

# ŽSR, ELEKTRIFIKÁCIA A OPTIMALIZÁCIA TRATE LEOPOLDOV – NITRA - ŠURANY

## ZÁVEREČNÉ STANOVISKO (Číslo 2608/2015-3.4/ml)

vydané Ministerstvom životného prostredia SR podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

### I. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O NAVRHOVATEĽOVI

#### 1. Názov

Železnice Slovenskej republiky

#### 2. Identifikačné číslo

31 364 501

#### 3. Sídlo

Klemensova 8, 813 61 Bratislava

#### 4. Oprávnený zástupca navrhovateľa na základe plnej moci

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

### II. ZÁKLADNÉ ÚDAJE O ZÁMERE

#### 1. Názov

ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra - Šurany

#### 2. Účel

Základným cieľom navrhovanej činnosti je vytvorenie podmienok pre zvýšenie energetickej účinnosti v železničnej doprave a náhrada motorovej trakcie pre nákladnú aj osobnú dopravu elektrickou trakciou a vytvorenie podmienok pre vznik moderného fungujúceho dopravného systému integrovanej koľajovej dopravy, ktorý by zabezpečoval dopravnú obslužnosť a prepojenie Bratislavy na ostatné regióny západného Slovenska. Posudzovaná činnosť predstavuje elektrifikáciu existujúcej železničnej trate v úseku Leopoldov - Nitra a úseku Nitra - Šurany.

#### 3. Užívateľ

Verejná stavba

#### 4. Umiestnenie (katastrálne územie, parcelné číslo)

Kraj: Trnavský, Nitriansky

Okres: Hlohovec, Nitra, Nové Zámky, Šaľa

Katastrálne územie: Leopoldov, Hlohovec, Kľačany, Rišňovce, Alekšince, Lukáčovce, Andač, Čab, Zbehy, Lužianky, Mlynárce, Nitra, Horné Krškany, Dolné Krškany, Kynek, Pánovské Háje,

Ivanka pri Nitre, Veľká Ves, Branč, Veľký Kýr, Malý Kýr, Komjatice, Ondrochov, Mlynský Sek, Šurany, Kostolný Sek, Cabaj-Čápor, Veľká Dolina, Horný Jatov, Trnovec nad Váhom

Parcelné čísla: budú spresnené v ďalšom stupni projektovej dokumentácie (DÚR).

## 5. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Začiatok výstavby: 2018

Vzhľadom na to, že ide o jednokoľajnú trať, počas realizácie stavebných prác bude nevyhnutná jej úplná výluka. Uvažuje sa s rozdelením celej stavby na tri samostatné úseky:

- úsek ŽST Leopoldov (mimo) – ŽST Nitra
- úsek ŽST Nitra (mimo) – ŽST Šurany (mimo)
- úsek ŽST Nitra, odbočka Horné Krškany - Trnovec nad Váhom

Trať je ďalej rozdelená do samostatných ucelených častí stavby, ktoré je možné realizovať nezávisle/samostatne. Ide o rozdelenie na železničné stanice, kde realizačné práce budú časovo náročnejšie a medzistaničné úseky s rôznymi dĺžkami a odlišnými prístupmi k trati pre mechanizáciu. Pri navrhovaných variantoch sa predpokladá trvanie realizácie úseku:

- ŽST Leopoldov (mimo) – ŽST Nitra - 3 roky
- ŽST Nitra (mimo) – ŽST Šurany (mimo) - 3 roky
- ŽST Nitra, Horné Krškany - Trnovec nad Váhom - 3 roky

Ukončenie výstavby a začiatok prevádzky: 2020

Predpokladaná doba skončenia prevádzky: nie je stanovená

## 6. Stručný popis technického a technologického riešenia

Posudzovaná trasa je súčasťou dvoch úsekov železničných tratí:

- Trať č. 122 C Nitrianske Pravno – Nové zámky, úsek Lužianky - Šurany
- Trať č. 123 A Kozárovce – Leopoldov, úsek Leopoldov – Lužianky

Výstavba novej železničnej trate sa navrhuje v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom. Existujúce trate sú II. kategórie – významné trate z vnútroštátneho hľadiska. Trať je v celej dĺžke jednokoľajná neelektrifikovaná. V krajných železničných staniaciach a k nim priľahlých traťových úsekoch už elektrifikácia je realizovaná (~ 25 kV/50 Hz). Do riešeného úseku trate je zapojená regionálna jednokoľajná trať Zbehy – Radošina (odbočuje zo ŽST Zbehy) a jednokoľajná spojovacia trať Jelšovce – Zbehy (odbočuje zo ŽST Zbehy).

V riešenom úseku trate sa nachádza 48 úrovňových priestorov s rôznym stupňom zabezpečenia.

Návrh technického riešenia bol spracovaný v Technicko-ekonomickej štúdii (TEŠ) „ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany“, ktorá bola vypracovaná spoločnosťou REMING CONSULT a.s. vo februári 2014.

### Varianty riešenia

V procese posudzovania bola posudzovaná alternatíva B (elektrifikácia a optimalizácia existujúcej trate Leopoldov – Šurany na  $V=120$  km/h) + alternatíva C1 (nová trať Nitra - Trnovec nad Váhom) v zmysle TEŠ ako **variant I (červený + zelený)**.

**Variant II (červený + modrý)**, ktorý sa od variantu I líši iba v novo navrhovanom úseku Nitra - Trnovec nad Váhom a bol dopracovaný v rámci zámeru a má slúžiť pre možnosti rýchleho vlakového spojenia obyvateľov Nitry a okolia, prípadne Hornej Nitry s Bratislavou. Nakoľko sa

jedná o novú trať, zväčša mimo zastavaného územia, jej trasovanie vychádzalo z návrhovej rýchlosti  $V_{\min}=160$  km/h.

Vzhľadom na veľký rozsah stavby, bola stavba rozdelená na menšie úseky – ucelené časti stavby (UČS 1 až 17). V zásade bola trať rozdelená na železničné stanice (ŽST) a medzistaničné úseky trate. Prehľad o dĺžkach jednotlivých variantov uvádza nasledujúca tabuľka:

Ukazovateľ	Variant	
	I	II
Dĺžka existujúcej trasy v km	59.535	59.535
Z toho dĺžka preložiek v km	9.160	9.160
Dĺžka novej trasy v km	19.323	20.263
Celkom nová trasa v km	28.483	29.423

Pri oboch variantoch ide o elektrifikáciu a optimalizáciu (úpravu trasy) existujúcej trate pre dosiahnutie traťovej rýchlosti  $V=120$  km/h v spoločnom úseku:

- ŽST Leopoldov (mimo) – ŽST Šurany (mimo) a z výstavby nového úseku Nitra - Trnovec nad Váhom.

Technický popis navrhovanej činnosti vychádza z TEŠ, v ktorej sú rozpracované nasledovné odbory:

- železničný zvršok, železničný spodok, nástupištia
- zabezpečovacie zariadenia (oznamovacie zariadenia (miestna kabelizácia, optické vedenia, dispozičné zapojovače, informačné a rozhlasové zariadenia, WAN a LAN siete, prenosové zariadenia)
- dielenská technológia (výťahy, náhradné zdroje elektriny - NZE)
- silnoprúdová technológia (transformovne, energetické zariadenia)
- rádiofikácia
- elektrická požiarňa signalizácia (EPS)
- poplachový systém narušenia (PSN) a priemyselná televízia (PTV)
- kontrola a riadenie TPNET
- mosty a umelé stavby
- pozemné stavby (nástupištné prístrešky, protihlukové opatrenia)
- trakčné vedenie a energetika
- slaboprúdové rozvody
- cesty a prístupové komunikácie

## **POPIS SPOLOČNÉHO ÚSEKU ŽST LEOPOLDOV (MIMO) – ŽST ŠURANY (MIMO) VARIANT I A VARIANT II (ČERVENÝ)**

### **ŽST Leopoldov (mimo) - ŽST Nitra /UČS 1-UČS 12/**

Predmetný úsek trate predstavuje jednokoľajnú neelektrifikovanú trať v dĺžke 35,485 km. Začína v ŽST Leopoldov, kde už je realizovaná elektrifikácia sústavou ~ 25 kV/50 Hz a končí v ŽST Nitra. V úseku trate Leopoldov – Lužianky je v súčasnosti prevádzková rýchlosť  $V=100$  km/h a v úseku Lužianky - Nitra  $V=80$  km/h s miestnymi rýchlostnými obmedzeniami. Trať je prevažne vedená v násype až v miernom násype v úrovni terénu. V úseku Alekšince – Zbehy je trať vedená prevažne v odreze. Železničný zvršok je sústavy 49E1 na prevažne betónových podvaloch. Na riešenom úseku trate sa nachádzajú železničné stanice a zastávky uvedené v prehľade UČS vyššie.

V predmetnom úseku trate sa nachádza nadzemné telefónne vedenie, v prevažnej miere len s traťovým okruhom. V železničných staniaciach sú umiestnené dispozičné zapojovače, rozhlasové zariadenia pre cestujúcich a posun. V niektorých železničných staniaciach sa nachádza aj hodinové zariadenie, miestna rádiová sieť a systém elektrickej požiarnej signalizácie. V riešenom úseku nie je traťový rádiový systém.

V úseku sa nachádza 23 zabezpečených úrovňových priecestí. V úseku je 10 jestvujúcich železničných mostov. Pred žst. Hlohovec železničná trať križuje rieku Váh, v rozvojových projektoch MDVRR SR je uvažované jej splavenie.

Koľajového riešenia uvažuje s výmenou jestvujúceho železničného zvršku tvaru 49E1 za nový zvrškový materiál toho istého tvaru s pružným upevnením na betónových podvaloch. Uvažuje sa aj s výmenou jestvujúceho koľajového lôžka za nové, ktorého hrúbka bude 0,35 m pod spodnou plochou podvalu. Táto úprava sa týka ako traťovej koľaje, tak aj staničných koľají v predmetnom úseku trate, ktoré budú spadať do nevyhnutných úprav koľají v ŽST. V železničných staniaciach je uvažované s výmenou jestvujúcich výhybkových konštrukcií (prevažne stupňových) za nové pomerové na betónových podvaloch. Osová vzdialenosť staničných koľají je uvažovaná 5,0 m. Koľajové riešenia jednotlivých železničných staníc vychádzajú z riešenia dopravnej technológie a sú taktiež zrejmé z grafických príloh. V koľajovom návrhu železničných staníc sú dodržané nasledujúce požiadavky:

- rýchlosť v hlavných staničných koľajach je taká istá ako v koľajach príahľých medzistaničných úsekoch trate –  $V=120$  km/h
- v ostatných staničných koľajach je dodržaná min.  $V=50$  km/h
- konfigurácia zhlaví jednotlivých ŽST je navrhnutá tak, aby boli dodržané minimálne užitočné dĺžky minimálne dvoch staničných koľají  $L_{\text{už}}=750$  m, pri dodržaní podmienky ochranných dráh, čím bude dodržaná požiadavka pre prechod železničnými stanicami po koľaji č. 1 traťovou rýchlosťou aj v prípadoch súčasných vchodov z oboch smerov.

Vjazd do ŽST Leopoldov je spracovaný variantne:

- pre rýchlosť  $V=60$  km/h, kedy nedochádza k opusteniu jestvujúceho železničného telesa a nedochádza k žiadnym záberom, ani zásahom do staničného zabezpečovacieho zariadenia
- pre rýchlosť  $V=80$  km/h, kedy je nutné budovať nové železničné teleso, taktiež je potrebné asanovať objekt kina a dochádza k záberom nových pozemkov. Pri takto zvýšenej rýchlosti je nutný zásah do konfigurácie zhlaví a zab. zar. v ŽST Leopoldov.

Z návrhu dopravnej technológie vyvstáva požiadavka zdvojkolajenia úseku trate Lužianky – Nitra. Jediným rýchlostným obmedzením je vjazd do ŽST Nitra od Lužianok, kde je vchodový oblúk do stanice navrhnutý na rýchlosť  $V=70$  km/h, tak aby v čo najmenšej miere došlo k zásahom do jestvujúcej konštrukcie cestného nadjazdu pred ŽST. V návrhu je uvažované aj s výmenou jestvujúcich konštrukcií železničného spodku ako v traťovej koľaji, tak aj v staničných koľajach v rozsahu geometrických úprav, keďže v návrhu dochádza k zväčšeniu osových vzdialeností. Návrh koľajového riešenia rešpektuje zapojenie všetkých jestvujúcich funkčných vlečiek.

#### Zastávka Leopoldov (UCS 01 Leopoldov – Hlohovec)

V súčasnosti je na danej zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 80m. Výška nástupištnej hrany je 200 mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené. Navrhnuté je nové nástupište umiestnené v opačnej pozícii ako bolo pôvodné nástupište. Toto dispozičné riešenie sleduje požiadavku nahradenia blízkeho úrovňového priecestia v km 25,983 nadjazdom.

Celková dĺžka nástupišt'a je 154 m a na oboch stranách je ukončené 9 m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,0 m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550 mm.

#### ŽST Hlohovec (UČS 02 ŽST Hlohovec)

V súčasnej dobe sú v danej stanici vybudované 2 nástupištia šírky 1450mm dĺžky 300m pri koľ. č. 1 a 150m pri koľ. č. 3, ktoré je sypané. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupištia budú v plnej miere odstránené.

Pre daný variant sú navrhnuté dve nové nástupištia pri koľaji 4 a 3, umiestnené približne v rovnakej pozícii ako boli pôvodné nástupištia. Celková dĺžka nástupišt'a č. 1, t. j. pri koľaji č. 3 je 254,0m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,5m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm. V priestore vpravo od výpravnej budovy je riešený mimoúrovňový podchod pre cestujúcich na nástupište č. 2. Svetlá šírka podchodu je 4,05m a výška 2,70m.

Nástupište č. 2, t. j. pri koľaji č. 4 je dlhé 154,0m a na oboch stranách je ukončené rampou dĺžky 9,0m. Šírka nástupišt'a je 4,5m a vyskladané je rovnako ako aj nástupište č. 1. Výška nástupištnej hrany od STKP je 550mm. Prístup na druhé nástupište je riešený ako mimoúrovňový podchod pod železnicou.

#### Zastávka Kľačany (UČS 03 Hlohovec - Rišňovce)

V súčasnej dobe je na danej zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 150m. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené. Je navrhnuté nové nástupište umiestnené v rovnakej pozícii ako bolo pôvodné nástupište. Celková dĺžka nástupišt'a je 154 m a na oboch stranách je ukončené 9m dlhou rampou. Nástupište je široké 3,5 m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm.

#### ŽST Rišňovce (UČS 04 ŽST Rišňovce)

V súčasnej dobe sú v danej stanici vybudované 2 nástupištia šírky 1450mm dĺžky 338 m pri koľ. č. 1 a 60 m pri koľ. č. 3. Samotné nástupištia sú sypané. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupištia budú v plnej miere odstránené.

Navrhnuté sú dve nové nástupištia pri koľaji 2 a 3, umiestnené približne v rovnakej pozícii ako boli pôvodné nástupištia. Celková dĺžka nástupišt'a č. 1, t.j. pri koľaji č. 3 je 154,0m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,0m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm. Nástupište č. 2, t.j. pri koľaji č. 2 je dlhé 154,0m a na oboch stranách je ukončené rampou dĺžky 9,0m. Šírka nástupišt'a je 4,5m a vyskladané je rovnako ako aj nástupište č. 1. Výška nástupištnej hrany od STKP je 550mm. Prístup na druhé nástupište je riešený ako mimoúrovňový podchod pod železnicou.

#### ŽST Alešince (UČS 06 ŽST Alešince)

V stanici sú vybudované dve nástupištia šírky 1450 mm a dĺžky 200 m pri koľ. č. 1 a 100 m pri koľ. č. 3. Samotné nástupištia sú sypané. Výška nástupištnej hrany je 200 mm nad STKP. Predmetné nástupištia budú v plnej miere odstránené.

Navrhnuté sú dve nové nástupištia pri koľaji 2 a 3, umiestnené približne v rovnakej pozícii ako boli pôvodné nástupištia. Celková dĺžka nástupišt'a č. 1, t.j. pri koľaji č. 3 je 154,0m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,5m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm. Nástupište č. 2, t.j. pri koľaji č. 2 je dlhé 154,0m a na oboch stranách je ukončené rampou dĺžky 9,0m. Šírka nástupišt'a je 4,5m a vyskladané je rovnako ako aj nástupište č. 1. Výška nástupištnej hrany od STKP je 550mm. Prístup na nástupište č.1 je verejnými komunikáciami obce. Prístup na druhé nástupište je riešený ako mimoúrovňový podchod pod železnicou.

#### Zastávka Andač (UČS 07 Alekšince - Zbehy)

V súčasnej dobe je na danej zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 75m. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené.

Nové nástupište bude umiestnené v závislosti na novej polohe trate. Celková dĺžka nástupišťa je 154m a na oboch stranách je ukončené 9m dlhou rampou. Nástupište je široké 3,5m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm.

#### ŽST Zbehy (UČS 08 ŽST Zbehy)

V súčasnej dobe sú v danej stanici vybudované štyri nástupištia šírky 1450mm a dĺžky 300m pri koľ. č. 1, 2 a 4 a 200m pri koľ. č. 3. Samotné nástupištia sú sypané. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupištia budú v plnej miere odstránené.

Navrhnuté sú dve nové nástupištia pri koľaji 4, 2 a 1, umiestnené približne v rovnakej pozícii ako boli pôvodné nástupištia. Celková dĺžka nástupišťa č. 1, t.j. pri koľaji č. 4 je 154,0m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 3,5m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm. V priestore pred výpravnou budovou je riešený mimoúrovňový podchod pre cestujúcich na nástupište č. 2. Svetlá šírka podchodu je 4,05m a výška 2,70m.

Nástupište č. 2, t. j. pri koľaji č. 1 a 2 je obojstranné a dlhé 254,0m a na oboch stranách je ukončené rampou dĺžky 9,0m. Šírka nástupišťa je 6,55m. Výška nástupištnej hrany od STKP je 550mm. Prístup na nástupište c.1 je verejnými komunikáciami obce. Prístup na druhé nástupište je riešený ako mimoúrovňový podchod pod železnicou.

#### Zastávka Zbehy obec (UČS 09 Zbehy - Lužianky)

V súčasnej dobe je na danej zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 193m. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené.

Navrhnuté je nové nástupište umiestnené v rovnakej pozícii ako bolo pôvodné nástupište. Celková dĺžka nástupišťa je 154m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 3,5m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm.

#### ŽST Lužianky (UČS 10 ŽST Lužianky)

V súčasnej dobe je v danej stanici vybudovaných 5 nástupíšť šírky 1450mm a dĺžky 400m pri koľ. č. 1, 300m pri koľ. č. 2 a 4, 60+150m pri koľ. č. 3 a 200m pri koľ. č. 6. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupištia budú v plnej miere odstránené.

Navrhnuté sú dve nové nástupištia pri koľaji 3, 1 a 4, umiestnené približne v rovnakej pozícii ako boli pôvodné nástupištia. Celková dĺžka nástupišťa č. 1, t.j. pri koľaji č. 3 je 154,0m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 3,5m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm. V priestore vedľa výpravnej budovy je riešený mimoúrovňový podchod pre cestujúcich na nástupište č. 2. Svetlá šírka podchodu je 4,05m a výška 2,70m. Nástupište č. 2, t.j. pri koľaji č. 1 a 4 je obojstranné a dlhé 254,0m a na oboch stranách je ukončené rampou dĺžky 9,0m. Šírka nástupišťa je 6,55m. Výška nástupištnej hrany od STKP je 550mm. Prístup na nástupište č.1 je verejnými komunikáciami obce. Prístup na druhé nástupište je riešený ako mimoúrovňový podchod pod železnicou.

#### Zastávka Mlynárce (UČS 11 Lužianky - Nitra)

V súčasnej dobe je na danej zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 80m. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené.

Keďže tu dochádza k zdvojkolajneniu úseku trate Lužianky – Nitra, sú pre daný variant navrhnuté dve nové nástupištia umiestnené na opačnej strane priecestia v km 37,861 ako bolo pôvodné nástupište. Celková dĺžka nástupíšť je 154m a na oboch stranách sú ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupišťa sú široké 4,0m s výškou nástupištnej hrany nad STKP 550mm.

### Zastávka Nitra zastávka (UČS 11 Lužianky - Nitra)

V súčasnosti je na zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 150m. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené.

Keďže dochádza k zdvojkolaženiu úseku trate Lužianky – Nitra, je umiestnenie ďalšieho nástupišt'a pri druhej koľaji navrhnuté oproti nástupišt'u pri koľaji č.1, ktoré je v polohe pôvodného nástupišt'a. Celková dĺžka nástupišt'a je 154m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 3,5m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm.

### ŽST Nitra (UČS 12 ŽST Nitra)

V súčasnosti sú v ŽST Nitra vybudované 4 nástupištia šírky 1450mm a dĺžky 390m pri koľ. č. 1, 310m pri koľ. č. 2 a 200m pri koľ. č. 4 a 6. Výška nástupištnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupištia budú v plnej miere odstránené.

Navrhnuté sú tri nové nástupištia pri koľaji 1, 2 a 6 a 3a. Celková dĺžka nástupišt'a č. 1, t.j. pri koľaji č. 1 je 154,0m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 5,0m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm. V priestore vedľa pôvodnej výpravnej budovy smerom ku autobusovému nádražiu je riešený mimoúrovňový podchod pre cestujúcich na nástupište č. 2. Svetlá šírka podchodu je 4,05m a výška 2,70m. Uvažované je s možnosťou predĺženia podchodu až po autobusové nádražie. Nástupište č. 2, t.j. pri koľaji č. 2 a 6 je obojstranné a dlhé 254,0m a na oboch stranách je ukončené rampou dĺžky 9,0m. Šírka nástupišt'a je 6,55m. Výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm. Nástupište č.3a je umiestnené vpravo od pôvodnej výpravnej budovy v mieste jestvujúcich skladov. Nástupište je dlhé 154,0m, široké je 4,0m a výška nástupištnej hrany nad STKP je 550mm. Prístup na nástupište č.1 je verejnými komunikáciami mesta. Prístup na druhé nástupište je riešený ako mimoúrovňový podchod pod železnicou. Prístup na nástupište č. 3 bude rampou od pôvodnej výpravnej budovy.

V rámci úpravy jestvujúcich komunikácií vo väzbe na nové úpravy smerového vedenia trasy je taktiež uvažované s vytvorením územnej rezervy na *parkoviská pre IAD*. V blízkosti železničných zastávok a ŽST je navrhnuté umiestnenie stojanov pre bicykle. Návrh uvažuje so zrušením úrovňových priechodov a priecestí v tých lokalitách, kde priestorové podmienky umožňujú ich nahradenie mimoúrovňovým krížením nadjazdmi/podjazdmi.

Č. UČS	Názov UČS	Začiatok v km	Číslo priecestia podľa TEŠ
1	Leopoldov - Hlohovec	27,077	1
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 27,188. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m. Jestvujúca komunikácia ktorá bude posunom trate znefunkčnená sa nahradí vybudovaním v novej polohe.		
		25,983	3
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 25,806. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m.		
2	ŽST Hlohovec	23,358	1
	Priecestie sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním podjazdu v km 23,358 s chodníkom pre peších. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m.		
3	Hlohovec - Rišňovce	20,279	1
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 20,161. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m.		
		16,255	2
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 16,451. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m.		

5	Rišňovce - Alekšince	13,434	1
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 13,558. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m.		
6	ŽST Alekšince	9,716	1
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 9,608. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m.		

10	ŽST Lužianky	0,575	1
	Priecestie sa zruší a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním podjazdu v km 0,577 s chodníkom pre peších. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
		40,312	2
	Priecestie sa zruší bez náhrady. Prechod cez trať bude možný inými priecestiami v obci.		
11	Lužianky - Nitra	39,619	1
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 39,481. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
		38,440	2
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním podjazdu v km 38,606. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
		37,861	3
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 37,960. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
		36,435	4
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 36,480. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
		34,673	7
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 34,680. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 14,0m.		
12	ŽST Nitra	34,095	1
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 34,120. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		

V rámci elektrifikácie úseku Leopoldov – Nitra je uvažované so zvýšením traťovej rýchlosti na  $V=120$  km/h, čím dôjde v niektorých lokalitách k opusteniu pôvodného železničného telesa. V dôsledku tejto zmeny je nutné pre jestvujúce mosty, kde trať zostáva v pôvodnom smerovom vedení, spraviť diagnostiku, statické posúdenie na platné STN EN a následne úpravu mosta. Taktiež je uvažované s nahradením jestvujúcich úrovňových krížení mimoúrovňovými v miestach, kde to priestorové podmienky umožňujú. V týchto prípadoch budú vybudované nové mostné objekty (nadjazdy, podjazdy). Všetky cestné mosty nad železničnou traťou budú vybavené proti dotykovej zábranou. V železničných staniach budú vybudované nové podchody pre cestujúcich. V nasledujúcich prehľadných tabuľkách sú uvedené úpravy mostných objektov podľa jednotlivých UČS.

Č. UČS	Názov UČS	Začiatok v km/dĺžka v m	Číslo mostu podľa TEŠ	Typ mostu
1	Leopoldov - Hlohovec	27.188 / 70	1	Nový cestný most
		26.373 / -	2	Úprava exist. žel. mosta
		25.806 / 18	3	Nový cestný most
		23.896 / -	4	Úprava exist. žel. mosta



2	ŽST Hlohovec	23,417 / -	1	Úprava exist. žel. mosta
		23,358 / 13	2	Nový železničný most
		23,060	3	Nový podchod
3	Hlohovec - Rišňovce	20,161 / 45	1	Nový cestný most
		16,451 / 21	2	Nový cestný most
4	ŽST Rišňovce	13,960	1	Nový podchod
5	Rišňovce - Alekšince	13,558 / 45	1	Nový cestný most
		13,284 / 18	2	Nový železničný most
6	ŽST Alekšince	10,050	1	Úprava exist. žel. mosta
		9,835	2	Nový podchod
		9,608 / 45	3	Nový cestný most
7	Alekšince - Zbehy	8,840	1	Úprava exist. žel. mosta
		7,095 / 18	2	Nový železničný most
		6,540 / 18	3	Nový železničný most
		6,423 / 21	4	Nový železničný most
		5,838	5	Úprava exist. žel. mosta
		5,761	6	Úprava exist. žel. mosta
8	ŽST Zbehy	4,288 / 2 x 14	1	Dva nové žel. mosty
		3,830	2	Nový podchod
		3,412	3	Úprava exist. žel. mosta
10	ŽST Lužianky	0,577 / 10	1	Nový železničný most
		41,060	2	Nový podchod
11	Lužianky - Nitra	39,481 / 1x17, 1x32	1	Nový cestný most
		38,606 / 18	2	Nový železničný most
		37,960 / 18	3	Nový železničný most
		36,480 / 68	4	Nový cestný most
		36,680 / 90	5	Nový cestný most
12	ŽST Nitra	33,760	1	Nový podchod
		34,120 / 45	2	Nový cestný most

### ŽST Nitra (mimo) - ŽST Šurany (mimo) /UČS 13-UČS 17/

Predmetný úsek trate predstavuje jednokoľajnú neelektrifikovanú trať v dĺžke 24,05 km. Začína sa za ŽST Nitra a končí pred ŽSR Šurany. V rámci železničných staníc a medzistaničných úsekov sú v prevádzke rôzne druhy zabezpečovacích zariadení. V úseku trate Nitra – Šurany je v súčasnosti prevádzková rýchlosť  $V=80$  km/h s miestnymi rýchlostnými obmedzeniami. Trať je prevažne vedená v násype až v miernom násype v úrovni terénu. Železničný zvršok je sústavy 49E1 na prevažne betónových podvaloch.

V predmetnom úseku trate sa nachádza nadzemné telefónne vedenie, v prevažnej miere len s traťovým okruhom. V železničných staniciach sú umiestnené dispozičné zapojovače, rozhlas pre cestujúcich a posun. V niektorých železničných staniciach sa nachádza aj hodinové zariadenie, miestna rádiová sieť a systém elektrickej požiarnej signalizácie. V riešenom úseku nie je traťový rádiový systém.

V úseku sa nachádza 20 zabezpečených úrovňových priecestí a 5 nezabezpečených železničných priecestí. V úseku sa nenachádzajú žiadne železničné mosty. V tesnej blízkosti železničnej trate pri priecestí v žkm 31,478 v KÚ Horné Krškany sa nachádza kultúrna národná pamiatka - kostol Narodenia Panny Márie. Približne v km 27,7, pred ŽST Ivanka pri Nitre trať križuje produktovod a v cca v km 20,8 pre obcou Veľký Kýr trať križuje VVN vedenie v správe SEPS.

V=120 km/h a jej optimalizácia. Vzhľadom na jestvujúce vedenie trasy nedochádza k tak rozsiahlym preložkám, ako to je v predchádzajúcom úseku. Jedinou najväčšou preložkou je vjazd do ŽST Komjatice. Pri tomto variante koľajového riešenia je uvažované s výmenou jestvujúceho železničného zvršku tvaru 49E1 za nový zvrškový materiál toho istého tvaru s pružným upevnením na betónových podvaloch. Uvažuje sa aj s výmenou jestvujúceho koľajového lôžka za nové, ktorého hrúbka bude 0,35 m pod spodnou plochou podvalu. Táto úprava sa týka ako traťovej koľaje, tak aj staničných koľají v predmetnom úseku trate, ktoré budú spadať do nevyhnutných úprav koľají v ŽST. V železničných staniaciach je uvažované s výmenou jestvujúcich výhybkových konštrukcií (prevažne stupňových) za nové pomerové na betónových podvaloch. Osová vzdialenosť staničných koľají je uvažovaná 5,0 m. Koľajové riešenia jednotlivých železničných staníc vychádzajú z riešenia dopravnej technológie. V koľajovom návrhu železničných staníc sú dodržané nasledujúce požiadavky:

- rýchlosť v hlavných staničných koľajach je taká istá ako v koľajach prilahlých medzistaničných úsekoch trate – V=120 km/h
- v ostatných staničných koľajach je dodržaná min. V=50 km/h
- konfigurácia zhlaví jednotlivých ŽST je navrhnutá tak, aby boli dodržané minimálne užitočné dĺžky minimálne dvoch staničných koľají  $L_{už}=750$  m, pri dodržaní podmienky ochranných dráh, čím bude dodržaná požiadavka pre prechod železničnými stanicami po koľaji č. 1 traťovou rýchlosťou aj v prípadoch súčasných vchodov z oboch smerov.

V návrhu je uvažované aj s výmenou jestvujúcich konštrukcií železničného spodku ako v traťovej koľaji, tak aj v staničných koľajach v rozsahu geometrických úprav, keďže v návrhu dochádza k zväčšeniu osových vzdialeností. Návrh koľajového riešenia rešpektuje zapojenie všetkých jestvujúcich funkčných vlečiek.

#### Zastávka Dolné Krškany (UČS 13 Nitra – Ivanka pri Nitre)

V súčasnej dobe je na danej zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 150m. Výška nástupišťnej hrany je 200 mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené.

Navrhnuté je nové nástupište umiestnené v rovnakej pozícii ako bolo pôvodné nástupište. Celková dĺžka nástupišťa je 154m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,0m a výška nástupišťnej hrany ad STKP je 550mm.

#### ŽST Ivanka pri Nitre (UČS 14 ŽST Ivanka pri Nitre)

V súčasnosti sú v danej stanici vybudované tri nástupištia šírky 1450 mm a dĺžky 240 m pri koľ. č. 1 a 250 m pri koľ. č. 4. Samotné nástupištia sú sypané. Nástupište pri koľ. č. 2 je dĺžky 250m. Výška nástupišťnej hrany je 200 mm nad STKP. Nástupištia budú odstránené.

Navrhnuté sú dve nové nástupištia pri koľaji 1 a 4, umiestnené približne v rovnakej pozícii ako boli pôvodné nástupištia. Celková dĺžka nástupišťa č. 1, t.j. pri koľaji č. 1 je 154,0 m a na oboch stranách je ukončené 9,0 m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,0 m a výška nástupišťnej hrany nad STKP je 550 mm. Vpravo od výpravnej budovy je riešený mimoúrovňový podchod pre cestujúcich na nástupište č. 2. Svetlá šírka podchodu je 4,05 m a výška 2,70 m. Nástupište č. 2, t.j. pri koľaji č. 4 je dlhé 154,0 m a na oboch stranách je ukončené rampou dĺžky 9,0 m. Šírka nástupišťa je 4,0 m a vyskladané je rovnako ako aj nástupište č. 1. Výška nástupišťnej hrany od STKP je 550 mm. Prístup na nástupište č. 1 je verejnými komunikáciami obce. Prístup na druhé nástupište je riešený ako mimoúrovňový podchod pod železnicou.

#### Zastávka Branč (UČS 15 Ivanka pri Nitre - Komjatice)

V súčasnej dobe je na danej zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 120m. Výška nástupišťnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené.

Je navrhnuté nové nástupište umiestnené na opačnej strane praecestia v smere na Šurany ako bolo pôvodné nástupište. Celková dĺžka nástupišťa je 154m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,0m a výška nástupišťnej hrany nad STKP je 550mm. Prístup na nástupište je rampou od praecestia v km 22,309.

#### Zastávka Veľký Kýr (UČS 15 Ivanka pri Nitre - Komjatice)

V súčasnej dobe je na danej zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 210m. Výška nástupišťnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené.

Navrhnuté je nové nástupište umiestnené za komunikáciou v smere na Šurany. Celková dĺžka nástupišťa je 154m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 3,5m a výška nástupišťnej hrany nad STKP je 550mm. Prístup na nástupište je rampou od praecestia v km 19,447.

#### ŽST Komjatice (UČS 16 ŽST Komjatice)

V súčasnej dobe sú v danej stanici vybudované 2 nástupištia šírky 1450mm a dĺžky 300m pri koľ. č. 1 a 220m pri koľ. č. 3. Samotné nástupištia sú sypané. Výška nástupišťnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupištia budú v plnej miere odstránené.

Navrhnuté sú dve nové nástupištia pri koľaji 2 a 3, umiestnené približne v rovnakej pozícií ako boli pôvodné nástupištia. Celková dĺžka nástupišťa č. 1, t.j. pri koľaji č. 3 je 154,0 m a na oboch stranách je ukončené 9,0 m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,0 m a výška nástupišťnej hrany nad STKP je 550 mm. Vľavo od výpravnej budovy je riešený mimoúrovňový podchod pre cestujúcich na nástupište č. 2. Svetlá šírka podchodu je 4,05 m a výška 2,70 m. Nástupište č. 2, t.j. pri koľaji č. 2 je dlhé 154,0 m a na oboch stranách je ukončené rampou dĺžky 9,0 m. Šírka nástupišťa je 4,0 m. Výška nástupišťnej hrany od STKP je 550 mm. Prístup na nástupište č. 1 je verejnými komunikáciami obce. Prístup na druhé nástupište je riešený ako mimoúrovňový podchod pod železnicou.

#### Zastávka Ondrochov (UČS 17 Komjatice - Šurany)

V súčasnej dobe je na danej zastávke vybudované nástupište šírky 1450mm a dĺžky 210m. Výška nástupišťnej hrany je 200mm nad STKP. Uvedené nástupište bude v plnej miere odstránené.

Navrhnuté je nové nástupište umiestnené na opačnej strane koľaje ako bolo pôvodné nástupište. Celková dĺžka nástupišťa je 154,0 a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,0m a výška nástupišťnej hrany nad STKP je 550mm.

#### Zastávka Lipová (UČS 17 Komjatice - Šurany)

V súčasnosti sa v danej lokalite nenachádza žiadna zastávka, ide o požiadavku vedenia obce na vybudovanie novej zastávky pre obyvateľov obce Lipová. Je navrhnuté nové nástupište s celkovou dĺžkou 154m a na oboch stranách je ukončené 9,0m dlhou rampou. Nástupište je široké 4,0m a výška nástupišťnej hrany nad STKP je 550mm.

Pri úprave jestvujúcich komunikácií vo väzbe na nové úpravy smerového vedenia trasy je taktiež uvažované s vytvorením územnej rezervy na parkoviská pre IAD. V blízkosti železničných zastávok a ŽST je navrhnuté umiestnenie stojanov pre bicykle. Návrh uvažuje so zrušením úrovňových priechodov a praecestí v tých lokalitách, kde priestorové podmienky umožňujú ich nahradenie mimoúrovňovým krížením nadjazdmi/podjazdmi.

Č. UČS	Názov UČS	Začiatok v km	Číslo priecestia podľa TEŠ
13	Nitra - Ivanka pri Nitre	31,759	1
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa podchodom pre peších v km 31,759. Jestvujúca komunikácia sa odstráni. Z jestvujúcich komunikácií k podchodu sa vybudujú chodníky šírky 2m.		
		31,307	3
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 31,314. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
14	ŽST Ivanka pri Nitre	27,621	1
	Priecestie sa zruší bez náhrady. Prechod cez trať bude možný inými priecestiami v obci.		
15	Ivanka pri Nitre - Komjatice	25,904	2
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 26,052. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
		22,903	6
	Priecestie sa zruší bez náhrady. Prechod cez trať bude možný inými priecestiami v obci.		
		19,792	9
	Priecestie sa zruší bez náhrady. Prechod cez trať bude možný inými priecestiami v obci.		
		19,447	10
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu s chodníkom v km 19,357. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
		18,449	11
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 18,563. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
		16,836	13
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 17,107. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
16	ŽST Komjatice	16,293	1
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa podchodom pre peších v km 16,356. Jestvujúca komunikácia sa odstráni. Z jestvujúcich komunikácií k podchodu sa vybudujú chodníky šírky 2m.		
		15,384	2
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 14,914. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
17	Komjatice - Šurany	12,391	1
	Priecestie sa odstráni a nahradí sa mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 12,457. Komunikácia bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0m.		
		10,475	2
	Priecestie sa zruší bez náhrady. Prechod cez trať bude možný inými mimoúrovňovými kríženiami.		
		9,132	3
	Priecestie sa zruší bez náhrady. Prechod cez trať bude možný mimoúrovňovým križovaním vzdialeným cca 200m.		

Vzhľadom na zvýšenie traťovej rýchlosti na  $V=120\text{km/h}$  a taktiež na snahu zrušiť, resp. nahradiť jestvujúce úrovňové priecestia mimoúrovňovými vyvstáva potreba budovania nových mostných objektov. Všetky cestné mosty nad železničnou traťou budú vybavené proti dotykovej zábranou. V železničných staniách budú vybudované nové podchody pre cestujúcich.

Č. UČS	Názov UČS	Začiatok v km/dĺžka v m	Číslo mostu podľa TEŠ	Typ mostu
13	Nitra - Ivanka pri Nitre	31,759	1	Nový podchod
		31,314 / 46	2	Nový cestný most
14	ŽST Ivanka pri Nitre	26,908	1	Nový podchod
15	Ivanka pri Nitre - Komjatice	26,052 / 18	1	Nový železničný most
		19,357 / 21	2	Nový cestný most
		18,563 / 11	3	Nový cestný most
		17,107 / 18	4	Nový železničný most
16	ŽST Komjatice	16,356	1	Nový podchod
		15,755	2	Nový podchod
17	Komjatice - Šurany	14,914 / 66	1	Nový cestný most
		12,457 / 18	2	Nový železničný most

### **TOTOŽNÉ TECHNICKÉ RIEŠENIE SPOLOČNÉHO ÚSEKU ŽST LEOPOLDOV (MIMO) – ŽST ŠURANY (MIMO) - VARIANT I A VARIANT II (ČERVENÝ)**

Návrh uvažuje s vybudovaním novej TNS Lužianky (rozvodňa 110kV, rozvodňa 25kV a stanovišťa transformátorov a kompenzačných transformátorov). Objekty sú prispôsobené priestorovým požiadavkám technológie. Taktiež je uvažované s vybudovaním pozemných objektov pre SpS v Leopoldove a Šuranoch, ako aj s vybudovaním objektu pre EPZ v ŽST Nitra.

Pri traťovej rýchlosti v celom úseku Leopoldov – Nitra – Šurany  $V=120$  km/h s obmedzeniami rýchlosti v určitých miestach (pred ŽST Nitra) bude zábrzdňá vzdialenosť 1000m. V rámci železničných staníc bude rýchlosť na bočných koľajach max. 50 km/h. Prechod železničnými stanicami po koľaji č.1 bude traťovou rýchlosťou. V prípade súčasných vchodov do stanice z oboch smerov nebude rýchlosť po koľaji č.1 obmedzená. V železničných staniaciach budú dodržané užitočné dĺžky 750m pre dve staničné koľaje. Nové staničné zabezpečovacie zariadenia umožnia súčasné vchody z oboch smerov.

Úsek Lužianky – Nitra sa navrhuje zdvojkolajnený. V ŽST Šurany bude vybudované nové staničné zabezpečovacie zariadenie 3. kategórie podľa TNŽ 34 2620 typu elektronické stavadlo.

V koľajisku budú umiestnené nové vonkajšie prvky – svetelné návěstidlá hlavné (vchodové, odchodové, cestové), predzvesti, zriaďovacie (stožiarové, trpasličie), elektromotorické prestavníky, výkoľajky, snímače osí, snímače polôh jazykov výmen. K vonkajším prvkom v koľajisku sa vybuduje nová kabelizácia. Vzhľadom k tomu, že v definitívnom stave bude trakcia zmenená na striedavú 25kV/50Hz, použité káble budú so zvýšenou ochranou proti účinkom striedavej trakcie.

V medzistaničných úsekoch budú vybudované nové traťové zabezpečovacie zariadenia 3. kategórie podľa TNŽ 34 2630 typu automatické hradlo.

V rámci riešenia dôjde ku zrušeniu určitého počtu priecestí a ich nahradení mimoúrovňovými križovaniami. Všetky priecestia, ktoré zostanú v prevádzke, budú zabezpečené novými automatickými elektronickými priecestnými zabezpečovacími zariadeniami svetelnými s celými závorami 3. kategórie podľa STN P 34 2651.

Oznamovacie zariadenia zahŕňajú výstavbu optorúr, optický kábel, diaľkovú metalickú kabelizáciu, rozhlasové zariadenie, informačné zariadenie, dispozičný zapojovač, prenosové zariadenie, oznamovacie zariadenie, štruktúrovanú kabeláž, úpravy na oznamovacích zariadeniach, uvedenie/zapojenie zariadení do prevádzky, preložku káblov v správe ŽSR, centrum riadenia dopravy.

Ako náhradný zdroj elektriny bude slúžiť pre zabezpečenie náhradného napájania zabezpečovacieho zariadenia, oznamovacieho zariadenia, PSN, EPS a časti vlastnej spotreby. Tieto zariadenia si vyžadujú 1. stupeň napájania elektrickej energie. Bude umiestnený vo vnútornom

prostredí – v betónovom kiosku vedľa kioskovej transformačnej stanice. Vzhľadom na požiadavku zabezpečenia pohotovostnej zásoby pohonných hmôt na 12 hodín prevádzky bude palivová nádrž integrovaná v ráme NZE.

Predmetom riešenia silnoprúdovej technológie je nasledovné:

- Pre východzie vlaky osobnej dopravy v ŽST Nitra vytvoriť podmienky na predkurovanie vozňov.
- Ak trakčné výpočty dokážu potrebu, navrhnuť trakčnú napájaciu stanicu v lokalite ŽST Lužianky s rozvodňou ~25 kV/50 Hz vnútorného prevedenia a FKZ s filtráciou 3. a 5. harmonickú s priestorovou rezervou pre 7. harmonickú,
- Na základe energetických výpočtov navrhnuť novú spínaciu stanicu trakčného vedenia, alebo doplniť, úpravou spínaciu stanicu Leopoldov.
- Ovládanie a signalizáciu TV elektrifikovanej trate navrhnuť zariadeniami DLR.
- Nové technológie projektovať do samostatných kontajnerov. Nevzťahuje sa na zariadenia pracovísk.

Bilancie pre potreby TNS sú nasledovné:

Z energetických výpočtov vyplýva dimenzovanie pre potreby TNS nutnosť osadenia transformátorov vvn/vn 2 x 12,5 MVA. Do energetických výpočtov je potrebné zahrnúť aj spotrebu EPZ a ďalších trakčných odberov.

Bilancie pre potreby EPZ sú nasledovné:

Dimenzovanie vstupných transformátorov EPZ je závislé od požiadaviek dopravnej technológie na počet a výkon predkurovacích stanovišť.

Napájanie na strane VVN pre potreby TNS je nasledovné:

Napájanie na strane VVN je nutné zabezpečiť z distribučnej siete VVN 110 kV energetickej distribučnej spoločnosti - uvažuje sa pripojenie z R110 kV Nitra-Čermáň. V našom prípade je pre TNS Lužianky potreba zabezpečiť zaústenie dvoch liniek VVN do rozvodne 110 kV TNS Lužianky. Rozvodňa 110 kV TNS Lužianky bude koncipovaná v zapojení do "H" alebo podľa podmienok prevádzkovateľa energetickej distribučnej spoločnosti (Západoslovenská distribučná a.s.).

Napájanie na strane VN pre potreby EPZ je nasledovné:

Napájanie na strane VN je nutné zaistiť prívodom z trakčného vedenia, cez VN odpínač s poistkou. Prívod vrátane odpínača a zvodíčov prepätia je súčasťou trakčného vedenia.

TNS Lužianky

Trakčná napájacia stanica Lužianky bude zaisťovať napájanie trakčných odberov novo uvažovanej elektrifikovanej trate Leopoldov - Nitra Šurany. TNS Lužianky bude v novom základnom stave napájať proti TNS Trnava cez SPŠ Leopoldov, a proti TNS Nové Zámky cez SPŠ Šurany.

Hlavné technologické celky TNS Lužianky:

- Rozvodňa 110 kV - konvenčná rozvodňa VVN s individuálnymi prístrojmi na vysokých stoličkách, s možnosťou diaľkového riadenia
- Stanovište transformátorov 110/27, 5 kV - olejové výkonové transformátory 110/27, 5 kV s výkonom 12,5 MVA, osadené na zastrešených stanovištiach so záchytnou olejovou nádržkou na 100% objemu oleja (vo funkcii havarijnej jímky), vyvedenie strany 27, 5 kV káblovým vedením
- Rozvodňa 25 kV - vnútorná rozvodňa 25 kV realizovaná kovovo krytým rozvádzačom s napájačovými vývodmi podľa nárokov súvisiaceho trakčného vedenia, s vypínačmi na výsuvných vozíkoch, s možnosťou diaľkového riadenia.

- Filtračné - kompenzačné zariadenie (FKZ) - silnoprúdová technológia určená na obmedzenie zlých vplyvov elektrickej trakcie na napájaciu sieť 110kV energetickej distribučnej spoločnosti je riešená filtrami 3. a 5. harmonickej s priestorovou rezervou pre 7. harmonickú vo vonkajšom prevedení, priama dekompenzácia bude riešená vo vnútornom prevedení. Parametre filtrov a dekompenzácie budú určené na základe podrobných výpočtov vo vzťahu k parametrom trakčného vedenia, parametrov distribučnej siete a podrobných energetických výpočtov.
- Vlastná spotreba - pre zabezpečenie napájania obvodov pohonov, ovládacích, signalizačných a riadiacich obvodov 230 V AC, 110 V DC, s batériami 110 V DC s dobou zálohy 6h.
- Systém kontroly a riadenia (SKR) – SKR jednotlivých technologických celkov bude založený na ovládacích termináloch s integrovanými ochrannými, ovládacími, signalizačnými a komunikačnými funkciami, s komunikačným protokolom IEC 61850.

#### SpS Leopoldov, SpS Šurany, EPZ ŽST Nitra

Hlavné technologické celky SPS, EPZ:

- Rozvodňa 25 kV - vnútorná rozvodňa 25 kV realizovaná kovovo krytým rozvádzačom s napájačovými vývodmi podľa nárokov súvisiaceho trakčného vedenia, s vypínačmi na výsuvných vozíkoch, s možnosťou diaľkového riadenia.
- Vlastná spotreba - vlastná spotreba pre zabezpečenie napájania obvodov pohonov, ovládacích, signalizačných a riadiacich obvodov 230 V AC, 110 V DC, s batériami 110 V DC s dobou zálohy 6h.
- Systém kontroly a riadenia (SKR) - SKR jednotlivých technologických celkov bude založený na ovládacích termináloch s integrovanými ochrannými, ovládacími, signalizačnými a komunikačnými funkciami, s komunikačným protokolom IEC 61850.

#### Priestorové nároky hlavných technologických celkov

TNS Lužianky

- Rozvodňa 110 kV - min. 60 x 50 m (zapojenie "H")
- Rozvodňa 25 kV so 7-mi vývodmi (napájačov) vrátane vlastnej spotreby a zázemia pomocných technológií - min. 40 x 30 m
- Technológia FKZ - min. 36 x 15 m

SpS Leopoldov, SpS Šurany

- Objekt SpS do 6 vývodov (napájačov), vrátane vlastnej spotreby a zázemia pomocných technológií - min. 18 x 8 m.
- EPZ ŽST Nitra
- Objekt EPZ s vývodmi do 10-tich vývodov, vrátane vlastnej spotreby a zázemia pomocných technológií - min. 15 x 10 m.

#### Požiadavky na ostatné úpravy

Pre zabezpečenie komplexnej funkčnosti TNS/SPS/EPZ je potrebné zabezpečiť nadväzujúce pripojenia technologických objektov na oznamovacie prenosové cesty, inžinierske siete (prípojka NN, voda, kanalizácia, hospodárenie s dažďovou vodou ...), diaľkové ovládanie úsekových odpojovačov, kamerový systém, systém ochrany pred bleskom, osvetlenie areálu, areálový rozvod NN, prístupové komunikácie, oplotenia vrátane súvisiacich stavebných častí. Zásadné pre TNS Lužianky je zabezpečenie pripojenia TNS na napájacie vedenia 110 kV energetickej distribučnej spoločnosti.

V ŽST sa vybudujú nové kioskové betónové blokové transformačné stanice 22/0,4kV v majetku ŽSR. Transformačná stanica bude pripojená 22kV prípojkou VN, ktorá zaústi do VN rozvádzača.

Transformačná stanica bude mať samostatný priestor pre transformátor a spoločný priestor pre VN a NN rozvodňu vrátane kompenzačného rozvádzača, čo bude rozdelené medzistenou. V transformačnej stanici bude inštalovaný suchý transformátor.

V rámci elektrifikácie železničnej trate bude vybudovaná mobilná rádiová sieť GSM-R, ktorá bude určená výhradne pre železničnú prevádzku.

Výstavba siete GSM-R pozostáva z výstavby jednotlivých základňových rádiostaníc (BTS – Basic Transceiver Station), ktoré zaisťujú signál vo svojej bunke – obvode. Bunky sú orientované smerovo s úzkym horizontálnym uhlom tak, aby pokryli železničnú trať a jej bezprostredné okolie. Pokrytie územia signálom je zabezpečené anténami. Komplikované terény – úzke zárezy a pod. je potrebné dovykrývať pomocou špeciálnych anténnych systémov a opakovačov. Umiestnenie základňových rádiostaníc BTS vychádza z požiadaviek medzinárodného štandardu EIRENE.

Bolo vytipovaných 9 lokalít pre umiestnenie základňových rádiostaníc. Jedná sa o lokality ŽST Hlohovec a Rišňovce, zastávky Andač, Zbehy - obec, Mlynárce, ŽST Nitra, zastávka Ivanka pri Nitre, ŽST Komjatice a ŽST Šurany. V lokalitách ŽST Leopoldov a ŽST Nové Zámky je potrebné doplnenie ďalšieho sektoru, prostredníctvom ktorého bude signál šírený na riešený úsek trate.

Výstavba nového trakčného vedenia v rozsahu predmetnej stavby v nadväznosti na súvisiace odbory a predpokladaný postup koľajových úprav. Nové trakčné vedenie je navrhnuté v celom rozsahu stavby, vrátane úprav TV pre napojenia nových úsekov na existujúce koľaje a TV ŽST Leopoldov a ŽST Šurany.

Rozsah riešenia nového TV bol stanovený v celom úseku, kde koľajový návrh smerového a výškového vedenia trasy v zásade sleduje existujúce železničné teleso. V ŽST Leopoldov sú uvedené dve možnosti zapojenia koľaje - pre rýchlosť 60km/h, resp. 50km/h alebo 80km/h. Pre rýchlosť 50km/h sú zachované existujúce polohy výhybiek a úprava existujúcich TV je minimálna. V prípade zapojenia na rýchlosť 80km/h je nutné rátať s novým TV pre zhlavie ŽST Leopoldov.

Základné technické údaje trakčného vedenia:

- Napätiová sústava je AC jednofázová striedavá 25kV, 50 Hz
- Rozsah okolitej teploty + 40°C až – 30°C
- Základná rýchlosť vetra 25m/s je podľa STN 50119, STN EN 1991-1-1:2007
- Hmotnosť námrazy je pre oblasť „N1 podľa STN EN50341-3/Z2a podľa vzorovej dokumentácie zostavy typ S

#### Požiadavky na nové TV

Trakčné vedenie v celom úseku musí po modernizácii spĺňať požiadavky smernice pre modernizáciu a optimalizáciu železničnej siete ŽSR, normy STN 34 1500, STN EN 50 119, TNŽ 34 1540 a TSI.

a) Umiestnenie stožiarov TV - vzdialenosť líca základov podpier TV od osi koľaje na vonkajšej strane krajných koľají 3,0m, na jednokoľajnej trati sa umiestnia stožiare na vonkajšiu stranu oblúka koľaje.

b) Vzdialenosť elektrického delenia od jazyka prvej a poslednej výhybky železničnej stanice minimálne 50m a od vchodového návestidla 100m.

c) Maximálne rozpätie podpier TV 65m.

d) Technické parametre TSI a parametre uvedené vo „Vzorovej dokumentácii zostava „S“.

e) Výška trolejového drôtu nad novou polohou koľaje podľa TNŽ 34 1540:

- normálne 5500 mm nad STKP,

- v ŽST Hlohovec v mieste lávky pre peších v km 22,739 je výška znížená na 5,20m nad STKP.



f) Montáž a skúšky TV podľa TSI pre dĺžku hlavy zberača 1950mm a 1600mm.

g) Koncepcia priebehov trolejového vedenia pod novými nadjazdmi a lávkami pre peších:

- pod novými i jestvujúcimi nadjazdmi by mala byť výška troleja 5,50 m nad novým STKP podľa TNŽ 34 1540 okrem jestvujúcej lávky pre peších v ŽST Hlohovec, kde je výška znížená na hodnotu 5,20m nad STKP pri použití konštrukcie pre obmedzenie zdvihu trolejového vedenia pod lávkou. Minimálna výška zostavy je 200mm pod jestvujúcimi objektmi.
- návrh výšky nových objektov nad novo navrhovanou koľajou je nutné prerokovať s projektantom TV. Výška je určená podľa polohy kríženia mosta na trati či v ŽST, a podľa dĺžky kríženia s traťou a to v rozsahu výšky nad STKP 6,8 – 7,5 m.
- na jestvujúcich nadjazdoch je nutné rátať s novým návrhom konštrukcie ochrany pred dymovými plynmi pre minimalizáciu zníženia výslednej podjazdovej výšky objektu nad STKP.

V tabuľke sú uvedené výšky jestvujúcich objektov nadjazdov a lávok merané bez konštrukcie ochrany pred dymovými plynmi.

<b>Jestvujúci objekt</b>	<b>km poloha</b>	<b>výška nad STKP</b>
Lávka pre peších (ŽST Hlohovec)	km 22.739	5.70m
Diaľničný most (Mlynárce)	km 37.195	6.50m
Cestný most (ŽST Nitra)	km 34.339	6.30m
Lávka pre peších (ŽST Nitra)	km 33.609	6.90m
Cestný most (ŽST Nitra)	km 33.103	6.50m
Diaľničný most (Horné Krškany)	km 32.090	7.35m
Cestný most (Veľký Kýr)	km 20.522	6.35m

Napájanie TV trati z trakčnej napájacie stanice (TNS), spínacia stanica (SpS):

- SpS Šurany 1 vypínač
- SpS Leopoldov 3 vypínače a stavebná rezerva 3 vypínače
- TNS Lužianky - 2 napájače /5x stavebná rezerva/.

Delenie trakčného vedenia do jednotlivých elektrických úsekov v staniaciach je navrhnuté v dokumentácii podľa požiadaviek dopravnej technológie a na trati podľa požiadaviek normy TNŽ 34 1540:

- elektricky sú oddelené železničné stanice od traťových úsekov,
- v miestach styku rôznych fáz TNS a SpS sú umiestnené fázové delice TV,

Vzdušné obchádzacie vedenie je navrhnuté vo všetkých dopravných jednokoľajnej trati.

Napájacie vedenia 25kV z trakčných TNS i SpS na TV sú navrhnuté káblami. Vonkajšie napájacie vedenie je z TNS Lužianky až do miesta pripojenia novej trate cca 8,5 - 9km, keďže skutočná dĺžka vedenia bude podľa umiestenia TNS. Umiestniť SpS na miesto napájacieho vedenia vedeného z TNS Lužianky sa neodporúča.

Spätný trakčný prúd bude vedený koľajnicami a zemou. Koľajnicové prepojenia podľa TNŽ 341540 pre AC jednofázová striedavá 25kV, 50 Hz . TNS Lužianky sa pripojí na koľaj pomocou káblov.

#### Napojenie zastávok na rozvody NN a ich osvetlenie

Napojenie zastávky na elektrickú energiu bude riešené káblovou prípojkou NN z existujúcich rozvodov NN, resp. z distribučnej siete ZSE. Káblová prípojka NN zaústi do elektromerového rozvádzača, z ktorého sa napojí rozvádzač umiestnený v technologickej miestnosti prístrešku. Na

novo navrhovanom nástupišti zastávky sa vybudujú prístrešky pre cestujúcich, z toho jeden s technologickou miestnosťou, v ktorej bude umiestnený rozvádzač. Z rozvádzača bude napojené osvetlenie prístreškov pre cestujúcich, osvetlenie nástupišťa a technologické zariadenia oznamovacej a zabezpečovacej techniky. Osvetlenie nástupišťa bude riešené sadovými sklopnými stožiarňami so svietidlami LED a osvetlenie prístreškov pre cestujúcich bude žiarivkovými svietidlami v antivandalnom prevedení.

#### Napojenie ŽST na rozvody NN

V súčasnosti sú ŽST napájané na elektrickú energiu z transformačných staníc ZSE. Rozvody nn a prípojkové skrine sú značne opotrebované a vonkajšie osvetlenie stanice nevyhovuje súčasným normám STN a predpisom ŽSR. V stanici nie je riešené EOV.

Pre nové napojenie ŽST na elektrickú energiu aj vzhľadom na zvýšenie elektrického príkonu sa navrhuje vybudovať nové kioskové betónové blokové transformačné stanice 22/0,4kV, ktoré budú v majetku ŽSR. K transformačným staniciam sú riešené nové 22kV káblové prípojky vn z distribučnej siete ZSE. Z transformačných staníc z rozvádzača nn budú riešené rozvody pre nové objekty, vonkajšie osvetlenie, EOV, ako aj nové objekty v ŽST. Pre zabezpečenie náhradného napájania sa vedľa transformačných staníc vybuduje kiosk pre NZE, z ktorého bude napájané zabezpečovacie zariadenie, oznamovacie zariadenie, PSN, EPS, ktoré musia byť pripojené na 1.stupeň dodávky elektrickej energie. Tým, že sa nebude zasahovať do existujúcich objektov budú elektrické zariadenia umiestnené v kontajneroch resp. v technologických domčekoch.

V ŽST sa vymenia všetky existujúce prípojkové skrine za nové, vrátane prístrojovej náplne a uzemnenia. Osvetlenie rieši zastrešené i nezastrešené nástupišťa v železničných staniciach, vonkajšie osvetlenie, podchody pre peších, podjazdov.

#### Elektrický ohrev výhybiiek – EOV

Elektrický ohrev výhybiiek v ŽST slúži na odstránenie námrazy alebo snehovej vrstvy, ktorá bráni chodu výhybiiek. Na ohrev budú použité vyhrievacie tyče, uchytené na koľajnici, ktoré budú napájané z rozvádzača R-EOV.

Modernizáciou železničnej trate dôjde k stavebným prácam, ktorými budú zasiahnuté jestvujúce káble v správe napr. Slovak Telecom a.s., Orange Slovensko a.s. resp. iných správcov. Podľa rozsahu stavebných prác pri výstavbe železničného spodku, železničného zvršku a príjazdových ciest sa v mieste jestvujúcich káblov vykoná ich mechanické ochránenie, alebo sa preložia novými dĺžkami kábla rovnocenného typu. Na kábloch sa vykonajú príslušné meranie pred a po preložke. Môže sa jednať o miestne oznamovacie káble, diaľkové káble, koaxiálne káble a optické káble týchto správcov.

### **POPIS NOVÉHO ÚSEKU NITRA - TRNOVEC NAD VÁHOM VARIANT I (ZELENÝ)**

Variant I rieši rýchle vlakové spojenie obyvateľov Nitry a okolia, prípadne Hornej Nitry s Bratislavou. Ide o jednokoľajnú trať s dĺžkou cca 19,3 km s výhybňou v jej strede (Výhybňa Pereš, Luž=750 m). Nie je uvažované so zriadením ďalšej zastávky alebo železničnej stanice na takto navrhutej trati. Všetky križenia sú navrhnuté ako mimoúrovňové. Stavebne, parametricky je trať navrhnutá na rýchlosť  $V=160$  km/h. Napojenie na trať Nitra – Šurany je uvažované v Odbočke Horné Krškany v lokalite pred zastávkou Dolné Krškany (cca km 31,5) s návrhovou rýchlosťou  $V=100$  km/h. Pri napojení s návrhovou rýchlosťou  $V=120$  km/h by bolo potrebné odstrániť objekt národnej kultúrnej pamiatky v Horných Krškanoch (kostol Narodenia Panny Márie). Trať je vedená nezastavaným územím, využívaným prevažne poľnohospodárstvom a prechádza nasledujúcimi katastrálnymi územiami: Horné Krškany, Dolné Krškany, Čabaj, Veľká Dolina, Horný Jatov, Trnovec nad Váhom.

Napojenie na trať Szob (HU) – Štúrovo – Bratislava hl. st. je pred ŽST Trnovec nad Váhom pre návrhovú rýchlosť  $V=120$  km/h.

V rámci stavby je potrebné navrhnuť mimoúrovňové kríženia v miestach styku jestvujúcich komunikácií a navrhovanej trate. V navrhovanom úseku novej železničnej sa trate nachádza šesť krížení s existujúcimi komunikáciami. Tieto kríženia je potrebné nahradiť mimoúrovňovo.

- Kríženie č. 1 v km 6,386 s miestnou komunikáciou sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 6,425. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 260 m.
- Kríženie č. 2 v km 9,978 na poľnej komunikácii sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 10,009. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 230 m.
- Kríženie č. 3 v km 12,561 s miestnou komunikáciou sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 12,572. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 260 m.
- Kríženie č. 4 v km 14,911 na poľnej komunikácii sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 14,804. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 280 m.
- Kríženie č. 5 v km 16,905 s miestnou komunikáciou sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v tom istom kilometri. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 360 m.
- Kríženie č. 6 v km 18,376 s miestnou komunikáciou sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v tom istom kilometri. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 10,0 m v celkovej dĺžke 577 m. Jestvujúca komunikácia pri tomto nadjazde, ktorá bude posunom trate znefunkčnená, sa nahradí vybudovaním v novej polohe v celkovej dĺžke 392 m.

V miestach mimoúrovňových krížení cestnej komunikácie a železničnej trate sú navrhnuté cestné a železničné mosty. Cestné mosty budú navrhnuté na zaťažovaciu triedu LM1 a železničné mosty na zaťažovaciu triedu LM71 a SW/2.

Číslo mostu podľa TEŠ	Staničenie v km	Dĺžka v m	Typ mostu
1	5,384	18	Nový železničný most
2	6,425	11	Nový cestný most
3	6,862	18	Nový železničný most
4	9,285	45	2 x Nový železničný most
5	10,009	11	Nový cestný most
6	10,483	18	Nový železničný most
7	12,572	11	Nový cestný most
8	13,954	18	Nový železničný most
9	14,804	11	Nový cestný most
10	15,446	18	Nový železničný most
11	16,668	18	Nový železničný most
12	16,905	11	Nový cestný most
13	18,041	18	Nový cestný most
14	18,376	11	Nový cestný most

## POPIS NOVÉHO ÚSEKU NITRA - TRNOVEC NAD VÁHOM VARIANT II (MODRÝ)

Podobne ako aj variant I rieši rýchle vlakové spojenie obyvateľov Nitry a okolia, prípadne Hornej Nitry s Bratislavou. Ide o jednokolejnú trať s dĺžkou cca 20,3 km s výhybnou v jej strede (Výhybňa Pereš, Luž=750 m). Nie je uvažované so zriadením ďalšej zastávky alebo železničnej stanice na takto navrhutej trati. Všetky kríženia sú navrhnuté ako mimoúrovňové.

V rámci stavby je potrebné navrhnuť mimoúrovňové kríženia v miestach styku jestvujúcich komunikácií a navrhovanej trate. V navrhovanom úseku novej železničnej sa trate nachádza šesť krížení s existujúcimi komunikáciami. Tieto kríženia je potrebné nahradiť mimoúrovňovo.

- Kríženie č. 1 v km 5,930 s miestnou komunikáciou sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 5,930. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 260 m.
- Kríženie č.2 v km 9,785 na poľnej komunikácii sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 9,815. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 230 m.
- Kríženie č. 3 v km 12,366 s miestnou komunikáciou sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 12,378. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 260 m.
- Kríženie č. 4 v km 15,450 na miestnej komunikácii sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v km 15,450. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 280 m.
- Kríženie č. 5 v km 17,510 s poľnou komunikáciou sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v tom istom kilometri. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 6,0 m v celkovej dĺžke 360 m.
- Kríženie č. 6 v km 18,735 s miestnou komunikáciou sa nahradí mimoúrovňovým riešením a to vybudovaním nadjazdu v tom istom kilometri. Komunikácia nadjazdu bude asfaltová obojsmerná šírky min. 10,0 m v celkovej dĺžke 577 m.

V miestach mimoúrovňových krížení cestnej komunikácie a železničnej trate sú navrhnuté cestné a železničné mosty. Cestné mosty budú navrhnuté na zaťažovaciu triedu LM1 a železničné mosty na zaťažovaciu triedu LM71 a SW/2.

Číslo mostu podľa TEŠ	Staničenie v km	Dĺžka v m	Typ mostu
1	5,930	18	Nový železničný most
2	6,190	11	Nový cestný most
3	6,685	18	Nový železničný most
4	8,945	45	2 x Nový železničný most
5	9,815	11	Nový cestný most
6	10,289	18	Nový železničný most
7	12,378	11	Nový cestný most
8	13,565	18	Nový železničný most
9	15,450	11	Nový cestný most
10	17,040	18	Nový železničný most
11	17,305	18	Nový železničný most
12	17,510	11	Nový cestný most
13	18,490	18	Nový cestný most
14	18,735	11	Nový cestný most

## **TOTOŽNÉ TECHNICKÉ RIEŠENIA NOVÉHO ÚSEKU NITRA - TRNOVEC NAD VÁHOM VARIANT I (ZELENÝ) A VARIANT II (MODRÝ)**

Pri tomto technickom riešení je uvažované so zriadením nového železničného telesa s novými konštrukčnými vrstvami železničného spodku a zvršku, ktoré zodpovedajú požiadavkám pre modernizované trate.

Ide hlavne o dosiahnutie predpísaných parametrov železničnej dopravnej cesty a to:

- kinematický obrys vozidla UIC GC
- minimálna vzdialenosť osí koľají 4,0 m
- minimálna požadovaná rýchlosť 160 km/h
- minimálna požadovaná rýchlosť pre vlaky kombinovanej dopravy 120 km/h
- hmotnosť na nápravu
  - rušne (rýchlosť £ 200 km/h) 22,5 t
  - motorové vozne a motorové jednotky (rýchlosť £ 300 km/h) 17 t
  - osobné vozne 16 t
  - nákladné vozne s rýchlosťou £ 100 km/h 22,5 t
  - £ 120 km/h 20 t
  - £ 140 km/h 18 t
- hmotnosť na meter bežný koľaje 8 t
- zaťažovací vlak pre výpočet mostov UIC 71
- minimálna dĺžka nástupíšť vo veľkých staniaciach 400 m
- minimálna užitočná dĺžka koľaje na obchádzanie 750 m
- úrovňové priecestia žiadne

Konštrukčne bude železničný zvršok pozostávať z tvaru 60E2 s pružným upevnením. Snahou smerového a výškového vedenia trasy je v čo najväčšej miere sa vyhnúť zastavanému územiu a kopírovať morfológiu jestvujúceho terénu, čím dochádza k eliminácii budovania umelých stavieb.

Pre potrebu umiestnenia technologických celkov (zab. zar., oznam. zar., NZE.a pod.) je v lokalite výhybne Pereš vybudovaný pozemný technologický objekt. Stavba jednopodlažnej budovy technologického domčeka je konštrukčný jedno-trakt zastrešený plochou strechou.

Traťová rýchlosť v úseku Horné Krškany – Trnovec nad Váhom sa uvažuje 160 km/h. Odbočka Horné Krškany vznikne v úseku Nitra – Ivanka pri Nitre. Ovládaná bude zo ŽST Nitra.

Nový úsek trate bude jednokoľajný s jednou výhybnou Pereš. Táto bude zabezpečená samostatným zabezpečovacím zariadením 3. kategórie podľa TNŽ 34 2620 typu elektronické stavadlo, pričom toto elektronické stavadlo bude diaľkovo ovládané zo ŽST Nitra. Umiestnenie technológie elektronického stavadla bude v samostatnom kontajneri. V koľajisku budú umiestnené nové vonkajšie prvky – svetelné návěstidlá hlavné (vchodové, odchodové), predzvesti, elektromotorické prestavníky, snímače osí, snímače polôh jazykov výmen. Voľnosť koľají a výhybkových úsekov bude zisťovaná počítačmi osí. K vonkajším prvkom v koľajisku sa vybuduje nová kabelizácia. Vzhľadom k tomu, že v definitívnom stave bude vybudovaná striedavá el. trakcia 25kV/50Hz, použité káble budú so zvýšenou ochranou proti účinkom striedavej trakcie a v zhode s odporúčaniami dodávateľa technológie zabezpečovacieho zariadenia.

V úseku Horné Krškany – Trnovec nad Váhom sa bude dočasne jazdiť rýchlosťou 120 km/h. Pre výhladovú traťovú rýchlosť 160 km/h, bude musieť byť vo väzbe na zabezpečovacie zariadenia Bratislava – Trnovec n/V vybudovaná traťová časť vlakového zabezpečovacieho zariadenia, ktorá bude zabezpečovať prenos návěstí a informácií na hnacie vozidlo.

V rámci tejto alternatívy bude musieť byť z dôvodu zmeny koľajiska upravené zabezpečovacie zariadenie ŽST Trnovec nad Váhom. Všetky prípadné križovania s cestnou komunikáciou na novej trati budú mimoúrovňové.

Úpravy zabezpečovacích zariadení v úseku Leopoldov – Nitra – Šurany platia podľa technického popisu pre tento úsek trate. V ŽST Nitra bude vybudované centrum riadenia dopravy.

V úseku novo navrhovanej železničnej trate Odbočka Horné Krškany – Trnovec nad Váhom sa do hlavnej káblovej trasy, riešenej v rámci železničného spodku, položia tri rúry z vysokohustotného polyetylénu vhodné pre uloženie v kábelovodoch aj do zeme (ako HDPE 40/33).

Pre realizovanie digitalizácie siete ŽSR sa budujú optické káblové vedenia, ktoré musia vyhovovať odporúčaniam "ITU G.652-D". V úseku železničnej trate Odbočka Horné Krškany – Trnovec nad Váhom sa do dvoch z riešených optúr sa zafúkne optický 24-vláknový kábel, ktorý bude ukončený v objektoch pre technológiu podľa požiadaviek správcu zariadenia.

Predmetom riešenia silnoprúdovej technológie, v nadväznosti na výsledky energetických výpočtov a potrieb trakčného vedenia, je vybudovanie TNS Lužianky a elektrifikácia úseku Leopoldov – Nitra - Šurany.

Konfigurácia silnoprúdovej technológie:

- TNS Lužianky R25 kV 4x vývod + 3x vývod stavebná rezerva
- SpS Leopoldov R25 kV 3x vývod (napájač) + 3x vývod stavebná rezerva
- SpS Šurany R25 kV 1x vývod (napájač)
- SpS Trnovec nad Váhom 3x vývod (napájač)

V traťovom úseku je nad hlavnými koľajami navrhnutá hlavná plne kompenzovaná zostava zvislého retiazkového trolejového vedenia typu „S“ z trolejového drôtu 100mm<sup>2</sup> Cu, nosného lana 50mm<sup>2</sup> Bz so stálym ťahom 10kN. V prípade tretieho úseku s 12m dlhým prídavným lanom 50mm<sup>2</sup> Bz. Trolejové vedenie je rátané pre doplnenie zosilňovacím/napájacím vedením, v prípade potreby zvýšenie prevádzky.

Napájanie TV novej trate v úseku Nitra- Trnovec nad Váhom je pomocou:

- TNS Lužianky - samostatný 1 napájač, to znamená celkom realizovať 4 napájače (3x stavebná rezerva).
- SpS Trnovec nad Váhom - 3 vypínače.

Napojenie výhybne Pereš na rozvody NN - pre nové napojenie technologického domčeka vo výhybni Pereš na elektrickú energiu sa navrhuje vybudovať novú káblOVú prípojku NN z najbližších prípojných bodov distribučnej siete ZSE.

### Zemné práce

Z poľnohospodárskych pozemkov bude odobratá ornica v hrúbke 0,20-0,40 m. V zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy bude navrhovateľ povinný zabezpečiť hospodárne a účelné využitie pôdy na základe bilancie skrývky humusového horizontu.

Rozsah zemných prác zodpovedá návrhu smerového a výškového vedenia a bude bližšie špecifikovaný vo fáze projektovej prípravy.

### Príprava územia a následná rekultivácia

V rámci prípravy územia sa predpokladá odstránenie všetkých porastov z plôch trvalého i dočasného záberu pôdy a pre zriadenie stavebných dvorov. Manipulačné pásy sú navrhnuté pozdĺž celej trasy.

Úprava plôch bude pozostávať z odhumusovania, časť bude odvezená na rekultiváciu určených pozemkov a časť bude uložená na medziskládky, pričom bude zabezpečené následné ošetrovanie humusu po dobu spätného využitia na zahumusovanie železničného telesa.

Pre väčšie mostné objekty sa uvažuje so zriadením zariadení stavenísk (skládok materiálu) v rámci plôch dočasného záberu.

V zmysle zákona č. 220/2004 Z.z. bude navrhovateľ povinný zabezpečiť hospodárne a účelné využitie pôdy na základe bilancie skrývky humusového horizontu.

Súčasťou stavby bude následná rekultivácia dočasne zabratých pozemkov. Na tých, ktoré nebudú situované na poľnohospodárskej pôde sa realizuje iba technická rekultivácia. Na pozemkoch poľnohospodárskej pôdy sa okrem technickej rekultivácie vykoná aj biologická rekultivácia, ktorej rozsah bude podrobne popísaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

Skládky humusu, ktorý sa použije na spätné zahumusovanie svahov zemného telesa, na spätnú rekultiváciu ako aj na rôzne upravené plochy, budú vytvorené na dočasne zabratých priľahlých plochách, nevyužívaných na poľnohospodársku výrobu. Humus, ktorý sa nepoužije pre potreby stavby sa odovzdá poľnohospodárskym subjektom, resp. užívateľom dotknutých pozemkov.

#### Rekultivácie opustených úsekov trate

Súčasťou rekultivačných prác bude aj rekultivácia všetkých opustených úsekov železničnej trate. Technická rekultivácia bude pozostávať z demontáže tratí, ktoré sa už nebudú využívať, rozbratia rôznych železničných zariadení a objektov, odstránenia násypových telies, zarovnanie terénu a rozprestretia vrstvy humusu. V prípade, že sa rekultivované pozemky budú mať pripojiť k poľnohospodárskej pôde, vykoná sa na nich aj biologická rekultivácia. Rozsah a postup prác bude podrobne stanovený v ďalšom stupni projektovej dokumentácie.

#### Vegetačné úpravy

Vhodné začlenenie novej trate do územia bude riešené vegetačnými úpravami v násypoch alebo zárezoch železničného telesa. Výsadba krovitej zelene je možná len na vyšších násypoch alebo svahoch zárezov.

Zároveň v miestach migrácie zveri bude navrhnutá vhodná kríková výsadba na usmernenie zveri pod mostné objekty. Podrobný výber druhovej skladby drevín bude vykonaný v ďalšom stupni projektovej dokumentácie s prihliadnutím na miestne klimatické a pôdne pomery, pôvodné domáce druhy a celkový ráz krajiny.

### **III. POPIS PRIEBEHU POSUDZOVANIA**

#### **1. Vypracovanie správy o hodnotení**

Správu o hodnotení (ďalej len správa) vypracovali spoločnosti Enviconsult, spol. s r.o., Žilina, Reming Consult a.s., Bratislava a Chémia – Servis, a.s., Bratislava podľa prílohy č. 11 zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len zákon) v decembri 2014, vedúcim riešiteľského kolektívu bol RNDr. Anton Darnady.

Vypracovaniu správy predchádzalo hodnotenie zámeru, na základe ktorého MŽP SR s prihliadnutím na doručené stanoviská v spolupráci s rezortným orgánom, povoľujúcim orgánom a po prerokovaní s navrhovateľom určilo a vydalo rozsah hodnotenia k navrhovanej činnosti podľa § 30 zákona zo dňa 21.10.2014 pod j. č. 7579/14-3.4/ml.

#### **2. Rozoslanie a zverejnenie správy o hodnotení**

Navrhovateľ predložil správu podľa § 31 ods. 4 zákona Ministerstvu životného prostredia SR. Ministerstvo životného prostredia SR po skontrolovaní náležitostí podľa § 33 ods.1 zákona hodnotiacu dokumentáciu rozoslalo všetkým zainteresovaným subjektom.

Správa o hodnotení bola zverejnená v zmysle § 34 zákona obvyklým spôsobom na webovom sídle dotknutých miest, obcí a MŽP SR ([www.enviroportal.sk](http://www.enviroportal.sk)).

### 3. Prerokovanie správy o hodnotení s verejnosťou

Prerokovanie správy s verejnosťou bolo organizované navrhovateľom v spolupráci s dotknutou obcou v zmysle zákona. Záznamy z verejných prerokovaní sú nasledujúceho znenia.

Program bol u všetkých verejných prerokovaní nasledovný:

- 1/ Otvorenie prerokovania a predstavenie účastníkov stretnutia
- 2/ Predstavenie navrhovaného technického riešenia zámeru
- 3/ Vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie
- 4/ Diskusia
- 5/ Záver

Záznamy obsahujú podpisy zástupcov obcí a pečiatky.

#### Záznam z verejného prerokovania pre mesto Leopoldov konaného dňa 15.1.2015 v kine Osveta Leopoldov.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny, ktorá je súčasťou záznamu

Verejné prerokovanie otvorila primátorka mesta Mgr. Terézia Kavuliaková, ktorá privítala všetkých prítomných. Predstavila RNDr. Antona Darnadyho zástupcu spoločnosti ENVICONSULT spol. s r. o., ktorá je jednou zo spracovateľov správy o hodnotení.

RNDr. Darnady pokračoval v predstavení prítomných osôb za strany navrhovateľa a uviedol základné údaje o správe o hodnotení. Následne vyzval Ing. Petra Hvizdoša aby prítomných oboznámil s návrhom riešenia.

Ing. Peter Hvizdoš začal s predstavovaním zámeru, kde ide cca o 60 km trate, ich zadaním bolo zelektrifikovať a v neposlednom rade zoptimalizovať na takú úroveň, aby sa dalo po tejto trase jazdiť 120 km rýchlosťou. Čiastočne sa im to podarilo, v niektorých miestach to nie je možné vzhľadom na miestne pomery a celkový vzhľad terénu. V oblasti Leopoldova majú jediný možný prípad, ktorý vysvetlí neskôr. Červený úsek trate rieši Leopoldov (ukázané na dataprojektore). Predstavil Variant I. a II., ktorý sa ale nedotýka mesta Leopoldov. Zaoberal sa podrobnejšie len Leopoldovom. Podľa zadania mali optimalizovať trať a zvýšiť rýchlosť na 120 km za hodinu a jednou z ďalších zadávacích podmienok bolo, čo najviac minimalizovať počet úrovňových priecestí na riešenom úseku. Najväčšie zásahy by boli v meste Leopoldov. Vysvetlil aké vjazdy mali riešiť. Podľa zadania mali riešiť vjazd do stanice Leopoldov v smere od Hlohovca 80 km/h a 60 km/h. Ide o prvotné návrhy, nie sú to definitívne riešenia - stretnutie bolo zorganizované za účelom podania ústnych a následne písomných pripomienok. Predstavil možné riešenia rekonštrukcie pri vjazde do Leopoldova 80 km/h a pri rýchlosti 60 km/h. Následne dal Ing. Hvizdoš priestor diskusií.

Občan pán Plánka: Aká je brzdná dráha vlaku pri 80 km/h rýchlosti?

Ing. Hvizdoš: 700 m

Či sa to vôbec oplatí robiť pred stanicou, ktorá je asi 0,5 km od budovy kina.

Ing. Hvizdoš z výsledkov dopravnej technológie, vyšlo, že upravenie rýchlosti na 80 km/hod na tomto malom úseku, by celej stavbe ako celku veľmi nepomohlo. Rozsah investície - to sú mohutné stavebné zásahy do územia. Ide o veľké riešenia a nie je nevyhnutné, ale podľa zadania od železníc bolo potrebné vyriešiť spôsob vjazdu do Leopoldova 80 km a 60 km rýchlosťou. Zadanie bolo splnené, predložené a teraz je na meste ako to bude akceptovať, aké bude mať pripomienky. Z pripomienkami sa počíta.

Občianka pani Slamková: Otázka k súčasnému druhému priechodu, že by bol tak ako je. Chcela by vysvetliť, čo sa tým myslí?

Ing. Hvizdoš: Priechod sa ponechá, bude zabezpečený vyšším stupňom zabezpečenia (čo je už aj v súčasnosti). Takže sa nebude robiť nič.



Občianka pani Vašková: Zaujímaloby ju načo sa bude robiť nadjazd pri poslednom priechode (vážnici)? Kvôli čomu? Je tam minimálna premávka, zabezpečenie dostatočné, nikdy sa tam nič nestalo.

Ing. Hvizdoš: Neštudovala sa frekvencia na jednotlivých priecestiach. Museli splniť zadania a v rámci spracovania a preukázania, že je to možné priecestie riešiť aj inak. Existuje aj druhá možnosť a tá je ponechanie pôvodného stavu a zmodernizovať zabezpečovacie zariadenie.

Občan pán Miček: Či bude vedľa trate krytie (protihluková bariéra)?

Ing. Šimo: V podstate v tomto štádiu, môžeme zohľadniť nové vlastnosti trate, má lepšie akustické vlastnosti. Pokiaľ ide o celkovú možnosť, v súčasnom období sú obmedzovaný tým, že kým sa nedohodne kde a aké budú prejazdy. Nedá sa dotiahnuť absolútne presne akustická ochrana, lebo železnice majú svoje predpisy, že nemôžete v okolí týchto priechodov robiť kvôli výhľadovým uhlom bariéry. Takže celkový návrh v tomto štádiu je v tom, že sú navrhnuté 2 m výšky clony, tam kde je to možné za súčasného stavu. Železnice požadujú čo najväčšiu bezúdržbovosť protihlukových bariér (hliníkové, betónové), geometria, kde budú umiestnené, je ešte rozpracovaná. Vibrácie to je veľký problém, obytné zóny sú v pásme ochrany veľmi blízko. Sú tu prejavy vibrácií, tieto by mali byť vyriešené tým, že bude nový moderný zvršok a s novou koľajou, ktorá by mala toto odstrániť. Pokiaľ ide o hluk v tomto štádiu nie je dotiahnutá finálna verzia, ktorá sa vždy následne nadväzuje na to čo projektanti uzavru, v ktorom stupni bude aké riešenie prijaté.

Občan pán Jančár: Ide o veľký zásah do priestoru, železnica rozdeľuje mesto, bariéry rozdeľujú a stratia sa priehľady, zmizne priestor. Podľa neho by pomohlo vybudovať nové lôžko, motorové rušne nahradiť elektrickými a hlučnosť sa zníži. Čo si myslíte o tom?

Ing. Šimo: Nie je prijatý zákon o starej hlukovej záťaži. Nové projekty musia byť riešené v zmysle platných limitov. Nie je možné niečo navrhnuť projektantom, čo by nespĺňalo zákonné limity, ak ide o nový rekonštruovaný úsek. Projekt musí spĺňať limity, ktoré sú v tom období predpísané.

Občania navrhujú aby boli bariéry priehľadné (napr. sklenené). Pán Šimo vysvetľuje, že sklenená zábrana iba posúva akustickú energiu iným smerom ale ju vôbec nerieši.

Občianka pani Vašková: Čo s nadjazdom pri vážnici? Bude alebo nebude?

Ing. Hvizdoš: Toto sú ideové návrhy. Občania môžu vysloviť svoje pripomienky (nesúhlasy) a mesto ich zapracuje do stanoviska, ktoré zašle na Ministerstvo životného prostredia. Následne v ďalších stupňoch pre územné konanie alebo stavebný zámer, sa musia projektanti týmito pripomienkami zaoberať.

Primátorka Mgr. Kavuliaková: Vstúpila do debaty a vyjadrila, že v stanovisku mesta bude nasledovné: Mesto Leopoldov nesúhlasí so zvýšením rýchlosti na 80 km/h, nakoľko by potom prišlo k asanácii budovy kina. Mesto Leopoldov bude trvať na tom, aby boli železničné priecestia zachované v súčasnom, avšak lepšie technicky vybavené. Primátorka nie je tiež zástanca protihlukových bariér.

Občan pán Tomášik: Keď sa zníži rýchlosť, predpokladá sa, že sa zníži aj hlučnosť? Bola urobená aj kalkulácia pri nižšej rýchlosti, aká by bola hlučnosť? A či by bola tá potreba reálna mať hlukové bariéry?

Ing. Šimo: Keď sa zníži rýchlosť, zníži sa aj hlučnosť, to platí aj na pozemných komunikáciách. Najdôležitejšie je stav koľají, stav vlakov, ktoré sú v prevádzke, lebo všetko vyrába hlučnosť. Urobili viac ako desať 24-hodinových meraní a podľa toho to bolo nastavené. Prejazdnosť poskytol zhotoviteľ a do roku 2040 výhľadovo.

Občan pán Tittel: Chcete dostať Leopoldov do železničnej kľetky. Okolo je len železnica a Leopoldov je v strede.

Ing. Hvizdoš: V súčasnosti chodí po tejto trati 22 vlakov denne.

Občan pán Ilko: Je proti hlukovým bariéram teoreticky, ale keby že tam niekto býva z občanov, ktorí sú proti protihlukovým bariéram, tak by povedali niečo celkom iné. Tam je veľká hlučnosť, dostávajú zabrat' aj domy.

Občan pán Marko: Zaujíma ho zadanie pre tento zámer, kto ho vytváral a na základe akej vízie.?

Ing. Vašek: Zadanie vytvorili odborníci na železničiach, neviem presne z akej vízie sa vychádzalo, ale bolo to predovšetkým zo železničných predpisov.

Občania v diskusii vyslovili názor, aby sa železničná trať premiestnila mimo zastavaného územia mesta (miestnu časť Kopanice).

Občan pán Kamenár: Pripravil si variant, kedy by trať bola vedená za miestnu časť Leopoldova Kopanice, tým by sa vyriešilo z pohľadu mesta veľa problémov v železničnej doprave. Bola by tam jedna priaznivá vec pre železnice. V Leopoldove sú krátke dopravné koľaje pre nákladné vlaky a tým pádom by sa trať napojila až za Kopanicami, tak by sa dokázali predĺžiť koľaje k stanici, ktoré sú používané pre nákladné vlaky a dosiahla by sa aj tam tá dĺžka 750 m, ktorá je aj do budúcnosti plánovaná pre nákladnú dopravu.

Ing. Vašek: Železnice riešia niekoľko štúdií, modernizácii, rekonštrukcii a môžete doručiť na železnice svoj návrh a môže sa prehodnotiť.

Občan pán Kamenár: Pokračoval. Keď si železnice zadávali podmienky, prečo je tam podmienka Leopoldov rýchlosť 60 km/h a 80 km/h, pričom vo všetkých ostatných staniaciach ako je Hlohovec, Rišňovce, sú požadované rýchlosti len 50 km/h k nástupišťu.

Ing. Vašek: Nepoznám presne príčiny, prečo sa to navrhlo, ale v podstate napájame sa z trate 2 kategórie na trať 1 kategórie, zrejme je to hlavný dôvod toho prečo vyššia rýchlosť ako napr. v Rišňovciach.

Občan Pán Kamenár: Predstavil svoj variant a názorne ho predniesol.

RNDr. Darnady: Poďakoval za príjemnú vsuvku. Je to dobrá myšlienka, aby sa ale naplnila, je potrebné realizovať nasledovný postup. V prvom rade sa musí s týmto návrhom stotožniť mesto, ktoré to zapracuje do územného plánu mesta. Ide o obrovský a dlhý proces, namáhavé vyjednávanie so všetkými dotknutými a keď sa to dostane do územného plánu mesta Leopoldov, potom by to bolo potrebné dostať do územného plánu samosprávneho kraja. Akonáhle je to v týchto dokumentoch, môžete vyvíjať iniciatívu a zabezpečiť peniaze, aby sa s tým niečo urobilo. Toto je jediná reálna cesta, ako niečo takéto dostať na svetlo sveta. Na margo toho, čo bolo povedané (variant pána Kamenára). Teraz prezeráme, študujeme a spoločne analyzujeme technické riešenie, ktoré tu bolo prezentované v technickej štúdiu a my sme ho prevzali do správy o hodnotení, ale správa o hodnotení nie je o tom, že niečo preberieme a necháme tak. Ak by ste si správu pozreli, na str. 142 sa píše nasledovné. Projektanti zanalyzovali a navrhujú rýchlosť 60 na vstupe do železničnej stanice, potom sa polomer nezmení a zostane. Ministerstvo dostane takéto vyjadrenie. Ministerstvo bude písať záverečné stanovisko, cez odborného posudzovateľa a ešte dostane odozvu od mesta, že je proti 80 km rýchlosti.

Občianka pani Jančárová: Prerozprávajte nám verziu 60 km/h, čo pre nás znamená, celú tu trasu. Čo to obnáša, aké práce?

Ing. Hvizdoš: Ak ostaneme na 60 km rýchlosti sa tu nemení absolútne nič. Nadjazd je jedna z možných alternatív, ako vyriešiť toto úrovňové priecestie.

Občan pán Gergič: Približujeme sa k nulovému variantu, nebude sa robiť nič a všetko ostane tak.

Ing. Hvizdoš: Nulový variant bol riešený, ale ešte v technicko-ekonomickej štúdiu. Teraz sa bavíme o správe o hodnotení. Je to pravda, že jedna z možností, ako minimalizovať stavebný náklad a elektrifikovať trať. Jednou z možností je iba preštrkovať jestvujúcu trať a nespraviť nič. Ostanú koľajnice, podvaly a urobí sa elektrifikácia, ale budete mať hluk. Pretože jeden zo zdrojov hluku je aj ventilátor elektrickej lokomotívy, to je jeden z väčších nositeľov hluku. Preto sa navrhujú aj hlukové bariéry.

Občan pán Hladký: Ak by sa stalo, že stanovisko mesta nebude vypočítané? Akým spôsobom by bolo mesto a obyvatelia odškodnení? Ak by sa také niečo stalo.

Ing. Hvizdoš: Z legislatívneho hľadiska vývoja projektu sa vstupuje do takých štádií ako je územné konanie a účastníkom každého územného konania je každá dotknutá osoba, mesto. Ak mesto

nebude súhlasiť s takouto investíciou, stavebník nemá inú možnosť a urobiť dohodu s mestom na nejakom inom riešení. Mesto musí byť vypočítané a tiež aj občan.

Občianka pani Jančárová: Zaujímala sa, či zámer je zakreslený v územnom pláne trnavského samosprávneho kraja.

Ing. Hvizdoš: Nemajú o tom vedomosť, že by to tam bolo zakreslené.

Občianka pani Kovarská: Pripomienka, aby sa počítalo s priechodmi pre chodcov a chodníkmi.

Primátorka Mgr. Kavuliaková: Zhrnula verejné prerokovanie. Mesto Leopoldov nebude súhlasiť so zvyšovaním rýchlosti, ani s nadjazdami bude žiadať minimalizovať PHS. Poďakovala občanom za účasť.

### Záznam z verejného prerokovania pre mesto Hlohovec konaného dňa 14.1.2015 na MsÚ Hlohovec.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny, originál prezenčnej listiny je súčasťou spisu 149/2015

Verejné prerokovanie sa začalo v určenej hodine, za prítomnosti zástupcov navrhovateľa, spracovateľov správy o hodnotení, zástupcov mesta Hlohovec a ostatnej verejnosti.

1/ Rokovanie otvorila a účastníkov verejného prerokovania privítala Ing. G. Danišovičová, pracovníčka referátu územného plánovania a urbanizmu Mesta Hlohovec. Po stručnom úvode a oboznámení so súvisiacimi termínmi odovzdala slovo spracovateľovi správy o hodnotení RNDr. A. Darnadymu zo spoločnosti ENVICONSULT, spol. s r.o. Ten predstavil účastníkov konania za stranu navrhovateľa a uviedol základné informácie o prejednávacom projekte a procese posudzovania vplyvov.

2/ Technické riešenie predstavil Ing. P. Hvizdoš z REMING CONSULTU a.s. Vo svojom príspevku sa zameril na detailné objasnenie spôsobu riešenia priecestí, ktoré budú elektrifikáciou železničnej trate ovplyvnené.

3/ Vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie bolo zamerané vzhľadom na záujem občanov v diskusii hlavne na riešenie hlukovej situácie. Občanom odpovedal Ing. J. Šimo zo spoločnosti Klub ZPS vo vibroakustike, ktorá bola autorom hlukovej štúdie pre celú trasu trate. Okrem iného zdôraznil, že podrobné riešenie protihlukových opatrení bude možné až po definitívnom technickom preriešení železničných priecestí. Až vtedy sa budú môcť aplikovať všetky požiadavky vyplývajúce z technických predpisov, ktoré sa týkajú napr. potreby ponechania voľného priestoru 60 m od okrajov priecestia na obe strany. Znamená to, že v uvedenom priestore nie je možné budovať protihlukové steny (PHS). Pokiaľ nebude možné na základe merania využiť PHS, resp. tieto nebudú mať dostatočný účinok, pristúpi sa k terciárnym opatreniam priamo na ovplyvnených objektoch.

4/ Diskusia bola zahájená priebežne počas výkladu k technickému riešeniu, formou vstupov občanov a zástupcov dotknutých organizácií k navrhovanému riešeniu železničnej trate. Dlhotrvajúca diskusia, či už zo strany verejnosti alebo členov komisie bola veľmi konštruktívna a občania sa pýtali hlavne na detaily riešenia priecestí. Zaujímali sa o spôsob prevedenia stavby, hĺbku priecestí, percento stúpania podjazdu, akým spôsobom bude podjazd vyvedený na povrch, hlavne vo väzbe na okolité rodinné domy, spôsob vychádzania z domov autami. Tiež vyjadrili obavy z možného zvýšenia kriminality vo väzbe na nový podjazd. Upozornili na existenciu vedení technickej infraštruktúry v nadväznosti na železničnú trať, ktorá by mohla skomplikovať budovanie podjazdu.

Zástupca spoločnosti BEKAERT sa zaujímal o tieto problémové okruhy:

- či nie je možné podchod k nástupištiam predĺžiť až po existujúcu komunikáciu
- či bude nový podjazd parametrami zodpovedať aj nákladnej doprave
- či bude zachovaná lávka ponad trať

- ako bude fungovať železničná preprava počas výluky na železnici z dôvodu jej elektrifikácie  
Zástupca projektanta zodpovedal na položené otázky nasledovne. Upozornil, že technické riešenie mimoúrovňového križovania je urobené bez zamerania, bez znalosti geologických pomerov, technickej infraštruktúry v území a predstavuje ideový návrh na úrovni štúdie. Podjazd v km 23,358 pôjde do dostatočnej hĺbky aj pre nákladnú dopravu, bude aj pre peších, sklonové pomery umožnia jeho vyústenie cca v 150 m vzdialenosti na obe strany od osi trate. Pre rodinné domy nachádzajúce sa v dosahu bude zabezpečený úplný prístup aj pre autá. Uviedol, že podchod v rámci staničných priestorov by bolo možné potiahnuť až po existujúcu cestu. Otázka ďalšej existencie lávky pre peších je podmienená jej technickým stavom a jej rekonštrukciou. Preprava materiálov do Bekaertu počas výstavby bude po železnici limitovaná, do úvahy prichádza doprava po železnici dlhšími trasami a najreálnejšie bude asi využívať automobilovú dopravu.

Riešenie mimoúrovňového križovania priecestia v km 20,279 (Bočina) bolo tiež predmetom diskusie a občanov.

Diskusiu obohatil prítomný expert zo Žilinskej univerzity, ktorý si vyhodnotil navrhované riešenie trate a s mnohými čiastkovými riešeniami súhlasil a považoval ich za dobré a s niektorými sa nestotožnil. Zaoberal sa v príspevku celým úsekom trate Leopoldov - Šurany a Hlohovca sa týkalo napr. to, preferoval dĺžku nástupíšť 180 m, pri Leopoldove zase konštatoval, že by bolo možné optimalizovať rýchlosť vchádzania vlaku do stanice na 70 km/h.

#### 5/ Závery

Na záver Ing. Danišovičová konštatovala, že v prípade pokračovania prípravy bude potrebné v projektovej etape predložiť mestu Hlohovec podrobné technické riešenie všetkých priecestí vrátane protihlukových opatrení. Uvedené riešenie musí byť konzultované s pracovníkmi mesta Hlohovec. Mesto Hlohovec uplatní stanovisko v zákonnej lehote, verejnosť má možnosť využiť termín do 22.1.2015.

Verejné prerokovanie bolo ukončené okolo 16.00 hod., po odchode zástupcov spracovateľa pokračovala ešte krátka diskusia za účelom ujasnenia stanoviska mesta.

#### Záznam zo spoločného verejného prerokovania pre mesto Nitra a obce Ivanka pri Nitre, Branč konaného dňa 14.1.2015 na MsÚ Nitra.

Prítomní: podľa prezenčnej listiny

#### 1/ Otvorenie

Rokovanie otvoril a účastníkov rokovania privítal Ing. Lančarič z ÚHA MsÚ Nitra. Po stručnom úvode odovzdal slovo RNDr. A. Darnadymu zo spoločnosti ENVICONSULT spol. s r.o., ktorý predstavil účastníkov konania za stranu navrhovateľa a uviedol základné informácie o prejednávanej projekte a procese posudzovania vplyvov.

#### 2/ Predstavenie procesu posudzovania.

RNDr. Darnady predstavil proces posudzovania vplyvov na životné prostredie a jeho históriu, kde sa zmienil o vypracovaní zámeru, rozsahu hodnotenia a správy o hodnotení.

#### 3/ Predstavenie zámeru Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra – Šurany

Ing. Hvizdoš z REMING CONSULT-u, a.s. predstavil technické riešenie elektrifikácie železnice v úseku katastrov zúčastnených obcí.

- Preloženie miesta zastávky Mlynárce
- Prezentovanie mimoúrovňových križovaní s cestnými komunikáciami
- Vytvorenie nového podchodu na železničnej stanici
- Rekonštrukcia pôvodnej lávky

- Upozornenie na nutnosť asanácie niektorých objektov/ Branického, Hollého ul./

#### 4/ Diskusia

- Budovy ZŠ nie sú súčasťou zadania – reakcia na podnety a požiadavky ohľadom nutnosti rekonštrukcie železničnej stanice v Nitre /RNDr. Sidor, Ing. Arch. Búri, Ing. Lančarič/
- Možnosť zníženia hlukového zaťaženia z prevádzky trate po jej optimalizácii
- Výrubu a náhradné výsadby /resp. preferencia finančnej kompenzácie v zmysle zákona 543/2002 Z.z. zo strany investora/, podrobnejšie v ďalšom stupni PD.
- Menej podrobné zaoberanie sa so súladom s KEP a miestnym ÚSES v rámci správy o hodnotení /RNDr. Sidor/
- Mesto Nitra – UHA - požiadavka na zaslanie podrobnejšieho výkresu bodu napojenia trate Nitra – Trnovec nad Váhom v k.ú. Horné Krškany /p. Dírešová, Ing. Lančarič/. Upozornili na križovanie úseku Nitra – Trnovec nad Váhom s pripravovanou stavbou „Cesta I/64 Komjatice – Nitra (jedná sa o štvorpruhovú komunikáciu, PD vypracovaná pre územné rozhodnutie, investor SSC Ba) UHA MsÚ požaduje zachovať a rekonštruovať lávku nad železničnou stanicou v Nitre.
- Možnosti i pre nákladnú dopravu v úseku trate Nitra – Trnovec nad Váhom /RNDr. Sidor/, uprednostnenie prepravy osôb /spracovateľ/
- Otázka na budúcu údržbu telesa dráhy /násypy a pod./ - mechanická údržba, chemické odburinenie /RNDr. Sidor/
- Starosta za Branč JUDr. Gulka vyslovil požiadavku ponechať nezabezpečené priecestie do vinohradov (km 22,903), na čo reagoval projektant, že by to bolo možné len formou podchodu pre peších.

#### 5/ Závery

Verejné prerokovanie sa uskutočnilo v pokojnej atmosfére a po tom, čo neboli ďalšie otázky zo strany prítomných, poďakoval RNDr. Darnady účastníkom za účasť a verejné prerokovanie ukončil.

Záznam zo spoločného verejného prerokovania pre mesto Šurany a obce Lipová, Veľký Kýr a Komjatice konaného dňa 15.1.2015 na MsÚ Šurany.

Prezenčná listina: príloha záznamu

1/ Rokovanie otvoril účastníkov rokovania privítal v zastúpení primátora Šurian Ing. Tóth. Po stručnom úvode odovzdal slovo Ing. Hvizdošovi zo spoločnosti REMING CONSULT. Ten predstavil účastníkov konania za stranu navrhovateľa a uviedol základné informácie o prejednávacom projekte a procese posudzovania vplyvov.

2/Technické riešenie predstavil Ing. Hvizdoš z REMING CONSULTU a.s.

3/Vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie bolo zamerané vzhľadom na záujem občanov hlavne na riešenie hlukovej situácie, s ktorým ich oboznámil jej spracovateľ Ing. Šimo.

4/ Diskusia bola zahájená priebežne počas výkladu k technickému riešeniu, formou vstupov občanov k navrhovanému riešeniu železničnej trate. Diskusie sa zúčastnili zástupcovia a občania všetkých zúčastnených obcí. Priebeh diskusie je zapracovaný do záverov rokovania.

#### 5/ Závery

##### Veľký Kýr:

Zástupca obce vyjadril nesúhlas so zrušením jestvujúcich úrovňových križení a ich nahradením mimoúrovňovými križeniami.

### Komjatice:

Zástupcovia obce požadujú ponechať jestvujúce úrovňové kríženia a nesúhlasia s ich nahradením mimoúrovňovými kríženiami. Jestvujúce priecestie v km 15,348 požadujú ponechať. Keďže jeho situovanie v pôvodnej polohe by už zasahovalo do staničných koľají, v ďalších stupňoch PD požadujú jeho preloženie mimo staničné koľaje, no nie nahradenie mimoúrovňovým krížením s napojením na miestne komunikácie obce. Všetky úrovňové priecestia v obci požadujú ponechať aj pre motorové vozidlá.

### Lipová

Zástupca obce súhlasil s predloženým návrhom a nevzniesol žiadne pripomienky. V prípade obce Lipová návrh uvažuje so zriadením novej železničnej zastávky čo najbližšie k centru.

### Šurany

Zástupca mesta požaduje ponechať jestvujúce úrovňové kríženie v km 9,132 a nesúhlasí s jeho zrušením, keďže je využívané pre potreby prejazdu veľkej poľnohospodárskej techniky, ktorá by v prípade zrušenia priecestia bola nútená využívať mestské komunikácie.

### Záznam zo spoločného verejného prerokovania pre obce Rišňovce, Kľačany a Alekšince konaného dňa 12.1.2015 na obecnom úrade v Rišňovciach.

Prezenčná listina: pozri príloha

1/ Rokovanie otvoril účastníkov rokovania privítal starosta obce Rišňovce Karol Laboš. Po stručnom úvode odovzdal slovo spracovateľovi správy o hodnotení RNDr. A. Darnadymu zo spoločnosti ENVICONSULT spol. s r.o.. Ten predstavil účastníkov konania za stranu navrhovateľa a uviedol základné informácie o prejednávacom projekte a procese posudzovania vplyvov.

2/ Technické riešenie predstavil Ing. Hvizdoš z REMING CONSULTU a.s.

3/ Vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie bolo zamerané vzhľadom na záujem občanov hlavne na riešenie hlukovej situácie.

4/ Diskusia bola zahájená priebežne počas výkladu k technickému riešeniu, formou vstupov občanov k navrhovanému riešeniu železničnej trate. Diskusie sa zúčastnili občania všetkých troch obcí. Najaktívnejší boli p. Peter Valent (Alekšince). Priebeh diskusie je zapracovaný do záverov rokovania.

#### 5/ Závery

Obec Kľačany - zo strany obce ani občanov neboli vznesené výhrady voči technickému riešeniu trate.

Obec Rišňovce - zo strany obce ani občanov neboli vznesené výhrady voči navrhovanému technickému riešeniu trate a mimoúrovňových krížení železničnej trate s cestnými komunikáciami.

Obec Alekšince - zo strany obce a občanov boli vznesené zásadné výhrady k spôsobu riešenia železničných priecestí. Argumentovali tým, že navrhované mimoúrovňové riešenie rozdelí obec a dovedie dopravu do stredu obce, čím sa zvýši riziko dopravnej nehodovosti. Nesúhlasia zároveň so zrušením priecestia v km 9,3, ktoré je hlavnou dopravnou osou obce. Odporúčajú riešiť mimoúrovňové preklopenie železnice v priestore východne od priecestia. V konečnom dôsledku preferujú ponechanie existujúcich priecestí. Nakoľko v územnom pláne obce plánuje obec v km 9,8 - 10,2 (v smere na Leopoldov po pravej strane) výstavbu rodinných domov, požadujú v danom úseku uvažovať s výstavbou protihlukových stien.

### Záznam zo spoločného verejného prerokovania pre obce Trnovec nad Váhom, Jatov, Veľká Dolina a Cabaj-Čápor konaného dňa 16.1.2015 v MKS Trnovec nad Váhom.

Prezenčná listina: pozri príloha

1/ Rokovanie otvoril účastníkov rokovania privítal starosta Trnovca nad Váhom Ing. Július Rábek. Po stručnom úvode odovzdal slovo Ing. Hvizdošovi zo spoločnosti REMING CONSULT. Ten predstavil účastníkov konania za stranu navrhovateľa a uviedol základné informácie o prejednávanej projekte a procese posudzovania vplyvov.

2/ Technické riešenie predstavil Ing. Hvizdoš z REMING CONSULTU a.s., ktorý vysvetlil genézu projektu a spôsob vedenia trasy novo navrhovanej železničnej trate medzi Hornými Krškami a Trnovcom nad Váhom.

3/ Vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie bolo zamerané vzhľadom na záujem občanov hlavne na riešenie hlukovej situácie, s ktorým ich oboznámil spracovateľ správy o hodnotení RNDr. A. Darnady. Vysvetlil, že v zmysle spracovanej hlukovej štúdie nie je potrebné realizovať v území protihlukové opatrenia, nakoľko vzdialenosť navrhovanej železnice je v dostatočnej vzdialenosti od bývania. Taktiež vysvetlil spôsob vyhodnotenia variantov a uviedol, že z posúdenia vyšiel ako lepší variant II, ktorý je ohľaduplnejší k biote v území a je vedený aj vo väčšej vzdialenosti od objektov bývania.

4/ Diskusia bola zahájená priebežne počas výkladu k technickému riešeniu, formou vstupov občanov k navrhovanému riešeniu železničnej trate. Diskusie sa zúčastnili zástupcovia a občania troch zúčastnených obcí. Pripomienky zúčastnených boli smerované hlavne na potrebu budovania železnice v území. Bolo pre nich prekvapujúce, že v čase slabého využívania železníc vo všeobecnosti, chce štát budovať nové trasy. Ing. Hvizdoš to vysvetlil snahou zrýchliť dopravu z Nitry a okolia do hlavného mesta. Zástupcovia z obce Cabaj-Čápor mali výhrady k spôsobu trasovania trate stredom využívaných poľnohospodárskych pozemkov.

Jozef Ligač - starosta obce Cabaj – Čápor uviedol:

Obec Cabaj - Čápor je trasou navrhovanej trate najviac postihnutá, lebo pretína v podstate celé katastrálne územie obce a delí ho pozdĺžne na dve polovice. Bolo povedané, že boli urobené hlukové štúdie, ktoré nepreukázali negatívne vplyvy. Nevieť do akej miery sú tieto výsledky objektívne nakoľko trať prechádza v blízkosti centrálnej časti obce, ale hlavne v blízkosti osady Riegler, kde sa v podstate dotýka pozemkov s rodinnými domami, ktoré sú trvale obývané. Z dokumentácie nie je jasné, ako bude trať vedená za štátnou cestou č. III/5621 Cabaj – Čápor – Svätoplukovo, kde je dolina s výrazným prevýšením, čo si možno vyžiada výstavbu premostenia a tým sa môže výrazne zvýšiť zaťaženie hlukom aj centrálnej časti obce. Vo výkresovej dokumentácii stále nie je zakreslená rýchlostná cesta R1 Komárno – Hlohovec, kde časť Komjatice – Nitra trať pretína v oboch navrhovaných variantoch. K problémom, ktoré spôsobí trať samostatne hospodáriacim roľníkom sa určite vyjadriť p. Kompas, ale treba brať do úvahy, že je podstatne viacej takýchto hospodárov. PD Cabaj – Čápor, p. Valent, p. Kompas a p. Krajčí. Posledným dvom menovaným trať pretína oplotené pozemky, kde je ovocný sad a vinohrady. Samotná trať pretína viacero poľných ciest, s ktorými sa perspektívne ráta ako s možnými úsekmi cyklotrás v rámci celého Mikroregiónu Cedron. Nevieť ako sú riešené prechody cez tieto cesty. Z pohľadu obce a jej občanov, pokiaľ sa nejakou štúdiou nepreukáže hospodársky a celospoločenský význam trate, nevidím dôvod podporiť jej výstavbu, nakoľko v nej nevidím pre obec žiaden prínos a ani význam a určite spôsobí viacero problémov.

Ing. Viliam Kompas – samostatne hospodáriaci roľník

Ako SHR obhospodarujem pozemky, približne o výmere 260 ha, cez ktoré je projektovaná stavba železničnej trate Nitra – Krškany – Trnovec n/Váhom. Každá ucelená parcela (je ich sedem), cez ktorú by mala železnica pretínať, bude predelená na dve nepravidelné, neprechodné časti. To nepredstaviteľne skomplikuje a zdraží ich obhospodarovanie. Okrem toho železnica by pretínala môj 37 ha intenzívny ovocný sad, ktorý je na začiatku rodivosti. Veľmi by sťažila jeho obhospodarovanie, prerušila oplotenie, znefunkčnila kvapkovú závlahu. To by tak zdraželo výrobu a znížilo produkciu, že sad by bol na likvidovanie. Projektovaná železnica by pretínala a pozemky, ktoré mám vo vlastníctve, čo by ich značne znehodnotilo. V časoch, keď železnice boli

neporovnateľne viac využívané na osobnú aj nákladnú dopravu, takáto skratka nebola potrebná, tak teraz keď je opačný trend, pochybujem o jej opodstatnení. Na základe uvedeného som proti jej výstavbe.

Pán Miroslav Jaška – Poľovnícke združenie Bagár Cabaj

Ako poľovníci máme v katastri obce celý poľovný revír a určite nie sme výstavbou železnice v tejto lokalite nadšení a s výstavbou nesúhlasíme. Ak by jej výstavba bola naozaj nevyhnutná, z nášho pohľadu by skôr vyhovovala kombinácia modrého a zeleného variantu s tým, že v časti Krškany – Cabaj by bol realizovaný zelený variant a možno by bolo lepšie viesť trať po hranici katastrov, kedy by dopad nebol tak výrazný len na jednu obec a negatívne vplyvy by možno neboli tak rozsiahle vzhľadom na pozemky.

5/ Závery

Cabaj - Čapor:

Zástupcovia obce vzniesli pripomienky i návrhy kombinácie jednotlivých variantov z hľadiska ich smerového vedenia. Vo všeobecnosti však s návrhom nesúhlasia z dôvodu záberu poľnohospodárskej pôdy, problémov spojených s rozdelením jednotlivých obrábaných plôch a všeobecne negatívnych vplyvov na územie. Požadujú, aby ich pripomienky boli zohľadnené a brané do úvahy v ďalšom procese.

Trnovec n/V:

Zástupcovia obce uvítali zámer vlakového prepojenia regiónu smerom ako na Nitru, tak aj na Bratislavu. Možnosť vlakového spojenia, hlavne smerom na Nitru vnímajú kladne.

Jatov:

Zástupcovia obce nevzniesli žiadne pripomienky.

Veľká Dolina:

Zástupcovia obce sa rokovania nezúčastnili.

*Záznam zo spoločného verejného prerokovania pre obce Lužianky, Zbehy, Lukáčovce a Čab konaného dňa 12.1.2015 v Kultúrnom dome Lužianky.*

Prezenčná listina: príloha záznamu

1/ Rokovanie otvoril účastníkov rokovania privítal starosta Lužianok J. Bojda. Po stručnom úvode odovzdal slovo RNDr. A. Darnadymu zo spoločnosti ENVICONSULT spol. s r.o. Ten predstavil účastníkov konania za stranu navrhovateľa a uviedol základné informácie o prejednávanom projekte a procesnosti celého posudzovania vplyvov podľa zákona č. 24/2006 Z.z.

2/ Technické riešenie predstavil Ing. Hvizdoš z REMING CONSULTU a.s., ktorý vysvetlil genézu projektu a spôsob vedenia trasy novonavrhovanej železničnej trate v úseku medzi obcami Lukáčovce, Čab, Zbehy a Lužianky.

3/ Vyhodnotenie vplyvov na životné prostredie bolo zamerané vzhľadom na záujem občanov hlavne na riešenie hlukovej situácie, s ktorým ich oboznámil spracovateľ správy o hodnotení RNDr. A. Darnady. Vysvetlil, že v zmysle spracovanej hlukovej štúdie (Klub ZPS vo vibroakustike) je potrebné realizovať v území protihlukové opatrenia o dĺžke 1162 m v Lužiankach a 1350 m v Zbehoch. Súčasťou opatrení budú aj terciárne opatrenia priamo na objektoch. Obyvateľov Lužianok zaujímali detaily navrhovaných protihlukových stien (PHS) a dostali informáciu, že sa bude jednať o vysokopohltivé PHS vysoké 2 metre. Ďalšie detaily vo väzbe na fázu rozpracovania projektu nie je možné zadefinovať.



4/ Diskusia bola zahájená priebežne počas výkladu k technickému riešeniu, formou vstupov občanov k navrhovanému riešeniu železničnej trate. Diskusie sa zúčastnili hlavne zástupcovia a občania obce Lužianky.

Hlavne pripomienky boli vyslovené k týmto okruhom:

a) nesúhlas s navrhovanými mimoúrovňovými križovaniami cestných komunikácií ponad železničnú trať a s návrhom na zníženie počtu priecestí; zároveň požadujú zachovanie všetkých štyroch priecestí a ich primerané zabezpečenie;

b) návrh zrušenia jedného priecestia, ako aj navrhované vedenia VVN 110 kV nie je v súlade s územným plánom obce Lužianky, v rámci ktorého sa pripravuje za železnicou výstavba bytových a rodinných domov (cca 450 - 500); Lužianky majú totiž výhodnú polohu voči mestu Nitra a vytvárajú tak vhodné zázemie pre výstavbu rodinných domov pre obyvateľov Nitry;

c) lokalita Trakčnej napájacej stanice je podľa zástupcov obce a občanov v kolízií s vysokotlakovým plynovodom a navrhovanou zástavbou rodinných domov.

Súčasťou diskusie boli aj návrhy na presun niektorých navrhovaných aktivít do iných lokalít katastra Lužianok, rozoberali sa aj otázky vstupov občanov do koľajiska a ďalšie otázky.

#### 5/ Závery

Starosta obce Lužianky požadoval v ďalšom procese prípravy investície akceptovať vyššie uvedené pripomienky obce. Zástupcovia ostatných zúčastnených obcí nemali k navrhovanému riešeniu pripomienky. Starosta obce Zbehy súhlasil so zámerom s podmienkou zabezpečenia bezpečnosti pre občanov obce.

#### 4. Stanoviská, pripomienky a odborné posudky predložené k správe

V zákonom stanovenej lehote boli podľa § 35 zákona doručené nasledovné stanoviská:

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Sekcia železničnej dopravy a dráh**, list zo dňa 8.1.2015, č. j. 06111/2015/C360-SŽDD/674

Nemá vecné, obsahové ani technické pripomienky k predloženej správe.

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR, Útvar vedúceho hygienika rezortu**, list zo dňa 13.1.2015, č. j. 03393/D403-ÚVHR/1828

MDVRR SR s predloženou správou o hodnotení navrhovanej činnosti „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany" nesúhlasí.

Zo správy o hodnotení podľa zákona č. 24/2006 Z.z. nevyplýva, že po realizácii navrhovaných sekundárnych protihlukových opatrení navrhovaná činnosť nebude ohrozovať zdravie obyvateľstva dotknutého územia, t. j. že hluk nebude prekračovať prípustné hodnoty hluku podľa vyhlášky č. 549/2007 Z.z. Podľa záverov hlukovej štúdie, dodatočne predloženej spracovateľom správy dňa 13.01.2015, bude nutné na základe výsledkov akustických meraní po zrealizovaní diela uvažovať s terciárnymi akustickými úpravami (bližšie nešpecifikovanými) na obytných objektoch v úsekoch, kde nebudú vystavené protihlukové steny.

Na základe uvedených skutočností vydáva MDVRR SR toto záväzné stanovisko.

**Mesto Nitra, list ÚHA** zo dňa 19.1.2015, č. j. 513/2015

Mesto Nitra zastúpené primátorom mesta súhlasí s predloženým zámerom v katastrálnych územiach mesta Nitra, ktorý je v súlade s územným plánom mesta Nitry/ÚPN/ schváleným Mestským zastupiteľstvom v Nitre, uznesením č. 169/03 - MZ zo dňa 22.5.2003 a Všeobecne záväzným nariadením /VZN/ mesta Nitry č.3/2003 zo dňa 22.5.2003, ktorým sa vyhlasuje záväzná časť

Územného plánu mesta Nitry a v súlade s UPN regiónu Nitrianskeho kraja. Novonavrhovaná trať Nitra - Trnovec nad Váhom je vedený v súlade s VPS č.2.1 Nová železničná trať Nitra - Šaľa.

Z verejného prerokovania správy o hodnotení vyplývajú požiadavky a pripomienky:

- Hľadať možnosti rekonštrukcie železničnej stanice v Nitre i vrátane staničných budov, resp. vhodnú polohu novej budovy železničnej stanice vo väzbe k zámeru napojenia novonavrhovanej trate úsek Nitra - Trnovec nad Váhom .
- Zachovať a rekonštruovať pôvodnú lávku pre chodcov v priestore železničnej stanice v Nitre.
- Na území katastra mesta Nitry spracovať dendrologický prieskum s vyčíslením spoločenskej hodnoty dotknutých drevín v zmysle zákona 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny a vyhlášky MŽP SR 24/2003 ktorou sa vykonáva zákon 543/2002 Z.z.
- V prípade nutnosti výrubov žiadame preferovať realizáciu náhradných výsadiieb drevín v koridore železnice /tam, kde je to možné/, pred finančnou kompenzáciou za vyrúbané dreviny.
- Upozorňujeme, že trasa odbočky Horné Krškany - Trnovec nad Váhom križuje plánovanú trasu cesty I/64 - hranica - Nitra - Hlohovec DI, úsek Komjatice – Nitra, a teda bude nutné zosúladiť jednotlivé zámery.

**Mesto Leopoldov**, list zo dňa 16.1.2015, č. j. LOE/170/55/2015

Zasiela k správe o hodnotení nasledovné stanovisko, ktoré bolo schválené uznesením Mestského zastupiteľstva v Leopoldove č. C/2/2015/11 zo dňa 16. 01. 2015:

Mestské zastupiteľstvo schvaľuje stanovisko k správe o hodnotení „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany" nasledovne:

- schvaľuje vjazd do ŽST Leopoldov pre rýchlosť  $V=60$  km/h, pričom nedochádza k opusteniu jestvujúceho železničného telesa a nedochádza k žiadnym záberom, ani zásahom do staničného zabezpečovacieho zariadenia,
- Mesto Leopoldov nesúhlasí so žiadnymi inými variantmi vjazdu do železničnej stanice Leopoldov, ktoré by mali za následok asanáciu kina, rodinných domov a záber pôdy,
- schvaľuje ponechanie úrovňových priecestí v km 27,077 26,734 a 25,983 bez vybudovania mimoúrovňových krížení s traťou, s úpravou na zabezpečovací priecestný systém III. kategórie, zároveň požaduje vybudovanie chodníkov cez všetky priecestia,
- požaduje pri výstavbe uprednostniť PHS s nízkou výškou umiestnené čo najbližšie k osi koľaje namiesto PHS s výškou 2 m, ako doplnenie alebo alternatívu požaduje osadiť vodorovné hlukové absorbéry medzi koľajnice,
- realizáciu prác na úseku Leopoldov - Hlohovec požaduje s čo najkratším vylúčením železničnej dopravy vzhľadom na katastrofálnu dopravnú situáciu na úseku cesty II/513 Leopoldov - Hlohovec (najmä smer Nitra),
- schvaľuje premiestnenie zastávky Leopoldov zastávka k železničnému priecestiu v km 26,734 z dôvodu lepšej dostupnosti a využiteľnosti zastávky obyvateľmi mesta Leopoldov.

Odporúča:

- vybudovať preložku trate s opustením súčasného telesa cca v km 25,4 s priamym pokračovaním a vedením trate poza miestny cintorín, severný okraj Leopoldova s napojením na ŽST Leopoldov v mieste vchodových návestidiel ŽST Leopoldov zo smeru Veľké Kostolany. Na navrhovanej preložke požaduje vybudovať úrovňové priecestie na účelovej komunikácii k rekreačnej oblasti pri rieke Váh (ide o presun súčasného priecestia v km 25,983) a cestný nadjazd cesty III/5132 (ide o presun kríženia z km 27,077). Navrhovaná alternatíva by presunula železničnú trať za obytnú zónu s veľkou hustotou obyvateľstva, čím by sa zvýšila kvalita životného prostredia občanov dotknutej obytnej zóny a zároveň by mohla byť dosiahnutá navrhovaná traťová rýchlosť 120 km/h až do ŽST Leopoldov, (viď. náčrt v prílohe - čierna -súčasná trať, zelená - navrhovaná preložka trate, modrá - napojenie

železničnej vlečky UVTOS a ÚV V v Leopoldove, červená preložená zastávka, Leopoldov zastávka).

Zároveň v prílohe zasiela fotokópiu vyjadrenia k správe o hodnotení činnosti „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany" občanov mesta Leopoldov - rodiny Radošovskej, ktorá ho zaslala i na Ministerstvo životného prostredia SR, odbor environmentálneho posudzovania, Bratislava.

**Mesto Hlohovec**, list zo dňa 15.1.2015, č. j. 493/2015/149

Na základe obsahu doručenej SoH z decembra 2014 a dožiadanej hlukovej štúdie (Stacionárne a mobilné zdroje hluku a vibrácií, november 2014, Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o.), určeného rozsahu hodnotenia navrhovanej činnosti zo dňa 21.10.2014 č.7579/14-3.4/ml, platného Územného plánu mesta Hlohovec, ktorého záväzná časť je vyhlásená VZN č.113/2010 o Územnom pláne mesta Hlohovec, v znení dodatku č. 1 až 5 ku dňu vydania tohto stanoviska (je zverejnené na [www.hlohovec.sk](http://www.hlohovec.sk)), platného ÚPN R TTSK, v nadväznosti na predchádzajúce stanoviská mesta Hlohovec v danej veci (k TEŠ zo dňa 2.4.2014 č.27350/2014/1104 a k zámeru zo dňa 6.10.2014 č. 43002/2014/3328), výsledku verejného prerokovania správy o hodnotení navrhovanej činnosti dňa 14.1.2015 dáva ako dotknutá obec nasledovné stanovisko:

1. Požadujeme, aby naďalej boli akceptované požiadavky mesta Hlohovec, ktoré už boli akceptované v rámci rozsahu vyhodnotenia (súčasť SOH, kapitola X. str. 172 až 179) - pričom je potrebné zosúladiť výsledky spodrobnenia vstupov už uvádzaných a aby boli rozpracované do záverečného stanoviska všetky navrhnuté opatrenia pre Hlohovec ( str. 130 SoH) a ostatné opatrenia riešené v časti C kapitola IV (str. 141 až 149 SoH), vrátane navrhnutého monitoringu v kapitole VI. (str. 157 až 159 SoH), tak aby boli premietnuté už v rámci spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie.

2. Vzhľadom na výsledok verejného prerokovania SoH dňa 14.1.2015, úroveň vstupných informácií pre posúdenie vplyvov, hlavne vplyvov na obyvateľstvo, nepovažujeme za dostatočnú, z hľadiska nedostatočných vstupov pre objasnenie problematiky v určitých častiach riešeného územia mesta Hlohovec, čo môže ovplyvniť postoj verejnosti pri riešení ďalších stupňov projektovej prípravy a aj stanoviská verejnosti a mesta Hlohovec uplatnené k SoH december 2014. Zároveň za negatívum považujeme nemožnosť brať termíny začatia a ukončenia výstavby za záväzné, nakoľko práve fáza realizácie tejto stavby môže mať iné vplyvy v závislosti od doriešenia iných stavieb verejného dopravného a technického vybavenia územia na území mesta Hlohovec. Preto považujem za vhodnejšie, keby navrhovateľ stavby už vo fáze spracovania DÚR určil záväznosť postupnosti ucelených častí stavby, ktoré bude možné realizovať samostatne.

3. Vzhľadom na vecný a časový rozsah ďalšej projektovej prípravy elektrifikácie a optimalizácie trate Leopoldov - Nitra - Šurany, v úseku na území mesta Hlohovec (k.ú. Hlohovec a k.ú. Šulekovo), mesto Hlohovec nemá námietky k realizácii činnosti podľa odporúčaného Variantu II (v mapových podkladoch SoH červený variant), pre dosiahnutie traťovej rýchlosti V-120 km/h. Z hľadiska kompetencií mesta Hlohovec ako dotknutej obci sa vyjadrujeme len k územiu mesta Hlohovec, t.j. úsek podľa km cca 24,820 - 17,895 v rámci úseku podľa SoH "úsek ŽST Leopoldov (mimo) - ŽST Nitra".

4. V rámci dokumentácie pre územné rozhodnutie je potrebné riešiť všetky problémové úseky v podrobnej mierke, na základe ktorých bude možné posúdiť navrhnuté riešenie a návrh súvisiacich opatrení, pričom upozorňujeme, že pre riešenie území priecestí podľa predpokladaného návrhu vyplývajúceho z TEŠ, zámeru a SoH budeme požadovať spracovanie minimálne v mierke 1:1000, tak aby bolo jasné priestorové riešenie vo vzťahu k súčasnému obytnému územiu resp. napojeniu na ostatnú komunikačnú sieť - podrobnosti ďalej.

5. V prípade, že by pri spracovávaní DÚR prišlo k návrhu zásadných zmien v rámci čiastkových preložiek trate na území mesta Hlohovec, než sa to predpokladalo v TEŠ/zámere/SoH je potrebné

pri riešení akceptovať koridor na riešenie ostatného dopravného technického vybavenia územia v súbehu so železničnou traťou, podľa územnoplánovacej dokumentácie. Obdobne keby prišlo zásadnejším zmenám v rámci riešenia existujúce 6 poľového železničného mosta v km 23,896 (v dĺžke 302 m, z roku výroby 1948).

6. V rámci spracovania dokumentácie pre územné rozhodnutie požadujeme súčinnosť navrhovateľa stavby a spracovateľa DÚR v rámci konzultácií ohľadom riešenia záujmového územia mesta Hlohovec, tak aby s mestom Hlohovec boli komunikované všetky podrobnejšie riešenia dotýkajúceho sa územia mesta Hlohovec, hlavne z hľadiska riešenia:

a) priecestí, pričom pri železničnom priecestí km 23,358 "Hviezdoslavova ulica" (spolu s úpravou existujúceho železničného mosta km 23,417) upozorňujeme na nutnosť podrobného riešenia aj v súvislosti už s problematikou existujúceho dopravného problému tohto priecestia (aj v súvislosti s dopravným napojením medzi cestou 11/507 a MK L. Zúbka), je potrebné podrobnejšie doriešiť problematiku mimoúrovňového riešenia -vybudovaním podjazdu (nový železničný most v km 23,358) nie len s chodníkom ale aj s riešením cyklotrasy, prístupu k existujúcim k nehnuteľnostiam - vjazdy (obytná zástavba -rodinné domy a ostatné nehnuteľnosti) na časti ulici Zábranie (cesta II/507) a Hviezdoslavova (cesta II/507) - aj z podrobným objasnením protihlukových opatrení v tomto úseku, zabezpečenia dopravnej obsluhy celého záujmového územia, vrátane areálu Bekaert Hlohovec, a.s. a areálu SCA Hygiene Products Slovakia, s.r.o.,

b) mimoúrovňového riešenia priecestia v km 20, 279 (Bočina), so zohľadnením riešenia koridoru cesty I. triedy Nitra - Hlohovec, podľa podrobnejšej dokumentácie v čase spracovania DÚR, vrátane prepojenia týchto nových komunikácií,

c) protihlukových opatrení na území mesta Hlohovec, na základe podrobnejších návrhov opatrení, ktoré budú spracované na základe záverov SoH, podľa novo vypracovanej hlukovej štúdie na základe DÚR s odvolaním sa na kapitolu VIII SoH (str. 163, s akceptovaním nesprávnej formulácie o rýchlostnej ceste), v zmysle objasnenia na verejnom prerokovaní SoH dňa 14.1.2015, pričom požadujeme riešiť aj kumulatívne vplyvy na základe ostatných činností navrhnutých v záujmovom území podľa platnej ÚPD, požadujeme upresniť do podrobnejšieho mapového podkladu lokalizáciu vybudovania PHS v dĺžke 224 m, tak ako je uvádzané na str. 130 SoH a v tabuľke č.23 Situovanie protihlukových opatrení po realizácii projektu (str. 144 SoH),

d) železničnej stanice Hlohovec, vrátane riešenia statickej dopravy pri železničnej stanici, zabezpečenia bezbariérovosti (pokiaľ možno aj pre všetky nástupištia, pre všetky 4 dopravné koľaje) a s prihliadnutím na postavenie mesta Hlohovec ako okresného mesta vyriešenie nástupíšť v takej alternatíve aby zodpovedalo uvedeným nárokom a bezproblémové napojenie železničnej stanice na ostatnú komunikačnú sieť (nie len zo strany Železničnej ulice -železničnej stanice ale aj zo východnej strany trate (Nová štvrť), vrátane cyklotrasy ktorá je trasovaná cez železničnú stanicu, riešenie vytvorenia integrovaného dopravného uzla železničnej a autobusovej dopravy a parkoviska IAD,

e) existujúcej lávky, v súčasnom vlastníctve spoločnosti Bekaert Hlohovec, a.s.,

f) etapizácie jednotlivých úsekov a potrebných opatrení v rámci realizácie, aj vzhľadom na plánované úplné vylúčenie železničnej trate počas realizácie stavebných prác, v dostatočnom časovom predstihu.

7. V rámci vecnej a časovej prípravy je potrebné zohľadniť všetky nové vstupy, vrátane akceptovania zmien, ktoré nastali oproti stavu uvádzanému v SoH december 2014, hlavne -schválenie Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja (ďalej len ÚPN R TTSK) , ktorý bol schválený dňa 17.12.2014 a jeho záväzná časť bola vyhlásená VZN č.33/2014 (podrobnosti <http://www.trnava-vuc.sk/sk/otvorena-samosprava/vseobecne-zavazne-nariadenia>) a rieši okrem iného "Chrániť územný koridor a realizovať: elektrifikácia trate č. 141 v úseku Leopoldov - Kláčany - hranica Trnavského a Nitrianskeho kraja - (Nitra)". Upozorňujeme, že nejde

o preložku cesty, tak ako je uvádzané v SoH ale nový koridor - min. v rámci záujmového územia mesta Hlohovec.

8. Na základe platného ÚPN R TTSK je potrebné aktualizovať údaje o ceste I. triedy - v rámci jej koridoru „cesta I. triedy (Nitra) - hranica Trnavského a Nitrianskeho kraja - Kľačany - Hlohovec - diaľnica D1 v koridore nová križovatka s cestou 11/513 Leopoldov - južný obchvat Leopoldov - severovýchodný obchvat Hlohovec - severný obchvat Kľačany - hranica krajov Trnavského a Nitrianskeho“, kde podľa doteraz spracovaných podkladov príde na území k.ú. Leopoldov (v tesnom dotyku na k.ú. Šulekovo a k.ú. Hlohovec - t.j. mesto Hlohovec k mimoúrovňovému križovaniu so železničnou traťou č. 141.

9. Z hľadiska zosúladenia s Vodným dielom Sereď - Hlohovec je potrebné brať do úvahy právoplatné územné rozhodnutie, ktoré bolo vydané Krajským stavebným úradom Trnava dňa 4.5.2012 č.KsÚ-OSP-2012/00030/PI a nadobudlo dňa 19.1.2013, pričom mu predchádzalo posudzovanie vplyvov na životné prostredie (ešte podľa zákona č. 127/1994 Z.z. - záverečné stanovisko 15.1.1999), so zohľadnením celkovej koncepcie Vážskej vodnej cesty, vrátane opravy územného rozhodnutia zo dňa 1.6.2012 Č.2012/00030/PI.

Prípadné riešenia, ktoré bude potrebné doriešiť Zmenami a doplnkami platného Územného plánu mesta Hlohovec, v prípade že by sa tento zámer ďalej pripravoval realizoval tak, že by vznikol nesúlád s platnou územnoplánovacou dokumentáciou musia byť v dostatočnom časovom predstihu zo strany investora stavby riešené s mestom Hlohovec, v rámci potrebných územnoplánovacích opatrení.

Mesto v rámci spracovávania územnoplánovacej dokumentácie bude rešpektovať základný zámer elektrifikácie a optimalizácie trate v súlade s nadradenou dokumentáciou a súčasnými poznatkami k stavu SoH december 2014.

Stanoviská vydané mestom Hlohovec v danej veci ku dňu 15.1.2015 je potrebné vydaním tohto stanoviska pre ďalšie konania z hľadiska procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie považovať za bezpredmetné. Treba brať do úvahy toto celkové stanovisko.

Vzhľadom na to, že ide len o stanovisko k SoH, ktorá čerpala technické podklady len z technicko-ekonomickej štúdie toto stanovisko v žiadnom prípade nemôže byť použité ako záväzné stanovisko pre potreby územného konania. Platnosť tohto stanoviska obmedzujeme do 31.12.2015 vzhľadom na obstarávanie Zmien a doplnkov platného Územného plánu mesta Hlohovec a obstarávanie nového Územného plánu mesta Hlohovec.

Mesto Hlohovec upozorňuje, že aj na základe informácií z verejného prerokovania SoH v prípade, že v následných konaniach budú predložené dokumentácie (dokumentácie pre ÚR, projekt stavby a pod.) ktoré budú riešiť zásadne odlišný rozsah, než bol predmetom posudzovania vplyvov na životné prostredia, bude zaujímať stanovisko podľa aktuálneho stavu veci.

**Mesto Šurany**, list zo dňa 16.1.2015, č. j. ŽP,V,ÚPaSMM/2014/858-07

Mesto Šurany s predloženou správou o hodnotení súhlasí s podmienkou:

1. Ponechať jestvujúce úrovňové kríženie v km 9,132, keďže je využívané pre potreby prejazdu veľkej poľnohospodárskej techniky, ktorá by v prípade zrušenia tohto priecestia bola nútená využívať mestské komunikácie.

**Obec Čab**, list zo dňa 13.1.2015, č. j. 63/2015

Oznamuje, že Obec Čab nemá námietky voči navrhovanému zámeru a ani občania obce nemali k zámeru žiadne námietky.

**Obec Trnovec nad Váhom**, list zo dňa 19.1.2015, č. j. 1920/2014

Obec Trnovec nad Váhom k správe o hodnotení predmetnej stavby nemá pripomienky.

**Obec Branč**, list zo dňa 21.1.2015, č. j. 188/2014-2

Vydáva súhlasné stanovisko s výhradou k správe o hodnotení „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov -Nitra - Šurany". Výhrada obce Branč:

- v zmysle záverov z verejného prerokovania, ktoré sa uskutočnilo dňa 14.1.2015 na Mestskom úrade v Nitre, Obec Branč nesúhlasí so zrušením priecestia č. 6 v km 22,903 na konci miestnej komunikácie Mlynská zem, nakoľko dané priecestie zabezpečuje priamy prechod cez železnicu do miestnych vinogradov a slúžiaci výhradne len pre chodcov.

**Obec Veľký Kýr**, list zo dňa 21.1.2015, č. j. S20104/00514-1

Obec Veľký Kýr nesúhlasí s navrhovaným riešením križovania železnice s miestnou komunikáciou v mieste súčasnej zastávky v žel. km 19,357 formou mimoúrovňového riešenia z dôvodu, že nehnuteľnosť navrhnutá na asanáciu v prípade realizácie stavby je nová budova pochádzajúca z r. 2009 vo vlastníctve FO, ktorí nesúhlasia s jej odstránením a taktiež záhrady, cez ktoré by viedla budúca stavba ŽSR sú vo vlastníctve FO, ktorí sú pestovatelia zeleniny a nemajú záujem o odpredaj svojich záhrad. Obec Veľký Kýr nesúhlasí ani s navrhovaným mimoúrovňovým riešením budúcej stavby železničného priecestia na hranici katastrálnych území Veľký Kýr a Malý Kýr /žel. km 18,563/ a žiada ponechať jestvujúce úrovňové kríženie oboch priecestí.

**Obec Komjatice**, list zo dňa 16.1.2015, č. j. 154/2014/011621-13

Obec Komjatice požaduje ponechať jestvujúce úrovňové kríženia a nesúhlasí s ich nahradením mimoúrovňovými kríženiami.

Jestvujúce priecestie v km 15,348 požadujeme ponechať. Keďže jeho situovanie v pôvodnej polohe by už zasahovalo do staničných koľají, v ďalších stupňoch PD požadujeme jeho preloženie mimo staničné koľaje, no nie nahradenie mimoúrovňovým krížením s napojením na miestne komunikácie obce. Všetky úrovňové priecestia v obci požadujeme ponechať aj pre motorové vozidlá.

**Obec Rišňovce**, list zo dňa 14.1.2015, č. j. 1401/2014

Nemá voči predloženej správe o hodnotení žiadne pripomienky, návrhy a námietky.

**Obec Cabaj-Čápor**, list zo dňa 15.1.2015, č. j. 840/2014/2

Výstavba novej železničnej trate v úseku Nitra - Trnovec n/Váhom, ktorá je súčasťou projektu výrazne zasahuje do katastrálneho územia obce Cabaj - Čápor, nakoľko ním prechádza v celej dĺžke naprieč a tým narúša celistvosť pozemkov PD Cabaj - Čápor i viacerých samostatne hospodáriacich roľníkov a zrejme negatívne ovplyvní život obyvateľov v centrálnej časti obce, ale hlavne na osade Riegler, kde prechádza v blízkosti trvalo obývaných rodinných domov. Konkrétne pripomienky uvedieme v spoločnom zázname z verejného prerokovania po jeho uskutočnení. Z hľadiska obce nemá navrhovaná stavba hospodársky ani spoločenský význam, a preto obec nemá dôvod podporiť jej realizáciu kladným stanoviskom.

**Obec Zbehy**, list zo dňa 13.1.2015, č. j. 282/14/14/2015

Súhlasí s predloženým zámerom za podmienok, že bude dôkladne zabezpečená bezpečnosť občanov v okolí trate, nakoľko trať prechádza intravilánom celej našej obce, v blízkosti obývaných rodinných domov.

**Obec Alekšince**, list zo dňa 14.1.2015, č. j. 961/2014

Obec Alekšince nesúhlasí s navrhovanou štúdiou modernizácie a elektrifikácie železničnej trate v obci Alekšince prezentovanej na verejnom prerokovaní dňa 12.01.2015 v obci Rišňovce.

Odôvodnenie:

- prezentovaná štúdia navrhovaného mimoúrovňového križovania trate v km 9.6 nezohľadňuje potreby občanov obce Alekšince a príľahlej obce Lukáčovce, čím by bolo

spôsobené výrazné obmedzenie cestnej dopravy, podľa štúdie prichádza k rozdeleniu obce na dve časti a to tým, že bude vybudovaný len jeden prejazd cez železnicu v km 9.608

- navrhovaný nadjazd v km 9.608 je vyústený do centra obce, kde cestná infraštruktúra nie je kapacitne uspokojená na očakávanú záťaž dopravy, v mieste je hustá bytová výstavba, prítomnosť ZS - občianska vybavenosť, nesúhlasíme s uvedenými hodnotami hladiny hluku 55 - 57 dB v prezentovanej štúdii navrhovaným zrušením priecestia cez železnicu v km 9.3 dochádza k vážnemu obmedzeniu pohybu obyvateľov obce Alekšince z časti obce Gecovské, Balkán, Skrky do centra obce

Navrhuje :

- umiestnenie nadjazdu požadujeme tak, aby jeho vyústenie začínalo aj končilo na štátnej ceste a nie na cestnej komunikácii ako je riešené v navrhovanom projekte realizovanie mimoúrovňového križovania v časti železnice km 9.0 až 9.3

Žiada:

- zapracovanie do rozpočtu projektu všetky zmeny na miestnej infraštruktúre a náklady, ktoré vzniknú z tejto modernizácie pre obec
- vykonanie merania okamžitej hodnoty hladiny hluku a k nameraným hodnotám navrhnúť adekvátne riešenie protihlukových stien
- zapracovanie protihlukovej bariéry od km 9.8 po km 10.2 nakoľko v novom územnom pláne je v tejto časti obce počítané s IBV
- zahájiť rokovanie zodpovedného projektanta so zástupcami obce v čo najkratšom čase v prípade ak nebude možné realizovať nadjazd nad železnicou v km 9.0 - 9.3 žiadame o zachovanie obidvoch existujúcich železničných priecestí a následné ich zmodernizovanie.

### **Obec Lužianky, list zo dňa 13.1.2015**

Obec Lužianky, zastúpená starostom obce Vám v prílohe zaslala uznesenie č. 2/2015 zo dňa 12.1.2015 obecného zastupiteľstva v Lužiankach, ktoré prijali na mimoriadnom zasadnutí po verejnom prerokovaní správy o hodnotení, ktoré sa konalo v obci Lužianky 12. 1. 2015 o 18,30 hod. v priestoroch obecného úradu, Rastislavova 266, Lužianky.

### ***Uznesenie č. 2/2015 obecného zastupiteľstva v Lužiankach***

1/ Obecné zastupiteľstvo v Lužiankach s predloženým návrhom technického riešenia zámeru v katastri obce Lužianky nesúhlasí z dôvodu, že návrh je v rozpore s Územným plánom obce Lužianky, zmeny a doplnky č. 1 a č. 2, ktorý je pre obec záväzný.

2/ V rámci technického riešenia stavby žiadame zachovať doteraz existujúce 4 železničné priecestia v obci.

3/ Do nového riešenia projektu žiadame zapracovať nami navrhované riešenia :

a/ km 0,575 trate Lužianky - Leopoldov

- riešiť tak, aby neprišlo k asanácii rodinného domu a k záberu súkromných pozemkov, alternatívne tento úsek riešiť podjazdom

b/ km 40,312 trate Šurany-Velké Bielice / Sasinkova ulica /

ponechať železničné priecestie úrovňové, zvýšiť zabezpečenie, alternatívne riešiť podjazdom.

c/ km 39,619 trate Šurany-Velké Bielice / Korytovská ulica/

ponechať železničné priecestie úrovňové, zvýšiť zabezpečenie, alternatívne riešiť podjazdom

d/ km 38,619 trate Šurany-Velké Bielice / Vinárska ulica/

ponechať úrovňové riešenie so zvýšeným zabezpečením

4/ TNS - Lužianky - napájacia stanica :

návrh riešenia nerešpektuje Územný plán obce - Zmeny a doplnky č. 2. Navrhujeme zmenu polohy - umiestnenia.

5/ Železničná stanica Lužianky - riešenie podchodu - prístup k nástupištiam

Návrh akceptujeme, navrhujeme podchod predĺžiť s vyústením na Teslovu ulicu (prístup cestujúcich k nástupištiam z oboch strán)

6/ Zdvojnásobenie úseku trate Lužianky - Nitra

žiadame v rámci technických možností - druhú koľaj - koľajisko situovať čo najďalej od obytných zón - rešpektovať Územný plán obce.

Hlasovanie:

Celkový počet poslancov : 9

Počet prítomných poslancov : 9 „ZA“ hlasovalo : 9

Návrhová komisia:

Predseda : Ing. Stanislav Beňo, v.r.

Člen : Milan Cabánek, v.r.

Člen : Jana Kiková, v.r.

**Obec Kľačany**, list zo dňa 2.2.2015, č. j. 86/2015

K správe o hodnotení nemá námietky.

**Ministerstvo vnútra SR, Prezídium Hasičského a záchranného zboru**, list zo dňa 12.1.2015, č. j. PHZ-OPP4-2015/000529

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky Prezídium Hasičského a záchranného zboru v Bratislave z hľadiska ochrany pred požiarimi nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na životné prostredie.

**Ministerstvo životného prostredia SR, Sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny**, list zo dňa 23.1.2015, č.j. 3027/2015-2.1

Navrhovaná činnosť je umiestnená v Trnavskom a v Nitrianskom kraji a v záujmovom území projektu platí 1. stupeň územnej ochrany podľa č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov. Navrhovanými aktivitami nebudú priamo dotknuté chránené územia národnej sústavy a ani chránené územia európskej sústavy Nátura 2000, trať však na niekoľkých miestach križuje biokoridory regionálneho a miestneho významu.

K zámeru sa SOPaTK vyjadrovala listom č. 7829/2014-2.1 zo dňa 16.10.2014, kde sme odporučili okruhy problémov, ktoré sme požadovali spracovať v správe o hodnotení. Pripomienky k ich plneniu sú podrobne uvedené v stanovisku Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky č. ŠOP SR/5855/2014 zo dňa 19.1.2015, ktoré bolo doručené aj na odbor environmentálneho posudzovania a ktorého kópiu Vám zasielame v prílohe. Správu o hodnotení navrhovanej činnosti požaduje dopracovať v zmysle uvedeného odborného stanoviska.

**Ministerstvo obrany SR, Sekcia majetku a infraštruktúry**, list zo dňa 14.1.2015, č. j. SEMaI-25-2155/2014

Po posúdení predloženej správy Vám oznamuje, že Ministerstvo obrany SR má v danej lokalite z hľadiska vojenskej dopravy a svojej pôsobnosti určenú železničnú sieť. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky súhlasí so správou o hodnotení, pričom ale svoj súhlas podmieňuje dodržaním nasledujúcich podmienok:

- predložiť ďalší stupeň projektovej dokumentácie,
- zachovať všetky vojenské objekty v riešenom území a rešpektovať ich ochranné pásma

Vojenské objekty budú aj naďalej dlhodobo využívané ozbrojenými silami.

**Okresný úrad Hlohovec, Odbor starostlivosti o životné prostredie**, list zo dňa 26.1.2015, č. j. OÚ-HC - OSŽP-2014/000004/ŠSMER/PB

Štátna správa ochrany prírody a krajiny, vyjadrenie č. OÚ-HC-OSZP-2015/000149 zo dňa 15.01.2015:

Na predmetnej lokalite platí I. stupeň územnej ochrany prírody a krajiny v zmysle § 12 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o



ochrane prírody"). Dotknuté územie nezasahuje do chránených území a nezahrňuje tiež žiadny vyhlásený chránený strom podľa ustanovení zákona o ochrane prírody.

Z hľadiska záujmov ochrany prírody a krajiny súhlasíme s realizáciou navrhovanej činnosti, avšak musia byť dodržané podmienky a vykonané opatrenia navrhnuté v predloženej správe. Z nich za najdôležitejšie považujeme tieto:

- realizácia náhradnej výsadby za nevyhnutné a plánované výruby drevín a krovitých porastov,
- vytvorenie protiexhalačnej ochrany telesa železnice výsadbou zelene krovitej etáže,
- v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov a brehových porastov navrhnuť vegetačné úpravy
- s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu,
- minimalizovať priame zásahy do biotopov,
- minimalizovať priame zásahy do porastov, ktoré tvoria sprievodnú zeleň,
- eliminovať šírenie nepôvodných, invázných, ale aj ruderalných rastlinných druhov,
- úhynu vtákov na stožiaroch sa vyhnúť inštalovaním technických zariadení typu antibird,
- minimalizovať zásahy do biokoridorov (rieka Váh, vodný tok Andač).

Vplyv navrhovanej činnosti na prírodné prostredie a krajinu je v predloženej správe rozpracovaný na dostačujúcej úrovni. Súhlasíme s navrhovaným variantom č. 2, ktorý je podľa správy z hľadiska predbežného vyhodnotenia výrubov, mierne priaznivejší. Za predpokladu vykonávania pravidelného monitoringu a poprojektovej analýzy, ktoré boli navrhnuté v kapitole C.VI. predloženej správy a dodržania všetkých legislatívnych požiadaviek a podmienok nemáme ďalšie pripomienky.

*Štátna správa ochrany ovzdušia*, vyjadrenie č. OÚ-HC-OSŽP-2015/000144 zo dňa 15. 01. 2015:

- V prípade, že dieselagregát bude mať menovitý tepelný príkon vyšší ako 0,3 MW, podľa zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších noviel a vyhlášky MŽP SR č. 410/2012 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší, realizáciou stavby vznikne stredný zdroj znečisťovania ovzdušia. Na povolenie stavby uvedeného zdroja znečisťovania ovzdušia je potrebný súhlas okresného úradu Hlohovec, odboru starostlivosti o životné prostredie.
- Pri realizácii stavebných prác je nutné prijať také opatrenia, ktoré minimalizujú prašnosť počas výstavby
- Dodržiavať ustanovenia zákona č. 137/2010 o ovzduší v znení neskorších predpisov, vyhlášky č. 410/2012 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší, vyhlášky č. 360/2010 Z. z. o kvalite ovzdušia v znení neskorších noviel, vyhlášky č. 411/2012 Z. z. o monitorovaní emisií zo stacionárnych zdrojov znečisťovania ovzdušia a kvality ovzdušia v ich okolí.

*Štátna správa odpadového hospodárstva*, vyjadrenie č. OÚ-HC-OSŽP-2015/000153 zo dňa 16.01.2015:

- Pri realizácii predmetného zámeru dodržať príslušné ustanovenia zákona o odpadoch a ustanovenia vyhlášky MŽP SR č. 310/2013 Z. z. o vykonaní niektorých ustanovení zákona o odpadoch v znení neskorších predpisov.
- Prevádzkovateľ recyklačnej základne má povinnosť požiadať územne príslušný Okresný úrad, odbor starostlivosti o životné prostredie o vydanie súhlasu na prevádzkovanie zariadenia na zhodnocovanie odpadov.

*Štátna vodná správa*, vyjadrenie č. OÚ-HC-OSŽP-2015/000148 zo dňa 26. 01. 2015:

- Zabezpečiť dodržanie všetkých zákonných ustanovení na ochranu povrchových a podzemných vôd a na ochranu pred povodňami v súlade so zákonom č. 7/2010 Z. z. o ochrane pred povodňami v znení neskorších predpisov.

- Pri realizácii navrhovanej činnosti dbať o ochranu podzemných vôd a povrchových vôd a zabrániť prípadnému nežiaducemu úniku škodlivých látok a obzvlášť škodlivých látok do pôdy, podzemných vôd a povrchových vôd.
- Rešpektovať jestvujúce ochranné pásma vodárenských zdrojov (určené rozhodnutím ONV v Trnave č. OPLVH-1592/85 zo dňa 29. 12. 1985) a realizovať všetky opatrenia na odstránenie nežiaducich vplyvov stavby na kvalitu podzemných vôd.
- V súlade so zámerom navrhnuť a zrealizovať monitoring podzemných vôd, posúdiť a vyhodnotiť vplyv navrhovanej činnosti na jestvujúce vodárenské zdroje.
- Zaobchádzanie so škodlivými látkami v rámci stavby a prevádzky riešiť v súlade s ustanoveniami § 39 zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon) v znení neskorších predpisov a vyhlášky č. 100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.
- Doplniť informácie ohľadom budovania minimálne troch pozorovacích vrtov na sledovanie kvality podzemných vôd ako bolo pôvodne plánované v zámere.

Záver:

Okresný úrad Hlohovec, odbor starostlivosti o životné prostredie, s predloženou správou o hodnotení navrhovanej činnosti súhlasí za podmienky dodržania vyššie uvedených požiadaviek.

**Okresný úrad Šaľa, Odbor starostlivosti o životné prostredie**, list zo dňa 30.12.2014, č. j. OÚ-SA-OSŽP-2014/007254-2

Pri realizácii posudzovanej činnosti vzniknú odpady kategórie „ostatný“ a „nebezpečný“, zaradené podľa Vyhl. MŽP SR č. 284/2001 Z. z., ktorou bol vyhlásený Katalóg odpadov,

- pod katal. č. 03 03 01 - odpadová kôra, haluzina, drevo - kategória „O“,
- do skupiny č. 08 - odpady z používania náterových hmôt - kategória „N“,
- katal. č. 15 01 01 - obaly z papiera a lepenky - kategória „O“,
- do podskupiny č. 16 02 - odpady z elektrických a elektronických zariadení, kategória „O“ a „N“
- do podskupiny č. 16 06 - batérie a akumulátory, kategória „N“,
- skupiny č. 17 - stavebné odpady a odpady z demolácií, kategória „O“ a „N“.

K správe o hodnotení posudzovanej investičnej akcie „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany“, navrhovateľ ŽSR, Klemensova 8, 813 61 Bratislava v zastúpení Reming consult, a.s., Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava máme nasledovné pripomienky:

- v kapitole II. údaje o výstupoch, ods. 3 odpady, sú uvádzané odkazy na Vyhl. MŽP SR č. 283/2001 Z.z., ktorá bola zrušená a nahradená Vyhl. MŽP SR č. 310/2013 Z.z.
- v prípade prevádzkovania zariadenia na zhodnocovanie odpadov je prevádzkovateľ takéhoto zariadenia povinný požiadať príslušný úrad o vydanie súhlasu na prevádzkovanie zariadenia na zhodnocovanie odpadov podľa § 7 ods. 1 písm. c).

**Okresný úrad Nové Zámky, Odbor starostlivosti o životné prostredie**, list zo dňa 8.1.2015, č. j. 2015/000648-02-Sch.

Okresný úrad Nové Zámky, odbor starostlivosti o životné prostredie podľa jednotlivých zložiek zaujíma nasledovné stanoviská:

- odpadové hospodárstvo:

Z hľadiska odpadového hospodárstva k predloženej správe: „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov-Nitra-Šurany“ nie sú pripomienky.

- ochrana ovzdušia:

Orgán ochrany ovzdušia k správe o hodnotení nemá pripomienky.

- ochrana vôd:

K predloženej správe orgán štátnej vodnej správy nemá pripomienky, ochrana prírody a krajiny:

K predloženej správe o hodnotení nie sú pripomienky.

Okresný úrad Nové Zámky, odbor starostlivosti o životné prostredie nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov-Nitra-Šurany" a na realizáciu navrhuje VARIANT II.

**Okresný úrad Trnava, Odbor starostlivosti o životné prostredie**, list zo dňa 15.1.2015, č. j. OÚ-TT-OSŽP2-2015/001800/Pu

Predkladá komplexné stanovisko z hľadiska ochrany ovzdušia, vôd, odpadového hospodárstva a ochrany prírody a krajiny.

*Štátna správa na úseku ochrany vôd*, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP2-2015/001765/MÍ zo dňa 07.01.2015. Pri realizácii navrhovanej činnosti požadujeme:

- V ďalšom stupni spracovania projektovej dokumentácie predmetnej stavby požadujeme bližšie určiť miesto križovania rekonštruovanej trate s pásmami hygienickej ochrany II. stupňa vodárenských zdrojov a predložiť riešenie ochrán vodárenských zdrojov podľa vyhlášky MŽP SR č. 29/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o určovaní ochranných pásiem vodárenských zdrojov, o opatreniach na ochranu vôd a o technických úpravách v ochranných pásmach vodárenských zdrojov.
- V prípade križovania stavby s vodným tokom a inundačným územím vodného toku vypracovať Povodňový plán zabezpečovacích prác podľa vyhlášky 261/2010 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o obsahu povodňových plánov a postup ich schvaľovania a predložiť ho na schválenie príslušnému okresnému úradu.
- Dodržiavať všeobecné ustanovenia zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene zákona SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).
- Dodržať ustanovenia § 39 vodného zákona, ktorý stanovuje všeobecné podmienky zaobchádzania s nebezpečnými látkami a vyhlášky MŽP SR č. 100/2005 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaobchádzaní s nebezpečnými látkami, o náležitostiach havarijného plánu a o postupe pri riešení mimoriadneho zhoršenia vôd.
- Pri realizácii a následnom užívaní dbať na ochranu povrchových a podzemných vôd a zabrániť nežiaducemu úniku nebezpečných látok do pôdy, podzemných a povrchových vôd.
- Zabezpečiť dodržanie ustanovení normy STN 73 6005 - Priestorová úprava vedenia technického vybavenia.

*Štátna správa na úseku ochrany ovzdušia*, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP2-2014/031094/K1 zo dňa 29.12.2014:

- Z pohľadu ochrany ovzdušia v súlade s vyhláškou MŽP SR č. 410/2010 Z. z. ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o ovzduší v znení neskorších predpisov vznikne stredný zdroj znečistenia
- K umiestneniu a k stavbe tohto zdroja je potrebný súhlas príslušného okresného úradu v súlade s ustanovením § 17 zákona o ovzduší
- Vzhľadom k uvedeným skutočnostiam a za predpokladu splnenia vyššie citovaných podmienok tunajší úrad nemá pripomienky k predloženej správe o hodnotení navrhovanej činnosti.

*Štátna správa na úseku odpadového hospodárstva*, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP1-2015/003206/Fo zo dňa 08.01.2015:

Štátna správa v odpadovom hospodárstve nemá k predloženej správe o hodnotení žiadne zásadné pripomienky.

Štátna správa na úseku ochrany prírody a krajiny, vyjadrenie č. OU-TT-OSZP1-2015/003049/Ba zo dňa 07.01.2015:

Z hľadiska ochrany prírody a krajiny nemáme k predloženej správe o hodnotení žiadne zásadné pripomienky a akceptujeme ho.

**Okresný úrad Nitra, Odbor starostlivosti o životné prostredie**, list zo dňa 12.1.2015, č. j. OSŽP3-2015/005573-003-F07

K predloženej správe o hodnotení má nasledovné pripomienky:

1. Stanovisko dotknutého orgánu ochrany prírody a krajiny OÚ Nitra

K predloženej správe o hodnotení nemáme pripomienky, realizáciu zámeru odporúčame v II. (modrom) variante.

2. Stanovisko dotknutého orgánu štátnej vodnej správy OÚ Nitra

K predloženej správe o hodnotení nemáme pripomienky.

3. Stanovisko dotknutého orgánu štátnej správy odpadového hospodárstva OÚ Nitra

K predloženej správe o hodnotení nemáme pripomienky.

4. Stanovisko dotknutého orgánu ochrany ovzdušia OÚ ŽP Nitra:

K predloženej správe o hodnotení nemáme pripomienky.

Na základe vyššie uvedeného, v záverečnom stanovisku k činnosti, jej realizáciu navrhujeme odporučiť. Navrhovanú činnosť odporúčame realizovať v II. (modrom) variante.

**Okresný úrad Šaľa, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií**, list zo dňa 7.1.2015, č. j. OU-SA-OCDPK/2015/000526

Dáva nasledovné záväzné stanovisko:

- 1) Uvedená stavba sa nedotýka záujmov ochrany ciest II. a III. triedy v okrese Šaľa,
- 2) Pri úseku Nitra, Horné Krškany - Trnovec nad Váhom, pozdĺž cesty II. triedy č. II/562, ak by došlo k posunutiu trate do ochranného pásma cesty (t. j. do vzdialenosti 25m od osi cesty), bolo by nutné túto stavbu povoliť našim odborom (v rámci Okresu Šaľa) v rámci územného konania stavby,
- 3) Pri realizácii variantov I a II úseku Nitra, Horné Krškany - Trnovec nad Váhom v úseku katastra obce Trnovec nad Váhom treba pri projektovaní a realizácii týchto variantov dbať na to, že pri cestách č. I/75 a II/562 je už právoplatným územným rozhodnutím umiestnená stavba „Obchvat mesta Šaľa“ a treba zaistiť s navrhovateľom stavby Slovenskou správou ciest, aby nedošlo k nesúladu medzi týmito dvoma stavbami,
- 4) S uvedenou správou o hodnotení súhlasíme,
- 5) V prípade akýchkoľvek úprav alebo zmien v predmetnom zámere, ak by sa to týkalo záujmov ochrany ciest II. a III. triedy v okrese Šaľa, kontaktujte náš odbor pre prípad konzultácií a poradenstva.

**Okresný úrad Trnava, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií**, list zo dňa 8.1.2015, č. j. OU-TT-OCDPK-2015/031065/Ja

Zaujíma k predloženému zámeru nasledovné stanovisko:

- stavba sa dotýka ciest II/507, III/5139 a III/5132, ktorých štátnu správu vykonáva tunajší úrad,
- stavba sa dotýka aj pripravovanej stavby „Cesta I/64 Komárno - hranica - Nitra - Hlohovec – D1“, ktorú pripravuje Slovenská správa ciest. Investičná výstavba a správa ciest Bratislava (jej trasa je zakreslená v mape), križovanie železničnej trate s navrhovanou cestou I/64 žiadame riešiť mimoúrovňovo a obidve stavby žiadame vzájomne koordinovať, všetky križovania jestvujúcich ciest II/507, III/5139 a III/5132 s navrhovanou traťou žiadame riešiť mimoúrovňovo,

- v rámci spracovania ďalšieho stupňa dokumentácie (DUR) žiadame prizývať k rokovaniam zástupcov tunajšieho úradu,
- v rámci spracovania DUR žiadame rešpektovať pripomienky a požiadavky cestných správnych orgánov, vlastníkov a majetkových správcov ciest a príslušných dopravných inšpektorátov týkajúce sa pojazdných výšok cestných a železničných mostov a šírkového usporiadania križujúcich komunikácií.

**Okresný úrad Nitra, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií**, list zo dňa 7.1.2015, č. j. OU-NR-OCDPK-2015/0002759-002

Zistil, že ich pripomienky zo stanoviska č. OU-NR-OCDPK-2014/039930 zo dňa 22.09.2014 boli zapracované do spracovaného predloženého variantného riešenia, a preto nemá námietky k predloženej správe o hodnotení a súhlasí s vybratým variantom II.

**Okresný úrad Nové Zámky, Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií**, list zo dňa 14.1.2015, č. j. OU-NZ-OCDPK-2015/000642

Súhlasí s podmienkou:

Práce týkajúce sa ciest II. a III. triedy je potrebné vykonať v zmysle zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

Za dodržania nami stanovenej podmienky nemáme námietky k Vami predloženému zámeru.

**Okresný úrad Hlohovec, Odbor krízového riadenia**, list zo dňa 8.1.2015, č. j. OU-HC-OKR-2015/000106

Nemá k zámeru z hľadiska potrieb civilnej ochrany žiadne pripomienky ani požiadavky.

**Okresný úrad Nitra, Odbor krízového riadenia**, list zo dňa 13.1.2015, č. j. OU-NR-OKR1-000054/2

Z hľadiska civilnej ochrany obyvateľstva, nepožadujeme povinné hodnotenie podľa zákona NR SR č.24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.

**Okresný úrad Nové Zámky, Odbor krízového riadenia**, list zo dňa 5.1.2015, č. j. OU-NZ-OKR-A/2014/000527-2

Z hľadiska civilnej ochrany obyvateľstva nemáme pripomienky k správe o hodnotení.

**Okresný úrad Šaľa, Odbor krízového riadenia**, list zo dňa 19.12.2014, č.j. OU-SA-OKR-2014/005751-4

Z hľadiska civilnej ochrany a nemá pripomienky k správe o hodnotení.

**Okresný úrad Trnava, Pozemkový a lesný odbor**, list zo dňa 13.1.2015, č. j. OU-TT-PLO-2015/001651

Realizácia investičného zámeru predpokladá trvalý záber poľnohospodárskej pôdy, z toho dôvodu je potrebné postupovať v súlade s § 17 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 220/2004 Z.z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 245/2003 Z.z. o integrovanej prevencii a kontrole znečisťovania životného prostredia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a požiadať tunajší úrad o vydanie rozhodnutia o trvalom odňatí poľnohospodárskej pôdy.

**Okresný úrad Nitra, Odbor opravných prostriedkov**, list zo dňa 12.1.2015, č. j. OU-NR-OOP4-2014/050144

Po preštudovaní doručeného materiálu konštatujeme, že v tomto prípade platí stanovisko tunajšieho odboru zo dňa 26.09.2014 č. OU-NR-OOP4-2014/039966.

**Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Trnava**, list zo dňa 18.12.2014, č. j. KRHZ-TT-OPP-845-001/2014

Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru v Trnave odstúpilo správu o hodnotení ďalšej zložke na vyjadrenie.

**Krajské riaditeľstvo Hasičského a záchranného zboru Nitra**, list zo dňa 7.1.2015, č. j. KRHZ-NR-OPP-2/2015

Predloženú dokumentáciu odstúpili na vybavenie Prezídia Hasičského a záchranného zboru, Odbor požiarnej prevencie, Drieňová č. 22, 826 26 Bratislava.

**Úrad verejného zdravotníctva SR**, list zo dňa 12.1.2015, č. j. OHŽP-113/15

Úrad verejného zdravotníctva Slovenskej republiky ako príslušný orgán podľa § 3 ods. 1 písm. b) zákona č. 355/2007 Z. z. o ochrane, podpore a rozvoji verejného zdravia a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 355/2007 Z. z.“) s navrhovanou činnosťou súhlasí.

Vzhľadom k tomu, že elektrifikáciou a optimalizáciou železničnej trate a s ňou súvisiacich nevyhnutných úprav trate dôjde k zvýšeniu rýchlosti vlakových súprav a k predpokladaným zmenám v hlukovej situácii vo vzťahu k obývanému územiu, ÚVZ SR v rámci posudzovania zámeru uplatnil požiadavku, aby sa navrhovateľ vysporiadal s touto otázkou najneskôr v správe o hodnotení vplyvov navrhovanej činnosti. Súčasný stav záťaže obyvateľstva hlukom pozdĺž železničnej trate bol preukázaný v hlukovej štúdii (merania hluku boli vykonané v 11 meracích bodoch vo vzdialenosti 100 m od železničných tratí) vypracovanej odborne spôsobilou osobou. Výsledky meraní poukazujú vo väčšine prípadov na prekročenie prípustných limitov hluku pre deň, večer i noc. V správe o hodnotení sa uvádza, že akustická situácia v dôsledku prevádzky na železničnej trati (prognózovaný stav - rok 2040) bude vyžadovať protihlukové opatrenia na zníženie negatívneho vplyvu na zdravie v podobe protihlukových stien (PHS). Situovanie PHS pozdĺž trate, ich dĺžku, výšku, vzdialenosť od osi trate a jej akustické parametre sú konkretizované v správe ohodnotení. Tam, kde nebude možné aplikovať PHS bude nutné vykonať akustické úpravy na obytných objektoch na základe výsledkov akustických meraní po zrealizovaní diela. Z dôvodu zistenia účinnosti navrhnutých PHS a zároveň posúdenia potreby vykonania prípadných dodatočných proti hlukových opatrení je nevyhnutné vykonať monitorovanie hlukovej situácie minimálne v rozsahu meracích miest tak ako je to uvedené v správe o hodnotení. Vykonanie monitoringu hluku počas prevádzky trate má z hľadiska ovplyvňovania zdravia a pohody bývania obyvateľstva kľúčový význam. Výsledky monitorovania hluku pozdĺž trate vykonávaného podľa návrhu v správe o hodnotení je potrebné predložiť miestne príslušnému orgánu verejného zdravotníctva.

Za predpokladu, že budú realizované protihlukové opatrenia uvedené v správe o hodnotení, overená ich účinnosť, prípadne budú realizované dodatočné úpravy podľa reálnej akustickej situácie je možné očakávať pozitívny vplyv na kvalitu života dotknutej populácie daného regiónu.

**Štátna ochrana prírody SR**, list zo dňa 19.1.2015, č. j. ŠOP SR/5855/2014

Dotknuté územie nie je súčasťou chránených území. Trať na niekoľkých miestach križuje biokoridory regionálneho a miestneho významu. Pri južnom okraji osady Horný Jatov sa v blízkosti odvodňovacieho kanála nachádzajú poľné depresie, kde hniezdia vzácne druhy predovšetkým bahniakov (Charadriiformes) - šišila bocianovitá (Himantopus himantopus), kalužiak červenonohý (Tringa totanus), cíbik chochlatý (Vanellus vanellus), kulík riečny (Chadrius dubius) a rad ďalších vtákov. Sú to tiež miesta rozmnožovania obojživelníkov kunky červenobruchej (Bombina bombina), hrabavky škrvnitej (Pelobates fuscus), ropuchy zelenej (Bufo viridis) a ďalších.

Hodnotenie správy o hodnotení z hľadiska ochrany prírody

1/ V správe o hodnotení nie sú zohľadnené resp. úplne chýbajú údaje o výskyte hniezdisk vzácnych druhov bahniakov Charadriiformes (napr. šišily bocianovitej, kalužiaka červenonohého) v terénnych poľných depresiách, ktoré sa nachádzajú v k. ú. Horný Jatov (na ich výskyt sme upozornili v stanovisku k zámeru č. ŠOP SR/4343/2014 zo dňa 8.10.2014.) Podobne ani nie je vyhodnotený vplyv variantov navrhovanej činnosti k vyššie uvedeným ornitocenózam.

2/ Napriek vyššie uvedenému sa v kapitole Vyhodnotenie plnenia požiadaviek rozsahu hodnotenia (str. 176), kde je uvedená informácia o záujmoch ochrany prírody v dotknutom území, konkrétne v k. ú. Horný Jatov konštatuje, že pripomienky boli zapracované v kapitole C II.7 a C Hl.7.

3/ V časti C v kapitole 7 Fauna, flóra a biotopy je uvedený na strane 66 tabuľkový prehľad zistených druhov stavovcov. Konštatujeme, že prehľad nie je úplný, absentujú tam viaceré významné druhy vtákov, ktoré sa v dotknutom území vyskytujú - napr. bahniaky (šišila bocianovitá), vzácne druhy dravcov (kane) a vodné druhy vtákov (chavkoš nočný).

4/ V časti C v kapitole 7 Fauna, flóra a biotopy na strane 65 chýbajú zoocenózy periodicky zaplavovaných poľných depresií, ktoré sa vyskytujú v k. ú. Horný Jatov.

5/ V časti C v kapitole 7 Fauna, flóra a biotopy chýbajú údaje o migračných trasách v úsekoch Hlohovec - Nitra - Šurany a novej navrhovanej trase Nitra - Trnovec nad Váhom, napríklad chýba informácia o migračnom koridore obojživelníkov, cicavcov a vtákov v k. ú. Horný Jatov alebo o biokoridore toku Starej Nitry (Komjatice - Šurany). Absentuje časť venujúca sa migrácii a kolíznym úsekom vo vzťahu ku stavovcom (migračné bariéry) ako aj o problematike kolízií živočíchov s vlakmi. Kapitolu Vplyv na migračné trasy a navrhované opatrenia považujeme za nedostatočne spracovanú.

6/ Chýba zhodnotenie vplyvu elektrifikácie trate Hlohovec - Nitra - Šurany na vtáčie spoločenstvá vo vzťahu k migrácii vtákov (hlavne nočnej migrácii), vyhodnotenie bariérového vplyvu novej navrhovanej trate Nitra - Trnovec nad Váhom na vtáčie spoločenstvá.

#### Návrh riešenia a odôvodnenie

Z hľadiska záujmov ochrany prírody je v úseku trate Hlohovec - Nitra - Šurany najvhodnejší variant II (červený) a v úseku Nitra - Trnovec nad Váhom, v k. ú. Horný Jatov variant I (zelený), ktorý nepretína periodicky zaplavované poľné depresie, hniezdne biotopy vzácnych druhov vtákov. Upozorňujeme, že v k. ú. Horný Jatov variant II (modrý) zasahuje do biotopov chránených druhov vtákov. Ak pri výbere optimálnej trasy prevýši iný záujem ako záujem ochrany prírody, požadujeme dopracovať správu o hodnotení, analyzovať vplyv oboch variantov na vyššie uvedené druhy vtákov, na ich biotopy a navrhnúť opatrenia na zmiernenie identifikovaných vplyvov v spolupráci s územne príslušnou jednotkou ŠOP SR.

**Trnavský samosprávny kraj, Sekcia hospodárskej stratégie**, list zo dňa 12.1.2015, č. j. 06148/2014/OUPZP-004/So

Dávame do pozornosti skutočnosť, že zastupiteľstvo Trnavského samosprávneho kraja dňa 17.12.2014 schválilo Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja (ÚPN R TTSK) a Všeobecne záväzné nariadenie č. 33/2014, ktorým sa vyhlasuje Závazná časť „Územného plánu regiónu Trnavského samosprávneho kraja“. ÚPN R TTSK nadobudne právoplatnosť dňom 17.1.2015. Navrhovaná činnosť je v súlade so spomínanou územnoplánovacou dokumentáciou. V katastrálnom území Hlohovec je navrhovaná cesta I/64 v novej trase, ktorá križuje navrhovanú činnosť. Táto skutočnosť je v predkladanej správe zohľadnená. Trasa existujúcej a novo navrhovanej železničnej trate v úseku prechádzajúcom Trnavským samosprávnym krajom sa bude odlišovať len minimálne od existujúceho koridoru.

S ohľadom na skôr uvedené môžeme konštatovať, že k predmetnej správe TTSK – odbor územného plánovania a životného prostredia nemá pripomienky.

## **Stanoviská občanov a podnikateľských subjektov**

### Karol Foltánek, Hviezdoslavova 20, 920 01 Hlohovec zo dňa 19.1.2015

Hlohovec má iba jeden cestný prechod vozidiel cez železnicu v uliciach Hviezdoslavova a Zábranie. Občania Hviezdoslavovej ulice roky podávali sťažnosti a Petície proti enormnému zhoršeniu životného prostredia na tejto ulici, vysoká prašnosť, vysoká koncentrácia výfukových plynov z vozidiel, hluk. Je tu iba jeden prechod pre chodcov, ktorý vodiči v prevažnej miere ignorujú, nie je možné dostať sa z jednej strany ulice na druhú, veľký počet kamiónov idúcich v smere Topoľčany - Prievidza a opačne a smer Hlohovec - Piešťany cez Jalšové a taktiež enormný dovoz surovín do Bekaertu i odvoz hotových výrobkov z Bekaertu. Vybudovanie podchodu, prípadne nadchodu enormne skomplikuje život ľuďom. Pracuje sa na cestnom obchvate Hlohovca koridoru cesty I. triedy na území mesta Hlohovec podľa návrhu ÚPN R TTSK 2014, ktorý by vyriešil dopravné problémy v Hlohovci.

1/ Pri rekonštrukcii tejto trate je potrebné urobiť ďalší prechod cez železnicu nadjazd, prípadne podjazd z Novej Štvrte okolo Bekaertu z hlohoveckej strany smer Kľačany, čím by sa vytvoril bezproblémový druhý prechod cez železnicu v Hlohovci.

2/ Ponechať terajší podchod pre chodcov od cestného prechodu z Hviezdoslavovej ul. na Zábranie, ktorý je zhruba 30 metrov od rámp.

3/ Pri budovaní podjazdu ponechať chodníky aspoň 1,20 metrov pred domami na Hviezdoslavovej ulici.

4/ Ponechať lávku pre peších nad železnicou z Bernolákovej ulice smer Nová Štvrť, prípadne Bekaert i keď by sa vybuďoval podchod v priestoroch železničnej stanice. Občania sa obávajú kriminality v tomto podchode.

5/ Vybudovať protihlukové bariéry od železničného mosta cez železničnú stanicu až po Mierovú ulicu.

### Rodina Radošovská, Piešťanská, 920 41 Leopoldov zo dňa 16.1.2015

K správe o hodnotení činnosti „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany" navrhovateľa: ŽSR, a. s., Klemensova 8, 813 61 Bratislava, ktorá bola verejne prerokovaná dňa 15.1.2015 Vám zasielame naše stanovisko.

Nakoľko bývame v tesnej blízkosti železničného priestestia na Piešťanskej ceste a stavby, ktoré sa majú ako jedna z alternatív realizovať v tejto časti trate a priestestia - asanácia dvoch rodinných domov a vybudovanie nadjazdu sa nás bezprostredne dotýkajú. Oznamujeme Vám, že s týmto nesúhlasíme a túto alternatívu absolútne odmietame.

Náš dom na Piešťanskej ceste 579/22 je veľký rodinný dom s veľkým priľahlým pozemkom, v ktorom žije naša rodina a preto odmietame akýkoľvek zásah do našich majetkových práv.

Navrhujeme a súhlasíme so zachovaním súčasných železničných priestestí, ktoré je možné vybaviť lepším zabezpečovacím zariadením a tiež navrhujeme a súhlasíme s vybudovaním elektrifikovanej trate s maximálnou traťovou rýchlosťou 60 km/h.

Karol Radošovský, Marta Radošovská, Andrea Radošovská, Mária Počíkova, Marta Šimurdová

### Martin Halás, Čulenova 30, 920 01 Hlohovec a Tomáš Kamenár, J. Murgaša 12, 920 41 Leopoldov zo dňa 18.1.2015

Na základe nahliadnutia do správy o hodnotení SoH a zároveň účasti na verejnom prerokovaní dotknutých obcí si dovoľujeme predložiť v písomnej forme naše stanovisko k plánovanej elektrifikácii a optimalizácii trate Leopoldov - Nitra - Šurany spolu s niekoľkými návrhmi riešenia konfliktných bodov (v zmysle zdrojového podkladu SoH -Technicko-ekonomickej štúdie TEŠ - ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov -Nitra - Šurany) a pripomienkami, ktoré



požadujeme, aby boli zapracované v ďalšom procese prípravy tejto činnosti a následnej projektovej dokumentácie. Prvotný návrh elektrifikácie a optimalizácie trate uvažuje s niekoľkými zásadnými nedostatkami, najmä pre riadenie a organizáciu dopravnej prevádzky. Prvým nedostatkom je navrhnutie variantu C, teda novej trate nad rámec zadania objednávateľom, ktorá síce dokáže ponúknuť riešenie rýchleho spojenia krajského mesta Nitra s mestom Bratislava. Uvažuje však iba s parametrami pre osobnú dopravu (nápravové zaťaženie žel. zvršku a spodku teda je nepoužiteľná pre zmiešanú prevádzku. Výhľadovo je v tomto segmente dopravy uvažované iba so 6 párami vlakov kategórie R (ktorých objednávka od objednávateľa DSvVZ je otázna vzhľadom na absenciu stratégie dopravnej obsluhy SR), prípadne presunutím trasovania rýchlikov PD-BA cez Nitru, pričom toto pretrasovanie predĺži ich jazdné doby. Na základe uvedených zistených skutočnostiach a navrhnutých riešeniach vyjadrujeme súhlasné stanovisko k správe o hodnotení činnosti ZSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany podľa § 35 ods. 5 zákona č. 24/2006 Z. z. po zapracovaní nasledujúcich požiadaviek {variant B):

- vo vybraných ŽST, v ktorých sa má dbať na dodržanie dĺžky nástupných hrán 150m a 250m uvažovať s dĺžkami 200m a 250m,
- v staniaciach, ktorých využívanie verejnej železničnej osobnej dopravy si nevyžaduje budovanie mimoúrovňových ostrovných nástupísk, a teda sa nepredpokladá so zastavovaním vlakov kategórie R, a taktiež sa nepredpokladá zdvojkolajnenie príľahlých medzistaničných úsekov, a ani sa neuvažuje s  $V_{max}^{**} > 120\text{km/hod}$  v hlavnej priebežnej koľaji, neuvažovať s ich nákladným budovaním (ŽST Rišňovce\*, Aleksince, Ivanka p. Nitre, Komjatice) a investície presmerovať na iné požiadavky, neuvažovať s umiestnením ostrovných nástupísk s mimoúrovňovým prístupom so všetkými nástupnými hranami mimo hlavných priebežných koľají s priamym pokračovaním na traťové koľaje v prípade, ak bude požadovaná  $V_{max}$  v ostatných dopravných koľajach mimo hlavnej priebežnej koľaje 50km/hod, uvažovať pri rozmiestnení ostrovných nástupísk so zreteľom na možné budúce zdvojkolajnenie trate, v ostatných koľajach s nástupnými hranami mimo hlavných priebežných koľají je požadovaná  $V_{max}$  minimálne 80 - 100km/hod v závislosti od excentrického umiestnenia nástupísk voči zhlaviam stanice a s využitím vybudovanej siete GSM-R na účely zabezpečenia dopravnej prevádzky prostredníctvom ERTMS ETCS L2\*\*,
- neuvažovať s budovaním novej trate (variant C, resp. C1) odb. Horné Krškany - Trnovec n. Váhom (navyše s nevyhovujúcimi parametrami pre zmiešanú prevádzku), uvažovať so zvýšením traťovej rýchlosti v niektorých úsekoch trate Leopoldov - Nitra (- Šurany) do 160 km/hod\*\*so zreteľom na ekonomickú efektivitu takéhoto opatrenia ako plnohodnotnú alternatívu k nevyhovujúcemu variantu C,
- vo vybraných staniaciach uvažovať v koľajových spojkách alebo vetveniach na zhlaví so štíhlymi výhybkami (1:14-760, 1:18,5-1200) vzhľadom na zabezpečenie plynulosti dopravnej prevádzky tam, kde sa predpokladá častá jazda vlakov „do odbočky“ (ŽST Lužianky - nitrianske zhlavie, z dôvodu dvojkolajného úseku Nitra-Lužianky a vetveniu tratí 122 a 123 a prechodu na ich jednokolajné úseky, ŽST Zbehy -
- leopoldovské zhlavie, z dôvodu vetvenia trate 123 do Lužianok a spojkou do Jelšoviec - pravdepodobne riešené vetvenie zhlavie jednostrannou oblúkovou transformovanou výhybkou; ŽST Hlohovec a ŽST Rišňovce - vzájomné zhlavie\*), \*uvažovať s riešením obmedzujúceho medzistaničného úseku Hlohovec - Rišňovce pre výpočet priepustnosti trate nielen s vybudovaním oddielových návestidiel AH v danom MÚ, ale aj so zdvojkolajnením daného MÚ a vybudovaním oddielových návestidiel AH pre každú TK obojsmerne,
- uvažovať s riešením zaústenia trate do ŽST Leopoldov na  $V_{max} > 60\text{km/hod}$  pre koľaje č. 3, 7 a 9, resp. 9b (príchody a odchody na/z týchto koľají využíva v súčasnosti približne 95% vlakov osobnej dopravy) za súčasného vybudovania novej zastávky pri priecestí v km

26,734; resp. presunutia pôvodnej zastávky Leopoldov zastávka bez nutnosti sanácie stavebných objektov, resp. riešiť zaústenie efektívnejším variantom vybudovania novej preložky trate približne od km 25,400 s  $V_{min}$  120km/hod poza zastavanú severnú oblasť obce Leopoldov so zaústením približne v úrovni výhybky č.1 ŽST Leopoldov koľajovými spojkami a vetveniami so štíhlymi výhybkami (možnosť využitia párnej skupiny koľají pre osobnú dopravu) a zároveň zaústením do jednej koľaje nepárnej skupiny koľají (odporúčaná koľaj č.7) priamymi vetvami výhybiek pre využitie  $V_{max}$  120km/hod a vybudovaním novej spoločnej zastávky približne v úrovni cestného podjazdu do obce Červeník. Tento variant umožní predĺženie nevyhovujúcej užitočnej dĺžky dopravných koľají párnej skupiny ŽST Leopoldov (koľ. č. 10 - 20), vid' Príloha C a neprinesie žiadne negatívne zmeny v jazdných časoch vlakov osobnej dopravy, - prehodnotiť zo strany navrhovateľa (ŽSR) neúmerné budovanie mimoúrovňových krížení cestných komunikácií so železnicou v neopodstatnených prípadoch (najmä miestnych a účelových komunikácií) vyplývajúc zo zadania pre spracovanie TEŠ a EIA a investície presmerovať na vyššie uvedené návrhy a požiadavky.

Bekaert Hlohovec a.s., Mierová 2317, 920 28 Hlohovec zo dňa 16.1.2015

Na základe zverejneného oznamu mesta Hlohovec o zámere ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany" (december 2014), ktorý predložil navrhovateľ Železnice Slovenskej republiky, so sídlom v Bratislave, v zastúpení REMING CONSULT a.s., so sídlom v Bratislave, zasiela Bekaert Hlohovec, a.s. toto písomné stanovisko. Bekaert Hlohovec, a.s. vyjadruje názor, aby navrhovaná činnosť podľa zámeru „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany" bola naďalej posudzovaná podľa zákona, tak ako to vyplýva z kapitoly V. predloženého zámeru, s akceptovaním pripomienok Bekaert Hlohovec, a.s.:

- Je potrebná súčinnosť investora s Bekaert Hlohovec, a.s. pri ďalšej príprave projektu, tak aby boli zapracované do projektu všetky podrobnejšie riešenia, hlavne z hľadiska riešenia existujúcej lávky (lávka pre peších v ŽST Hlohovec, km poloha 22,739), pričom budú nevyhnutné min. jej stavebné úpravy pre zabezpečenie jej funkčnosti.
- Ďalej požadujeme zachovať trvalé železničné spojenie našej firmy počas celej elektrifikácie trate na železničnú sieť z dôvodu denného zásobovania vstupným materiálom (valcovaný drôt, kyselina HCl).

Olivier Cardon, Country Manažér Bekaert Slovensko

Saneca Pharmaceuticals a.s., Nitrianska 100, 920 27 Hlohovec zo dňa 20.1.2015

Po preštudovaní zaslaných zámerov ohľadne elektrifikácie a optimalizácie trate Leopoldov - Nitra - Šurany Vám oznamujeme, že uvedený zámer bude mať vplyv na riziko vzniku závažných priemyselných havárií v areály nášho podniku ako i v jeho bezprostrednom okolí (železničná trať smer Nitra). V zmysle zákona 261/2002 Z.z. a metodiky hodnotenia rizík vzniku závažných priemyselných havárií je možné očakávať zvýšenie rizika vzniku niektorých hodnotených scenárov ZPH ako následok elektrifikácie spomenutého úseku trate. Vzhľadom na tieto pripravované zámery bude naša spoločnosť musieť aktualizovať scenáre ZPH ktorých sa zmena dotýka. V tejto chvíli nie je možné vylúčiť, že výsledkom hodnotenia rizík budú aj opatrenia na zníženie rizika, ktoré bude nutné vykonať. Z uvedeného dôvodu žiadame, aby toto bolo pri procese plánovania nákladov na elektrifikáciu vyššie spomenutého úseku trate zohľadnené.

PharmDr. Lubica Herdová, generálny riaditeľ

SAD Trnava, a.s., Nitrianska 5, 917 02 Trnava zo dňa 19.1.2015

Mesto Hlohovec, ako dotknutá obec [mesto] v spolupráci s navrhovateľom zvolalo dňa 14.1.2015 na Mestskom úrade v Hlohovci verejné prerokovanie činnosti k zámeru „ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov - Nitra - Šurany“, ktorý predložil navrhovateľ ŽSR, so sídlom v Bratislave, v zastúpení REMING Consult, a.s., so sídlom v Bratislave. Slovenská autobusová doprava Trnava a.s. v tejto súvislosti žiada:

- 1) aby v rámci projektu elektrifikácie a optimalizácie žel. trate Leopoldov - Nitra bolo v meste Hlohovec prebudované súčasné železničné priecestie v Hlohovci u cesty č. 507 na mimoúrovňové priecestie /podjazd/ tak, aby bol umožnený prejazd autobusov týmto podjazdom v celej dĺžke podjazdu vrátane nábehov pred pojazdom pod železničnú trať, čiže výška podjazdu by mala byť v celej dĺžke minimálne 4,3 metra,
- 2) ďalej požaduje aby „druhé“ železničné priecestie v Hlohovci pri Bočine bolo po rekonštrukcii na mimoúrovňové priecestie napojené na miestne komunikácie v Hlohovci v severovýchodnej časti mesta za železničnou traťou, čím by sa rozšírila možnosť lepšieho dopravného využitia tohto priecestia, ktoré v súčasnosti spája len cestu č. 513 s miestnou časťou Bočina bez možnosti pokračovať a napojiť sa na cestu č. 507 za železničným priecestím pri železničnej stanici..

Zdôvodnenie: V súčasnosti počas rekonštrukcie železničného priecestia, v prípade dopravnej nehody v jeho blízkosti alebo pri vzniku inej technickej závady na priecestí a z týchto dôvodov vzniknutá nemožnosť pre autobusovú dopravu prejsť týmto priecestím, čo znamená v praxi obchádzku cez Alekšince v dĺžke 45 km /obchádzka na opačnú stranu na Piešťany je ešte dlhšia a činí cca 50 km, navyše cez kapacitne preťažený cestný most cez Váh v Piešťanoch/ a cestná doprava je potom na tomto mieste úplne paralyzovaná.

Súčasná dopravná situácia, kedy je intenzívna automobilová doprava v meste Hlohovec vedená cez jediný cestný most, na ktorom je mesto úplne závislé. Najbližší most je proti prúdu Váhu až v Piešťanoch a v smere toku Váhu až v Seredi, situácia je značne nepriaznivá, trvalé dopravné zápchy, časové zdržanie a kolóny automobilov sú každodennou realitou. Ak sa k tomu pridá neprejazdné jediné železničné priecestie v Hlohovci, je situácia dopravne neúnosná a obchádzky spojené s časovým zdržaním sú obrovské.

Ing. Peter Nemec, generálny riaditeľ

## **5. Vypracovanie odborného posudku v zmysle § 36 zákona**

Odborný posudok a návrh záverečného stanoviska vypracovala v zmysle ustanovení § 36, odsek 6 a 7 zákona č. 24/2006 Z. z. spoločnosť Geoconsult spol. s r.o., Bratislava, zapísaná do zoznamu odborne spôsobilých právnických osôb na posudzovanie vplyvov na životné prostredie pod číslom 32/01-OPV-PO.

Záver posudku sú premietnuté do Záverečného stanoviska v bode VI.

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

### **1. Vplyvy na obyvateľstvo**

#### Vplyvy počas výstavby

Obdobie výstavby je spojené s dočasným nepriaznivým vplyvom na pohodu a kvalitu života v dotknutých sídlach v súvislosti so stavebným ruchom a obmedzovaním dopravy. Vplyvy modernizácie trate a súvisiacich činností (úprava priecestí, prechodov pre chodcov a pod.) sa

prejavia zvýšeným hlukom v dôsledku prejazdov nákladných vozidiel a stavebných mechanizmov a tvorbou emisií (hlavne prašnosťou). Vplyv je zmierniteľný vhodnou organizáciou stavebnej činnosti, aspoň čiastočným vylúčením stavebnej dopravy zo sídiel a kompenzačnými opatreniami.

Okrem faktu, že sa značná časť stavebných výkonov bude realizovať v zastavanom území obcí a miest, veľkou nevýhodou z pohľadu obyvateľstva bude aj vlastná výluka osobnej železničnej dopravy na trati, obmedzenia v staničných priestoroch počas výstavby a obmedzenia v priestoroch prístupnosti.

Z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo je dôležitá aj lokalizácia zariadení stavenísk (stavebných dvorov), prístupových ciest a dopravných trás pre prísun stavebných materiálov a odvoz nevhodnej výkopovej zeminy. V priebehu výstavby bude potrebná úzka spolupráca všetkých realizátorov stavby (investora, zhotoviteľa i projektanta) so zástupcami dotknutých miest a obcí za účelom minimalizácie negatívnych vplyvov na obyvateľstvo.

Elektrifikácia a optimalizácia železničnej trate v maximálnej možnej miere rešpektuje súčasné urbanizované prostredie jednotlivých dotknutých obcí s jej vedením na súčasnom telese železnice. Nové trasovanie pri úprave smerových oblúkov, resp. v novo navrhovanom úseku, sa vyhýba súvislej zástavbe sídiel, pričom v návrhu opatrení boli definované požiadavky na redukciiu asanácie objektov na minimum. Z dôvodu minimalizácie takýchto tvrdých zásahov do súkromného majetku je potrebné v ďalšej etape projektovania preskúmať možnosti prijateľnejšieho technického riešenia pre dotknuté obyvateľstvo.

#### Vplyvy počas prevádzky

Negatívne vplyvy v etape prevádzky sa viažu predovšetkým na kontakt dopravnej trasy s obývaným územím. Dopravné trasy pôsobia na obyvateľstvo v ich okolí vo všeobecnosti týmito nepriaznivými faktormi:

- znečistením ovzdušia,
- hlukom a vibráciami,
- bariérovým efektom,
- rizikom dopravných kolízií.

Významnosť uvedených vplyvov je priamoúmerná blízkosti trate k bývaniu a iným citlivým objektom a intenzite dopravy. Pri elektrifikácii trate sa znečistenie ovzdušia viaže len na bezprostredné okolie železnice a je spôsobené sekundárnou prašnosťou zapríčinenou nárazovou vzduchovou vlnou generovanou vlakovou súpravou. V porovnaní so súčasným stavom (nulový variant) dôjde jednoznačne k zlepšeniu imisnej situácie a môžeme hovoriť o pozitívnom vplyve.

Ku znečisťovaniu ovzdušia bude dochádzať v miestach navrhovaných úprav cestných prístupov, najmä nadjazdov a podjazdov. Zrušením niektorých prístupov sa zvýši intenzita dopravy v mieste nových mimoúrovňových križovaní a pri zmene pozdĺžneho profilu cesty (stúpanie, klesanie) môže dôjsť k zvýšeniu koncentrácie výfukových plynov v ovzduší.

Pôsobenie hluku a vibrácií na dotknuté obyvateľstvo možno hodnotiť ako zdravotné riziko.

Významný bariérový efekt vo vzťahu k obyvateľstvu bude v území, kde dôjde k výstavbe novej železničnej trate. Riešením je zabezpečenie prístupu k rozdeleným pozemkom ako vyvolané investície. V rámci elektrifikácie a optimalizácie existujúceho úseku budú dotknutí obyvatelia negatívne vnímať najmä protihlukové steny ako nový bariérový prvok v území, čo však na druhej strane bude mať aj pozitívny efekt z hľadiska bezpečnosti a obmedzeniu vstupu obyvateľov do priestoru koľajiska. Modernizáciou nástupíšť, vybudovaním mimoúrovňového sprístupnenia a prepojenia nástupíšť a prístupových komunikácií (parkovísk) sa bariérový efekt železnice zmierni.

K bezpečnosti dopravy a zníženiu rizika dopravných nehôd prispeje aj vybudovanie všetkých prvkov železničnej infraštruktúry s najvyšším stupňom zabezpečovacích a oznamovacích zariadení. To sa bude týkať najmä úsekov vo voľnej trati, kde sa uvažuje s vybudovaním mimoúrovňových križovaní s cestnou sieťou.

### Zdravotné riziká

Zdravotné riziká súvisia priamo predovšetkým s hygienou prostredia, ktoré je charakterizované v prípade dopravnej stavby zvýšenou hlučnosťou a vibráciami, znečisťovaním ovzdušia.

Posúdenie hlukového zaťaženia záujmového územia bolo vykonané hlukovou štúdiou s výpočtom hlukovej záťaže dotknutého územia realizovaným na základe prognózovaných intenzít dopravy na predmetnej železničnej trati pre rok 2040. Výpočet pre obytné územie bol spracovaný pre nočnú dobu. Vzhľadom na prekročovanie povolených hygienických limitov bola hlukovou štúdiou navrhnutá realizácia protihlukových opatrení. Verifikačným výpočtom bolo preukázané, že realizáciou protihlukových opatrení sa úroveň hluku od železničnej trate nedostáva na akceptovateľnú úroveň a prevádzka na nej si vyžiada realizáciu terciérnych opatrení na jednotlivých objektoch na základe monitoringu hluku.

Na základe vibračnej štúdie spracovanej pre trasu železnice, posudzované hodnoty zrýchlenia vibrácií vo vnútornom prostredí budov neprekračujú prípustné hodnoty určujúcich veličín vibrácií v zmysle platnej legislatívy.

Hluk a vibrácie budú generované aj automobilovou dopravou na cestných komunikáciách, ktoré sú súčasťou navrhovanej činnosti. Ide najmä o nadjazdy mimoúrovňového križovania ciest a železnice.

K zdravotným rizikám je potrebné taktiež priradiť aj znečisťovanie ovzdušia v mieste upravených mimoúrovňových križovaní ciest so železnicou.

### Vplyvy na kvalitu a pohodu života

Pod narušením pohody a kvality života obyvateľstva rozumieme predovšetkým negatívne ovplyvnenie základných faktorov životného prostredia obyvateľov obcí (kvalita bývania, kvalita základných prvkov prostredia - najmä ovzdušia, vody a hygieny prostredia, subjektívne faktory vnímania okolitého prostredia). Je samozrejmé, že počas priamych stavebných prác na výstavbe železnice sa dovtedajší zaužívaný spôsob života a kvalita životného prostredia zmenia, pričom tieto zmeny majú prevažne negatívny charakter, sú však dočasné. Za ovplyvnenie faktorov pohody a kvality života možno považovať priame a nepriame dôsledky stavebnej činnosti spojenej s výstavbou ako napr.:

- zvýšenie intenzity nákladnej dopravy s dôsledkami zvýšenia hluku, prašnosti a celkového ruchu najmä v okolí stavebných dvorov a väčších stavebných objektov,
- narušenie dlhoročne vnímanej percepcie krajiny (nové technické prvky v krajine).

Po sprevádzkovaní stavby sa prejaví prínosy posudzovanej činnosti a to znížením hluku a vibrácií od železničnej dopravy, zvýši sa bezpečnosť a zníži sa riziko nehodovosti. Lokálne (cestné nadjazdy, podjazdy) však môže dochádzať ku zvýšeným koncentráciám znečisťujúcich látok v ovzduší, resp. k zvýšenej hlukovej záťaži a vibráciám vplyvom zvýšenej intenzity automobilovej dopravy na mimoúrovňových priecestiach.

### Sociálno-ekonomické vplyvy

Sociálno-ekonomické účinky posudzovanej činnosti sa prejaví na dopravných parametroch po začatí užívania stavby, ale tiež na časti dotknutej cestnej siete z hľadiska bezpečnosti dopravy (mimoúrovňové križovania). Taktiež znížením negatívnych účinkov na dotknutých obyvateľov, ako dôsledok vyššej kvality nového stavebného diela oproti súčasnému stavu (hlukové zaťaženie).

Negatívne sa navrhovaná činnosť prejaví u časti obyvateľstva, kde bude potrebné z dôvodu záberu stavby realizovať asanácie objektov a zasiahnuť do súkromných pozemkov.

## **2. Vplyvy na horninové prostredie, nerastné suroviny, geodynamické javy, a geomorfologické pomery.**

Medzi priame a nepriame vplyvy navrhovanej činnosti na horninové prostredie a reliéf môžeme v prípade oboch navrhovaných variantov zaradiť:

- zásah do horninového prostredia a reliéfu zemným telesom železnice ako priamy vplyv
- potreba zdrojov kamenina a možné znečistenie horninového prostredia ako nepriamy vplyv

Priame zásahy do horninového prostredia a reliéfu reprezentované najmä hlbokými zárezmi, vysokými násypmi a mostnými objektmi, ktoré môžeme charakterizovať ako trvalý, nezvratný a dlhodobý vplyv.

Nepriamy vplyv je spojený možným znečistením horninového prostredia počas výstavby únikom znečisťujúcich látok zo stavebných strojov a mechanizmov, resp. s potrebou materiálov do násypov železničného a cestného telesa, ktoré bude potrebné získať zo zdrojov v okolí. Zeminy v zárezoch hlavne v novo navrhovanom úseku Nitra – Trnovec nad Váhom sú náchylne na vznik svahových deformácií, čo je potrebné riešiť technickými opatreniami.

## **3. Vplyv na klimatické pomery**

Elektrifikácia trate bude mať pozitívny vplyv na kvalitu ovzdušia v okolí trasy v dôsledku náhrady motorovej trakcie za elektrickú. Pri prejazde vlakov s elektrickým pohonom sa prejavuje iba tvorba prachu, a to len v tesnej blízkosti trate.

Realizácia stavby nevyvolá zmeny prvkov miestnej klímy, resp. ich zmena vyvolaná realizáciou bude nepreukazná. Zmeny mikroklímy, ktoré budú významnejšie (v dôsledku terénnych úprav v úseku novo navrhovanej trate) budú skôr vplývať na samotné dielo, resp. na činnosti spojené s jeho prevádzkou. Predpokladaný vplyv na miestnu klímu možno hodnotiť ako minimálne.

## **4. Vplyvy na ovzdušie**

V etape výstavby sa očakáva zvýšenie množstva exhalátov a prachu v ovzduší najmä z nákladnej dopravy a z ťažkých stavebných mechanizmov. Tento vplyv je dočasný a obmedzený na obdobie výstavby.

Skleníkový efekt je príčinou nárastu emisií tzv. skleníkových plynov, medzi ktoré patria aj oxid uhoľnatý CO a oxidy dusíka NO<sub>x</sub>. Na emisiách uvedených plynov majú vysoký podiel práve mobilné zdroje. Motorové rušne, ktoré v súčasnosti predstavujú zdroj znečisťovania ovzdušia, budú nahradené elektrickými lokomotívami a naftové rušne budú využívané len v rámci údržby približne v tom istom rozsahu. Sporadicky bude využívaný diesela agregát, ktorý nie je možné porovnávať s pravidelnou premávkou rušňov, ktoré budú odstavené. V oblasti znečisťovania ovzdušia dôjde realizáciou posudzovanej investície k pozitívnemu vplyvu, t.z. dôjde k zlepšeniu oproti súčasnému stavu.

Súčasný stav však bude lokálne nepriaznivo ovplyvnený znečisťovaním ovzdušia v mieste upravených mimoúrovňových križovaní ciest so železnicou, kde dôjde k zvýšeniu intenzity automobilovej dopravy po zrušení niektorých existujúcich cestných priecestí.

## **5. Vplyvy na vodné pomery**

### Vplyvy na povrchovú vodu

Vplyvy na povrchové vody reprezentujú ohrozenie najmä kvality povrchových vôd počas výstavby navrhovanej činnosti vzhľadom na križovanie trasy s povrchovými tokmi, pričom je potrebné

doplniť, že niektoré z nich patria aj k vodohospodársky významným tokom. Počas prevádzky, mimo havarijných situácií, ovplyvnenie režimu a kvality povrchových vôd sa nepredpokladá.

#### Vplyvy na podzemnú vodu

Podzemné vody sú priamo ovplyvniteľné únikom kontaminujúcich látok a ich prestupom cez zónu aerácie, resp. priamym únikom do zvodneného kolektora pri zakladaní objektov (mosty, podjazdy, hlboké zárezy). S migráciou kontaminovaných podzemných vôd súvisí aj možná následná kontaminácia povrchových vôd. Miera zraniteľnosti podzemných vôd závisí predovšetkým od priepustnosti pokryvných útvarov, mocnosti zóny aerácie a vlastností samotného kolektora. Na základe týchto atribútov je možno územie obecné kategorizovať nasledovne:

#### Podzemné vody kvartéru

- najviac zraniteľné sú podzemné vody aluviálnych náplavov vodných tokov. Pokryvné útvary možno charakterizovať prevažne dobrou priepustnosťou. Dobrá priepustnosť samotného kolektora vytvára dobré podmienky pre rýchlu migráciu kontaminantov;
- terasové sedimenty sú vo veľkej miere prekryté eolickými sedimentami a hladina podzemnej vody sa nachádza vo väčšej hĺbke ako v prvom prípade, na základe čoho im možno priradiť stredný stupeň zraniteľnosti;
- ostatným kvartérnym celkom (deluviálny komplex, sedimenty prolúvií) možno priradiť mierny až nízky stupeň zraniteľnosti.

#### Podzemné vody neogénu

- vzhľadom na priepustnosť, hĺbku obehu a existenciu krycích vrstiev, ktoré zabraňujú bezprostrednej kontaminácii podzemných vôd tohto komplexu možno stupeň zraniteľnosti neogénnych sedimentov klasifikovať ako mierny.

Z hľadiska ohrozenia kvality podzemných a povrchových vôd v období výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti pripadajú do úvahy nasledovné zdroje kontaminácie:

#### Výstavba

- úniky látok zo skladov a techniky počas výstavby,
- úniky splaškových vôd zo zariadení staveniska,
- havarijné úniky nebezpečných látok zo stavebných mechanizmov pri výstavbe.

#### Prevádzka

Pri bežnej prevádzke nie je predpoklad znečistenia podzemných vôd. Výnimočným prípadom môže byť havária, kedy je možná kontaminácia okolia havárie jednak uniknutými ropnými látkami a jednak prepravovanými látkami.

Z uvedeného vyplýva, že ochrana vôd počas výstavby aj prevádzky navrhovanej činnosti je vo veľkej miere otázkou prevencie, ktorá musí zahŕňať:

- použitie vyhovujúcej stavebnej a dopravnej techniky;
- zabezpečenie miest manipulácie s nebezpečnými látkami proti ich únikom;
- pravidelné kontroly mechanizmov a miest manipulácie s nebezpečnými látkami a okamžité odstraňovanie zistených závad;
- personálnu pripravenosť;
- havarijnú pripravenosť;
- monitoring.

#### Vplyv na vodárenské zdroje

Z hľadiska vplyvu navrhovanej činnosti na vodárenské zdroje je možné za najvýznamnejší vplyv považovať jej lokalizáciu v rámci ochranných pásiem II. stupňa v nasledovných úsekoch:

- V k.ú. Leopoldov a Hlohovec v km 24,05 – 25,85 v oboch variantoch trasa prechádza ochranným pásmom II. stupňa VZ Leopoldov
- V k. ú. Leopoldov v km 25,1 – 25,4 sa trasa približuje na vzdialenosť cca 65 m k ochrannému pásmu I. stupňa VZ Leopoldov

Vplyvy na dotknuté vodárenské zdroje bude potrebné posúdiť odborným hydrogeologickým posudkom.

Posudzovaná činnosť nezasahuje do žiadnej chránenej vodohospodárskej oblasti.

## 6. Vplyvy na pôdu

Najvýznamnejším vplyvom výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti na pôdu je umiestnenie stavby a z toho plynúce dočasné a trvalé zábery poľnohospodárskej a lesnej pôdy a tým aj strata produkčnosti časti pôdneho fondu.

Medzi ďalšie pravdepodobné vplyvy výstavby posudzovanej komunikácie na pôdny fond môžeme zaradiť:

- vplyvy na stabilitu pôdy – degradácia fyzikálno – mechanických vlastností pôdy, v kombinácii s príslušnými reliéfovo – klimatickými podmienkami je možný vznik a pôsobenie nepriaznivých procesov – najmä erózie pôdy
- vplyvy na kvalitu pôdy – v zmysle zmien produkčnej schopnosti pôdy a možnej kontaminácie pôd v okolí navrhovaných trás.

Uvedené vplyvy sa viažu prevažne na etapu výstavby a predstavujú hlavne riziko erózie a odplavenia pôdy v súvislosti s:

- zemnými prácami
- výrubmi lesných porastov
- budovaním nových prístupových komunikácií
- pohybovom stavebných mechanizmov

Pohybovom stavebných mechanizmov sa predpokladá tiež mechanické poškodenie pôd. Pri iniciovaní erózie a odnose pôdy počas stavebných prác však môže byť v extrémnych prípadoch daný vplyv nevratný. Vplyvy na pôdy počas výstavby budú tiež predstavovať dočasné zábery pôd v priestore stavebných dvorov (plôch zariadenia staveniska).

Prevádzkou navrhovanej činnosti sa neočakáva významný vplyv na kvalitu pôdy. Hlavným kvantitatívnym kritériom vyjadrujúcom vplyv na pôdu je trvalý záber pôdy.

Zábery pôdy boli orientačne vyčíslené na základe predpokladaného záberu zemným telesom navrhovaných variantov a sú uvedené v nasledovnej tabuľke v m<sup>2</sup>.

Katastrálne územie	1. a 2. úsek variantov	3. úsek variantu I	3. úsek variantu II
Lukáčovce	3 420 (2)	-	-
Andač	2 246 (2)	-	-
Čab	276 (2)	-	-
Zbehy	5 940 (2)	-	-
Dolné Krškany	-	1 890 (2)	1 560 (2)
Cabaj-Čápor	-	984 (1)	1 986 (1)
Cabaj-Čápor	-	42 492 (2)	39 260 (2)
Cabaj-Čápor	-	6 198 (3)	10 368 (3)
Veľká Dolina	-	156 (1)	1 914 (1)
Horný Jatov	-	9 828 (1)	15 798 (1)
Horný Jatov	-	12 828 (2)	8 562 (2)
Horný Jatov	-	2 184 (4)	5 160 (4)
Trnovec nad Váhom	-	270 (2)	270 (2)

(1) – označenie skupiny kvality pôd v rámci dotknutých k.ú.



Podľa vyhodnotenia bonity pôdy v záujmovom území prevládajú zábery vysokokvalitných a vysokoprodukčných poľnohospodárskych pôd 1. a 2. stupňa.

### **7. Vplyv na faunu, flóru a ich biotopy**

Každý zásah do prírodného prostredia prináša aj zmeny, ktoré nastávajú v rastlinných a živočíšnych spoločenstvách, a často majú tieto zmeny dlhodobý účinok, niekedy aj nezvratný. Preto pri každom takomto zásahu je potrebné veľmi citlivo zvažovať a posudzovať všetky aspekty, aby sa predišlo nežiadúcim dopadom.

Antropické zásahy, ktoré v území prebiehali v minulosti, mali za následok likvidáciu voľnej zelene, rekultiváciou a melioráciou došlo k zániku hodnotných biotopov. Zmenou vodného režimu boli postupne likvidované mokradné spoločenstvá, brehové porasty a toky boli premenené na kanály. Aj napriek týmto vážnym zásahom do krajiny a do ekosystémov, v posudzovanom území sa vyskytujú biotopy, ktorým je potrebné vzhľadom na silnú antropizáciu územia venovať zvýšenú pozornosť.

Najväčšiu rozlohu v posudzovanom území zaberajú intenzívne obhospodarované polia. Väčšina ornej pôdy sa vyskytuje ako scelená, veľkobloková a využívaná je na pestovanie jednoročných a dvojročných poľnohospodárskych kultúr.

Svoj nesporný význam v riešenom území, kde dominujú veľkoblokové plochy poľnohospodársky využívaných pôd má nelesná stromovo-krovinná vegetácia. Stromy a kroviny sa vyskytujú ako líniová zeleň okolo železničnej trate, odvodňovacích kanálov, cestných komunikácií, poľných ciest, vo forme vetrolamov, alebo tvoria hranice medzi jednotlivými poľnohospodárskymi parcelami. Z botanického hľadiska nejde o hodnotné rastlinné spoločenstvá, ide o antropogénne biotopy, ktoré plnia funkciu pôdoochrannú, estetickú a poskytujú ochranu a úkryty pre mnohé druhy živočíchov a vhodné hniezdne možnosti pre vtáctvo.

#### Počas výstavby

K potenciálnym negatívnym vplyvom na živočíchy počas výstavby možno uviesť trvalé a dočasné zábery biotopov. V prípade trvalých záberov budú tieto plochy zabraté na celé obdobie prevádzky činnosti. Dočasné zábery budú predstavovať stavebné dvory, depónie, sklady stavebného materiálu, stavebné komunikácie a pod. Počas stavebných prác bude dochádzať v priebehu niekoľkých rokov (2-3) k rušeniu živočíchov a ich dočasnému vyst'ahovaniu z predmetného územia vplyvom hluku, vibrácií, zvýšenou prašnosťou, emisiami, pohybom stavebnej techniky.

### **Vplyv na biotopy**

V dotknutom území v trase súčasnej železnice (úsek Leopoldov – Šurany) boli zistené prevažne antropofilné druhy viazané prevažne na biotopy agrocenóz a ľudských sídiel, ktorých výskyt a zastúpenie sú významne ovplyvňované hospodárskou činnosťou človeka, plánovaná aktivita by nemala spôsobiť výraznejšiu stratu a fragmentáciu reprodukčných habitatov ani zníženie druhovej pestrosti a početnosti živočíchov v širšom území. Väčšina druhov riešeného územia je habituovaná (navyknutá) na človeka a jeho aktivity vrátane železničnej dopravy, hluku a pohybu osôb, takže zvýšená stavebná činnosť by nemala výraznejšie ovplyvniť ich výskyt v širšom okolí stavby.

V novo navrhovanom úseku Nitra – Trnovec nad Váhom sa v k. ú. Horný Jatov nachádzajú hniezdne biotopy vzácných druhov vtákov a obojživelníkov. Biotopy sa vyskytujú hlavne v poľných depresiách pri južnom okraji osady Horný Jatov v blízkosti odvodňovacieho kanála, kde hniezdia vzácne druhy predovšetkým bahniakov (Charadriiformes) - šišíla bocianovitá (*Himantopus himantopus*), kalužiak červenonohý (*Tringa totanus*), cíbik chochlatý (*Vanellus vanellus*), kulík riečny (*Chadrius dubius*) a rad ďalších vtákov. Sú to tiež miesta rozmnožovania obojživelníkov kunky červenobruchej (*Bombina bombina*), hrabavky škvrnitej (*Pelobates fuscus*), ropuchy zelenej (*Bufo viridis*) a ďalších. Tieto môžu byť priamo ohrozené v trase variantu II, ktorý prechádza územím s výskytom uvedených biotopov.

Z hľadiska migrácie sa v dotknutom území nachádza významný migračný koridor vtákov a nadregionálny biokoridor rieka Váh, ktorý sa posudzovanej trase dotýka len okrajovo (realizácia úpravy železničného mosta cez Váh), preto sa významnejšie negatívne dopady na funkciu biokoridoru počas výstavby nepredpokladajú. Trať pretína i ďalšie biokoridory regionálneho významu (Andač, Radošinka, Cabajský potok, Dolinský potok, Dlhý kanál), z hľadiska migrácie terestrických druhov stavovcov však tieto toky nemajú väčší význam.

Priamo v trase železnice neboli identifikované významnejšie migračné koridory obojživelníkov a plazov. V období rozmnožovania možno však predpokladať ich častejší výskyt v okolí väčších vodných plôch (Alešinské rybníky a VN Cabaj) a pozdĺž vodných tokov. Stavebné práce v okolí týchto území by mali byť realizované mimo obdobia jarných a jesenných migrácií obojživelníkov, minimalizovať zásahy do samotných tokov a prísne dodržiavať stavebnú disciplínu, aby nedochádzalo k únikom ropných látok do pôdy a vodného prostredia.

Vplyv na vtáctvo Alešinských rybníkov

Ide o rybníčnú sústavu (vrátane Andačského rybníka). Rybníky sú intenzívne hospodársky využívané na chov rýb, s čím súvisia aj regulačné zásahy do vodného režimu a pobrežných porastov. Samotné brehové porasty sú nesúvislé, zachované najmä na SZ okraji rybníkov. Tvoria ich trst', kroviny a solitérne stromy. K hlavným druhom vyskytujúcim sa na rybníkoch patria vodné a na vodu viazané druhy vtákov, ako sú potápka veľká (*Podiceps cristatus*), potápka malá (*Tachybaptus ruficollis*), kormorán veľký (*Phalacrocorax carbo*), volavka popolavá (*Ardea cinerea*), bučiacik trst'ový (*Ixobrychus minutus*), kačica divá (*Anas platyrhynchos*), chochlačka sivá (*Aythya ferina*), labuť hrbozobá (*Cygnus olor*), chriaštel' vodný (*Rallus aquaticus*), lyska čierna (*Fulica atra*), sliapočka vodná (*Gallinula chloropus*), kaňa močiarna (*Circus aeruginosus*), zo spevavcov svrčiak slávikovitý (*Locustella luscinioides*), trsteniarik bahenný (*Acrocephalus scirpaceus*), trsteniarik škriekavý (*Acrocephalus arundinaceus*), kúdeľníčka lužná (*Remiz pendulinus*) a strnádka trst'ová (*Emberiza schoeniclus*). Počas migrácie sa tu zastavuje viacero druhov kačíc (napr. kačica chrapačka *Anas querquedula*, chochlačka vrkočatá *Aythya fuligula*) a bahniaky (*Charadriiformes*). Vzhľadom na vypúšťanie rybníkov a zamŕzanie vodnej hladiny v zimnom období, tieto plnia menej významnú funkciu zimoviska vtákov.

Súčasná železničná trať vedie popri rybníkoch vo vzdialenosti 30 m od okraja otvorenej vodnej hladiny. Navrhovaná trasa bude v tomto úseku odklonená ďalej od rybníkov vo vzdialenosti 50-180 m. Súčasne medzi železničným násypom a rybníkmi sa nachádza relatívne dosť široký priestor porastený trst'ovými a ruderálnymi porastmi a vrbami, ktoré tvoria dostatočnú fyzickú, zvukovú a prachovú bariéru. Na základe toho, ako aj zo skúseností z iných rybníčných sústav (napr. Trnavské rybníky) možno predpokladať, že navrhovaná trasa popri rybníkoch nebude mať negatívny vplyv na hniezdiace ani migrujúce vtáctvo a nemala by preto nejakým spôsobom obmedzovať ani biodiverzitu vtákov tohto územia.

### **Vplyv na vtáctvo VN Cabaj a vydru riečnu**

Ide o chovný kaprový rybník pri obci Cabaj, s rozlohou cca 4 ha. Z východnej a severnej strany je rybník lemovaný súvislou stromovou vegetáciou, na západnej strane sa rozvíjajú urbanizované plochy. Širšie okolie rybníka tvoria polia. Z hľadiska výskytu a hniezdenia vtáctva sa tu vyskytujú len bežné druhy ako potápka malá (*Tachybaptus ruficollis*), volavka popolavá (*Ardea cinerea*), kačica divá (*Anas platyrhynchos*), lyska čierna (*Fulica atra*), trsteniarik bahenný (*Acrocephalus scirpaceus*), trsteniarik obyčajný (*Acrocephalus palustris*) a ďalšie. Vzhľadom na rozlohu a polohu nepredstavuje VN pre vtáky dôležitú migračnú zastávku.

Navrhovaná trasa železničnej trasy vedie popri VN vo vzdialenosti 70 (zelený variant I) a 270 m (modrý variant II) od okraja otvorenej vodnej hladiny. Súčasne medzi železničným násypom a VN

sa nachádza opäť relatívne široký priestor porastený stromovou vegetáciou a trst'ovými porastami a vrbami. Tie tvoria dostatočnú fyzickú, zvukovú a prachovú bariéru. Na základe toho možno predpokladať, že navrhovaná trasa popri VN nebude mať negatívny vplyv na hniezdiace vtáctvo a nemala by preto nejakým spôsobom ani obmedzovať biodiverzitu vtákov tejto VN.

Vydra riečna (*Lutra lutra*) patrí na Slovensku medzi chránené druhy živočíchov, ktorým sa venuje zvláštna pozornosť z hľadiska ochrany prírody. Z mapovania z roku 2010 vyplýva, že vydra riečna sa v súčasnosti vyskytuje na väčšine územia Slovenska (cca na 80 % vodných tokov a plôch). Výsledky mapovania ukazujú, že vydra sa v súčasnosti vyskytuje aj v oblastiach, odkiaľ nebola v predošlých rokoch zaznamenaná. Nami najbližšie zaznamenaný výskyt vydry riečnej je z Tvrdošoviec, odkiaľ môže migrovať aj na väčšie vzdialenosti. Výskyt vo VN Cabaj je preto vysoko pravdepodobný.

Plánovaná trasa železnice môže vydru ohroziť najmä z hľadiska možných kolízií. K najčastejším smrteľným stretom však dochádza v súvislosti s automobilovou dopravou. Kolízie s vlakmi sú vzácné. Na zníženie rizika kolízií je potrebné venovať pozornosť budovaniu železničných mostov ponad vodné toky (koridory) tak, aby vydra mala dostatok voľného priestoru pri ich prekonávaní (betónové lavice široké cca 0,6 m popri okraji alebo pilieroch mosta).

### **KUMULATÍVNE VPLYVY**

Významným faktorom, ktorý treba brať však do úvahy z hľadiska kumulatívnych vplyvov je navrhovaná trasa preložky cesty I/64 Komárno – Nitra – Hlohovec, ktorá je vedená v súbežnom koridore s trasou železnice Leopoldov - Nitra - Šurany a navrhovaná trasa rýchlostnej cesty R8. Výsledkom bude zvýšený kumulatívny účinok nepriaznivých vplyvov týchto líniových bariér (plánovaná cesta I/64, plánovaná rýchlostná cesta R8, súčasná rýchlostná cesta R1 a železnica bude tvoriť výraznú bariéru). Najvýznamnejšie vplyvy kumulatívnych dopadov na faunu riešeného územia z hľadiska migrácie predpokladáme v priestore západne od mesta Nitra, kde vznikne hustá sieť dopravnej infraštruktúry a je potrebné v tomto území komplexne riešiť opatrenia.

### **Výrub drevín**

Na základe dendrologického prieskumu bolo identifikovaných pri zelenom variante I spolu 132 ks stromov určených na výrub, pri modrom variante II spolu 121 ks stromov určených na výrub. Dominantné zastúpenie mal druh agát biely (*Robinia pseudoacacia*), a to v takmer 60% zistených stromov, z ostatných druhov možno uviesť napr. orech kráľovský (*Juglans regia*), slivka (*Prunus sp.*), vrbka (*Salix sp.*), javor poľný (*Acer campestre*), topol' čierny (*Populus nigra*), čerešňa vtáčia (*Cerasus avium*). Spoločenská hodnota drevín bola vyčíslená pri zelenom variante na 132 477 €, pri modrom variante na 120 454 €. Zdravotný stav stromov je dobrý, stromy sú bez významnejších poškodení, ktoré by mali vplyv na ich zdravotný stav, okrem 5 ks poškodených stromov, kde bola ich spoločenská hodnota upravená príslušným indexom. Krovinná vegetácia sa v dotknutom území nachádza v podrade stromov, alebo samostatne, kde tvorí línie popri kanalizovaných tokoch, alebo na hraniciach poľnohospodárskych pozemkov. Dominantné zastúpenie majú druhy trnka obyčajná (*Prunus spinosa*), ruža šípová (*Rosa canina agg.*), baza čierna (*Sambucus nigra*), menšiu pokryvnosť dosahuje svíba krvavá (*Swida sanguinea*) a hloh (*Crataegus sp.*). Na základe dendrologického prieskumu bola identifikovaná plocha krovín určená na výrub pri zelenom variante 4 820 m<sup>2</sup>, pri modrom variante 3 935 m<sup>2</sup>, pri spoločnom úseku 29 645 m<sup>2</sup>. Spoločenská hodnota krovín bola vyčíslená pri zelenom variante na 89 240 €, pri modrom variante na 72 588 €, pri spoločnom úseku na 545 468 €. Uvedený rozsah výrubov je len orientačný a presné zábery budú môcť byť vyhodnotené až po geodetickom zameraní celej stavby vo vyššom stupni projektovej prípravy stavby.

### Počas prevádzky

K potenciálnym negatívnym vplyvom na faunu počas prevádzky patria: vplyv hluku a rušenie živočíchov v bezprostrednej blízkosti trate spojené s ich následným vyst'ahovaním alebo vymiznutím z predmetného územia. K ďalším potenciálnym vplyvom patrí mortalita živočíchov spôsobená ich kolíziami s vlakmi.

Čo sa týka vplyvov hluku spoločného úseku na faunu ide o existujúcu hlukovú záťaž, keďže sa tu trať v súčasnosti už bežne prevádzkuje. Vďaka úprave traťového zvršku a použitiu novších technológií, ako i zo skúseností z iných podobných modernizácií trate sa dá predpokladať, že nárast hlukových pomerov nebude výrazný (nový železničný zvršok, a ďalšie technické opatrenia umožňujú zníženie terajšej hlučnosti o cca 4 – 5 dB). Možnosťou je aj zníženie rýchlosti nákladných vlakov, čo sa aj uplatňuje hlavne v nočných hodinách. Vzhľadom na uvedené konštatujeme, že predmetná stavba v existujúcom úseku Leopoldov – Nitra – Šurany nebude predstavovať zvýšené hlukové znečistenie v krajine oproti súčasnému stavu, a preto nenavrhujeme vykonávať vo vzťahu k ochrane fauny osobitné protihlukové opatrenia.

V prípade nového vedenia trate (modrý, resp. zelený variant) vznikne v území nový prvok, ktorý sa v území dovtedy nevyskytoval. Keďže sa v území vyskytujú hlavne antropofilné druhy viazané na človeka a jeho hospodársku činnosť možno tieto vplyvy považovať za menej významné. Fauna tejto časti územia sa po čase dokáže pomerne úspešne adaptovať na nové podmienky a prítomnosť technických prvkov v krajine.

Železničná doprava v porovnaní s cestnou nepredstavuje výrazný problém kolízií s preletujúcim vtáctvom. Navyše, hodnotená trať nepatrí medzi vysoko frekventovanú trasu, hoci kolízie vlaku so živočíchmi nie sú vylúčené. Zo skúseností je zrejmé, že obeťou kolízií sú predovšetkým obojživelníky, plazy a cicavce. Vtáky tvoria menej početnú skupinu, poprípade sú nepriamo zasiahnuté idúcou vlakovou súpravou – silná tlaková vlna, ktorú vytvára idúci vlak.

Najvyššia frekvencia nehôd je v úsekoch, ktoré prechádzajú lesnými komplexmi alebo pozdĺž lesa – až 90 % nehôd je so srnčou zverou a 75 % s jeleňou zverou. Ak železničná trať križuje migračný koridor, resp. je vedená jeho okrajom, riziko stretu so zverou sa výrazne zvyšuje. V prípade, že súbežne s traťou sú vedené cestné komunikácie, následne sa zvyšuje aj kumulatívny účinok týchto líniových bariér.

Na základe uvedeného definujeme ako najrizikovejšie miesta, kde môže dochádzať k najčastejším kolíziám so živočíchmi, a ktorým by sa mala venovať väčšia pozornosť nasledovné úseky trate:

- úsek medzi Hlohovcom a Kľačanmi – koridor spájajúci väčšie lesné komplexy,
- úsek pred stanicou Zbehy v priestore spájania sa tokov Andač a Radošinka,
- koridor spájajúci lesné komplexy medzi obcami Dolné Krškany a Ivanka pri Nitre.

Vtáky pri svojej migrácii krajinou využívajú stúpavé vzdušné prúdy, okraje lesných komplexov a línie väčších vodných tokov. Vzhľadom na to, že v tejto rovinatej a pahorkatinovej krajine migrujú zväčša širokým frontom, je veľmi ťažké zdefinovať jednoznačný úsek na trati, ktorý by vtáky pri migrácii uprednostňovali a trať by tak tvorila pre nich život ohrozujúcu prekážku. Závisí to aj od poveternostných podmienok (smer vetra, hmla), hydrologických pomerov (vodné plochy počas jarných záplav) a iných faktorov. V súčasnosti nie sú systematicky evidované zrážky živočíchov s vlakmi, čo však takéto strety nevylučuje. Podstatne významnejší vplyv takéhoto charakteru v riešenom území predstavuje cestná doprava, kde je frekvencia prejazdov niekoľkonásobne vyššia ako na žel. trati, čo logicky vyúsťuje do štatisticky významnejšieho vplyvu cestnej dopravy. Zdefinovanie konkrétnych posudzovaných „problémových“ úsekov bude možné až po spustení prevádzky trate na základe reálnych zistení kolízií zveri s vlakmi.

Čo sa týka kolízií vtáctva s vedeniami popri trati, z obdobných štúdií vypracovaných pre modernizácie železníc vyplýva, že nosné stožiare a brány trakčného vedenia sú neživými súčasťami zostáv trakčného vedenia, ktoré svojou polohou umožňujú sadanie vtákov na ich konštrukciu bez ohrozenia ich života. Konštrukčné prvky trakčného vedenia, ktoré sa umiestňujú na vrchole trakčných stožiarov, napríklad rôžkové bleskoistky alebo úsekové odpojovače, sú konštrukčne usporiadané tak, aby bolo znemožnené sadanie vtákov na ich konštrukciu. Prvky samotného trakčného vedenia sú konštrukčne upravené tak, aby nedochádzalo k usmrčovaniu vtákov. Z tohto dôvodu nepokladáme za nevyhnutné umiestňovať na vyššie uvedené zariadenia oceľové konzoly typu antibird, hoci vyššie uvedenú informáciu je potrebné potvrdiť aj konštrukčnými výkresmi jednotlivých objektov. V prípadoch zistenia úhynov vtákov na stožiaroch bude nevyhnutné tieto vybaviť technickými zariadeniami typu antibird.

Súčasná trať Leopoldov – Šurany nepatrí medzi trate s vysokou intenzitou koľajovej dopravy. Jej trasa je vedená na železničnom násype súběžne s tokmi v krajine (potok Andač, Radošinka, Stará Nitra), ktoré majú funkciu regionálnych, resp. lokálnych biokoridorov. To je hlavný dôvod, na základe ktorého nepokladáme súčasnú trať za významnú bariéru pre živočíchy v krajine.

Križovanie vodných tokov s traťou je riešené v súčasnosti na 11 miestach malými železničnými mostmi. Križovanie trate s riekou Váh je len v jednom mieste pred Hlohovcom, jestvujúci železničný most bude modernizovaný. Práve železničné mosty z hľadiska ich konštrukcie a funkcie sú vhodné na to, aby súčasne ako premostenie nejakej prekážky pre trať plnili funkciu ekoduktu. Tu je nutné pri ich projektovaní zohľadňovať požiadavky na zabezpečenie priechodnosti komunikácií pre voľne žijúce živočíchy. Funkčnosť migračného profilu podmieňuje jeho konštrukcia, rozmery a doprovdné opatrenia, ktoré eliminujú rušivé vplyvy dopravy. Tieto križovania sú však skoro všetky v úseku Leopoldov – Nitra.

V úseku Nitra – Šurany trať nekrižuje vodné toky, ale len úrovňovo existujúce miestne a poľné komunikácie v počte cca 30. Prejazdy sú navrhnuté čiastočne na zrušenie alebo sa nahradia nadjazdmi. V tomto úseku sa plánujú vybudovať 3 nové železničné mosty.

Osobitným prípadom je vydra riečna, ktorá migruje popri vodnom toku a pri prekonávaní prekážky často nepoužíva vodný tok, ale prekážku prekoná po súši – t. j. pri absencii brehových lavíc prechádza cez cestu, resp. cez železničnú trať. Železničné mosty sa budú rekonštruovať. Požadovaná prietokovosť každého mosta je 0,5 m nad voľnou hladinou storočnej vody. V záujme zabezpečenia priechodnosti pre živočíchy sa pod mostnými objektmi na každej strane zachovávajú brehové lavice v minimálnej šírke 0,6 m. V prípade potreby sa k týmto podchodom vybudujú aj prislúchajúce nábehové krídla, ktoré budú živočíchy k podchodu usmerňovať. Z pohľadu účinnosti a životnosti sa ako najlepší javí drôtený plot s rozmerom ôk maximálne 4 cm. Odporúča sa, aby dĺžka krídel na obe strany mosta bola minimálne 15 - 20 m.

V úseku novo navrhovanej trate Nitra – Trnovec nad Váhom sa v úseku cca žkm 11,7 nachádza lokálny migračný koridor, kde sa vyskytujú podmáčané plochy naviazané na biokoridor miestnej úrovne, kde očakávame vplyvy na migráciu najmä obojživelníkov.

Vplyvy posudzovanej činnosti počas prevádzky na rastlinné spoločenstvá a biotopy predstavujú vibrácie, prach, šírenie nepôvodných (invázných) druhov. negatívne vplyvy sú viazané výhradne na bezprostredné okolie trate. Pozornosť bude potrebné venovať plochám narušeným výstavbou, ich citlivému navráteniu do pôvodného stavu, realizovaniu náhradnej výsadby a opatreniam zameraným na odstránenie zistených invázných druhov, aby sa zabránilo ich šíreniu na susedné plochy. Pri dodržaní týchto opatrení sa nepredpokladajú negatívne dopady na zloženie rastlinných spoločenstiev širšieho riešeného územia.

## 8. Vplyvy na krajinu - štruktúru a využitie krajiny, krajinný obraz

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k zásahu do scenérie krajiny najmä v úseku novo navrhovanej trate, pričom z dôvodu trasovania prevažne v území s poľnohospodárskym využitím dôjde k zmene súčasnej krajiny a to rozdelením lánov novým líniovým prvkom s bariérovým efektom. V úseku existujúcej trate nie je predpoklad zásadných zmien v scenérii krajiny. V mieste navrhovaných mimoúrovňových priecostí (nadjazdy) bude lokálne pozmenený súčasný ráz územia vybudovaním násypu s mostným objektom.

Začlenenie stavby do krajiny bude spočívať predovšetkým v realizácii vegetačných úprav, ktoré budú plniť aj funkciu protieróznej ochrany svahov telesa a zmiernenia negatívnych vplyvov prevádzky na prírodné i životné prostredie. Uvedené opatrenia zmiernia vizuálnu exponovanosť územia a prispedia k začleneniu stavby do krajiny.

## 9. Vplyvy na chránené územia a ich ochranné pásma

Navrhovaná činnosť v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. o ochrane prírody a krajiny v platnom znení nezasahuje do chránených území národnej sústavy (veľkoplošných ani maloplošných). V dotknutom území platí prvý stupeň ochrany. Prehľad chránených území národnej sústavy v riešenom území a ich najbližšia vzdialenosť od navrhovaných variantov uvádza nasledujúca tabuľka.

Názov	Rozloha (ha)	Stupeň ochrany	Vzdialenosť CHÚ od variantov (m):	
			variant I	variant II
<i>CHA Dedova jama</i>	29,57	4	2700	2700
<i>CHA Malé Vážky</i>	3,48	4	1170	1170
<i>PR Sedliská</i>	5,85	4	1800	1800
<i>PR Lupka</i>	20,73	4	2600	2600
<i>PP Nitriansky dolomitový lom</i>	1,26	4	75	75
<i>PP Trnovské rameno</i>	6,58	4	800	800
<i>CHA Močenský park</i>	5,87	4	5940	5940
<i>CHA Komjatický park</i>	6,49	4	1150	1150
<i>PR Torozlín</i>	5,40	4	2600	2600
<i>CHA Lipovský park</i>	3,43	3	1500	1500
<i>PR Veľký les</i>	21,09	4	3230	3230
<i>PR Čierna voda</i>	6,32	4	3080	3080
<i>CHKO Ponitrie</i>	37 665	zóna D 2. st.	2400	2400

Najbližšie navrhovanej činnosti sa nachádza prírodná pamiatka PP Nitriansky dolomitový lom vo vzdialenosti cca 75 m od trasy železnice. Lokalita predstavuje vhodný objekt pre štúdium geologickej stavby Trávnice, je taktiež významný estetický prvok mesta Nitra. Medzi železničnou traťou a prírodnou pamiatkou sa nachádza obytná zástavba. Vzhľadom na pozíciu navrhovanej činnosti a charakter územia nepredpokladáme negatívne vplyvy na predmet ochrany PP, tak počas výstavby ako aj počas prevádzky. Ostatné CHÚ sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovanej činnosti a nie je predpoklad ohrozenia predmetu ich ochrany.

## 10. Vplyvy na územný systém ekologickej stability

ÚSES je štruktúra funkcií tvorených biocentrami, biokoridormi a interakčnými prvkami v jednotlivých hierarchických úrovniach. Je dôležité poznať aký vplyv má navrhovaná činnosť najmä na jednotlivé funkcie prvkov ÚSES a na integritu ich funkcie ako ekologickej siete. Táto slúži najmä na prenos genetických informácií a zabránenie fragmentácii a izolácii jednotlivých populácií a súčasne aj ako základná štruktúra ekologickej stability krajiny.

Navrhovaná činnosť prechádza viacerými prvkami ÚSES, ktoré sú uvedené v nižšie uvedenom prehľade vrátane identifikácie potenciálnych vplyvov počas výstavby a prevádzky.

Prvok ÚSES	variant / km	Potenciálny vplyv
RBK Malá Nitra	Úsek Nitra - Šurany I km 9,4 II km 9,4	Trať sa nachádza vo vzdialenosti cca 90 m od RBK Malá Nitra. Nepriamy vplyv počas výstavby, vplyvy počas prevádzky minimálne.
RBK Terestrický biokoridor slatín a trávnatých porastov Šurany - Rastislavice - Tvrdošovce	Úsek Nitra - Šurany I km 10,5 II km 10,5	Trať pretína RBK a spolu s cestou I/64 vytvára v území bariérový prvok pre terestrické druhy stavovcov. Navrhovaná činnosť na tomto úseku je realizovaná v existujúcej trase železnice.
RBK Malá Nitra	Úsek Nitra - Šurany I km 14,9 II km 14,9	Trať sa nachádza vo vzdialenosti cca 260 m od RBK Malá Nitra. Minimálny nepriamy vplyv počas výstavby, vplyvy počas prevádzky nepredpokladáme.
RBK Malá Nitra	Úsek Nitra - Šurany I km 20,0 II km 20,0	Trať sa nachádza vo vzdialenosti cca 180 m od RBK Malá Nitra. Minimálny nepriamy vplyv počas výstavby, vplyvy počas prevádzky nepredpokladáme.
RBK Nitra	Úsek Nitra - Šurany I km 38,0 II km 38,0	Trať sa nachádza vo vzdialenosti cca 180 m od RBK Nitra. Minimálny nepriamy vplyv počas výstavby, vplyvy počas prevádzky nepredpokladáme.
RBK Alekšínске rybníky a toky Andáč, Pančava a Radošinka	Úsek Leopoldov - Nitra I km 4,29; 5,76; 6,54; 7,09 II km 4,29; 5,76; 6,54; 7,09	Navrhované premostenia biokoridoru budú mať vplyvy len počas výstavby, počas prevádzky vplyvy nepredpokladáme, biokoridory budú naďalej funkčné.
RBK Blanáre	Úsek Leopoldov - Nitra I km 20,25 II km 20,25	Trať pretína RBK, ktorý tvorí prepojenie medzi starými vinohradmi a sadmi. Biokoridor je v súčasnosti obmedzený existujúcou železnicou a cestou II/513. Vplyvy budú totožné ako súčasnosti, v etape prevádzky sa súčasný stav nezmení. Vplyvy sa očakávajú iba počas výstavby.
NRBK Rieka Váh	Úsek Leopoldov - Nitra I km 23,85 II km 23,85	Významný aviatický biokoridor popri celej rieke Váh v smere na sever (hlavný migračný ťah vtáctva) nad Hlohovcom a v smere na Piešťany a CHVÚ Sĺňava. Existujúce premostenie biokoridoru nebude zmenené. Vplyvy sa predpokladajú len počas výstavby.
RBK Cabajský potok	Úsek Nitra - Trnovec I km 6,86 II km 6,72	Navrhované premostenie biokoridoru bude mať vplyvy len počas výstavby, počas prevádzky vplyvy nepredpokladáme, biokoridor bude naďalej funkčný.
RBK Dolinský potok	Úsek Nitra - Trnovec I km 9,28 II km 8,94	Navrhované premostenie biokoridoru bude mať vplyvy len počas výstavby, počas prevádzky vplyvy nepredpokladáme, biokoridor bude naďalej funkčný.
RBK Dlhý kanál	Úsek Nitra - Trnovec I km 15,45 II km 17,04	Navrhované premostenie biokoridoru bude mať vplyvy len počas výstavby, počas prevádzky vplyvy nepredpokladáme, biokoridor bude naďalej funkčný.

Okrem vyššie uvedených biokoridorov sa na miestnej úrovni nachádzajú lokálne biokoridory najmä v úseku novo navrhovanej trate Nitra – Trnovec nad Váhom, ktoré majú významnú funkciu vzhľadom na prevažne poľnohospodársky charakter krajiny a pri podrobnejšom riešení v nasledujúcom stupni projektu je potrebné navrhnuť opatrenia na elimináciu vplyvov napríklad výstavbou ekoduktov.

## **11. Vplyvy na urbány komplex a využívanie zeme**

Výstavbou železnice v úseku Leopoldov - Šurany sa nezmení využívanie zeme v dotknutej časti územia, navrhovaná činnosť sa bude realizovať v koridore súčasnej trate. Na intenzitu využitia územia bude mať železnica v tomto úseku dočasný vplyv počas výstavby, počas prevádzky nepredpokladáme významné obmedzujúce vplyvy na využitie dotknutého územia vzhľadom na to, že budú zrealizované všetky technické opatrenia, ktoré eliminujú nepriaznivé vplyvy. Lokálne sa však prejaví negatívny vplyv v urbanizovanom prostredí aj počas prevádzky a to záberom zastavaného územia v miestach navrhovaných mimoúrovňových priecestí.

V novo navrhovanom úseku Nitra – Trnovec nad Váhom najväčšiu časť plochy navrhovaných variantov dnes zaberá poľnohospodárska pôda, pričom dôjde k jej záberu. Z toho dôvodu príde k zmene využívania zeme na zabratých plochách.

### Priemysel a služby

Z hľadiska širších súvislostí je možné vplyv na priemyselnú výrobu a služby hodnotiť ako kladný, nakoľko je predpoklad, že skvalitnením dopravnej infraštruktúry dôjde k zatraktívneniu územia a k jeho rozvoju. Trasa navrhovaných variantov nezasahuje do žiadneho priemyselného areálu, ani do areálu služieb a ani neobmedzuje ich rozvoj. Negatívny vplyv však očakávame počas výstavby, kedy bude kompletná výluka železničnej dopravy, ktorú využívajú veľké priemyselné podniky na prísun materiálov pre výrobu a distribúciu výrobkov svojim odberateľom.

### Nerastné suroviny

Železnica v úseku medzi obcami Ivanka pri Nitre a Branč prechádza cez chránené územie určené pre osobitný zásah do zemskej kôry (podzemný zásobník plynu), je potrebné rešpektovať podmienky pre uvedené CHÚ.

### Poľnohospodárska výroba

Navrhovanou činnosťou bude ovplyvnená jednak štruktúra pestovaných plodín, jednak intenzita poľnohospodárskej výroby. Najvýznamnejším priamym vplyvom je zníženie poľnohospodárskej produkcie z dôvodov trvalých a dočasných záberov poľnohospodárskej pôdy.

K novým záberom poľnohospodárskej pôdy nevyhnutným pre realizáciu navrhovanej činnosti dôjde z dôvodu úprav železničného telesa (úprava telesa do normového stavu, smerové úpravy a pod.) a pri výstavbe vyvolaných investícií, prevažne komunikácií a mimoúrovňových cestných krížení, pričom v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom ide o novo navrhovanú železničnú trať vedenú prevažne cez poľnohospodársky pôdny fond s vysokým podielom ornej pôdy, vplyvy na poľnohospodársku výrobu hodnotíme v tomto úseku ako významné, priame negatívne vplyvy.

Priamymi vplyvmi prevádzky navrhovanej činnosti na poľnohospodársku výrobu je narušenie organizácie pôdneho fondu - rozdelenie honov. Konkrétne vyvolané investície súvisiace s riešením prístupových ciest k poľnohospodárskym pozemkom bude riešené v rámci projektovej dokumentácie preložkami poľných ciest.

V k.ú. Cabaj v trase oboch variantov v km 7,52 – 8,0 príde k záberu plochy ovocného sadu v majetku SHR p. Kompassa Viliama, ktorý bol vybudovaný s finančnou podporou európskych fondov – program rozvoja vidieka a v období rokov 2014 – 2020 tu nesmie prísť k zmene plochy alebo účelu jeho využívania.



### Vodné hospodárstvo

Navrhovaná činnosť prechádza cez ochranné pásma vodárenského zdroja Leopoldov, pričom sa predpokladá riziko ovplyvnenia kvality vôd najmä pri havarijných stavoch počas výstavby aj prevádzky.

### Lesné hospodárstvo

Trasa železnice neprechádza cez lesné pozemky a nebude mať vplyv na lesné hospodárstvo.

### Rekreácia a cestovný ruch

Navrhovaná činnosť v úseku Leopoldov - Šurany nemení svoju polohu vzhľadom na existujúce objekty rekreácie a cestovného ruchu v okolí trate. Situovanie navrhovanej činnosti vzhľadom k záhradkárskym osadám, ktoré môžeme tiež považovať za miesta rekreačných aktivít, sa mení iba v úseku Nitra – Trnovec nad Váhom, kde v k.ú. Horné Krškany v km 0,26 – 0,345 dochádza k záberu časti parciel záhradkárskej osady. Z hľadiska širších súvislostí možno pri realizácii navrhovanej činnosti očakávať priaznivý vplyv na cestovný ruch, vzhľadom na kvalitnejšie prepojenie turistických centier s centrami osídlenia.

### Poľovníctvo

Vplyv na poľovníctvo očakávame v novo navrhovanom úseku Nitra – Trnovec nad Váhom, kde je aktívne poľovnícke združenie Bagár Cabaj a vplyvom navrhovanej železnice dôjde k obmedzeniu poľovníckej činnosti.

### Technická infraštruktúra

Z hľadiska vplyvov na infraštruktúru je potrebné k významným vplyvom výstavby železnice zaradiť aj kolízie s existujúcimi komunikáciami, kanalizáciami a vodovodmi, plynovodmi, elektrickými vedeniami VVN, VN, NN, slaboprúdovými vedeniami a pod. Kolízie sa budú riešiť ako vyvolané investície (prekládky, úpravy a pod.)

## **12. Vplyvy na kultúrne a historické pamiatky**

V novo navrhovanom úseku Nitra – Trnovec nad Váhom je napojenie na trať Nitra – Šurany uvažované v Odbočke Horné Krškany v lokalite pred zastávkou Dolné Krškany (cca km 31,5), kde sa identifikoval vplyv na objekt národnej kultúrnej pamiatky v Horných Krškanoch (kostol Narodenia Panny Márie). Napriek tomu, že priečelie tejto NKP je v súčasnosti cca 10 m od trate, môžeme považovať vplyv za trvalý nepriaznivý z dôvodu vyvolaných otrasov od dopravy a to zhoršením jeho stavebno-technického stavu.

## **13. Vplyvy na archeologické náleziská**

Riešené územie je mimoriadne bohaté na archeologické nálezy (rímske, keltské, staroslovanské náleziská) bližšie objasňujúce históriu a vývoj osídlenia daného územia. Množstvo odkrytých nálezísk dokumentuje osídlenosť územia už v dávnej minulosti. V území však nebol robený plošný archeologický prieskum, z toho dôvodu je nutné zabezpečiť podrobný archeologický prieskum pred začatím stavby.

## **14. Vplyvy na paleontologické náleziska a významné geologické lokality**

Nie sú žiadne vplyvy.

## **15. Vplyvy na kultúrne hodnoty nehmotnej povahy**

Nie sú žiadne vplyvy.

## **16. Iné vplyvy**

K iným vplyvom možno pričleniť vplyvy na dopravný systém a dopravnú infraštruktúru v etape počas výstavby aj počas prevádzky. V území vymedzenom navrhovanou činnosťou sa nachádzajú

d'alsie významne dopravné koridory. Západne od Leopoldova prechádza diaľnica D1, ktorá je v križovatke „Hlohovec“ napojená na cestnú sieť (cesta II/513). V Hlohovci železnica križuje cestu II/507. V priestore západne a južne od Nitry vstupuje do územia rýchlostná komunikácia R1 a R1A, ktorá križuje železnicu Nitra - Šurany. V tomto území je plánovaná aj výstavba rýchlostnej cesty R8 Nitra – Topoľčany – napojenie na R2, ktorá bude križovať trať medzi obcami Zbehy a Čab. Približne od Šurian je vedená paralelne so železnicou cesta I/64, ktorá sa odkláňa od trate až severne od Nitry. Novo navrhovaná trasa cesty I/64 však bude kopírovať železnicu zo západnej strany, obchádzať Nitru z juhozápadnej strany a v priestore medzi Alekšincami a Rišňovcami pretne trať a bude vedená v jej súbahu až po Leopoldov. Približne od Alekšincov až po Leopoldov ide v súbahu so železnicou cesta II/513.

Trasa železnice medzi Hornými Krškami a Trnovcom nad Váhom bude budovaná východne od cesty II/562, ktorá spája Nitru a Trnovec nad Váhom. Zelený aj modrý variant budú križovať východne od Trnovca nad Váhom cestu I/75 spájajúcu Šaľu a Nové Zámky, pričom je v príprave stavba „Cesta I/75 Obchvat Šaľe“, ktorá má už právoplatné územné rozhodnutie a nová trasa cesty I/75 koliduje so zeleným variantom.

Okrem rýchlostných ciest, ciest I a II triedy, železnica križuje aj cesty III triedy, miestne a účelové komunikácie.

*Vplyvy počas výstavby*

Počas výstavby navrhovanej činnosti sa očakávajú dopravné obmedzenia a vplyvy na plynulosť cestnej premávky v mieste navrhovaných priecestí, či už úrovňových, alebo mimoúrovňových, čo bude mať dočasný nepriaznivý dopad na obsluhu územia.

*Vplyvy počas prevádzky*

Vplyvy počas prevádzky neočakávame vzhľadom na navrhované riešenie priecestí.

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

Posudzovaná činnosť v navrhovaných variantoch nezasahuje do žiadnych území európskej sústavy chránených území – NATURA 2000.

Z chránených vtáčích území (CHVÚ) sa najbližšie k navrhovanej činnosti nachádza SKCHVU005 Dolné Považie vo vzdialenosti cca 580 m (platí pre obidva varianty). Ďalšie CHVÚ sa nachádzajú v nasledovných vzdialenostiach:

- SKCHVU054 Špačinsko-Nižnianske polia (cca 6020 m platí pre obidva varianty),
- SKCHVU031 Trábeč (cca 6200 m platí pre obidva varianty).

Realizácia navrhovanej činnosti počas výstavby bude mať mierne významnejšie vplyvy ako počas prevádzky – týka sa to výhradne najbližšieho územia CHVÚ Dolné Považie. Vzhľadom však na vzdialenosť od CHVÚ a charakter navrhovanej činnosti nepredpokladáme také nepriaznivé vplyvy realizácie navrhovanej činnosti, ktoré by mohli mať negatívny dopad na predmet ochrany uvedených území.

Z území európskeho významu (ÚEV) sa najbližšie navrhovanej činnosti sa nachádza SKUEV0176 Dvorčiansky les vo vzdialenosti cca 800 m (platí pre obidva varianty). Ostatné ÚEV sa nachádzajú v nasledovných vzdialenostiach od navrhovanej činnosti:

- SKUEV0175 Sedliská (cca 1800 m platí pre obidva varianty),
- SKUEV0074 Dubník (cca 9230 m platí pre obidva varianty),
- SKUEV0130 Zobor (cca 2240 m platí pre obidva varianty),
- SKUEV0088 Síky (cca 6950 m platí pre obidva varianty),
- SKUEV0080 Juhásove slance (cca 7950 m variant I, cca 7980 m variant II),

- SKUEV0096 Šurianske slaniská (cca 2500 m platí pre obidva varianty),
- SKUEV0095 Panské lúky (cca 7340 m variant I, cca 6150 m variant II),
- SKUEV0094 Veľký les (cca 3200 m platí pre obidva varianty),
- SKUEV0085 Dolný háj (cca 2500 m platí pre obidva varianty),
- SKUEV0126 Vinodolský hájik (cca 3550 m platí pre obidva varianty).

Uvedené územia sa nachádzajú v dostatočnej vzdialenosti od posudzovanej činnosti a akékoľvek vplyvy realizácie činnosti ako aj vplyvy počas prevádzky, vrátane kumulatívnych vplyvov na predmet ochrany týchto území, možno vylúčiť.

## VI. ZÁVERY

### 1. Záverečné stanovisko k navrhovanej činnosti

Na základe výsledkov procesu posudzovania vykonaného podľa zákona č. 24/2006 Z.z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov, pri ktorom sa zväžili všetky očakávané pozitívne a negatívne vplyvy navrhovanej činnosti na životné prostredie a to aj kumulatívne a synergické, zhodnotil sa ich význam a so zohľadnením predložených stanovísk, za súčasného stavu poznania a navrhnutých opatrení na zmiernenie negatívnych vplyvov činnosti

### sa odporúča

realizácia navrhovanej činnosti *ŽSR, elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra - Šurany* za podmienok dodržania opatrení uvedených v nasledujúcich kapitolách tohto záverečného stanoviska. Neurčitosti, ktoré sa v procese hodnotenia vyskytli, je potrebné vyriešiť v ďalších stupňoch projektovej prípravy stavby.

### 2. Odporúčaný variant

Odporúča sa variant II (modrý).

### 3. Odporúčané podmienky pre etapu výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti

Opatrenia navrhnuté na prevenciu, elimináciu, minimalizáciu a kompenzáciu vplyvov na životné prostredie možno rozdeliť na nasledujúce časti:

- územnoplánovacie opatrenia
- technické, technologické, organizačné a prevádzkové opatrenia
- kompenzačné

### Územnoplánovacie opatrenia

Zpracovať výslednú trasu železničnej trate a väzby z nej vyplývajúce do územnoplánovacej dokumentácie dotknutých obcí a samosprávnych krajov. Aktualizáciu ÚPD je potrebné spracovať v súčinnosti s navrhovateľom.

Koordinovať prípravu navrhovanej činnosti s ďalšími pripravovanými investíciami ako sú:

- vodné dielo Sereď,
- cesta I/64 Komárno – Nitra – Hlohovec – D1,
- rýchlostná cesta R8,
- cesta I/75 Obchvat Šaľa.

## **Technické, technologické, organizačné a prevádzkové opatrenia**

### *a / technické opatrenia vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy*

- výjazd zo železnice Leopoldov riešiť pre návrhovú rýchlosť  $V=60\text{km/h}$ , navrhovaný nadjazd v km 27,188 nerealizovať, úrovňové priecestie v km 27,077 rekonštruovať s úpravou na zabezpečovací systém III. kategórie,
- odbočku Horné Krškany riešiť tak, aby nebol dotknutý objekt národnej kultúrnej pamiatky kostol Narodenia Panny Márie,
- trasovanie odporúčaného variantu II (modrý) modifikovať tak, aby boli minimalizované vplyvy na poľnohospodársku výrobu, obhospodarovanie územia, ovocinársku a zeleninársku produkciu,
- na k. ú. Horný Jatov modifikovať trasu odporúčaného variantu II (modrý) tak, aby bol minimalizovaný vplyv na hniezdne biotopy vzácnych druhov vtákov a obojživelníkov,
- po vykonaní presného zamerania územia optimalizovať trasu navrhovanej činnosti v súlade s výsledkami ďalších prieskumov a štúdií.

Z hľadiska etapizácie výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti sa odporúča:

- úsek ŽST Leopoldov (mimo) - Nitra - ŽST Šurany (mimo) realizovať v zmysle predpokladaného harmonogramu, t. j. začiatok výstavby v roku 2018 so zahájením prevádzky v roku 2020, pričom v ďalšej projektovej príprave je potrebné upresniť etapizáciu výstavby a prevádzky podľa jednotlivých úsekov, resp. ucelených častí stavby (UČS),
- úsek ŽST Nitra - Odbočka Horné Krškany - Trnovec nad Váhom sa odporúča ako výhľadová investícia po roku 2020.

Z procesu posudzovania vyplynuli požiadavky dotknutých miest, obcí, orgánov, organizácií a podnikateľských subjektov, ktoré sú uvedené v stanoviskách k správe o hodnotení. Nižšie uvedenými požiadavkami sa bude možné zaoberať a bude možné ich vyhodnotiť až vo fáze ďalších stupňov projektovej prípravy, pričom je ich potrebné prerokovať s dotknutými subjektami a primerane zapracovať do projektovej dokumentácie. Ide o požiadavky týkajúce sa technického riešenia navrhovanej činnosti doplnené o ďalšie podmienky:

Mesto Leopoldov:

- ⇒ zachovať priecestia v km 27,077, 26,734 a 25,983 ako úrovňové s úpravou na zabezpečovací systém III. kategórie s vybudovaním chodníkov,
- ⇒ posunúť zastávku Leopoldov bližšie k mestu z dôvodu lepšej dostupnosti obyvateľmi,

Mesto Hlohovec

- ⇒ navrhované mimoúrovňové priecestie (podjazd) v km 23,358 riešiť s ohľadom na zabezpečenie prístupu k dotknutým nehnuteľnostiam (Hviezdoslavova ul., Zábranie), požiadavkám SAD Trnava, riešením chodníkov a cyklotrasy,
- ⇒ zvážiť rekonštrukciu existujúcej lávky pre peších Bekaert Hlohovec a.s.,

Mesto Nitra

- ⇒ zachovať a zrekonštruovať existujúcu lávku pre peších v priestore železničnej stanice Nitra,

### Mesto Šurany

- ⇒ ponechať existujúce úrovňové priecestie v km 9,132 pre zabezpečenie prejazdu veľkej poľnohospodárskej techniky,

### Obec Alekšince

- ⇒ preriešiť navrhované mimoúrovňové priecestie v km 9,608 tak, aby bol vyústený na miestnu komunikáciu pôvodného priecestia a nie na obslužnú komunikáciu určenú pre rodinné domy,
- ⇒ zachovať existujúce úrovňové priecestie v km 9,333 (križovatka ciest III/513012 a III/513014) z dôvodu zabezpečenia obsluhy dotknutej časti obce, resp. preveriť možnosť vybudovania mimoúrovňového priecestia v úseku km 9,0-9,3,
- ⇒ doplniť protihlukové opatrenia v úseku km 9,8-10,2 z dôvodu plánovanej IBV,

### Obec Lužianky

- ⇒ preriešiť navrhované priecestie v km 0,575 tak, aby nedošlo k asanácii rodinného domu a k záberu súkromných pozemkov,
- ⇒ ponechať existujúce úrovňové priecestia v km 40,312 a v km 39,619 so zvýšením ich zabezpečenia, prípadne riešiť ako podjazd,
- ⇒ ponechať existujúce priecestie v km 38,619,
- ⇒ zmeniť polohu trakčnej napájacej stanice (TNS),
- ⇒ podchod v železničnej stanici Lužianky predĺžiť s vyústením na Teslovu ul. S prístupom cestujúcich z oboch strán stanice,

### Obec Branč

- ⇒ ponechať a upraviť existujúce priecestie v km 22,903 ako prístup peších do vinohradov, prípadne riešiť podchodom,

### Obec Veľký Kýr

- ⇒ ponechať existujúce priecestia v km 19,357 a v km 18,449,

### Obec Komjatice

- ⇒ ponechať existujúce priecestia v km 16,836 a v km 15,348.

### Ďalšie technické požiadavky:

- ⇒ územne rešpektovať možné predĺženie podchodu pre peších v stanici Hlohovec v km 23,060 až po existujúcu komunikáciu (požiadavka spoločnosti Bekaert Hlohovec a.s.)
- ⇒ na základe aktualizácie hlukovej štúdie optimalizovať návrh protihlukových opatrení v spolupráci s obcami, navrhnúť konkrétne opatrenia v úsekoch, kde nebude možné z priestorových a ďalších obmedzení realizovať protihlukové steny (všeobecná požiadavka),
- ⇒ na základe migračnej štúdie zväziť umiestnenie ekoduktu v úseku Nitra – Šurany v km 10,0 pre zabezpečenie funkčnosti RBK Šurany - Rastislavice - Tvrdošovce (terestrický biokoridor slatín a trávnatých porastov) v súčinnosti s pripravovanou stavbou cesty I/64,
- ⇒ v technickom riešení rešpektovať všetky dotknuté vojenské objekty a ich ochranné pásma (požiadavka MO SR).

b / požadované prieskumy a štúdie vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy

- ⇒ inžinierskogeologický a hydrogeologický prieskum,
- ⇒ geotechnický traťový prieskum,
- ⇒ diagnostika a hodnotenie ekologickej kvality materiálu koľajového lôžka,
- ⇒ hydrogeologická štúdia posúdenia vplyvu stavby na VZ Leopoldov,
- ⇒ bilancia skrývky humusového horizontu,
- ⇒ dendrologický prieskum, inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie drevín,
- ⇒ v prípade výskytu lokalít Natura 2000 zabezpečiť prieskum biotopov, inventarizáciu a spoločenské ohodnotenie biotopov,
- ⇒ prieskum migračných koridorov s návrhom opatrení,
- ⇒ archeologický prieskum,
- ⇒ protikorózný a geoelektrický prieskum,
- ⇒ vibračná štúdia,
- ⇒ hluková štúdia.

c / technologické opatrenia vo fáze ďalšieho stupňa projektovej prípravy

- ⇒ spracovať návrh mimostaveniskových trás prepravy materiálov tak, aby vplyvy na obyvateľstvo boli minimálne - lokalizovať ich čo najviac mimo zastavené územie,
- ⇒ navrhnuť a umiestniť stavebné dvory v environmentálne vhodných lokalitách, pri ich lokalizácii zohľadniť možnosť dopravného napojenia tak, aby dopravná obsluha stavby neobťažovala obyvateľstvo,
- ⇒ odporučiť optimálny zdroj násypového materiálu z hľadiska dopravnej vzdialenosti a vplyvov na životné prostredie,
- ⇒ rešpektovať podmienky výstavby v CHÚ Branč (podzemný zásobník plynu),
- ⇒ upresniť umiestnenie skládok stavebného materiálu a spôsob ich zabezpečenia proti sekundárnej prašnosti,
- ⇒ navrhnuť protiexhalačnú a protieróznú ochranu bezprostredného okolia výsadbou stromovej a krovitej zelene na svahoch cestných nadjazdov,
- ⇒ navrhnuť vegetačné úpravy v miestach narušenia a zásahov do biokoridorov s cieľom rýchleho návratu porastov do pôvodného stavu pri použití vhodných drevín do daného prostredia t. j. využiť predovšetkým geograficky pôvodných a tradičných druhov drevín (vylúčiť výsadbu invázne sa správajúcich druhov),
- ⇒ minimalizovať zásah do biotopov a biokoridorov,
- ⇒ preveriť zabezpečenie ochrany vtáctva proti sadaniu a usmrcovaniu na elektrických vedeniach,
- ⇒ navrhnuť mostné objekty ponad toky tak, aby bola zachovaná priechodnosť pod mostnými objektmi pre migráciu živočíchov,
- ⇒ v technickom riešení navrhnuť opatrenia na minimalizáciu záberov pôdy, spracovať elaborát záberov pôdy s vyhodnotením kvality, bilancie a využitia skrývkového materiálu, pri vyňatí

poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely postupovať v súlade s platnou legislatívou,

- ⇒ navrhnúť miesto ukladania nevhodnej zeminy a spôsob úpravy znečisteného kameniva,
- ⇒ osobitnú pozornosť venovať stanoveniu podmienok pre technické práce ovplyvňujúce režim podzemných a povrchových vôd,
- ⇒ rešpektovať podmienky určené pre ochranu VZ Leopoldov,
- ⇒ rešpektovať protipovodňovú ochranu územia a technické riešenie mostov navrhnúť podľa požiadaviek príslušného správcu povodia,
- ⇒ vzhľadom na zvýšenú záťaž miestnych komunikácií vypracovať projekt náhradnej dopravnej obsluhy územia v spolupráci s dotknutými obcami,

#### d/ organizačné opatrenia počas výstavby

- ⇒ počas výstavby realizovať opatrenia na zamedzenie úniku škodlivých látok do pôdy a horninového prostredia,
- ⇒ výrub stromovej a krovitej zelene realizovať prednostne v mimohniezdnom a mimovegetačnom období a len v nevyhnutnom rozsahu,

### **Náhrady**

Na zmiernenie dopadu stavby na životné prostredie, vlastníkov nehnuteľností a pôdy realizovať nasledovné náhrady:

- za asanované objekty,
- za zlikvidovanú stromovú a krovitú zeleň zrealizovať náhradnú výsadbu resp. finančnú náhradu v zmysle zákona č. 543/2002 Z.z. a vykonávacej vyhlášky 24/2003 Z.z. v znení neskorších predpisov,
- za trvalý záber poľnohospodárskej pôdy,
- za ušlé zisky dočasného záberu poľnohospodárskych pôd.

### **4. Odôvodnenie záverečného stanoviska vrátane zhodnotenia akceptovania alebo neakceptovania predložených písomných stanovísk k správe o hodnotení**

Záverečné stanovisko bolo vypracované v zmysle § 37 zákona v súčinnosti s RÚVZ a na základe všetkých dostupných podkladov, výstupov správy o hodnotení a dokumentácie k nej, stanovísk rezortného a povoľujúceho orgánu, dotknutých orgánov a organizácií, dotknutých miest a obcí, stanovísk občanov a podnikateľských subjektov, záznamov z verejného prerokovania a vypracovaného odborného posudku.

Ministerstvo životného prostredia SR dôsledne zohľadňovalo každú pripomienku a stanoviská od dotknutých subjektov, expertov, verejnosti. Všetky zásadné stanoviská Ministerstvo životného prostredia SR prerokovávalo s navrhovateľom, spracovateľom správy o hodnotení a spracovateľom odborného posudku, pričom opodstatnené pripomienky sú premietnuté do záverečného stanoviska.

Záverečné stanovisko bolo vypracované na základe nasledujúcich podkladov:

- Správa o hodnotení vplyvov „ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra - Šurany“, Enviconsult, spol. s r.o. Žilina, december 2014
- Technicko-ekonomická štúdia (TEŠ) „ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra - Šurany“, Reming Consult, a.s. Bratislava, február 2014
- Rozsah hodnotenia vydaný MŽP SR zo dňa 21.10.2014 pod j. č. 7579/147-3.4/ml

- Stanoviská k práve o hodnotení.
- Zápisnice z verejného prerokovania správy.
- Odborný posudok.

Pri hodnotení podkladov a spracovaní záverečného stanoviska sa postupovalo podľa ustanovení zákona č.24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Spracovatelia správy o hodnotení posudzovali a vyhodnotili v zmysle rozsahu hodnotenia nasledovné varianty:

- Variant I zelený
- Variant II modrý

Výber variantu podľa spracovateľa hodnotiacej dokumentácie, ako aj podľa všetkých účastníkov procesu posudzovania v zmysle § 33, 34 a 35 zákona:

- Spracovatelia správy o hodnotení odporúčajú pre realizáciu variant II modrý.
- Vo vyjadreniach rezortného orgánu, dotknutých orgánov a organizácií, samosprávnych krajov, miest a obcí podľa § 35 prevažovali súhlasné stanoviská s navrhovanou činnosťou pri rešpektovaní stanovených podmienok s preferenciou variantu II modrého.
- V stanovisku MDVRR SR, útvar vedúceho hygienika rezortu bol vyjadrený nesúhlas so správou z dôvodu nedostatočných protihlukových opatrení.
- V stanovisku MŽP SR, sekcia ochrany prírody a tvorby krajiny bola požiadavka na dopracovanie správy v zmysle odborného vyjadrenia ŠOP SR z dôvodu neposúdenia vplyvu na hniezdne biotopy vzácných druhov vtákov a obojživelníkov v k. ú. Horný Jatov.
- Obec Lužianky vyjadrila nesúhlas s navrhovaným riešením z dôvodu nesúladu s ÚPD obce a obec Cabaj-Čápor nesúhlasí s vedením železnice v katastri obce z dôvodu záberu najkvalitnejších pôd a výraznému obmedzeniu poľnohospodárskej výroby.
- Vo vyjadreniach verejnosti podľa § 35 prevažovali stanoviská, ktoré sa v zásade zhodovali so stanoviskami dotknutých miest a obcí.
- Na verejnom prerokovaní sa diskutovalo prevažne o technickom riešení a nevýhodnosti niektorých návrhov v trasovaní železnice a mimoúrovňových cestných priecestí.
- Spracovateľ odborného posudku v zmysle § 36 zákona záveroch posudku odporúča v zmysle záverov správy o hodnotení variant II modrý, ktorý je však prijateľný iba pri dodržaní opatrení pre elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie.

### **Výber variantu**

Ministerstvo životného prostredia SR v rozsahu hodnotenia pre správu o hodnotení určilo pre ďalšie, podrobnejšie hodnotenie vplyvu navrhovanej činnosti okrem nulového variantu (stav, ktorý by nastal, ak by sa navrhovaná činnosť neuskutočnila) i varianty uvedené v zámere, prípadne ich modifikácie.

Na základe rozsahu hodnotenia boli posudzované nasledovné varianty:

- variant I zelený
- variant II modrý



Spracovatelia správy porovnávali navrhované varianty metódou porovnávania kritérií, pričom vyčlenili 5 kritérií. Po vyhodnotení kritérií bolo spracovateľmi určené nasledovné poradie variantov:

1. variant II modrý
2. variant I zelený

V zdôvodnení návrhu optimálneho variantu možno súhlasiť so závermi spracovateľov dokumentácie, ktorí vyhodnotili za najpriaznivejší z pohľadu identifikovaných vplyvov variant II modrý. Pre realizáciu spracovatelia správy odporúčajú variant II modrý, ktorý bol podľa vyhodnotenia kritérií 1. v poradí.

Na základe došlých stanovísk možno vyjadrenia rezortného a povoľujúceho orgánu, dotknutých orgánov, organizácií, samosprávnych krajov, dotknutých miest a obcí, obyvateľov a podnikateľských subjektov možno zaslané stanoviská možno rozdeliť do ôsmich skupín:

- ⇒ súhlasné stanoviská bez pripomienok, resp. s formálnymi pripomienkami k správe,
- ⇒ súhlasné stanoviská s podmienkami dodržania požadovaných opatrení,
- ⇒ súhlasné stanoviská s podmienkami a požiadavkami na preriešenie technického návrhu predloženého v SoH (TEŠ) v ďalšom stupni projektovania (DÚR) z hľadiska celkovej koncepcie navrhovanej činnosti, cestných priecestí, podchodov a lávok pre chodcov, protihlukových opatrení, cyklotrás a pod.,
- ⇒ stanoviská s podmienkami rešpektovať platnú územnoplánovaciu dokumentáciu a vydané územné rozhodnutia investícií v dotknutom území,
- ⇒ stanoviská s požiadavkami na minimalizáciu obmedzení počas výstavby z hľadiska výrobných aktivít v dotknutom území,
- ⇒ nesúhlasné stanoviská k navrhovanej činnosti (neefektívnosť výstavby, záber kvalitnej poľnohospodárskej pôdy), resp. k technickému riešeniu (nesúlady s ÚPD, cestné priecestia, obslužnosť dotknutého územia),
- ⇒ stanoviská, ktoré odporúčajú dopracovanie správy vzhľadom na jej neúplnosť v zmysle požiadaviek uvedených v rozsahu hodnotenia,
- ⇒ a stanoviská, ktoré boli všeobecného charakteru.

Rezortný orgán vyjadril k navrhovanej činnosti súhlasné stanovisko, povoľujúci orgán však nesúhlasil s vyhodnotením hlukovej záťaže obyvateľstva z dôvodu záverov hlukovej štúdie, z ktorej vyplýva, že navrhované opatrenia (protihlukové steny) nezabezpečia komplexnú ochranu dotknutého obyvateľstva nadmerným hlukom počas prevádzky železnice, pričom nie je zrejmé o aké bližšie nešpecifikované „terciérne“ protihlukové opatrenia uvedené v záveroch hlukovej štúdie ide.

Prevažná väčšina vznesených pripomienok v doručených stanoviskách od dotknutých orgánov bola opodstatnená, je realizovateľná a prispela by k riešeniu opatrení na elimináciu, resp. minimalizáciu vplyvov výstavby a prevádzky železnice na životné prostredie a sú zapracované do návrhu opatrení. V súhlasných stanoviskách bol preferovaný variant II.

Dotknuté mestá a obce vo svojich stanoviskách uviedli zásadné pripomienky najmä k technickému riešeniu navrhovanej činnosti, pričom niektoré z nich vyjadrili nesúhlasné stanovisko z dôvodu nesúlady navrhovanej činnosti s platnou ÚPD, neprimeranému zásahu do zastavaného územia a obmedzenia obslužnosti dotknutého územia (cestné priecestia), záberu kvalitných poľnohospodárskych pôd a rozdeleniu obhospodarovaných pozemkov.

Občania vo svojich vyjadreniach namietali hlavne na neprimeraný zásah do súkromného vlastníctva (demolácie, záber pozemkov) a uviedli pripomienky na nevhodné technické riešenie.

Dotknuté výrobné podniky požadovali vo svojich vyjadreniach minimalizovať obmedzenia železničnej dopravy počas výstavby vzhľadom na ich závislosť na zásobovaní výroby vstupnými materiálmi a odbyt výrobkov prostredníctvom železnice.

Na verejnom prerokovaní dotknutí obyvatelia mali otázky, pripomienky a výhrady k technickému riešeniu navrhovanej činnosti, zaujímali sa o protihlukové opatrenia, riešenie cestných priecestí, návrh prechodov pre peších (nadchody, podchody). V ďalšom stupni projektu požadujú zástupcovia obcí prerokovať technické riešenie navrhovanej činnosti priamo s obcami, či boli ich požiadavky zapracované, resp. optimalizované v zmysle zaslaných pripomienok. Výhrady k navrhovanej činnosti boli vznesené k novo navrhovanej trase Nitra – Trnovec nad Váhom, kde dôjde k záberu kvalitnej poľnohospodárskej pôdy, k obmedzeniu obhospodarovania polí a neprijateľných zásahov do poľnohospodárskej výroby (pestovanie zeleniny a ovocia), ktorá tvorí hlavný príjem samostatne hospodáriacich roľníkov, čo by mohlo mať významne obmedzujúce až likvidačné následky.

Spracovatelia odborného posudku odporúčajú po zvážení všetkých okolností z procesu posudzovania pre ďalší postup prípravy navrhovanej činnosti „ŽSR, Elektrifikácia a optimalizácia trate Leopoldov – Nitra – Šurany“ variant II (modrý) pri dodržaní opatrení na elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie uvedené v posudku a následne aj v nasledujúcej časti záverečného stanoviska.

Ministerstvo životného prostredia SR na základe priebehu celého procesu posudzovania navrhovanej činnosti podľa zákona určuje optimálny variant a odporúča na realizáciu Variant II modrý pri dodržaní opatrení pre elimináciu a minimalizáciu negatívnych vplyvov na životné prostredie uvedených v bode 3 časti IV Závěry.

## **5. Požadovaný rozsah poprojektovej analýzy**

Program monitorovania pred začatím stavby, v priebehu výstavby a počas prevádzky činnosti

Monitoring v riešenom území navrhovanej činnosti je potrebné zamerať najmä na sledovanie:

1. hluku a vibrácií pred výstavbou, počas výstavby a počas prevádzky vo vybraných miestach vzhľadom na pozíciu vybranej trasy voči zastavanému územiu (výber miest monitoringu navrhnuť podľa aktualizácie hlukovej a vibračnej štúdie v ďalšom stupni PD pre odporučený variant),
2. sledovanie režimu a kvality podzemných vôd pred, počas výstavby a počas prevádzky na VZ Leopoldov (rozsah monitoringu bude upresnený podľa odporúčaní hydrogeologickej štúdie vplyvu stavby na VZ Leopoldov v ďalšom stupni PD pre odporučený variant),
3. sledovanie vplyvu na horninové prostredie (rozsah monitoringu bude v zmysle odporúčaní inžinierskogeologického prieskumu v ďalšom stupni PD pre odporučený variant),
4. migračných ciest zveri vo vzťahu k bariérovému efektu a to pred a počas výstavby a účinnosti navrhovaných opatrení pre zabezpečenie funkčnosti migračných koridorov zveri počas prevádzky,
5. geotechnický monitoring počas výstavby.

Rozsah monitoringu (miesta a parametre) bude možné spresniť až na základe vykonaných prieskumov, odborných štúdií a posudkov v ďalšej etape prípravy projektu.

Na základe ustanovení § 39 ods. 3. zákona je ten, kto bude navrhovanú činnosť vykonávať povinný zabezpečiť jej sledovanie a vyhodnocovanie, najmä systematicky sledovať a vyhodnocovať jej vplyvy, kontrolovať plnenie podmienok určených pri povolení činností a vyhodnocovať ich účinnosť, zabezpečiť odborné porovnanie predpokladaných vplyvov uvedených v správe o hodnotení so skutočným stavom.

Rozsah a lehotu sledovania podľa § 39, ods. 3 zákona určí povoľujúci orgán pri povoľovaní navrhovanej činnosti podľa osobitných predpisov s prihliadnutím na toto záverečné stanovisko.

Na základe operatívneho vyhodnocovania výsledkov monitorovania je podľa § 39 zákona navrhovateľ povinný, v prípade ak zistí, že skutočné vplyvy navrhovanej činnosti posudzovanej podľa zákona sú horšie, než sa uvádza v správe o hodnotení, zabezpečiť opatrenia na zosúladenie skutočného vplyvu s vplyvom uvedeným v správe o hodnotení v súlade s podmienkami určenými v rozhodnutí o povolení činnosti podľa osobitných predpisov.

#### Návrh kontroly dodržiavania stanovených podmienok

Kontrolu dodržiavania stanovených podmienok navrhujeme vykonávať formou nezávislého environmentálneho dozoru.

### **6. Informácia pre povoľujúci orgán o dotknutej verejnosti**

Zainteresovaná verejnosť je podľa § 24 zákona verejnosť, ktorá má záujem alebo môže mať záujem na postupoch environmentálneho rozhodovania. Medzi zainteresovanú verejnosť patrí najmä fyzická osoba podľa § 24a zákona, právnická osoba podľa § 24b alebo § 27 zákona, občianska iniciatíva podľa § 25 zákona a občianske združenie podporujúce ochranu životného prostredia podľa § 26 zákona. V procese posudzovania vplyvov navrhovanej činnosti bola identifikovaná zainteresovaná verejnosť. Podľa zaslaných stanovísk a záznamov z verejného prerokovania sa vyjadrili k navrhovanej činnosti občania, podnikateľské subjekty a záujmové združenie.

Zainteresovaná verejnosť má podľa § 27a zákona právo aktívnej účasti pri príprave a povoľovaní navrhovanej činnosti a to v celom priebehu procesu posudzovania vplyvov až do vydania rozhodnutia o povolení navrhovanej činnosti.

Počas celého procesu posudzovania sa zainteresovali tieto fyzické a právnické osoby:

- 1) Bekaert Hlohovec a.s., Mierová 2317, 920 28 Hlohovec
- 2) Karol Foltánek, Hviezdoslavova 20, 920 01 Hlohovec
- 3) Rodina Radošovská, Piešťanská, 920 41 Leopoldov zo dňa 16.1.2015 (Karol Radošovský, Marta Radošovská, Andrea Radošovská, Mária Počíkova, Marta Šimurdová)
- 4) Martin Halás, Čulenova 30, 920 01 Hlohovec
- 5) Tomáš Kamenár, J. Murgaša 12, 920 41 Leopoldov
- 6) Saneca Pharmaceuticals, a.s., Nitrianska 100, 920 27 Hlohovec
- 7) SAD Trnava, a.s., Nitrianska 5, 917 02 Trnava zo dňa 19.1.2015

#### **6a. Platnosť záverečného stanoviska**

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

### **VII. POTVRDENIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV**

#### **1. Meno spracovateľa záverečného stanoviska**

Ministerstvo životného prostredia SR  
odbor environmentálneho posudzovania  
Ing. Milan Luciak

v spolupráci s Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, Útvar vedúceho hygienika rezortu, Bratislava

#### **2. Potvrdenie správnosti údajov podpisom oprávneného zástupcu príslušného orgánu, pečiatka**

Ministerstvo životného prostredia SR  
**RNDr. Gabriel Nižňanský**  
riaditeľ odboru environmentálneho posudzovania

#### **3. Miesto a dátum vydania záverečného stanoviska**

Bratislava 17. 04. 2015