov bude viesť podjazdom. Na základe presného zamerania a podľa priestorových možností bude možné riešiť úpravu komunikácií podľa novej dispozície priecestia s podjazdom pod traťou železnice. Šírka obecného pozemku - komunikácie ul. J. Kollára je od 18 do 21m pred priecestím, za priecestím na ul. Duklianských hrdinov je šírka obecného pozemku až 22m, v dĺžke cca 100m, po najbližšiu križovatku (Legionárska ul.). Priestorové nároky budú predmetom podrobného riešenia, ktoré bude vychádzať hlavne z návrhu nivelety a podjazdnej výšky, resp. z rozdielu výšok jestvujúceho terénu a úrovne novej vozovky v podjazde.

V súčasnosti je cez priecestie prístup z centra mesta k zdravotnému stredisku, nemocnici a zámockému parku. Podľa informácií poskytnutých na stretnutí so zástupcami mesta Malacky dňa 18.08.2016 ide o priecestie v meste, na ktorom bolo zaznamenaných najviac nehôd ľudí s prechádzajúcimi vlakmi. Podľa dostupných informácií ŽSR bolo zo všetkých nehôd na priecestiach v hodnotenom úseku trate za posledných cca 10 rokov zaznamenaných najviac kolízií práve na tomto priecestí (cca 35 %).

Priecestím prechádza cyklotrasa 2003 Senica – Studienka – Malacky a doplnková cyklotrasa (ul. Kolárova – ul. Duklianských hrdinov – zámocký areál – nemocnica) navrhovaná v Územnom genereli cyklodopravy mesta (Jáchim, Rusňák, 2016). Usporiadanie komunikácií bude navrhnuté variantne.

Variant č. 2 - vybudovanie jednosmerného podjazdu – odporúčaný variant

V tomto variante sa kombinuje jednosmerný podjazd na priecestí č. 12 (Vajanského – ul. Oslobodenia) s novým podjazdom na ul. J. Kollára, kde každý podjazd je určený pre jeden smer. Navrhuje sa podjazd pre jednopruhovú komunikáciu s chodníkom pre peších a cyklistov. Ako komunikácia funkčnej triedy B3 (nadväzuje na cestu III. triedy), v jestvujúcej zástavbe by sa malo vychádzať v intraviláne z kategórie MZ 7,5/40, so šírkou jazdného pruhu 3,0m a chodníkom šírky min. 1,50m. S ohľadom na okolitú zástavbu bol vybraný tento variant, ktorý zaberá menšiu šírku ako variant č. 1.

Priecestie č. 12, žkm 25,866

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v intraviláne mesta Malacky, na pôvodnej na miestnej komunikácii, v súčasnosti sa priecestie používa len pre peších a cyklistov (s DZ zosadni z bicykla). Priecestie slúži peším a cyklistom, ktorým tak umožňuje prepojenie Vajanského ulice a ul. Oslobodenia. Nachádza sa v zóne zástavby rodinných domov, kde za priecestím je ul. Oslobodenia dĺžky viac ako 400m. Význam priecestia spočíva v jeho polohe – predstavuje posledný možný priechod cez železničnú trať pre celú severnú oblasť Malaciek. Ďalšie priecestie (č. 13) je situované cca 4 km severnejšie, v extraviláne mesta na poľnej ceste, resp. južnejšie priecestie v zastavanom území je 350m. Priecestím zároveň prechádza navrhovaná trať doplnkovej cyklotrasy v smere od Vajanského na záhradkársku osadu (Jáchim, Rusňák, 2016).

Variant 2 - vybudovanie podjazdu – odporúčaný variant

Podmienky pre vybudovanie jednosmerného podjazdu sú priaznivé, trať vedie v násype, pred priecestím v smere od obce má obecný pozemok, Vajanského ul. šírku až 22m. Za priecestím

ul. Osloboditeľov, kde obecné pozemky pre komunikáciu majú šírku 16 – 17 m. Pred priecestím je z každej strany voľná plocha, čo zlepšuje možnosti umiestnenia podjazdu. Podjazd sa navrhuje so združeným priestorom pre chodcov, cyklistov a jeden jazdný pruh miestnej komunikácie pre vozidlá. Šírka podjazdu by tak dosiahla cca 8m.

Priecestie č. 13, žkm 27,751

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant

Priecestie chránené závorami a signalizáciou sa nachádza v extraviláne, severne od mesta, v k. ú. Malaciek, na poľnej ceste, kategórie P6/40 v blízkosti poľnohospodárskeho družstva a zabezpečuje prístup k poľnohospodárskym pozemkom v severnej časti, v k. ú. Malacky. Poľná cesta je nespevnená a pred priecestím z nej odbočuje iná poľná cesta pozdĺž trate, smerom na V. Leváre.

Variant 2 – vybudovanie nadjazdu - odporúčaný variant

Pre vybudovanie nadjazdu je rozhodujúce určiť aká bude kategória cesty na nadjazde, šírkové usporiadanie a návrhová rýchlosť. Nakoľko trasa cesty šikmo križuje trať, bude potrebné navrhnuť objekt na upravenej trase cesty, aby sa znížila šikmosť kríženia trate, ideálne by bolo kolmé kríženie, čím sa usporí na dĺžke a nákladoch mostného objektu. V podkladoch sa kategória neuvádza, ale v Zázname z verejného prerokovania zo dňa 06.05.2017 v Malackách sa uvádza zachovanie nadjazdu s funkciou okrem zabezpečenia prístupu na poľnohospodárske pozemky za traťou železnice aj funkciou ako prepojením k plánovanej diaľničnej križovatke Studienka na diaľnici D2, čím by sa zabezpečil odklon tranzitnej dopravy od zastavaného územia mesta Malacky.

Pre variant s nadjazdom bude nutné vyhodnotiť všetky faktory pre premostenie nadjazdom, t. z. navrhnuť parametre a trasu cesty k nadjazdu tak, aby vyhovovala obsluhu a prístupu k poľnohospodárskym pozemkom za traťou, ako aj zámerom územného plánu mesta Malacky.

Priecestie č. 14, žkm 32,708

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v k.ú. obce Veľké Leváre, na miestnej komunikácii, kategórie MO7,5/50 v predĺžení Nádražnej ulice, cez ktorú je zabezpečený prístup ku spoločnostiam CEMIX s.r.o. (výroba suchých omietkových a maltových zmesí), CG Cables and Wires Slovakia s.r.o. (výroba káblov, káblových zväzkov a vodičov pre automobilový a výťahový priemysel a pre špeciálne priemyselné použitie), rybochovnému zariadeniu a k areálom samostatne hospodáriacich roľníkov Dunárovcov. Spoločnosť CG Cables and Wires Slovakia s.r.o. predstavuje pre obec najvýznamnejšieho zamestnávateľa. Nákladná doprava z podnikov CEMIX s.r.o. a CG Cables and Wires Slovakia s.r.o. smerujúca k obci je dopravným značením za priecestím odklonená vpravo na panelovú cestu, ktorá vedie popri trati a z časti tvorí okraj manipulačnej plochy, ktorá patrí ŽSR a.s. Podľa informácií od starostu obce Veľké Leváre je prejazd po nej zabezpečený dohodou so ŽSR. Z priemyselných areálov vychádzajúce nákladné vozidlá odbočia za priecestím na panelovú cestu a odtiaľ na cestu III/1100.

Variant 1 a 2 - zrušenie priecestia – odporúčaný variant

Mimourovňové riešenie priecestia č.14 v žkm 32,708 si vyžaduje zriadenie cesty od nového mimourovňového priecestia s cestou III/1100, popri trati a prepojenie na terajšiu účelovú komunikáciu k priemyselným podnikom. Ako náhrada za terajšie priecestie sa navrhuje podchod pre peších a cyklistov v mieste železničnej stanice. Bolo by vhodné zvážiť a navrhnuť podjazd s nízkou podjazdnou výškou 2,70m, ktorý by slúžil len pre osobné vozidlá, mikrobuses, cyklistov a chodcov, nakoľko priecestia č.14 a č.15 sa nachádzajú vo

vzdialenosti viac ako 900 m.

Priecestie č. 15, žkm 33,643

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v k. ú. obce Veľké Leváre, na ceste III/1100, ktorá prepája cestu I/2 od obce Moravský Sv. Ján cez obec Závod späť na cestu I/2 vo Veľkých Levároch. Cesta skoro kolmo križuje hlavnú trať a tiež koľaj vlečky. V súčasnosti je priecestie na ceste III/1100 kategórie C7,5/80(70) a je chránené závorami a signalizáciou, zvlášť na hlavnej trati a zvlášť na železničnej vlečke.

Vo vzdialenosti cca 80m za priecestím s vlečkovou koľajou sa nachádza križovatka s miestnou účelovou komunikáciou, ktorá vedie do areálu býv. Prefy, teraz CIVEST Slovakia spol. s r.o. Pôvodná trasa cesty III/1100 z obce bola priama, súčasná vedie v dĺžke cca 220m súbežne s traťou a malým oblúkom sa dostáva do priamky dĺžky cca 70m, v ktorej križuje trať a za traťou od križovatky s účelovou komunikáciou vedie oblúkom R=200m, do priamej trasy. Technické parametre terajšej cesty III/1100 v smerovom vedení komplikujú návrh mimoúrovňového riešenia križenia železničnej trate a ešte aj vlečky. Zvlášť malý oblúk od obce k priecestiu a nevyhnutnosť pripojenia areálu býv. Prefy, vytvárajú sťažené podmienky pre mimoúrovňové usporiadanie.

Priecestie zabezpečuje prístup ku spoločnostiam Nafta a.s. - Expedient, Kovko s.r.o. (výroba jednoduchých výrobkov z kovu) a k Reedukačnému centru pre mládež. Priecestím zároveň prechádza cyklotrasa 024 Záhorská cyklomagistrála.

Podľa sčítania dopravy SSC z r. 2015 je na danom úseku cesty III/1100 RDPI (ročný priemer dennej intenzity dopravy) 2654 vozidiel (skutočných vozidiel) za 24 h, z ktorých je 301 nákladných áut, 2303 osobných áut a 50 motocyklov.

Variant 1 - vybudovanie nadjazdu – odporúčaný variant

Na rozdiel od podjazdu, niveleta cesty oproti jestvujúcemu stavu musí prekonať cca o 2,5m vyšší rozdiel od koľají až po vozovku na moste nadjazdu. Oproti podjazdu tak bude potrebná väčšia dĺžka na stúpanie nad trať železnice, resp. na klesanie na jestvujúcu úroveň cesty III/1100. Nepriaznivé je stúpanie, resp. klesanie a súčasne zriadenie križovatky vo výške cca 4 – 5m nad terénom, na pripojenie účelovej komunikácie. Vybudovanie nadjazdu zabezpečí aj pre nákladnú dopravu. Súčasťou riešenia bude aj úprava cestnej komunikácie k objektom pri priecestí č. 14.

Priecestie č. 16, žkm 36,677

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v k. ú. obce Závod, na ceste III/1109, Sokolská cesta pri železničnej zastávke Závod. Cesta III/1109 kategórie C7,5/80, v obci kategórie MZ 7,5/50 prepája cestu I/2 s cestou III/1100 v obci Závode a napája sa na cestu 1169 (smer Tomky). V súčasnosti je priecestie na ceste III/1109 chránené závorami a signalizáciou. Nakoľko je železničná zastávka vzdialená od centra obce cca 1,9 km a od okraja obce limitovanej telesom diaľnice D2, viac ako 600m, je pri priecestí vybudované záchytné parkovisko, ktoré má cca 35 stojísk.

Pri priecestí, zo strany smerom k obci Závod je po oboch stranách cesty III/1109 vybudovaná časť obce Na zastávke, v počte asi 30 rodinných domov. Pred priecestím, od cesty I/2 smerom do obce je zástavba po ľavej strane, kde sa nachádza cca 70m pred priecestím jeden RD oproti ktorému je DZ vyznačená hranica intravilánu obce. Vo vzdialenosti cca 160m vľavo od priecestia sa nachádza areál drevoskladu - predaj palivového dreva a iné. Pred priecestím cca 15m po pravej strane odbočka na cestu k spoločnosti Richter Rasen Slovakia s.r.o. (pestovanie a predaj trávnatých kobercov).

Pri riešení objektu s mimoúrovňovým križením trate železnice je potrebné do návrhu

zapracovať úpravu s prístupom na záchytné parkovisko, obratisko pre autobus, uvažovať s pohybom chodcov a cyklistov, ako aj s odkladaním bicyklov. Na komunikácii – Sokolská cesta je po priecestie verejné osvetlenie (VO) a miestny rozhlas (MR). Vzdušné vedenia VO sú spolu s vedením NN. Vedenie MR je vedené vzduchom na samostatných stožiaroch.

Vlaková doprava v obci je využívaná obyvateľmi pre cesty za prácou, do školy, centra okresu - do Malaciek a Bratislavy. Prístup k zastávke obec zabezpečuje autobusom a individuálne obyvatelia osobnými autami.

Variant 3 - vybudovanie nadjazdu – odporúčaný variant

Vybudovanie nadjazdu spolu s lávkou pre peších a cyklistov severne od miesta súčasného križovania trate s vybočením smerom na Moravský Svätý Ján (v súlade s územným plánom obce). Je potrebné zachovanie priestoru pre otáčanie a zástavku obecného autobusu, zachovanie súčasného stavu parkovacích miest a vybudovanie stojiska na bicykle.

Priecestie č. 17, žkm 41,219

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v k. ú. Moravský Svätý Ján na ceste III/1100, Závodská cesta smerom na obec Závod v extraviláne obce, cca 400m od konca intravilánu obce vyznačenej DZ koniec obce. V súčasnosti je priecestie na ceste III/1110 chránené závorami a signalizáciou. Cesta III/1100, kategórie C7,5/80(70) prepája cesty III. triedy č. 1140 a č.1169, vytvára tak regionálne prepojenie paralelné s cestou I/2, východne od diaľnice a železnice. Cesta III/1100 prechádza z krajov TTSK do BSK. Podľa sčítania dopravy SSC z r. 2015 bola nameraná v danom úseku cesty III/1100 intenzita RDPI 2654 voz./24h (priemerná ročná intenzita cestnej dopravy v skutočných vozidlách za 24 h), z ktorých je 301 nákladných áut, 2 303 osobných áut a 50 motocyklov. Cesta sa používa aj pre cyklopravu.

Variant 1 a 2 - vybudovanie nadjazdu – odporúčaný variant

Varianty sa líšia len riešením mostného objektu nadjazdu. V oboch prípadoch na ceste III/1100, kategórie C7,5/70(80) v úseku pri priecestí bude potrebné upraviť smerové vedenie cesty s vylúčením malého oblúka v križení trate, aby bolo možné navrhnuť konštrukciu mostného objektu – nadjazdu priamo. Súčasne sa tak zlepši rozhľad na ceste a zvýši bezpečnosť dopravy. Pri návrhu nadjazdu je potrebné zohľadniť komunikácie, ktoré v súčasnosti slúžia na obsluhu územia. Úlohou riešenia bude nájsť vhodné pripojenia na cestu III/1100, ktorej niveleta bude vyššie ako v súčasnosti v dôsledku stúpania k premosteniu trate. Na mostnom objekte - nadjazde by mal byť navrhnutý jednostranný chodník pre peších a cyklistov. Pri stanovení šírky chodníka na nadjazde bude potrebné zohľadniť záber pre umiestnenie zvodidla.

Priecestie č. 18, žkm 44,191

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v k.ú. obce Sekule, na Vajanského ul., na ceste III/1140, pri železničnej stanici Sekule. V súčasnosti je priecestie na ceste III/1140 chránené závorami a signalizáciou. Vyznačenie intravilánu obce v teréne (DZ začiatku obce) je pri priecestí bližšie k obci. Od obce vedie k železničnej stanici po ľavej strane cesty III/1140 chodník využívaný aj ako cyklotrasa. Chodník má verejné osvetlenie a za nadjazdom diaľnice sa od cesty III. triedy odpája a vedie smerom k obratisku a stanici. Cesta III/1140 prepája obce Sekule a Borský Svätý Jur. Pri priecestí sa nachádza zastávka autobusov s obratiskom a parkoviskom. Na ceste III/1140, kategórie C7,5/50 v úseku pri priecestí bude potrebné upraviť smerové vedenie cesty s vylúčením malého oblúka v križení trate, ktoré bolo realizované z dôvodu kolmého prejazdu cez trať. Vylúčenie alebo zväčšenie oblúka zlepši rozhľad na ceste a umožní návrh objektu či to bude nadjazd alebo podjazd priamo. V oboch variantoch nadjazd/podjazd je potrebné riešiť obsluhu územia a prístup na okolité pozemky. Šírka

cestného pozemku cesty III/1140 pri priecestí je 12,5 – 14,0m. Priecestím prechádza miestna cyklotrasa 5204 Kúty – Moravský Svätý Ján, ktorá spája dve magistrály (medzinárodnú trasu Eurovelo 13 a 004 Moravskú cyklotrasu).

Variant 1 - vybudovanie nadjazdu - odporúčaný variant

Od mosta na diaľnici D2, nad cestou III/1140, po okraj priecestia je vzdialenosť cca 190 m. Pri nadjazde bude potrebné ušetriť dĺžku svahu násypu k obratisku autobusov a parkoviska. Pri päte svahu by mohol byť napr. oporný múr z gabiónu, nakoľko pri nadjazde bude potrebné riešiť obratisko autobusov a parkovisko, ako aj časť chodníka (cyklotrasy) k železničnej stanici. V stúpaní cesty III/1140 kategórie C7,5/50 k nadjazdu bude potrebné navrhnuť vhodné miesto na odbočenie k železničnej stanici pre vozidlá a autobusy. Vo vzdialenosti cca 90m pred priecestím vpravo (v smere z obce) sa nachádza pripojenie pozemku na cestu III/1140, ktoré bude potrebné riešiť. Podobne sa na ľavej strane cca 40m za priecestím nachádza odbočka vľavo k železničnej stanici. Zohľadniť bude potrebné aj prístup k pozemkom za priecestím vpravo. Pri návrhu nivelety k nadjazdu treba začať až za diaľničným nadjazdom, aby sa nemenila súčasná podjazdná výška pod diaľnicou D2. Súčasťou riešenia by mal byť aj cyklochodník / chodník a zachovanie plochy pre parkovisko a obratisko autobusu a stojiska pre bicykle.

Priecestie č. 19, žkm 46,358

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza na poľnej ceste v k. ú. obce Borský Svätý Jur, mimo zastavaného územia, za poľnohospodárky obrábanymi poliami, na okraji lesíka. Železničná trať vedie v násype cca 1,5 - 2m nad úrovňou okolitého terénu. Priecestie na nespevnenej poľnej ceste kategórie P4 /30, je chránené signalizáciou. V prípade realizácie mimoúrovňového priecestia nadjazdom bude nutné počítať s vysokým násypom a z neho odvodené dlhé svahy, z toho dôvodu aj väčší záber územia.

Priecestie umožňuje prístup k zalesnenému územiu a k poľnohospodárskym pozemkom.

Variant 1 - zrušenie priecestia bez náhrady – odporúčaný variant

V tomto prípade bude potrebné zrealizovať poľné a lesné cesty od priecestia č. 19 k priecestiu č. 20.

Priecestie č. 20, žkm 47,368

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza v k. ú. obce Kuklov, mimo zastavaného územia, na okraji lesíka. Železničná trať vedie v násype cca 1,75 m nad úrovňou okolitého terénu. Poľná cesta vedie od obce k priecestiu cez polia k okraju lesíka. V súčasnosti je priecestie na nespevnenej poľnej ceste kategórie P4/30 a je chránené signalizáciou. V prípade realizácie mimoúrovňového priecestia bude nutné počítať s vysokým násypom a z neho odvodené dlhé svahy, z toho dôvodu aj väčší záber územia.

Priecestie umožňuje prístup k zalesnenému územiu, k poľnohospodárskym pozemkom. Priecestím prechádza cyklotrasa 5204 Kúty – Moravský Svätý Ján. Priecestia č. 19 a 20 sú prepojené sieťou poľných ciest. Nakoľko priecestia č. 19 a č. 20 sú dostupné cez jestvujúce poľné cesty, navrhuje sa zrušenie jedného z tých dvoch. Problémom dostupnosti v súčasnosti je, že trasa jestvujúcej poľnej cesty vedie v súbehu s traťou cez podmáčané územie. Zamokrený úsek môže byť v prípade dažďa neprejazdný. V prípade zrušenia jedného z priecestí č. 19 alebo č. 20 bude potrebné zabezpečiť prejazdnosť po poľnej ceste v súbehu so železnicou aj v prípade nepriaznivého počasia. V úsekoch s podmáčaným územím, napr. zdvihnutím nivelety poľnej cesty, zriadením priekop po stranách poľnej cesty a vybudovaním

priepustov.

Variant 1 - vybudovanie nadjazdu – odporúčaný variant

Pre vybudovanie nadjazdu pri max. pozdĺžnom sklone do 12% pre poľnú cestu budú dĺžky rámp cca 130 – 160m. V úseku za začiatkom a pred koncom rampy poľnej cesty bude potrebné zriadiť výhybne vozidiel. Na nadjazde sa navrhuje jednopruhová hlavná poľná cesta kategórie P 5/40. Zvážiť vybudovanie cyklochodníka a chodníka pre peších.

Priecestie č. 21, žkm 72,139

Popis jestvujúceho stavu – nulový variant.

Priecestie sa nachádza na okraji obce Brodské na ceste III/1129 za železničnou zastávkou. Cesta III/1129 vedie z obce smerom k ceste I/2 a na okraji zastavaného územia úrovňovo križuje trať železnice. Priecestie je v súčasnosti chránené signalizáciou a závorami.

Cestný pozemok v intraviláne obce, pred priecestím je v dĺžke cca 130m od priecestia šírky 13,7 až 14,5m cca 80m od priecestia. V obci, tesne pred priecestím, vo vzdialenosti cca 25m sa na cestu III. triedy pripája miestna komunikácia, ktorú ak by to bolo nutné, tak je možné zaslepiť, nakoľko prístup do obce je možný aj z druhej strany ulice. Presnejší podklad pre riešenie môže poskytnúť zameranie územia a katastrálna mapa v priestore cca 200-250m od priecestia na každú stranu, pre návrh priecestia a novej úpravy cesty III/1129. V obci pred priecestím popri komunikácii vedie na stožiaroch vzdušné vedenie NN a osadené je jednostranné verejné osvetlenie a miestny rozhlas.

Variant 2 - cestný podjazd – odporúčaný variant

Pri návrhu podjazdu je výhodou nižšia diferencia výšok pôvodného a mimoúrovňového vedenia cesty III/1129, ako pri nadjazde. Rampy do podjazdu v porovnaní s nadjazdom môžu byť kratšie. Cestu kategórie C6,5/40, šírky vozovky 5,50m, by bolo možné vtesnať po oboch stranách podjazdu prístupové jednosmerné komunikácie šírky 2,75m, ktoré by sa nad podjazdom pripojili na miestnu komunikáciu. Otázka je riešenie odvodnenia podjazdu s potrebnou kapacitou cca 15-25l/s pri 15min. daždi, pri periodicite $n=0,5$.

Pri vyrovnaní oplotení pozdĺž komunikácie by prišlo k minimálnym záberom na každej strane max. cca do 0,50 až 0,75m, miestami aj bez záberu. Bude potrebné riešiť aspoň jednostranný chodník pre peších, prípadne aj pre cyklistov.

Priecestie č. 22, cca žkm 51,2

Na základe pripomienky obce Čáry sa navrhuje realizácia nadchodu v žkm 51,2 v mieste bývalého priecestia na ceste Čáry – Kúty. Toto priecestie je využívané cyklistami a chodcami na skrátenie trasy medzi obcami, resp. pri dochádzke do zamestnania a do železničnej stanice Kúty. Jeho realizácia by zvýšila bezpečnosť na tomto úseku, ktorý sa využíva aj napriek skutočnosti, že prechod bol zrušený.

Pre všetky navrhované varianty platí, že riešenie mimoúrovňových priecestí sa týka hlavne ciest III. triedy, ktoré sú v správe samosprávnych krajov – BSK, TTSK. Preto je potrebné s touto dokumentáciou čo najskôr oboznámiť predstaviteľov VUC, ako aj dotknutých obcí. Bude potrebné a vhodné, aby si včas do plánov rozvoja ciest, ktoré majú v správe zahrnuli potrebu aj nadväzného riešenia dotknutých ciest a hlavne zabezpečenia financovania nadväzných investícií – pokračovanie úprav ciest v správe BSK a TTSK, ktoré súvisia s výstavbou mimoúrovňových železničných priecestí. Spoluprácou navrhovateľa so samosprávnym krajom by bolo možné skvalitniť úpravu ciest a technické riešenie, v niektorých prípadoch aj úsporu nákladov v rámci zriadenia mimoúrovňových priecestí.

Pri návrhu mimoúrovňového vedenia križujúcich komunikácií, trás chodcov, cyklistov bude potrebné zohľadniť náhradné trasy počas výstavby. Do celkových nákladov bude treba započítať aj nároky na úpravy náhradných trás, minimálne o vyznačenie uzávery v širšom okruhu na cestnej sieti. Rozvojové plány miest a obcí by mali pojať do svojich územných plánov umiestnenie a riešenie nových mimoúrovňových priecestí.

Vplyvy na lesné hospodárstvo a poľnohospodárstvo

Priamym negatívnym vplyvom počas výstavby a prevádzky sú trvalé zábery pôd. Trvalý záber poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely a lesnej pôdy v prípade umiestnenia nového úseku trasy železničnej trate/resp. jeho napriamenie do krajiny predstavuje trvalý, priamy negatívny vplyv na pôdu. Pri trvalom zábere dôjde k úplnému trvalému odstráneniu humusového horizontu, čo predstavuje nezvratný vplyv. Rozsah dočasného a trvalého záberu pôdy správa nešpecifikuje.

Modernizovaná železničná trať má negatívny vplyv aj na prístup k poľnohospodársky obrábaným pôdam, predlžuje ich dochádzkovú vzdialenosť, zvyšuje časovú a finančnú náročnosť poľnohospodárskych podnikov. Pri návrhoch mimoúrovňových priecestí a prístupových ciest preto treba zohľadniť technické parametre lesných a poľnohospodárskych strojov, aby tieto stroje mohli prístupové cesty a priecestia aj využívať. Pripomienky k rušeniu priecestí a požiadavky na realizáciu náhradných lesných a poľnohospodárskych ciest boli zohľadnené pri určení optimálneho variantu s cieľom minimalizácie negatívnych dopadov na lesné hospodárstvo a poľnohospodárstvo.

V hodnotenej oblasti sa nachádza niekoľko poľovných revírov. Vplyv na poľovné obhospodarovanie sa modernizáciou železničnej trate významne nezmení a zachová sa súčasný stav, teda migračná bariéra ostane zachovaná bez zmien.

Vplyv na priemyselnú výrobu a služby

Modernizácia trate bude priaznivo vplývať na rozvoj priemyslu a služieb v dotknutých lokalitách, nakoľko zrýchlenie prepravy tovarov zvýši kapacitu a skráti prepravnú dobu.

Negatívne vplyvy na priemyselnú výrobu v dotknutej oblasti sa prejavia v katastri obce Veľké Leváre a to pri zrušení priecestia č. 14 vedúceho k priemyselným podnikom vo Veľkých Levároch. Toto priecestie bude nahradené novou prístupovou cestou k podnikom od priecestia č. 15, ktorá je v rámci modernizácie trate navrhnutá na opravu. Nutnosť viesť všetky vozidlá ponad jeden prejazd č. 15 bude znamenať predĺženie prístupovej cesty.

Vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch

Priame vplyvy na rekreáciu a cestovný ruch boli identifikované v prípade trasovania cyklotrás, kde pri zrušení existujúcich prejazdov bude potrebné prepracovať trasovanie existujúcich cyklotrás, vrátane ich napojenia, značenia a aktualizácie v mapových podkladoch. Je potrebné zabezpečiť, aby nové trasovanie bolo funkčné a nedochádzalo k prerušeniu cyklotrás ich nezodpovedným nenahradením. Zároveň budovanie nových priecestí je možnosťou o podporu cyklo dopravy, resp. výstavby cyklochodníkov / chodníkov na novonavrhovaných priecestiach. V miestach, kde sa nachádza v súčasnosti cyklistická trasa je potreba zrealizovať cyklochodník/chodník.

Nepriamo bude rekreácia a cestovný ruch ovplyvnená pozitívne tým, že modernizácia trate zvýši komfort, kvalitu a plynulosť cestovania verejnosti. Skrátenie prepravnej doby zvýši dopyt po železničnej doprave cestujúcimi, čo sa pozitívne prejaví aj na cestovnom ruchu.

Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky, na archeologické náleziská, na paleontologické náleziská a významné geologické lokality a na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy

Vplyvy na kultúrne pamiatky sú nulové, v trase modernizovanej železničnej trate sa nenachádzajú kultúrne a historické pamiatky, ktoré by boli navrhovanou stavbou dotknuté.

V riešenom území navrhovanej činnosti je možné predpokladať výskyt archeologických lokalít, ktoré si budú vyžadovať archeologický prieskum počas výstavby.

Riziko negatívneho ovplyvnenia významných geologických lokalít a paleontologických nálezísk sa nepredpokladá.

Výstavba a prevádzka hodnotenej činnosti nebude ovplyvňovať kultúrne hodnoty nehmotnej povahy ako sú miestne tradície, topografické miestne názvy, prípadne historickú sociálnu štruktúru a pod.

Vplyvy presahujúce štátne hranice

V rámci hodnotenia vplyvov navrhovanej činnosti boli identifikované aj cezhraničné vplyvy a to na hranici s Českou republikou. Navrhovaná činnosť bude mať vplyv na železničnú dopravu v Českej republike a to z pohľadu zvýšenia traťovej rýchlosti a navýšenia frekvencie prejazdov vlakových súprav, ako aj z pohľadu stavebných zásahov pri rekonštrukcii železničného mosta ponad rieku Morava.

K Zámeru navrhovanej činnosti boli doručené stanoviská dotknutých orgánov ČR (Odboru posudzování vlivů na životní prostředí MŽP ŠR, Odboru životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odboru životního prostředí Městského úřadu Břeclav, Krajské hygienické stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, České inspekce životního prostředí a Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky). Ich požiadavky boli premietnuté do správy o hodnotení, resp. do návrhu opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov.

Pripomienky z organizácií v Českej republike sa týkali najmä: podrobnejšieho riešenia hlukovej záťaže z navrhovanej činnosti, súladu navrhovanej činnosti so strategickými dokumentmi, zamedzeniu úniku škodlivých látok do toku Morava pri výstavbe mostného objektu a pripomienka ohľadne zvýšených kolízií vlakov so zverou a následným úhynom kritériových druhov Haje červenej a Haje tmavej a kolízie veľkých cicavcov s vlakmi na diaľkových migračných koridoroch v ČR.

Česká republika nepožadovala už vo vyjadrení k zámeru aktívnu účasť v medzištátnom procese posudzovania vplyvov činnosti na životné prostredie presahujúce štátne hranice za predpokladu, že bude v ďalšej príprave projektu stavba prerokovaná s orgánmi ochrany prírody Českej republiky: Krajský úrad Jihomoravského kraja a Agentura ochrany prírody a krajiny – regionálne pracovisko Južná Morava, stanovisko MŽP ČR, Odb. posudzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (list č. 317/ENV/17 zo dňa 13.01.2017). V zmysle vyjadrenia Krajského úradu Jihomoravského kraja, ktorý konštatuje, že zámer nebude mať pravdepodobne významný cezhraničný vplyv a preto nepožaduje, aby sa Česká republika zapojila k medzinárodnému posudzovaniu, stanovisko Krajského úradu Jihomoravského kraja, odbor životního prostředí (list č. JMK 180485/2016 zo dňa 12.12.2016).

Celkové vplyvy navrhovanej činnosti na dotknuté územie boli zdokumentované a vyhodnotené na základe hodnotenia všetkých predložených a dostupných podkladových materiálov, pričom hodnotenie vychádza zo známych údajov o vstupoch a výstupoch navrhovanej činnosti vzhľadom k prírodným zdrojom a zložkám životného prostredia a za súčasného poznania.

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

Dotknutý úsek železničnej trate priamo prechádza viacerými územiaми sústavy Natura 2000: ÚEV Ondriašov potok, ÚEV Močiarka a CHVÚ Záhorské Pomoravie a prechádza v tesnej blízkosti území ÚEV Bezodné, ÚEV Marhecké rybníky, ÚEV Devínske alúvium Moravy, ÚEV Devínske jazero, ÚEV Morava, CHVÚ Záhorské Pomoravie a ÚEV Abrod. V Českej republike sa hodnotil vplyv na dve územia patriace do siete Natura 2000: CZ0621027 CHVÚ Soutok Tvrdonicko a CZ0624119 ÚEV Soutok – Podluží.

Pre potreby navrhovanej činnosti, resp. posúdenia jej vplyvu na územia Natura 2000 bolo vykonané Hodnotenie vplyvov stavby na územia sústavy Natura 2000 v zmysle článku 6.3 smernice 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (REMING CONSULT a.s., 03/2017). Na jednotlivé predmety ochrany boli identifikované len vplyvy s významnosťou mierne negatívnych vplyvov, ktoré nebránia realizácii projektu pri realizácii navrhovaných opatrení:

Vplyv na existujúce územia Natura 2000

SKUEV0217 Ondriašov potok

Navrhovaná činnosť bude mať priamy vplyv na biotopy 91E0 Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy a 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion. Pôjde o dočasné narušenie malých častí biotopov počas stavebných prác bez trvalého negatívneho ovplyvnenia (mierne negatívny vplyv).

Negatívne účinky sa najviac prejavujú v etape výstavby a to: záberom biotopov, hlukom a prašnosťou, šírením invázných a expanzívnych druhov rastlín počas výstavby a prevádzky, potenciálne riziko predstavuje kontaminácia samotného vodného toku Ondriašov potok, ktorý premostuje železničná trať v žkm 14,45. Opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú spočívať v etape výstavby okrem iného v dôslednom dodržaní stavebnej disciplíny a v realizácii opatrení na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov, ktoré vyplynuli z procesu posudzovania vplyvov.

SKUEV0218 Močiarka

Navrhovaná činnosť bude mať priamy vplyv na biotopy 91E0 Lužné vrbovo-topoľové a jelšové lesy a 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion. Pôjde o dočasné narušenie malých častí biotopov (narušenie podrastu a jeho zvýšená ruderalizácia) počas stavebných prác bez trvalého negatívneho ovplyvnenia (mierne negatívny vplyv).

Negatívne účinky sa najviac prejavujú v etape výstavby a to: záberom biotopov, hlukom a prašnosťou, šírením invázných a expanzívnych druhov rastlín počas výstavby a prevádzky. Potenciálne riziko predstavuje kontaminácia samotného vodného toku Močiarka, ktorý premostuje železničná trať v žkm 16,35. V tomto mieste má byť realizovaná rekonštrukcia mosta a prístupové komunikácie. Opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú spočívať v etape výstavby okrem iného v dôslednom dodržaní stavebnej disciplíny a v realizácii opatrení na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov, ktoré vyplynuli z procesu posudzovania vplyvov.

SKUEV0167 Bezodné

Navrhovaná činnosť bude mať priamy vplyv na biotop 3260 Nížinné až horské vodné toky s vegetáciou zväzu Ranunculion fluitantis a Callitricho-Batrachion. Možno očakávať narušenie okrajovej plochy biotopu v zregulovanej časti toku (mierne negatívny vplyv).

Nepriame vplyvy boli identifikované v prípade biotopov 3160 Prirodzené dystrofné stojaté vody a 7140 Prechodné rašeliniská a trasoviská - biotopy môžu byť ovplyvnené, ak pri realizácii zámeru nastanú zmeny vo vodnom režime (potenciálny mierne negatívny vplyv). Negatívne účinky sa najviac prejavujú v etape výstavby a to: záberom biotopov, šírením invázií a expanzií druhov rastlín počas výstavby a prevádzky, potencionálne riziko predstavuje narušenie vodného režimu a kontaminácia samotného prostredia stavebnými mechanizmami. Opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú spočívať v etape výstavby okrem iného v dôslednom dodržaní stavebnej disciplíny a v realizácii opatrení na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov, ktoré vyplývajú z procesu posudzovania vplyvov.

SKCHVU016 Záhorské Pomoravie

Navrhovaná činnosť bude mať priamy vplyv na druhy muchárik bielokrký (*Ficedula albicollis*), lelek obyčajný (*Caprimulgus europaeus*), d'ateľ prostredný (*Dendrocopus medius*) a d'ateľ čierny (*Dryocopus martius*). Zámer limitovane zasahuje do biotopov s výskytom uvedených druhov plánovaným maloplošným výrubom stromov (mierne negatívny vplyv). V prípade muchárika sa nedá úplne vylúčiť ani zvýšená mortalita počas prejazdov zrýchlených vlakov.

Negatívne účinky sa prejavujú zásahom do biotopov s výskytom uvedených druhov plánovaným maloplošným výrubom stromov, vyrušovanie živočíchov hlukom, prašnosťou a vibráciami počas výstavby a prevádzky železnice, počas prevádzky je možné očakávať riziko kolízií vtákov s vlakmi, šírenie invázií a expanzií druhov rastlín počas výstavby a prevádzky. Opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú spočívať v etape výstavby okrem iného v dôslednom dodržaní stavebnej disciplíny a v realizácii opatrení na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov, ktoré vyplývajú z procesu posudzovania vplyvov.

SKUEV0117 Abrod

Nepriame vplyvy boli identifikované v prípade biotopov 6410 Bezkolencové lúky, 6430 Vlhkomilné vysokobylinné lemové spoločenstvá na poriečnych nivách od nížín do alpínskeho stupňa, 7140 Prechodné rašeliniská a trasoviská, 7150 Depresie na rašelinných substrátoch s *Rhynchospora alba* a 7230 Slatiny s vysokým obsahom báz. Biotopy môžu byť ovplyvnené, ak pri realizácii zámeru nastanú zmeny vo vodnom režime potoka Porec (potenciálny mierne negatívny vplyv).

Nepriame vplyvy boli identifikované na druhy pímprlík mokradňný (*Vertigo angustior*), kunka červenobruchá (*Bombina bombina*), modráčik bahniskový (*Maculinea nausithous*), ohniváčik veľký (*Lycaena dispar*) a modráčik krvavcový (*Maculinea teleius*). Výskytové lokality pímprlíka a kunky sú blízke k trati, v prípade motýľov sa nedá vylúčiť ich zvýšená mortalita počas prevádzky zrýchlených vlakov.

Negatívne účinky sa prejavujú možnou zmenou vodného režimu, hlukom, prašnosťou a vibráciami počas výstavby a prevádzky železnice, šírením invázií a expanzií druhov rastlín počas výstavby a prevádzky. Opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú spočívať v etape výstavby okrem iného v dôslednom dodržaní stavebnej disciplíny a v realizácii opatrení na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov, ktoré vyplývajú z procesu posudzovania vplyvov.

SKUEV0314 Morava

Predpokladá sa ovplyvnenie spoločenstiev rýb, ktoré sú predmetom ochrany v SKUEV0314 Morava. V prípade zásahu do koryta rieky Moravy pri rekonštrukcii mostného telesa bude spoločným vplyvom na všetky druhy rýb zakalenie vody v rieke dôsledkom vstupu mechanizmov do rieky. Tento vplyv má šokový charakter a ryby, ktoré budú v tomto čase v

dotknutom úseku rieky, nebudú vedieť uniknúť. Predpokladané úhyny možno zredukovať na minimum vylovením všetkých rýb v dotknutom úseku cca 24 hodín pred zásahom do toku, t.j. pred začatím výstavby mostných pilierov. Ryby treba vypustiť do vody nad alebo pod úsekom realizácie stavby, výlov a vypustenie rýb odporúčame realizovať v spolupráci so Slovenským rybárskym zväzom. Týmto premiestnením sa zabráni usmrteniu značného množstva rýb, ktoré sa v dotknutom úseku Moravy budú nachádzať v čase začatia stavebných prác. Odporúčaný postup platí pre všetky ryby, ktoré sú predmetom ochrany ÚEV Morava. Opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú spočívať v etape výstavby okrem iného v dôslednom dodržaní stavebnej disciplíny a v realizácii opatrení na vylúčenie alebo zníženie nepriaznivých vplyvov, ktoré vyplývajú z procesu posudzovania vplyvov.

SKUEV0121 Marhecké rybníky

Nepredpokladá sa ovplyvnenie predmetov ochrany územia navrhovanou činnosťou.

SKUEV0312 Devínske alúvium Moravy

Nepredpokladá sa ovplyvnenie predmetov ochrany územia navrhovanou činnosťou.

SKUEV0313 Devínske jazero

Nepredpokladá sa ovplyvnenie predmetov ochrany územia navrhovanou činnosťou.

CZ0624119 ÚEV Soutok - Podluží

Nepredpokladá sa ovplyvnenie predmetov ochrany územia navrhovanou činnosťou.

CZ0621027 CHVÚ Soutok – Tvrdonicko

Mierne negatívne vplyvy boli identifikované na druhy haja tmavá (*Milvus migrans*) a haja červená (*Milvus milvus*). V rámci primeraného posúdenia bolo konštatované možné ovplyvnenie hniezdneho teritória v súvislosti s výstavbou železničného mosta cez rieku Moravu.

Na základe vykonaného primeraného posúdenia je možné konštatovať, že hodnotené varianty navrhovanej činnosti nebudú mať nepriaznivý vplyv na integritu území sústavy Natura 2000 z hľadiska cieľov ich ochrany. Boli identifikované len vplyvy s významnosťou mierne negatívnych vplyvov na predmety ochrany, ktoré ale nebránia realizácii projektu. Pre zmiernenie nepriaznivých vplyvov sú navrhované opatrenia, ktoré sú definované v primeranom posúdení, tie boli prevzaté aj do návrhu opatrení na elimináciu negatívnych vplyvov činnosti.

S výsledkami primeraného posúdenia sa stotožnilo Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Banská Bystrica a Štátna ochrana prírody Slovenskej republiky, Správa chránenej krajiny oblasti Záhorie.

Vplyv na navrhované územia Natura 2000

Trasa navrhovanej činnosti v žkm 69,0 v dĺžke 300 m je v dotyku s navrhovaným územím SKUEV0904 Gbelský les. Toto územie sa pripravuje na vyhlásenie zaradenia lokality SKUEV0904 Gbelský les do národného zoznamu území európskeho významu. Po schválení národného zoznamu vládou Slovenskej republiky a Európskou komisiou sa uvedené územie stane súčasťou európskej sústavy chránených území Natura 2000, menovite ide o tieto druhy európskeho významu: kunka červenobruchá (*Bombina bombina*), pižmovec hnedý (*Osmoderma eremita*), fuzáč veľký (*Cerambyx cerdo*), plocháč červený (*Cucujus cinnaberinus*), roháč obyčajný (*Lucanus cervus*), skokan ostopyšský (*Rana arvalis*), skokan

štíhly (Rana dalmatina), rosnička zelená (Hyla arborea), hrabavka škyrnitá (Pelobates fu.s.cus), bobor vodný (Castor fiber) a biotopu európskeho významu Prirodzené dystrofné stojaté vody (3160), Vlhké acidofilné brezové dúbravy (9190), Lužné víbovo-topol'ové a jelšové lesy (91E0*), Lužné dubovo-brestovo-jaseňové lesy okolo nížinných riek (91F0), Dubovo-hrabové lesy panónske (91GO*), Eurosibírske dubové lesy na spraši a piesku (91I0*).

Negatívne účinky sa na toto územie prejavujú možnou prašnosťou a vibráciami počas výstavby a prevádzky železnice, šírením invázičných a expanzívnych druhov rastlín počas výstavby a prevádzky. Opatrenia na elimináciu negatívnych vplyvov budú spočívať v etape výstavby okrem iného v dôslednom dodržaní stavebnej disciplíny, rešpektovaním územia a nevykonávaním stavebných činností v jeho areáli.

VI. ROZHODNUTIE VO VECI

1. Záverečné stanovisko (súhlasí, nesúhlasí).

MŽP SR na základe výsledku procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vykonaného podľa zákona, pri ktorom sa zväžil stav využitia územia, charakter navrhovanej činnosti a únosnosť prírodného prostredia, význam očakávaných vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľstva, z hľadiska ich pravdepodobnosti, rozsahu a trvania navrhovanej činnosti, miesta vykonávania navrhovanej činnosti, so zameraním najmä na súlad s územnoplánovacou dokumentáciou, úroveň spracovania správy o hodnotení navrhovanej činnosti, stanoviská orgánov štátnej správy a samosprávy a dotknutej verejnosti a ich vyhodnotenie, výsledok verejného prerokovania navrhovanej činnosti, výsledok odborného posudku k navrhovanej činnosti, po konzultáciách a za súčasného stavu poznania

s ú h l a s í

s realizáciou navrhovanej činnosti „**Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ**“ za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska s tým, že neurčitosti, ktoré sa vyskytli v procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch príslušnej projektovej dokumentácie v rámci povolenia navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

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

2. Odsúhlasený variant.

V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa porovnávali nulový variant (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť nerealizovala) a varianty č. 1, 2 a 3. Všetky varianty predpokladali zvýšenie traťovej rýchlosti na dotknutej trati v niektorých úsekoch na 200 km/h a v krátkych úsekoch uvažujú s lokálnymi vybočeniami trate. Odlišovali sa v návrhoch riešenia súčasných úrovňových krížení železničnej trate s cestnými komunikáciami.

Na základe stanovísk zainteresovaných subjektov, vrátane verejnosti, doručených ku správe o hodnotení, záznamov z verejných prerokovaní a najmä z priebehu procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, **že je možné súhlasiť s realizáciou navrhovaného variantu, ktorý vznikol kombináciou variantov č. 1, 2 a 3** a je uvedený v tomto rozhodnutí, keďže je environmentálne prijateľný.

Tab.: odporúčaný variant (podrobnejšie uvedené v texte tohto záverečného stanoviska str. 71-82)

Číslo priecestia	Kataster	Odporúčaný variant
1	Devínska Nová Ves	zrušenie priecestia - vybudovanie cestného nadjazdu v žkm 4,9 - oprava prístupovej cesty k nadjazdu - súčasťou komunikácie bude cyklochodník
2	Stupava	zrušenie priecestia - vybudovanie cestného nadjazdu v žkm 4,9 - vybudovanie prístupovej cesty od zrušeného priecestia k nadjazdu s realizáciou samostatného cyklochodníka s jeho pokračovaním na nadjazde
3	Zohor	cestný nadjazd + cyklochodník / chodník
4	Zohor	zrušenie priecestia - vybudovanie náhradných poľných ciest
5	Zohor	zrušenie priecestia - vybudovanie cestného nadjazdu ako preložky cesty III/1105 v mieste plánovaného obchvatu obce s prípojnými komunikáciami - podchod v železničnej stanici pre prechod chodcov a cyklistov, s dosahom na druhú stranu koľajiska, otvorený 24 hodín
6	Láb	cestný nadjazd - vybudovanie náhradných poľných ciest k priecestiu 7
7	Láb	zrušenie priecestia - vybudovanie poľných ciest s premostením potoka Močiarka k priecestiu č. 6
8	Plavecký štvrtok	cestný podjazd s chodníkom pre peších a cyklodopravu - podchod v železničnej stanici Plavecký Štvrtok pre prechod chodcov a cyklistov, otvorený 24 hodín - pri projektovaní zohľadniť plánovaný terminál
9	Malacky	cestný podjazd s chodníkom + chodník popri toku Malina
10	Malacky	zrušenie prejazdu - podchod pre peších a cyklistov a zrušenie prejazdu vozidiel
11	Malacky	jednosmerný cestný podjazd
12	Malacky	jednosmerný cestný podjazd
13	Malacky	cestný nadjazd
14	Veľké Leváre	zrušenie priecestia - vybudovanie podchodu pre peších a cyklistov v ŽST Veľké Leváre - úprava cestnej komunikácie od priecestia č. 15.
15	Veľké Leváre	cestný nadjazd - úprava cestnej komunikácie k objektom pri priecestí č. 14
16	Závod	cestný nadjazd s vybočením smerom na Moravský svätý Ján

		v zmysle schváleného územného plánu so zachovaním priestoru pre otáčanie a zastávku obecného autobusu a súčasného počtu parkovacích miest pri železničnej zastávke + cyklochodník / chodník na nadjazde
17	Moravský Sv. Ján	cestný nadjazd + jednostranný chodník
18	Sekule	cestný nadjazd - zohľadniť plochy pre parkovisko a otočisko autobusov + cyklochodník / chodník
19	Borský Sv. Jur	zrušenie bez náhrady - vybudovanie novej poľnej / lesnej cesty v súbehu so železnicou k priecestiu č. 20
20	Borský Sv. Jur	cestný nadjazd - vybudovanie novej poľnej / lesnej cesty v súbehu so železnicou k priecestiu č. 19
21	Brodské	cestný podjazd + chodník pre peších
22	Čáry	žkm cca 51,78 Chodník/nadchod pre peších a cyklistov

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

Na základe celkových výsledkov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie, zámeru, rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre navrhovanú činnosť, správy o hodnotení, doplňujúcich informácií, záznamov z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti ako i z predložených stanovísk subjektov procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie sa odporúčajú pre realizácie a likvidácie navrhovanej činnosti nasledujúce podmienky:

Územnoplánovacie opatrenia

1. V prípade potreby zapracovať do územnoplánovacích dokumentácií dotknutých obcí zmeny súvisiace s modernizáciou železničnej trate.

Technické opatrenia

2. Aktualizovať hlukovú štúdiu a návrhy protihlukových opatrení v čase prípravy projektovej dokumentácie stavby pre územné rozhodnutie.
3. Vyhodnotiť účinnosť navrhovaných protihlukových opatrení, kombinovať výšky protihlukových stien s cieľom zvýšenia ich účinnosti.
4. Spodrobiť opodstatnenie a riešenie protihlukových stien.
5. V exponovaných miestach intravilánov riešiť obklad protihlukových stien z kameňa, dreva, prípadne využiť sklo.
6. Zohľadniť doručené pripomienky k novým návrhom na umiestnenie protihlukových stien.
7. Vyhodnotiť hluk a podľa potreby riešiť opatrenia pre hluk z pozemnej dopravy v intravilánoch obcí v miestach nadjazdov a v súbehu s cestou od priecestia č. 14 k priecestiu č. 15 v k. ú Plavecký Štvrtok v dotyku s plánovanou zástavbou.

8. Pred ukončením stavby, resp. pred jej uvedením do trvalého užívania predložiť objektivizáciu hluku (stanovenie hlukovej záťaže) v okolí stavby, ktorá preukáže účinnosť zrealizovaných protihlukových opatrení.
9. V prípade potreby navrhnuť terciárne protihlukové opatrenia a zrealizovať ich na jednotlivých objektoch na základe objektivizácie hluku (objektivizácia hluku v životnom prostredí a monitoringu hluku) ihneď po sprevádzkovaní modernizácie železničnej trate, a to v časovom rozmedzí do 18 mesiacov po uvedení predmetného úseku do prevádzky.
10. Odporúča sa od začatia prác na dokumentácii pre územné rozhodnutie až po kolaudáciu a jeden rok po sprevádzkovaní činnosti organizovať verejné stretnutia navrhovateľa a stavebníka s obcami, za účasti investora.
11. Navrhnuť také technické riešenie, ktoré neohrozí majetky občanov a zabezpečí užívanie nehnuteľností občanov. V prípade záberov a poškodenia nehnuteľností riešiť odškodnenie majiteľov v zmysle platnej legislatívy. Minimalizovať zásahy do majetku obyvateľov.
12. V dokumentácii pre územné rozhodnutie navrhnuť riešenie náhradných poľných/lesných ciest od zrušených prístupov.
13. Zabezpečiť dostatočnú nosnosť a šírkový profil nadjazdov a podjazdov aj pre poľnohospodársku techniku.
14. Opatrenia na cestnej sieti riešiť v spolupráci s dotknutou obcou, vlastníkom a správcom.
15. Zachovať neobmedzený prístup do areálu spoločnosti Cemix, s.r.o. počas celého obdobia výstavby navrhovanej činnosti.
16. Realizovať cyklochodníky / chodníky na podjazdoch a nadjazdoch v miestach, kde v súčasnosti existuje cyklotrasa a kde je to vhodné.
17. Zabezpečiť funkčné prepojenie cyklotrás v miestach kde sa ruší/mení prístup.
18. Zabezpečiť chodníky na nadjazdoch a podjazdoch v intravilánoch obcí.
19. Riešiť železničné stanice a zastávky v Zohore, Plaveckom Štvrtku a Veľkých Levároch tak, aby slúžili aj ako podchody pre peších a cyklistov, prípadne zabezpečiť stojiská pre bicykle.
20. Riešiť prevádzku podchodu s obcou, aj v prípade mimo prevádzkových hodín železníc, tak aby bol otvorený 24 hodín.
21. V železničnej stanici Malacky riešiť bezbariérový prístup k nástupištiam.
22. Preveriť možnosť zachovania podchodu/priepustu v k. ú. Zohor, žkm cca 11,5 km. Trať DNV- Kúty - štátna hranica je bez zachovania úroveňných prechodov (v Zohore v danom mieste je umiestnená PHS).
23. Preveriť možnosť zachovania existujúceho prechodu v súbehu s potokom Rudava v k. ú. Veľké Leváre.
24. Navrátiť dočasné plochy záberov do pôvodného stavu vrátane obnovy pôvodného vegetačného krytu.
25. Projektovú dokumentáciu predložiť KPÚ na podrobné vyhodnotenie v územnom a stavebnom konaní v zmysle §30 ods. 4) a §41 ods. 4) pamiatkového zákona.
26. Spracovať podrobný inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum dotknutého územia navrhovanej činnosti, zahrňujúc aj jednotlivé vodárenské zdroje a studne. Prieskum overí smer prúdenia podzemných vôd, ako aj určí opatrenia na minimalizáciu vplyvu činnosti na kvalitu a kvantitatívne využitie množstva podzemných vôd.
27. Spracovať detailné posúdenie vplyvu navrhovanej činnosti na podzemnú vodu, ktorá vyplynie z podrobného hydrogeologického prieskumu.
28. Minimalizovať hydrologický režim tokov a vodných plôch.
29. Na základe podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu určiť spôsob zakladania stavby, mieru ohrozenia a možnosti ochrany vodných zdrojov a studní a riziko straty vodných zdrojov.

30. Počas stavebnej činnosti rešpektovať ochranné pásma vodných zdrojov.
31. Realizovať ekologické hodnotenie kameniva koľajového zvršku a zrnitosťnú analýzu koľajového kameniva.
32. Mostné objekty nadimenzovať na prevedenie požadovaného prietoku, v zmysle požiadaviek správcu toku.
33. Vypracovať a predložiť VÚVH na zaujatie stanoviska „Primárne posúdenie nového infraštruktúrneho projektu podľa článku 4.7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/60/ES, ktorou sa stanovuje rámec pôsobnosti spoločenstva v oblasti vodnej politiky“. Závery stanoviska VÚVH zapracovať do projektovej dokumentácie.
34. Pri projektových prácach zohľadniť križovanie navrhovanej činnosti s prieskumnými ložiskovými územiami, s chránenými územiami, s chránenými ložiskovými územiami a dobývacími priestormi ložísk.
35. Navrhnuť adaptačné opatrenia a vyhodnotiť riziká klimatických zmien v zmysle Usmernenia pre integráciu klimatických zmien a biodiverzity do posudzovania vplyvov na životné prostredie (ISBN 978-92-79-28969-9).
36. Minimalizovať výrub drevín v nevyhnutnom rozsahu.
37. Zabezpečiť ochranu existujúcich drevín, ktoré rastú v blízkosti navrhovanej činnosti v zmysle STN 83 7010 Ochrana prírody, Ošetrovanie, udržiavanie a ochrana stromovej vegetácie.
38. Invázne dreviny odstrániť v súlade so zákonom OPaK.
39. Vypracovať projekt výsadby zelene na zmiernenie negatívnych vplyvov antropogénnych prvkov (podjazdy, nadjazdy, komunikácie, protihlukové steny).
40. Zrealizovať vegetačné úpravy, výsadbu drevín realizovať z pôvodných domácich drevín.
41. Minimalizovať zásah do biotopov európskeho a národného významu.
42. Minimalizovať zásah do mokradných plôch.
43. Minimalizovať zásah do brehových porastov a obmedziť devastáciu brehov.
44. Zásahy do chránených území a území Natura 2000 zrealizovať v spolupráci s príslušnou organizáciou Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky.
45. Výruby lesných porastov a nelesnej krovitej a stromovej zelene sa musia uskutočniť prednostne v mimohniezdnom období a len v nevyhnutnom rozsahu, v inom období len po vykonanom ornitologickom prieskume.
46. Pri osadzovaní pilierov mostných objektov minimalizovať zásah do dna tokov.
47. Pri úprave dna a brehov premostovaných vodných tokov používať prírodné materiály – drevo, kameň.
48. Na obnovu brehových porastov zvoliť prírode blízke a stanovištne vhodné druhové drevinové zloženie.
49. Realizovať brod pre zver na potoku Porec, v blízkosti ÚEV Abrod.
50. Doplniť premostenia o vydrie lávky na tokoch: Stupavský potok žkm 7,8, toky na žkm 10,070; 10,493 a 18,60, Balážov potok žkm 22,439, potok Malina žkm 23,854 a žkm 40,290 potok Lakšar.
51. Stavbu mosta cez rieku Morava prerokovať s organizáciami v ČR: Krajským úradom Jihomoravského kraja a Agentúrou ochrany prírody a krajiny – regionálne pracovisko Južná Morava.
52. Potenciálne najviac dotknuté biotopy územia sú tie, ktorých existencia je spätá s vodou. Pri realizácii projektu je preto potrebné eliminovať potenciálne dopady na vodný režim. Na sledovanie prípadných zmien by bolo vhodné na najcitlivejších miestach vykonať monitoring stavu pred a po realizácii. Ide najmä o NPR Bezodné a NPR Abrod.
53. V prípade, ak je to možné, pri samotnej realizácii využívať tie časti územia, ktoré sú pokryté ruderalnými biotopmi.

54. V prípade rekonštrukcií jestvujúcich mostných objektov cez potoky Ondriašov a Močiarka minimalizovať dočasné zábery pozemkov potrebných pre umiestnenie technológie na nevyhnutne potrebné nároky.
55. Z dôvodu zníženia frekvencie kolízií zveri so železničnou dopravou vybudovať na oboch stranách potoka Porec vo väčšej vzdialenosti od železničnej trate brody umožňujúce jej prechod.
56. Z dôvodu minimalizácie nepriaznivých vplyvov na ÚEV Bezodné, ÚEV Marhecké rybníky viesť staveniskové komunikácie počas výstavby výlučne pozdĺž západnej strany železničného telesa.
57. Z dôvodu minimalizácie nepriaznivých vplyvov na CHVÚ Záhorské Pomoravie viesť prístupové staveniskové komunikácie počas modernizačných prác v mieste križovania trate s chráneným vtáčím územím len na jednej strane železničného telesa.
58. Z dôvodu minimalizácie nepriaznivých vplyvov na ÚEV Devínske alúvium Moravy, ÚEV Devínske jazero, ÚEV Morava a ÚEV Abrod viesť staveniskové komunikácie počas výstavby výlučne pozdĺž východnej strany železničnej trate.
59. Z dôvodu minimalizácie možného nepriaznivého ovplyvnenia chránených území siete Natura 2000 na území Českej republiky pri rekonštrukcii mostného objektu cez rieku Morava minimalizovať dočasné zábery pozemkov potrebných pre umiestnenie technológie na nevyhnutne potrebné nároky a zväžiť vedenie potrebných staveniskových komunikácií len po jednej strane železničného telesa podľa konkrétneho úseku.
60. Z dôvodu minimalizácie nepriaznivých vplyvov na výskyt vydry riečnej doplniť mosty cez toky s výskytom vydry o vydrie lávky.
61. 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 úsekou realizácie stavby) vykonať v spolupráci so Slovenským rybárskym zväzom.
62. Pred samotnou dodávkou prác pri rekonštrukcii železničného mosta ponad 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 hniezdo dravcov haji tmavej, haji červenej, sokola rároha, bociana čierneho.
63. Vypracovať plán organizácie výstavby ako súčasť projektovej dokumentácie.
64. Pre územné konanie navrhnuť opatrenia na ochranu dotknutého obytného územia počas výstavby pred hlukom a emisiami zo stavebných prác i súvisiacej prevádzkovej a náhradnej dopravy, opatrenia zapracovať do projektu organizácie výstavby.
65. Zabezpečiť na stavbe počas jej výstavby ako súčasť stavebného dozoru aj environmentálny dozor.
66. Prístupové cesty na stavenisko stavby riešiť s dotknutou obcou. Opatrenia proti účinku vibrácií súvisia aj s organizáciou dopravy na stavenisku, vjazdov a výjazdov nákladných automobilov so stavebným materiálom a zeminou z výkopov, zníženie povolených rýchlostí, a pod.
67. Zabezpečiť obnovu dočasných záberov vrátane obnovy pôvodného vegetačného krytu.
68. V prípadoch zásahu a prerušenia plynulosti a funkčnosti lesných a poľných ciest zabezpečiť v rámci realizácie posudzovanej činnosti vybudovanie nových úsekov dopravnej siete tak, aby sa zabezpečila jej plynulosť a funkčnosť.
69. Zabezpečiť v maximálnej miere vedenie pohybu stavebných mechanizmov a stavebné aktivity mimo obce a mimo obecných komunikácií.
70. Zabezpečiť čistenie automobilov pri výjazde zo staveniska, čistenie prístupovej komunikácie na výjazde mechanizmov zo staveniska, kropenie staveniska počas výkopových prác a pod.

71. Skladovanie prašných stavebných materiálov, v hraniciach staveniska, minimalizovať, resp. ich skladovať v uzatvárateľných plechových skladoch a silách.
72. Pri činnostiach, pri ktorých môžu vzniknúť prašné emisie je potrebné využiť technicky dostupné prostriedky na obmedzenie vzniku týchto prašných emisií.
73. Zabezpečiť maximálne zníženie prašnosti v prostredí počas výstavby navrhovanej činnosti najmä kropením staveniska počas výkopových prác a kapotovaním zariadení na manipuláciu so sypkými materiálmi. Stavebné dvory umiestniť do územia s malou druhovou diverzitou.
74. Pohyb stavebných mechanizmov obmedziť výlučne na stavbu a manipulačné pásy.
75. Odstránenie vegetácie z dotknutého pozemku v trase stavby realizovať v mimovegetačnom období, v inom období len po vykonanom ornitologickom prieskume.
76. Zabezpečiť, aby zeleň v tesnej blízkosti riešeného územia bola počas výstavby rešpektovaná v plnom rozsahu (výkopové práce v blízkosti drevín vykonať citlivo, poškodené dreviny ošetriť a výkopy v blízkosti koreňového systému čo najskôr zasypať).
77. Sledovať šírenie invázných a expanzívnych druhov rastlín v dotknutom území stavby počas výstavby a počas prvého roku od skončenia výstavby. Frekvenciu sledovania odporúčame aspoň 2x vo vegetačnom období (raz na jar a raz v čase neskorého letného aspektu, kedy je väčšina z invázných druhov ľahko identifikovateľná v teréne). Po prípadnej detekcii invázných druhov je nevyhnutné zabezpečiť ich odstraňovanie tak, aby sa zabránilo ich rozširovaniu. Ostatné druhy potláčajúce indikačné druhy biotopov, ktoré sú predmetom ochrany treba tiež likvidovať.
78. Venovať zvýšenú pozornosť hodnotným biotopom a sledovať ich stav už počas výstavby a v prípade potreby operatívne zasahovať, aby sa redukcia významných biotopov udržala len v rozsahu pôsobenia priamych vplyvov. Reálne totiž možno predpokladať nepriame ovplyvnenie všetkých dotknutých biotopov kolonizáciou expanzívnych druhov rastlín, hrozí riziko vzniku nových ruderálnych biotopov.
79. Zariadenie staveniska, skládky stavebného odpadu nesituovať v tesnej blízkosti sídiel, chránených území prírody a vodných tokov.
80. Dodržiavať bezpečnostné predpisy pri manipulácii s ropnými produktmi a pravidelne kontrolovať technický stav stavebných mechanizmov a dopravných prostriedkov, aby nedochádzalo k úniku ropných produktov.
81. Riešiť zachytenie a prečistenie odpadových vôd zo staveniska a stavebných dvorov a vody pri znižovaní hladiny podzemnej vody zo stavebných jám pred ich vypustením do recipientu.
82. Dodržiavať technologickú disciplínu, aby sa zabránilo priamym únikom kontaminantov do povrchových a podzemných vôd.
83. Technicko-organizačnými opatreniami zabezpečiť predchádzanie havarijným situáciám a kontaminácii vôd.
84. Kontrolovať dodržiavanie technologickej a pracovnej disciplíny a dbať, aby nedochádzalo k únikom pohonných i stavebných hmôt.
85. V prípadoch havarijného znečistenia horninového prostredia ropnými látkami je potrebné postupovať podľa havarijného plánu.
86. Dopravným značením organizovať dopravu materiálu a pohyb mechanizmov tak, aby nedošlo k znečisteniu povrchových tokov.
87. V prípade, že počas výkopových prác bude nájdené archeologické nálezisko je podľa platného zákona o ochrane pamiatok navrhovateľ a dodávateľ stavby povinný zabezpečiť realizáciu archeologického výskumu.

Bezpečnostné opatrenia

88. Povinnosťou investora a stavebného dozoru je vytvoriť na stavbe podmienky na zaistenie bezpečnosti pracovníkov v zmysle platných zákonov, nariadení a vyhlášok.

Organizačné, prevádzkové a kompenzačné opatrenia

89. Organizačné opatrenia budú súčasťou projektu organizácie výstavby navrhovanej činnosti. Prevádzkovateľ stavby vypracuje Program odpadového hospodárstva a zaradiť doň v čo najvyššej miere recykláciu použitých materiálov a využitie odpadu s cieľom minimalizovať množstvo skládkovaného odpadu.
90. Za účelom zmiernenia negatívnych vplyvov stavby na scenériu krajiny a ako kompenzácia za výrub drevín, záber biotopov v zmysle platnej legislatívy budú realizované vegetačné úpravy, príp. sčasti finančná náhrada.
91. Stavba bude realizovaná prevažne na pozemkoch navrhovateľa, vzťah k iným pozemkom riešiť v zmysle platnej legislatívy.

Iné opatrenia

92. Vypracovať projekt monitoringu jednotlivých zložiek životného prostredia v rozsahu určenom v tomto záverečnom stanovisku, s členením na monitorovanie vplyvov pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky.
93. Zabezpečiť monitoring vybraných zložiek životného prostredia počas výstavby a prevádzky podľa schválenej projektovej dokumentácie – projektu monitoringu.
94. Dodržať a realizovať všetky opatrenia navrhnuté v správe o hodnotení, kap. IV. Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie a zdravie.
95. Preveriť majetkovo-právny stav cestného mosta na Pláňavskej ulici v Moravskom Svätom Jáne a zvážiť opatrenia na zabezpečenie bezpečnej prevádzky na železničnej trati.
96. Vybudovanie podjazdu (priecestie č. 9) vzhľadom na nedostatočný priestor na klesanie bude pravdepodobne vyžadovať výber vhodnej mostnej konštrukcie s minimálnou stavebnou výškou mosta (hrúbkou) a minimalizáciu hrúbky zvršku s použitím pevnej jazdnej dráhy. Priecestie č. 9 umožňuje prechod do priemyselnej zóny a jeden z prístupov do mesta z areálu Záchrannej brigády Hasičského a záchranného zboru MV SR.

4. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy.

V zmysle ustanovení § 39 ods. 2 zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie najmä:

- a) systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy,
- b) kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činnosti a vyhodnocovať ich účinnosť,
- c) zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v zámere so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania a vyhodnocovania určí príslušný povoľovací orgán, ak ide o povoľovanie navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov, s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko k činnosti vydané podľa § 37 zákona.

Ak sa zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než uvádza predložená dokumentácia správy o hodnotení, v zmysle § 39 ods. 4 zákona je ten, kto navrhovanú činnosť vykonáva, povinný zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení činnosti v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov.

Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti, jej rozsah, lokalitu jej umiestnenia a využívanie územia plánovanej výstavby v súčasnosti, rozsah a charakter jej predpokladaných vplyvov,

odporúčame navrhnuť program jej monitorovania počas výstavby a prevádzky:

Monitoring hluku

Za účelom zhodnotenia reálnej hlukovej záťaže, preukázania účinnosti protihlukových stien sa odporúča vykonať monitoring hluku. Výber monitorovacích bodov bude zosúladený s hlukovou štúdiou aktualizovanou pre etapu územného rozhodnutia a stavebného povolenia. Monitorovacie miesta budú situované do kritických miest posudzovaného úseku - do najbližších miest s funkciou bývania k trase odporúčaného variantu na realizáciu, kde predikované ekvivalentné hladiny akustického tlaku v posudzovanom území v dennom, vo večernom a v nočnom čase prekračujú prípustné hodnoty určujúcich veličín hluku vo vonkajšom prostredí. Monitoring hluku vykonať pred samotnou výstavbou, počas výstavby a po uvedení do prevádzky (trvanie merania - 24 h).

Monitoring povrchových vôd

Monitorovanie vplyvov výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na povrchové vody navrhujeme zamerať na sledovanie kvantitatívnych a kvalitatívnych parametrov, ktoré by sa mohli svojím pôvodom vzťahovať k budovaniu a prevádzke železničnej trate. Monitoring je potrebné vykonať pred výstavbou, v priebehu výstavby a počas prevádzky navrhovanej činnosti. Výber profilov pre monitorovanie bude vykonaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie, na základe spresnenia technického riešenia a na základe výsledkov geologických prieskumov a požiadaviek dotknutých subjektov.

Monitoring podzemných vôd

Monitoring bude zameraný na vplyvy na podzemné vody počas výstavby a prevádzky najmä vo vzťahu k obytným objektom a zdrojom vody a to v rozsahu podľa odporúčaní výsledkov inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu.

Monitoring bioty

Cieľom monitoringu bioty je systematické sledovanie pôsobenia vplyvov modernizácie železničnej trate pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky na flóru a faunu dotknutého územia. Projekt monitoringu musí zahŕňať opatrenia, ktoré je potrebné prijímať s ohľadom na prahové a kritické hodnoty konkrétneho monitorovaného ukazovateľa. Podrobnosti je potrebné upraviť v projekte monitoringu. Projekt monitoringu je súčasťou dokumentácie pre územné rozhodnutie a stavebné konanie a je pripomienkovaný príslušným orgánom štátnej správy. Výber monitorovacích prvkov (druhov) je potrebné spresniť podľa predmetu ochrany v dotknutých územiach Natura 2000.

Navrhuje sa, aby súčasťou stavebných prác bol zriadený Environmentálny dozor, so zameraním na kontrolu súladu realizovaného diela s rozhodnutím MŽP SR z procesu posudzovania vplyvov a dodržiavania opatrení na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie definovaných v tomto rozhodnutí a v rozhodnutí z povoloňovacieho konania.

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

Akceptovanie alebo neakceptovanie predložených písomných stanovísk bolo vykonané priamo za jednotlivými stanoviskami zainteresovaných subjektov v kapitole III. „Opis priebehu posudzovania“, v časti 4. „Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení“.

Všetky predložené písomné stanoviská boli vzaté do úvahy, príslušný orgán sa zaoberal každým z nich, vrátane predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení a podkladom rozhodnutia doručených od dotknutej verejnosti, ktoré vychádza z celkového hodnotenia navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie.

Akceptované pripomienky sú zapracované v kapitole VI. Rozhodnutie vo veci, v časti 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“ tohto záverečného stanoviska.

VII. ODÔVODNENIE ZÁVEREČNÉHO STANOVISKA

1. Odôvodnenie rozhodnutia vo veci.

Záverečné stanovisko pre navrhovanú činnosť je vypracované podľa § 37 zákona na základe zámeru, stanovísk k zámeru a ich vyhodnotenia, rozsahu hodnotenia a časového harmonogramu pre navrhovanú činnosť, správy o hodnotení, doplňujúcich informácií, záznamu z verejných prerokovaní navrhovanej činnosti, odborného posudku k navrhovanej činnosti a konzultácií.

Pri hodnotení a vypracovaní záverečného stanoviska príslušný orgán postupoval podľa ustanovení zákona. Príslušný orgán dôsledne analyzoval každú pripomienku a stanoviská od zainteresovaných subjektov, dotknutej verejnosti a expertov. V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, zvážili sa riziká navrhovaných variantov z hľadiska vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, na základe čoho bolo preukázané, že navrhovanú činnosť je možné realizovať v navrhovanom variante za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska. Zároveň bolo preukázané, že realizácia navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante, uvedenom v časti VI. 2. tohto záverečného stanoviska, je realizovateľná za dodržania požiadaviek všeobecne záväzných právnych predpisov týkajúcich sa navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov. V priebehu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by preukazovali nedodržanie všeobecne záväzných právnych predpisov realizáciou navrhovanej činnosti v odsúhlasenom variante z hľadiska požiadaviek týkajúcich sa navrhovanej činnosti a jej vplyvu na životné prostredie, chránené územia a zdravie obyvateľov, resp. by závažným spôsobom zhoršovali alebo ohrozovali súčasný stav životného prostredia v posudzovanej lokalite. Pri realizácii a dodržiavaní navrhnutých opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska nie je ani predpoklad ohrozovania zdravia zamestnancov, obyvateľov a návštevníkov navrhovanej činnosti a blízkeho okolia tam, kde je preukázaný vplyv navrhovanej činnosti počas jej realizácie. Taktiež nie je predpoklad dlhodobého a výrazného ohrozenia jednotlivých zložiek životného prostredia. V rámci procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie podľa zákona boli zhodnotené tie vplyvy na životné prostredie, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

Pri odsúhlasení navrhovaného variantu navrhovanej činnosti sa brali do úvahy vplyvy na

obyvateľstvo a jeho zdravie, socio-ekonomické kritériá a vplyvy na prírodné prostredie, ako aj niektoré technicko-ekonomické a dopravné kritériá.

Z výsledku posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vyplynulo, že je možné odsúhlasiť realizáciu navrhovaného variantu, ktorý vznikol kombináciou variantov č. 1, 2 a 3 uvedených v správe o hodnotení, keďže je environmentálne akceptovateľný, za predpokladu splnenia podmienok a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska.

Za predpokladu akceptovania a realizácie opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti“ tohto záverečného stanoviska a dôslednou poprojektovou analýzou je možné minimalizovať prevažnú časť očakávaných ako i reálne jestvujúcich negatívnych vplyvov prevádzky navrhovanej činnosti v posudzovanej lokalite.

V priebehu posudzovania boli zvážené všetky predpokladané vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie, popísané v správe o hodnotení, v jednotlivých stanoviskách k navrhovanej činnosti a k verejnému prerokovaniu, v určenom rozsahu hodnotenia a časovom harmonograme pre navrhovanú činnosť, v doplňujúcich informáciách, v záznamoch z verejného prerokovania navrhovanej činnosti, v odbornom posudku k navrhovanej činnosti a v kapitolách IV. „Komplexné zhodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie vrátane zdravia“ a V. „Celkové hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na navrhované chránené vtáčie územia, územia európskeho významu alebo európsku sústavu chránených území“ tohto záverečného stanoviska, ktoré bolo možné v tomto štádiu poznania predpokladať.

V rámci procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie pre navrhovanú činnosť neboli zistené žiadne skutočnosti, ktoré by po realizovaní opatrení navrhovaných v správe o hodnotení a v tomto záverečnom stanovisku, závažným spôsobom ohrozovali životné prostredie alebo zdravie obyvateľov.

Všetky opodstatnené pripomienky boli akceptované s tým, že musia byť riešené v rámci povoľovania navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov a ich dodržiavanie je potrebné sledovať a vyhodnocovať v súlade s platnými všeobecne záväznými predpismi Slovenskej republiky a EÚ.

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.

Všetky oboznámené a dotknuté subjekty procesu posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti na životné prostredie mali možnosť predložiť stanoviská, prípadne určiť podmienky, pričom možnosť podať stanovisko mala aj verejnosť.

Celkovo bolo doručených 50 písomných stanovísk, resp. vyjadrení včítane stanovísk dotknutej verejnosti a 3och petícií. Do spisu bolo nahliadnuť 8 účastníkov konania a dvaja štatutári dvoch dotknutých obcí.

Všetky písomné stanoviská, ktoré obsahovali odôvodnené pripomienky boli akceptované a zapracované do záverečného stanoviska v jeho rôznych častiach. Neakceptovanie pripomienok je zdôvodnené priamo za jednotlivými stanoviskami zainteresovaných subjektov v kapitole III. „Opis priebehu posudzovania“, v časti 4. „Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe o hodnotení“ tohto záverečného stanoviska.

Správa o hodnotení, posudok a záverečné stanovisko sa zaoberalo jednotlivými okruhmi problémov a akceptovalo ich ďalšie a podrobnejšie rozpracovanie v rámci následných povolovacích konaní. Pripomienky a požiadavky na povolovacie konanie sa premietli do návrhu nápravných opatrení uvedených v kapitole VI. „Rozhodnutie vo veci“, časť 3. „Opatrenia a podmienky na prípravu, realizáciu a prípadne na ukončenie navrhovanej činnosti, ak je spojená s likvidáciou, sanáciou alebo rekultiváciou vrátane opatrení na vylúčenie alebo zníženie významne nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti.“

Z doručených stanovísk vyplýva, že ani jeden pripomienkujúci subjekt štátnej správy alebo samosprávy, resp. dotknutá verejnosť nedali zamietavé stanovisko k realizácii navrhovanej činnosti ako celku.

Pripomienky a stanoviská žiadajúce odsúhlasenie variantu iného ako je uvedený v tomto záverečnom stanovisku neboli akceptované z dôvodu, že navrhovaním riešením pre dotknuté územie je z pohľadu komplexného posudzovania vplyvov uvedeného v posudku a v záverečnom stanovisku variant, ktorý je uvedený v tomto záverečnom stanovisku v kapitole VI. Rozhodnutie vo veci, v časti 2. Odsúhlasený variant. Ten vznikol kombináciou variantov predložených v správe o hodnotení a na základe pripomienok ku správe o hodnotení, stanovísk obcí, verejnosti a záznamov z verejných prerokovaní, terénnych pochôdzok, konzultácií a vlastných zistení.

Tento variant je z hľadiska posúdenia očakávaného vplyvu na jednotlivé zložky životného prostredia a zdravie obyvateľstva vhodný pre realizáciu. V prípade jeho realizácie neboli identifikované také významné negatívne vplyvy, ktoré by znemožnili realizáciu modernizáciu navrhovanej železničnej trate.

VIII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV

1. Spracovatelia záverečného stanoviska.

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie

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

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
sekcia environmentálneho hodnotenia a odpadového hospodárstva
odbor posudzovania vplyvov na životné prostredie
Ing. Filip Macháček
poverený vykonávaním funkcie riaditeľa odboru

F. Macháček



3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska.

Bratislava, 19. 02. 2018

IX. INFORMÁCIA PRE POVOLUJÚCI ORGÁN O DOTKNUTEJ VEREJNOSTI

Dotknutá verejnosť je podľa § 3 písm. s) zákona 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 má záujem na takom konaní. Mimovládna organizácia podporujúca ochranu životného prostredia je podľa § 3 písm. t) zákona občianske združenie, neinvestičný fond, nezisková organizácia poskytujúca verejnoprospešné služby okrem tej, ktorú založil štát, alebo nadácia založená na účel tvorby alebo ochrany životného prostredia alebo zachovania prírodných hodnôt.

Dotknutá verejnosť má podľa § 24 ods. 2 zákona postavenie účastníka v konaniach uvedených v tretej časti a následne postavenie účastníka v povoloňovacom konaní k navrhovanej činnosti alebo jej zmene, ak uplatní postup podľa § 24 odseku 3 zákona, t.j. prejaví záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene a na konaní o jej povolení podaním odôvodneného písomného stanoviska k zámeru podľa § 23 ods. 4 zákona, odôvodnených pripomienok k rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa § 30 ods. 6 zákona, odôvodneného písomného stanoviska k správe o hodnotení činnosti podľa § 35 ods. 2 zákona, odôvodneného písomného stanoviska k oznámeniu o zmene podľa § 29 ods. 9 alebo § 24 ods. 4 zákona, ak jej účasť v konaní už nevyplýva z osobitného predpisu. Právo dotknutej verejnosti na priaznivé životné prostredie, ktorá prejavila záujem na navrhovanej činnosti alebo jej zmene postupom podľa § 24 ods. 3 alebo ods. 4 zákona, môže byť povolením navrhovanej činnosti alebo jej zmeny alebo následnou realizáciou navrhovanej činnosti alebo jej zmeny priamo dotknuté.

V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti „*Modernizácia železničnej trate Bratislava hl. st. – Kúty – Lanžhot CZ, úsek trate Devínska Nová Ves (mimo) – Kúty – Lanžhot CZ*“ bola dotknutá verejnosť identifikovaná vo fáze pripomienkovania zámeru a vo fáze pripomienkovania správy o hodnotení.

Písomné stanoviská k zámeru a správy o hodnotení boli doručené od nasledovných zástupcov dotknutej verejnosti:

1. **Ing. Zuzana Čulenová a Ing. Miroslav Čulen**, 900 68 Plavecký Štvrtok 28
2. **Ing. Peter Bartošek a Ing. Zuzana Bartošková**, č.d. 1158, 908 73 Veľké Leváre
3. **PhDr. Jozef Brezanský**, Lozornianska 5, 900 51 Zohor
4. **Cemix, s.r.o.**, 908 73 Veľké Leváre 1304
5. **Cyklokoalícia**, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava
6. **Slavomír Dudek**, Sadová 30, 900 51 Zohor
7. **Ing. Milan Dunár**, 908 73 Veľké Leváre 1116
8. **EUROTHERMA, s.r.o.**, 900 68 Plavecký Štvrtok 350
9. **FirstFarms Agra M s.r.o.**, Vinohrádok 5741, 901 01 Malacky
10. **Ing. Margita Fischerová**, 900 68 Plavecký Štvrtok 431
11. **Jozef Gerthofer**, Kvetná 35, 900 51 Zohor
12. **JUDr. Richard Hollý**, Sokolská 145, 908 22 Závod
13. **Radovan Húska a Iveta Húsková**, 541, 900 68 Plavecký Štvrtok 541
14. **Renáta Kalužová**, Pavla Horova 6150/20, 841 08 Bratislava
15. **Milan Kupkovič**, Fedáková 36, 841 02 Bratislava
16. **Ružena Kupkovičová**, Tilgnerova 712/9, 841 04 Bratislava
17. **Kynologické Centrum**, Zámočnicka 156, 908 73 Veľké Leváre
18. **Viera Magulová**, 900 68 Plavecký Štvrtok 538
19. **Janko Marčíš**, č.d. 503, 900 68 Plavecký Štvrtok
20. **Milan Matok a manželka Alžbeta**, 908 72 Závod 163
21. **Marián Melko**, č.d. 504, 900 68 Plavecký Štvrtok
22. **Rodina Morávková**, č.d. 536, 900 68 Plavecký Štvrtok
23. **Henrieta a Miroslav Ondráček**, Lozornianska 39, 900 51 Zohor
24. **Miroslav Papučík**, Sokolská 158, 908 72 Závod
25. **Anna Polakovičová**, Dolná 53, 900 51 Zohor
26. **Viera Reifová**, Sokolská 149, 908 72 Závod
27. **Rímskokatolícka cirkev**, farnosť Borský Svätý Jur, SNP 3, 908 79 Borský Svätý Jur
28. **Bc. Katarína Saňková**, č.d. 503, 900 68 Plavecký Štvrtok
29. **Augustín Sauberer**, Sokolská 151, 908 72 Závod
30. **Agneša Schreiberová**, Sokolská 147, 908 72 Závod
31. **Paulína Smrtičová**, Sokolská 159, 908 72 Závod

32. **Miroslav Stacho**, č.d. 511, 900 68 Plavecký Štvrtok
33. **Augustín Stískal a Mgr. Zuzana Stískalová**, č.d. 1157, 908 73 Veľké Leváre
34. **Rodina Strgulecová**, č.d. 537, 900 68 Plavecký Štvrtok
35. **Monika Szitásová, Anton Hollý a Helena Hollá**, Sokolská 144, 908 72 Závod
36. **Nikoleta Ščasná**, Dolná 143, 900 51 Zohor
37. **Soňa Šišuláková**, Sokolská 149, 908 72 Závod
38. **Štefan Švec**, Sokolská 160, 908 72 Závod
39. **Ing Bibiana Štefanovičová a Juraj Štefanovič**, Lozornianska 33, 900 51 Zohor
40. **Ol'ga Vojtková**, Hálová 20, 851 01 Bratislava
41. **Miroslav Vykoukal**, č.d. 533, 900 68 Plavecký Štvrtok
42. **Blanka Zahorjanová**, č.d. 535, 900 68 Plavecký Štvrtok
43. **Jozef Žáček a Anna Žáčková**, Sokolská 150, 908 72 Závod

X. POUČENIE O ODVOLANÍ

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

Záverečné stanovisko je podľa § 37 zákona rozhodnutie, ktoré je záväzné pre povoľovacie konanie. Právoplatnosťou záverečného stanoviska vzniká oprávnenie navrhovateľa navrhovanej činnosti podať návrh na začatie povoľovacieho konania k navrhovanej činnosti vo variante odsúhlasenom príslušným orgánom v záverečnom stanovisku (v danom prípade ide o variant č. 2).

Proti tomuto záverečnému stanovisku možno podať rozklad podľa § 61 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

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

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

Rozklad možno podať na Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky, Námestie Ľudovíta Štúra 1, 812 35 Bratislava, v lehote do 15 dní odo dňa oznámenia doručením písomného vyhotovenia záverečného stanoviska účastníkovi konania. V prípade verejnosti podľa § 24 ods. 4 zákona sa za deň doručenia záverečného stanoviska považuje pätnásť deň zverejnenia záverečného stanoviska príslušným orgánom podľa § 37 ods. 6 zákona.

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.

Rozdeľovník:

Doručuje sa:

1. **REMING CONSULT a. s.**, Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava 3
2. **Magistrát hlavného mesta SR Bratislavy**, Primaciálne námestie 1, 814 99 Bratislava
3. **Mestská časť Bratislava – Devínska Nová Ves, Miestny Úrad**, Novoveská 17/A, 843 10 Bratislava 49
4. **Mestská časť Bratislava – Záhorská Bystrica, Miestny Úrad**, Námestie Rodiny 1, 843 57 Bratislava 48
5. **Mesto Stupava, Mestský Úrad**, Hlavná 1/24, 900 31 Stupava
6. **Obec Zohor, Obecný Úrad**, Námestie 1. mája 1, 900 51 Zohor
7. **Obec Láb, Obecný Úrad** č. 503, 900 67 Láb
8. **Obec Plavecký Štvrtok, Obecný Úrad**, 900 68 Plavecký Štvrtok 172

9. **Mesto Malacky, Mestský Úrad**, Bernolákova 5188/1A, 901 01 Malacky
10. **Obec Veľké Leváre, Obecný Úrad**, Štefánikova 747, 908 73 Veľké Leváre
11. **Obec Závod, Obecný Úrad**, Sokolská 243, 908 72 Závod
12. **Obec Moravský Svätý Ján, Obecný Úrad** č. 803, 908 71, Moravský Svätý Ján
13. **Obec Sekule, Obecný Úrad** č. 570, 908 80 Sekule
14. **Obec Borský Svätý Jur, Obecný Úrad** č. 690, 908 79 Borský Svätý Jur
15. **Obec Kuklov, Obecný Úrad** č. 203, 908 78 Kuklov
16. **Obec Kúty, Obecný Úrad**, Nám. Radlinského 981, 908 01 Kúty
17. **Obec Čáry, Obecný Úrad**, Martina Kollára 53, 908 43 Čáry
18. **Obec Brodské, Obecný Úrad**, Školská 1030/2, 908 85 Brodské
19. **Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad**, Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
20. **MŽP SR, Sekcia ochrany prírody, biodiverzity a krajiny, TU**
21. **Ministerstvo obrany SR**, Kutuzovova 8, 832 47 Bratislava
22. **Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Sekcia záležitostí EÚ a zahraničných vzťahov, Odbor rozvoja dopravnej infraštruktúry**, Námestie slobody č. 6, P.O.BOX 100, 810 05 Bratislava
23. **Dopravný úrad, Divízia civilného letectva**, Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava
24. **Dopravný úrad, Divízia dráh a dopravy na dráhach**, Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava
25. **Útvar vedúceho hygienika rezortu MDVRR SR**, Námestie slobody 6, P.O.BOX č. 100, 810 05 Bratislava
26. **Úrad verejného zdravotníctva SR**, Trnavská cesta 52, P.O.BOX 45, 826 45 Bratislava
27. **Obvodný bankský úrad v Bratislave**, Mierová 19, 821 05 Bratislava
28. **Krajský pamiatkový úrad Bratislava**, Lešková 17, 811 04 Bratislava
29. **Krajský pamiatkový úrad Trnava**, Cukrová 1, 917 01 Trnava
30. **Úrad Bratislavského samosprávneho kraja**, Sabinovská 16, 820 05 Bratislava 25
31. **Úrad Trnavského samosprávneho kraja**, P. O. BOX 128, Starohájska 10, 917 01 Trnava
32. **Hasičský a záchranný útvar hl. m. Bratislavy**, Radlinského 6, 811 01 Bratislava 1
33. **Ministerstvo vnútra SR, Prezídium hasičského a záchranného zboru**, Drieňová 22, 826 86 Bratislava 29
34. **Okresné riaditeľstvo HaZZ v Malackách**, Legionárska 882, 901 01 Malacky
35. **Okresné riaditeľstvo HaZZ v Senici**, Priemyselná 282/22, 905 01 Senica
36. **Okresné riaditeľstvo HaZZ v Skalica**, Šťúrova 1, 908 51 Holíč
37. **Okresný úrad Bratislava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií**, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
38. **Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie**, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
39. **Okresný úrad Bratislava, Odbor starostlivosti o životné prostredie, oddelenie ochrany prírody a vybraných zložiek životného prostredia kraja**, Tomášikova č. 46, 832 05 Bratislava 3
40. **Okresný úrad Bratislava, Pozemkový a lesný odbor**, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
41. **Okresný úrad Bratislava, Odbor krízového riadenia**, Tomášikova 46, 832 05 Bratislava
42. **Okresný úrad Malacky, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií**, ul. Zámocká 5, 901 01 Malacky
43. **Okresný úrad Malacky, Odbor starostlivosti o životné prostredie**, Záhorácka 2942 / 60A, 901 26 Malacky

44. **Okresný úrad Malacky, Pozemkový a lesný odbor, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky**
45. **Okresný úrad Malacky, Odbor krízového riadenia, Záhorácka 2942/60A, 901 26 Malacky**
46. **Okresný úrad Senica, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií, Vajanského 17/1, 905 01 Senica**
47. **Okresný úrad Senica, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Vajanského 17/1, 905 01 Senica**
48. **Okresný úrad Senica, Pozemkový a lesný odbor, Hollého 750, Senica**
49. **Okresný úrad Senica, Odbor krízového riadenia, Vajanského 17/1, 905 01 Senica**
50. **Okresný úrad Skalica, Odbor starostlivosti o životné prostredie, Námestie Slobody 94/15, Skalica**
51. **Okresný úrad Skalica, Odbor krízového riadenia, Námestie slobody 15, 909 01 Skalica**
52. **Ing. Zuzana Čulenová a Ing. Miroslav Čulen, 900 68 Plavecký Štvrtok 28**
53. **Ing. Peter Bartošek a Ing. Zuzana Bartošková, č.d. 1158, 908 73 Veľké Leváre**
54. **PhDr. Jozef Brezanský, Lozornianska 5, 900 51 Zohor**
55. **Cemix, s.r.o, 908 73 Veľké Leváre 1304**
56. **Cyklokoalícia, Karadžičova 6, 821 08 Bratislava**
57. **Slavomír Dudek, Sadová 30, 900 51 Zohor**
58. **Ing. Milan Dunár, 908 73 Veľké Leváre 1116**
59. **EUROTHERMA, s.r.o., 900 68 Plavecký Štvrtok 350**
60. **FirstFarms Agra M s.r.o., Vinohradok 5741, 901 01 Malacky**
61. **Ing. Margita Fischerová, 900 68 Plavecký Štvrtok 431**
62. **Jozef Gerthofer, Kvetná 35, 900 51 Zohor**
63. **JUDr. Richard Hollý, Sokolská 145, 908 22 Závod**
64. **Radovan Húška a Iveta Húšková, 541, 900 68 Plavecký Štvrtok 541**
65. **Renáta Kalužová, Pavla Horova 6150/20, 841 08 Bratislava**
66. **Milan Kupkovič, Fedáková 36, 841 02 Bratislava**
67. **Ružena Kupkovičová, Tilgnerova 712/9, 841 04 Bratislava**
68. **Kynologické Centrum, Zámočnícka 156, 908 73 Veľké Leváre**
69. **Viera Magulová, 900 68 Plavecký Štvrtok 538**
70. **Janko Marčiš, č.d. 503, 900 68 Plavecký Štvrtok**
71. **Milan Matok a manželka Alžbeta, 908 72 Závod 163**
72. **Marián Melko, č.d. 504, 900 68 Plavecký Štvrtok**
73. **Rodina Morávková, č.d. 536, 900 68 Plavecký Štvrtok**
74. **Henrieta a Miroslav Ondráček, Lozornianska 39, 900 51 Zohor**
75. **Miroslav Papučík, Sokolská 158, 908 72 Závod**
76. **Anna Polakovičová, Dolná 53, 900 51 Zohor**
77. **Viera Reifová, Sokolská 149, 908 72 Závod**
78. **Rímskokatolícka cirkev, farnosť Borský Svätý Jur, SNP 3, 908 79 Borský Svätý Jur**
79. **Bc. Katarína Saňková, č.d. 503, 900 68 Plavecký Štvrtok**
80. **Augustín Sauberer, Sokolská 151, 908 72 Závod**
81. **Agneša Schreiberová, Sokolská 147, 908 72 Závod**
82. **Paulína Smrtičová, Sokolská 159, 908 72 Závod**
83. **Miroslav Stacho, č.d. 511, 900 68 Plavecký Štvrtok**
84. **Augustín Stískal a Mgr. Zuzana Stískalová, č.d. 1157, 908 73 Veľké Leváre**
85. **Rodina Strgulecová, č.d. 537, 900 68 Plavecký Štvrtok**
86. **Monika Szitásová, Anton Hollý a Helena Hollá, Sokolská 144, 908 72 Závod**
87. **Nikoleta Ščasná, Dolná 143, 900 51 Zohor**

88. **Soňa Šišuláková**, Sokolská 149, 908 72 Závod
89. **Štefan Švec**, Sokolská 160, 908 72 Závod
90. **Ing Bibiana Štefanovičová a Juraj Štefanovič**, Lozornianska 33, 900 51 Zohor
91. **Ol'ga Vojtková**, Hálová 20, 851 01 Bratislava
92. **Miroslav Vykoukal**, č.d. 533, 900 68 Plavecký Štvrtok
93. **Blanka Zahorjanová**, č.d. 535, 900 68 Plavecký Štvrtok
94. **Jozef Žáček a Anna Žáčková**, Sokolská 150, 908 72 Závod