

ROZVOJ SEVERNEJ DRÁHY

ÖBB-trasa 11401 Viedeň Praterstern - štátna hranica pri Bernhardsthal Fbf. -
(Breclav)


Severný úsek

GÄNSERNDORF – ŠTÁTNA HRANICA N. BERNHARDSTHAL





PREDLOŽENIE PROJEKTU

na schválenie podľa EIA-G 2000

Časť 1 - Prehľad

04				
03				
02				
01				
Index	Dátum	Meno	Popis zmeny	Schválenie
OBJEKT Č.:			Č ÚSEKU:	
ÚSEK Km / Stat.		GÄNSERNDORF – ŠTÁTNA HRANICA N. BERNHARDSTHAL Km 32,954 – km 77,993		
Spracované:	04/2022	RIM, CH, MF	Obsah plánu	
Vyhodenie nákredu	04/2022	MF		
Skontroloval	25.04.2022	WP		
GZ	12020306			
Veľkosť plánu	28 A4			
Mierka				
Plánovanie:			Odborný referent	
 TEAM NORDBAHN			Podpis/Pečiatka	
 GRUPPE WASSER Ziviltechnikergesellschaft für Wasserwirtschaft GmbH			Podpis/Pečiatka	
A-1150 Wien, Brauhirscheng. 28 Telefon: +43 1 505 19 84 - 0 e-mail: office@gruppewasser.at			Vedenie projektu:	
Dátum			DI (FH) Gernot Scheuch ÖBB Infrastruktur AG Projektový manažment Viedeň/Dolné Rakúsko 1	
			Podpis/Pečiatka	

HLÁSENIE

 <p>ILF CONSULTING ENGINEERS</p>	<p>ILF Consulting Engineers Austria GmbH Würtzlerstraße 3, 1030 Wien Tel.: +43 / 01 / 70 177 - 465 Fax: +43 / 01 / 70 177 - 444 E-Mail: info.linz@ilf.com</p>	<p>Koordinácia plánovania technické plánovanie</p>
 <p>GRUPPE® WASSER</p>	<p>GRUPPE WASSER Braunhirschengasse 28, 1150 Wien Tel.: +43 / 01 / 505 19 84 E-Mail: office @ gruppewasser.at</p>	<p>Koordinácia: Priestorové a environmentálne plánovanie</p>
 <p>RaumUmwelt® PLANER & INGENIEURE</p>	<p>RaumUmwelt® Planungs-GmbH Neubaugasse 28, 1070 Wien Tel.: +43 / 01 / 23 63 063 Fax: +43 / 01 / 23 63 063 900 E-Mail: office@raumumwelt.at</p>	<p>Koordinácia procesov priestorového a environmentálneho plánovania</p>
 <p>GRUPPE® WASSER</p>	<p>GRUPPE WASSER Braunhirschengasse 28, 1150 Wien Tel.: +43 / 01 / 505 19 84 E-Mail: office @ gruppewasser.at</p>	<p>Vypracovanie vyhlásenia o vplyve na životné prostredie (UVE)</p>

OBSAH

1	POPIS Projektu	2
1.1	VYMEDZENIE PROJEKTU	2
1.2	GEOGRAFICKÉ UMIESTNENIE PROJEKTU	4
1.3	CIELE PROJEKTU A OPATRENIA	4
1.4	ROZSAH PROJEKTU.....	4
2	OVERENÉ ALTERNATÍVY.....	7
2.1	NERELAIZÁCIA PROJEKTU (VARIANTA NULA).....	7
3	POPIS ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA, VPLYVU PROJEKTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE AKO AJ OPATRENIA VOČI TRVALÝM NÁSLEDKOM.....	8
3.1	ĽUDIA A ICH ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	8
3.1.1	Život a zdravie	8
3.1.2	Využitie plôch	9
3.2	BIOLOGICKÁ DIVERZITA VRÁTANIE ZVIERAT, RASTLÍN A ICH ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.....	13
3.2.1	Zvieratá a ich životné prostredie.....	13
3.2.2	Rastliny a ich životné prostredie	14
3.2.3	Vodná ekológia.....	15
3.3	PÔDA 16	
3.3.1	Štruktúra podložia	16
3.3.2	Kvalita pôdy.....	16
3.4	PLOCHA.....	17
3.5	VODA 17	
3.5.1	Povrchové vodstvo	17
3.5.2	Podzemné vody.....	18
3.6	VZDUCH A KLIMATICKÉ PODMIENKY	19
3.6.1	Vzduch	19
3.6.2	Klimatické podmienky.....	19
3.7	KRAJINA.....	19
3.8	VECNÉ MAJETKY A MIESTA S KULTÚRNOU HODNOTOU	20
4	CEZHRANIČNÉ VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE	22
5	CELKOVÉ ZHRNUTÉ POSÚDENIE	23

1 POPIS Projektu

1.1 VYMEDZENIE PROJEKTU

Projekt „Rozvoj Severnej dráhy, úseku Wien-Süßenbrunn – Bernhardsthal“ zahŕňa úsek trate od Süßenbrunn (km 11,900) až po štátnu hranicu pri Brendstahle (km 77,993) rámcového úseku 040 prechádzajúceho cez Wien-Donaustadt, Gänserndorf a Mistelbach. Úsek o dĺžke približne 66 km spája 17 staníc.

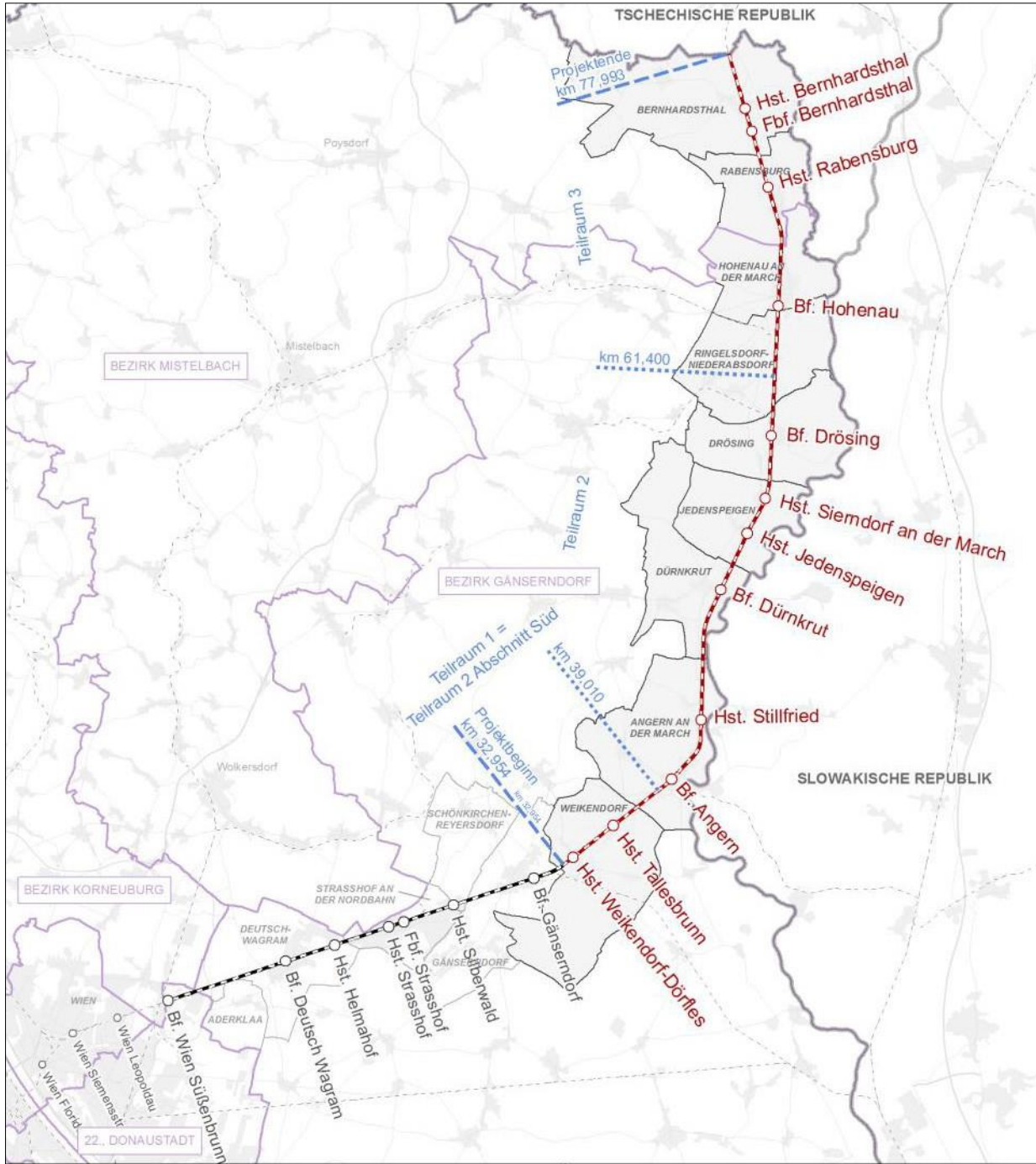
Zo železnično-technických a procesno-technických dôvodov sa úsek rozdelil na dve časti:

- **Južný úsek** sa ťahá na úseku od Wien-Süßenbrunn až po Angern an der March pričom je na časti úseku medzi Gänserndorf (km 32,954) a Unterwerk Angern (km 39,010) potrebná len výmena trolejového vedenia. Podanie posúdenia vplyvu na životné prostredie pre Južný úsek sa uskutočnilo v roku 2020.
- **Severný úsek** sa nachádza na úseku od Gänserndorfu (km 32,954) až po štátnu hranicu pri Bernhardsthale (km 77,993). Rekonštrukčné práce medzi Gänserndorfom a Angernom (km 39,010) možno priradiť k tomuto úseku, s výnimkou výstavby trolejového vedenia.

Celkový úsek (Severný a južný úsek) je súčasťou „ERMTS koridoru Drážďany – Praha – Viedeň/Budapešť – Constanta“ ako aj prioritných projektov „PP 22 Atény - Sofia - Budapešť - Viedeň - Praha - Drážďany/Nürnberg“ a „PP 23 Gdansk - Varšava - Brno/Bratislava - Viedeň“. Trať je taktiež súčasťou koridorov Rail Freight 5 a 7. V prerobenej sieti TEN európskej komisie je Severný úsek súčasťou základnej siete TEN.

Predmetom predloženej UVE je hore spomenutý **Severný úsek** od mesta Gänserndorf (km 32,954) až po až po štátnu hranicu pri Bernhardsthale (km 77,993).

Prehľad o vymedzení predmetných plánov projektu nájdete na nasledujúcom obrázku.



<p>Severná dráha: Severný úsek Južný úsek Ohraničenie projektu Čiastková hranica v rámci projektu</p>	<p>Administratívne hranice Obce Hranica Okresu Štátna hranica</p>	<p style="text-align: center;">PREHLAD</p>  <p style="text-align: right;">K. Wagner, 14.10.2020</p>

Obrázok č.1: Prehľad ohraničenia projektu

1.2 GEOGRAFICKÉ UMIESTNENIE PROJEKTU

Projekt „Modernizácia Severnej dráhy, úsek Wien-Süßenbrunn – Bernhardsthal“ sa uskutoční v okresoch Wien-Donaustadt, Gänserndorf und Mistelbach. Úsek sa nachádza na severovýchod Viedne. Od Angern an der March vedie paralelne k Rakúsko-Slovenským hraniciam a na severe vedie až k Rakúsko-Českým štátnym hraniciam.

Severný úsek projektu vedie cez obce Weikendorf, Angern an der March, Dürnkrut, Jedenspeigen, Drösing, Ringelsdorf-Niederabsdorf, Hohenau an der March, Rabensburg a Bernhardsthal.

1.3 CIELE PROJEKTU A OPATRENIA

Vyhotovením projektu sa dosiahnu nasledovné ciele:

- **Modernizácia a atraktivizácia železničných staníc a zastávok**

Modernizácia sa uskutoční na všetkých staniach ako aj technických zariadeniach. Opatrenia zahŕňajú napríklad novostavbu nosných základov a štrkového lôžka, stavbu nových prahov, nových koľají a výhybiek, odvodňovacích systémov, prispôsobenie bezpečnostno-technických zariadení ako aj novostavba trolejového vedenia. Vybavenie železničných staníc bezbariérovým prístupom (napr. výstavba bezbariérového prístupu k nástupištiam, výstavba výťahov).

- **Zvýšenie rýchlosti**

V rámci úseku projektu sa zvýši rýchlosť úseku od Gänserndorfu až po Angerner Bogen (km 42,548) na 160 km/h a od Angerner Bogen až po štátne hranice pri Bernhardsthale na 200 km/h.

- **Zvýšenie kapacity**

Vďaka rozvoju dopravných ako aj bezpečnostných zariadení možno navýšiť počet prepravovaných osôb a kapacitu nákladnej dopravy.

- **Zvýšenie bezpečnosti**

Železničné priecestia medzi Gänserndorfom a štátnymi hranicami pri Bernhardsthale sa odstránia a nahradia sa nadjazdmi a nadchodmi pre osoby. Viacero existujúcich mostných objektov bude odstránených a nanovo postavených resp. renovovaných. Pomocou bezkoľajových prístupov sa na železničných staniach zaistí bezpečnosť.

- **Environmentálne opatrenia**

V rámci rozvoja úseku sa vybudujú environmentálne opatrenia na zaistenie ochrany pred hlukom, obmedzenie šírenia znečistenia vzduchu, ochranu pred otrasmi a elektromagnetickými poľami ako aj ochranu flóry a fauny, pôdy, vodstva, klímy, krajiny a vecného majetku a miest s kultúrnou hodnotou.

1.4 ROZSAH PROJEKTU

V rámci konkrétneho projektu sa na úseku severnej dráhy na severnom úseku zvýši rýchlosť úseku od Gänserndorfu až po Angerner Bogen (km 42,548) na 160 km/h a od Angerner Bogen až po štátne hranice pri Bernhardsthal na 200 km/h. Železničné koľaje a vybavenie trate ako aj zastávok a železničných staníc sa prispôsobí zvýšeniu rýchlosti a prevádzkovým podmienkam. Tieto opatrenia sa taktiež presadia aj na úsekoch medzi železničnými stanicami.

Na železničných staniciach a zastávkach severného úseku sa presadia nasledovné opatrenia:

- Zastávka Weikendorf-Dörfles (km 33,510): Okrajové železničné nástupištia sa predĺžia na cca. 220m.
- Zastávka Tallesbrunn (km 36,196): Okrajové železničné nástupištia sa predĺžia na cca. 220m. Na zastávke Tallesbrunn sa vybuduje priechod pre osoby.
- Železničná stanica Angern (km 39,194 – km 40,937): vybudujú sa odvodňovacie systémy. Vybuduje sa tiež aj ostrovné nástupište.
- Zastávka Stillfried (km 43,400): Okrajové železničné nástupištia sa predĺžia na cca. 220m. Na zastávke Tallesbrunn sa vybuduje priechod pre prepravované osoby.
- Železničná stanica Dürnkrot (km 49,172 – km 51,775): Rekonštruje sa ostrovné nástupište ako aj priechod pre prepravované osoby smerujúci na západ, ktorý sa predĺži. Taktiež sa pomocou rámp a výťahu vybuduje bezbariérový prístup na nástupište. Taktiež sa vybudujú aj odvodňovacie systémy.
- Zastávka Jedenspeigen (km 53,265): Novostavba okrajových nástupíšť a vybudovanie priechodu pre prepravované osoby. Zaistí sa taktiež aj bezbariérový prístup pomocou rámp. Taktiež sa vybudujú aj odvodňovacie systémy.
- Zastávka Sierndorf (km 55,247): Novostavba okrajových nástupíšť a vybudovanie priechodu pre prepravované osoby. Bezbariérový prístup sa zaistí pomocou rámp. Taktiež sa vybudujú aj odvodňovacie systémy.
- Železničná stanica Drösing (km 57,216 – km 59,712): Rekonštruje sa ostrovné nástupište ako aj priechod pre prepravované osoby smerujúci na západ, ktorý sa predĺži. Vybuduje sa bezbariérový prístup pre pasažierov. Na západnej strane sa vybuduje rampa a na východnej strane bude zaistený bezbariérový prístup pomocou výťahu. Vybudujú aj odvodňovacie systémy.
- Železničná stanica Hohenau (km 63,310 – km 66,165): rekonštruje sa ostrovné nástupište a nástupište budovy stanice sa odstráni. Ďalej sa zaistí bezbariérový prístup pomocou výťahov pre prepravované osoby. Vybudujú aj odvodňovacie systémy.
- Zastávka Rabensburg (km 71,000): vybuduje sa priechod pre pasažierov. Zaistí sa taktiež aj bezbariérový prístup pomocou rámp. Rekonštruujú sa nástupištia a odstráni sa nadchod. Vybudujú aj odvodňovacie systémy.

- Zastávka Bernhardsthal (km 75,135): Prispôsobí sa jestvujúci priechod pre pasažierov. Zaistí sa taktiež aj bezbariérový prístup pomocou rámp. Jestvujúce okrajové nástupištia sa obnovia a obnoví sa Park & Ride zariadenie. Vybudujú aj odvodňovacie systémy.

Ďalej sa obnovia cestné a železničné mosty, železničné priepusty sa nanovo postavia resp. obnovia, obnoví sa železničný spodok, vybuduje sa železničná trať a odvodňovacie systémy ako aj ochrana pred hlukom.

Nasledovné opatrenia sú nutné na vybudovanie nových konštrukcií križujúcich železničnú trať:

- Vybudovanie cestného mosta L3027 (km 36,648)
- Odstránenie a vybudovanie nového cestného mosta B49 (km 41,127 / 41,153)
- Vybudovanie mosta pre divú zver (km 44,900)
- Vybudovanie cestného mosta na ulici Bahngasse (km 45,134)
- Vybudovanie cestného mosta B40 (km 49,607)
- Vybudovanie cestného mosta cez poľnohospodársku cestu (km 53,996)
- Vybudovanie cestného mosta L3139 (km 57,471)
- Vybudovanie cestného mosta L7 (km 59,017)
- Vybudovanie cestného mosta cez poľnohospodársku cestu (km 61,957)
- Vybudovanie železničného podjazdu na ulici Neugasse (km 65,990)
- Vybudovanie cestného mosta na ulici Gr. Friedhofgasse (km 70,535)
- Vybudovanie cestného mosta cez Gemeindestraße (km 74,263)

Trolejové vedenie sa obnoví na celej trati. Predmet podanej žiadosti neobsahuje obnovu trolejového vedenia medzi obcami Gänserndorf (km 32,954) a Unterwerk Angern (km 39,010), ktorá sa vykoná v rámci rozvoja južného úseku Severnej dráhy. Okrem toho sa obnovia železnično-technické zariadenia (napr. bezpečnostná technika, elektrotechnika a telematika) na celom úseku a na železničných staniciach.

Realizácia vyššie spomenutých opatrení sa začne v roku 2024 vybudovaním konštrukcií križujúcich železničnú trať na celom severného úseku. Od 2026 až po 2030 sa realizujú už spomenuté opatrenia (práce na voľnej časti trate, Novostavba resp. prestavba inžinierskych stavieb, adaptácia železničných staníc a železničných zastávok atď.).

2 OVERENÉ ALTERNATÍVY

2.1 NEREALIZÁCIA PROJEKTU (VARIANTA NULA)

Pre predmetný projekt neexistujú alternatívne trate v rámci jestvujúcich rámcových podmienok. Ako overená alternatíva zostáva nerealizácia projektu (Varianta nula). V tomto prípade možno počítať so znížením prevádzkovej kvality posudzovanom úseku. Následkom zníženia kvality môžu byť napríklad meškania na trati ako aj negatívne vplyvy na susedných traťových úsekoch ako dôsledok meškania.

V prípade varianty nula sa na železničných priestech neočakávajú žiadne zmeny bezpečnosti. Nevzniknú žiadne zmeny hluku, otrasov alebo emisií oproti predmetnému projektu. Ovplyvní sa však odťaženie individuálnej motorizovanej dopravy. S ohľadom na elektromagnetické polia, odpad a zvyšky, využitia priestoru, pôdy, podzemného a povrchového vodstva a vodnú ekológiu, ako aj na vecné majetky a miesta s kultúrnou hodnotou nevzniknú žiadne zmeny v porovnaní s aktuálnou situáciou. Pre geografický obraz krajiny nevzniknú zmeny ako následok separačného efektu a zmeny vo vzhľade krajiny ako napr. výstavba protihlukových bariér. Existujúce dreviny a lesná pôda ako živočíšne a rastlinné biotopy nebudú v tomto prípade ovplyvnené.

3 POPIS ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA, VPLYVU PROJEKTU NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE AKO AJ OPATRENIA VOČI TRVALÝM NÁSLEDKOM

3.1 ĽUDIA A ICH ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

3.1.1 Život a zdravie

Pre existujúce znečistenie **hlukom**, je rozhodujúca vzdialenosť od železnice, koľají a železničnej premávky. Vo väčšej vzdialenosti od trasy Severnej dráhy je rozhodujúcim faktorom dopravný hluk z hlavných dopravných komunikácií. Rámcové hodnoty stanovené vo vyhláske o kontrole imisí hluku železničnej dopravy (SchIV) sú na prevažnej časti prekročené. Oproti nulovej variante môže v jednotlivých fázach výstavby dôjsť očividnému zvýšeniu emisií hluku. Spomenuté hlukové zaťaženie sa vyskytne na časovo a lokálne obmedzených miestach, vďaka čomu sa zaistia pokojové obdobia. Obytné objekty, pri ktorých sa počas pracovného dňa prekročí stanovený limit 75 dB na hlukovej škále viac ako tri krát, budú chránené pasívnymi opatreniami (zvukovo izolačné okná). Za predpokladu použitia aktívnych a pasívnych opatrení na ochranu obyvateľstva sa neočakáva žiaden negatívny vplyv na zdravie obyvateľstva, ktorý by bol spôsobený vplyvom hluku.

S ohľadom na otrasy možno hodnotiť vybavenosť obytných objektov v okolí zväčša s dobrou a v ojedinelých prípadoch dostatočnou ochranou pred otrasmi. Otrasy, vzniknuté ako následok stavebných prác, predovšetkým stavebné práce spojené s výstavbou základov, sú vo vzdialenosti 15 m od stavebných prác pod stanoveným limitom. Vplyvy na zdravotný stav a blaho obyvateľstva spôsobené otrasmi sú v skúmanej oblasti sa hodnotia ako nepatrne negatívne. V prevádzkovej fáze sú otrasy spôsobené prejazdom vlaku vo všetkých budovách a pre okolie reprezentatívnych budovách len minimálne citeľné a pod prahom prebudenia. Z toho dôvodu sa pre obyvateľstvo v oblasti vyhotovenia projektu neočakávajú žiadne negatívne vplyvy vyvolané otrasmi.

Ohľadom na **znečistenie ovzdušia** jemnými tuhými časticami má cestná premávka výrazný vplyv na úroveň emisií kvôli znečisteniu ovzdušia v skúmanej oblasti. Stanoviská na trase Severnej dráhy, na ktorých sa merania vykonávali, preukázali nízku koncentráciu oxidu dusičitého. Počas stavebnej fázy sa vyskytne dodatočné znečistenie ovzdušia ako následok transportu osôb a stavebného materiálu, prevádzkovania stavebných zariadení, vírenia prachu a stavebného materiálu. Po zisťovaní výsledného emisného zaťaženia sa zistilo, že sa vďaka plánovaným emisným opatreniam projektu, očakáva dodržanie hraničných emisných limitov. Z toho dôvodu sú možné škodlivé vplyvy emisií na zdravie a blaho obyvateľstva stavebnými prácami projektu. Tieto vplyvy sú však len krátkodobého charakteru. Počas prevádzkovania trate sa môžu vyskytnúť nárasty dieselových emisií spôsobených dieselovými rušňami. Emisie na všetkých meracích stanoviskách však neprekročia stanovené limity. V porovnaní s variantou nula vzniknú, minimálne zmeny v emisiách. Tieto zmeny sú zanedbateľného charakteru a

nevedú k žiadnym negatívnym vplyvom na život a zdravie obyvateľstva v skúmaných oblastiach.

Jestvujúce elektromagnetické polia sú na všetkých, obyvateľstvu dostupných, skúmaných miestach ďaleko pod limitom stanoveným pre ochranu obyvateľstva. Stanovené limity budú v stavebnej fáze, v ktorej nedôjde k žiadnej zmene elektrických vedení, aj v prevádzkovej fáze dodržané. Z toho dôvodu sa neočakáva žiaden vplyv elektromagnetických polí na život a zdravie obyvateľov v skúmanej oblasti.

S ohľadom na jestvujúce svetelné a tieniace podmienky sa nepredpokladajú žiadne trasou spôsobené vplyvy. Počas stavebnej fázy budú potrebné osvetľovacie zariadenia alebo zariadenia na osvetlenie staveniska orientované tak, aby osvetlenie nemalo za následok efekt priameho osvetlenia obytných oblastí. Z toho dôvodu sa neočakáva žiaden vplyv na život a zdravie obyvateľov vo skúmanej oblasti. Ani počas prevádzkovej fázy sa neočakávajú žiadne negatívne vplyvy spôsobené vplyvom osvetlenia alebo tienenia na obytné budovy. Tým sa nevyskytujú žiadne negatívne vplyvy na zdravie a blaho obyvateľstva v skúmanej oblasti, ktoré by boli spôsobené zmenami osvetlenia.

3.1.2 Využitie plôch

Z dôvodu **sídelného rozvoja** sa v obciach Weikendorf, Angern an der March za posledných desať rokov vďaka rozvoju infraštruktúry a blízkosti k Viedni zistilo zvýšenie populácie spomenutých obcí. V obciach severne od Dürnkrot sa v rovnakom časovom období pozorovalo zníženie počtu obyvateľstva. Obce na trase Severnej dráhy sú zväčša vidieckeho charakteru s čiastočne historickými centrami. Na okrajoch obcí sa prejavuje trend budovania rodinných domov pre jednu rodinu v mriežkovitom rozostavení. Konkurenciou týchto oblastí sú poľnohospodárske oblasti ako aj početná technická infraštruktúra.

V skúmanej oblasti jestvuje **voľnočasová a oddychová infraštruktúra** vo forme regionálnych a nadregionálnych cyklistických a turistických trás, početných zariadení ako ihriská a športové plochy. Súčasťou tejto infraštruktúry sú aj múzeá a kúpaliská. V oblasti **turizmu** je skúmaná oblasť charakteristická svojou jemnou formou. Jestvujúce prírodné štruktúry s atraktívnym vybavením a dobre vyvinutá oddychová infraštruktúra vytvárajú skvelé podmienky pre skúmanú oblasť ako pre oddychový región.

Poľnohospodárstvo, ktoré sa nachádza v oblastiach „Marchfeld“ a „východnej časti Weinviertel“ vo forme oblastí s maloprodukciou, je pre oblasť významná vďaka využitiu krajiny. Veľká časť poľnohospodárskych oblastí sa používa na pestovanie plodín.

So zalesnením 4,8 % v oblasti mesta Rabensburg a 25,7 % v oblasti mesta Drösing má **lesnícke využitie** zanedbateľný význam. Lesný porast sa v skúmanej oblasti skladá z menších a väčších lesných ostrovov. Väčšie lesné ostrovy sa nachádzajú okolo obytných oblastí.

Z **poľovného** hľadiska má skúmaná oblasť 7 poľovníckych klubov a 24 loveckých revírov. Poľovnícke oblasti v obciach Gänserndorf a Ollersdorf sa nachádzajú na okraji skúmanej oblasti. Projekt sa ťahá prevažne paralelne k Alpsko-Karpatskému koridoru. Na neobývaných častiach Severnej dráhy medzi obcami, križujú jej trasu koridory divej zvery a biotopové koridory.

Cez skúmanú oblasť tečie viacero vodných tokov, ktoré sú významné pre **rybolov**. Vodstvo v tejto oblasti patrí k rybárskym revírom March I/2b, March I/3, March I/4, March I/5 und March I/7.

Počas stavebnej fázy dôjde na staveniskách v blízkosti jednotlivých obcí v jednotlivých rokoch k dočasnému prekročeniu **hlukového** limitu. Vysoké emisie hluku sa vyskytnú len krátkodobo a budú sa lokálne premiestňovať. Pre *obytný a hospodársky* priestor vzniknú krátkodobé ovplyvnenia spôsobené hlukom zo stavenísk. Niektoré staveniská sa budú nachádzať v blízkosti oddychových trás, oblastí zelene a oddychových miest. Dôjde ku krátkodobému nepatrnému ovplyvneniu *voľnočasovej a oddychovej infraštruktúry*, ktoré bude spôsobené hlukom počas dňa. Z *loveckého* ohľadu vzniká negatívny vplyv, ovplyvňujúci životné prostredie živočíšstva v bezprostrednej blízkosti stavebných prác. Tento negatívny vplyv vzniká ako následok hluku vytváraného procesom stavby na jednotlivých stanovištiach. Z *rybárskeho* ohľadu sa nepreukázal žiaden rozhodujúci negatívny vplyv emisiami hluku spôsobených stavebnými prácami. Počas prevádzkovania trate sa vďaka vybudovaným protihlukovým bariéram zníži hluková záťaž na *obytné a hospodárske prostredie* v porovnaní s neuskutočnením projektu. Vplyv na *voľnočasovú a oddychovú infraštruktúru*, z dôvodu minimálneho zvýšenia hlukových emisií v porovnaní s variantiou nula, je minimálny. Jestvujúce hlukové zaťaženie spôsobené momentálnou prevádzkou severnej dráhy sa nenavýši a tak bude mať nepatrný vplyv na *lovecké aktivity*. V skúmanej oblasti nevzniknú žiadne významné vplyvy spôsobené hlukovými emisiami prevádzkovania trate na *rybárske aktivity*.

Tým, že vo vzdialenosti 15 m od stavebných prác nevznikajú **otrasy** spôsobené stavebnými prácami, prekračujúce stanovené limity, budú vplyvy na *obývané a hospodárske prostredie* nepatrné. Počas prevádzky

sa po zohľadnení opatrení proti otrasom neočakávajú žiadne vplyvy na *obyvané a hospodárske prostredie*.

Tým, že je trasa už vybavená elektrickým vedením, sa počas stavebnej a prevádzkovej fázy nevyskytnú žiadne relevantné zmeny v **elektromagnetických poliach** v porovnaní s jestvujúcou situáciou a z toho dôvodu sa vplyvy na prostredie nezmenia.

Počas stavebných prác dôjde miestami k všimnuteľnému zvýšenému **zaťaženiu ovzdušia** znečistením. Limity však budú v prípade látok NO₂ ako aj v prípade látky PM₁₀ (jemných prachových častíc) dodržané. Pre *obytný a hospodársky priestor, voľnočasovú a oddychovú infraštruktúru a poľnohospodárstvo* vzniknú nepatrne negatívne vplyvy. Nemožno však vylúčiť krátkodobé negatívne vplyvy na *lesné hospodárstvo* z dôvodu vysokej citlivosti existujúcich lesov a drevín. Prevádzkou spôsobené vylučovanie emisií, je na všetkých skúmaných bodoch pod stanoveným limitom a spôsobuje len nepatrne negatívny vplyv na prostredie v skúmanej oblasti.

Neočakávajú sa žiadne **zmeny v svetelných podmienkach**, spôsobených stavebnými prácami, ktoré by mali za následok viac ako nepatrné ovplyvnenie *obytných alebo hospodárskych priestorov* v bezprostrednej blízkosti železničnej trasy. Pre *lov a rybolov* môže dôjsť v prípade zmeny osvetlenia ku krátkodobým vyrušeniam *divej zvery* a tak k významnejším negatívnym vplyvom na *divú zver*. V prevádzkovej fáze sa očakávajú nepatrne vplyvy, spôsobené zmenou osvetlenia a tienenia, na *obytné budovy* a na *lovecké priestory*.

Stavebnými prácami spôsobené **zmeny vo vodnej bilancii** a s tým spojené zmeny hladiny vody sa zväčša nachádzajú v rámci fluktuálneho rámca podzemnej vody. Vodné toky vodstva prechádzajúceho cez stavebné priestory nebudú negatívne zmenené. Kvalitatívne zmeny sa počas stavebnej fázy môžu vyskytnúť vo forme dočasného ovplyvnenia podzemnej vody napríklad vo forme zakalenia vody. Opatrenia na ochranu podzemnej vody budú zabezpečené. Taktiež sa zabezpečí ochrana vodných tokov v blízkosti stavebných prác pred škodami a znečistením stavebným odpadom. Vývody vôd zo stavebných prác do povrchového vodstva sa vykonajú len po očistení od znečistenia. Vplyvy spôsobené zmenami vodnej bilancie sú pre *poľnohospodárstvo a lesné hospodárstvo* nepatrne. Počas prevádzkovej fázy sa zabezpečí odvedenie vody zo železníc a ciest pomocou na tento účel slúžiacich zariadení. Vyskytnú sa nepatrne nadvihnutia úrovne podzemnej vody ako následok presakovania povrchového vodstva. Tieto nadvihnutia sa vyskytnú len v bezprostrednej blízkosti odvodňovacích systémov. Kvalitatívnym zmenám vo vodnej bilancii sa predíde pomocou očistenia odvádzaného vodstva. Môžu sa vyskytnúť nepatrne negatívne vplyvy na priestory.

Počas stavebnej fázy projektu, **budú obsadené** jednotlivé nezastavané stavebné pozemky. Z toho vyplývajúce negatívne vplyvy na *obytný a hospodársky priestor* budú nepatrne. Taktiež budú na účel prípravy stavebných priestorov dočasne použité aj voľnočasové a oddychové priestory. Ich funkčnosť však môže zostať zachovaná. Straty *poľnohospodárskych priestorov* a *plôch loveckých revírov* budú v

porovnaní s celkovým rozsahom prác zanedbateľné. Dôjde však k využitiu plôch obývaných divou zverou. Očakáva sa badateľný vplyv na tieto priestory z ohľadu ich loveckého využitia. Badateľný vplyv sa taktiež očakáva aj z ohľadu využitia plôch na brehoch vodných tokov využívaných na *rybolov*. Rozsah využitia plôch *lesných porastov* sa bude pohybovať od využitia malých častí na okrajoch až po ďalekosiahly vplyv na jednotlivé dreviny. Obnova lesných porastov ako aj čiastočné zalesnenie, je po dokončení stavebných prác možné. Vplyv stavebných prác na lesné hospodárstvo je z tohto dôvodu badateľne nepriaznivý. Počas prevádzkovej fázy sa budú využívať zväčša plochy, cez ktoré budú prechádzať železničné koľaje. Ďalej dôjde k minimálnemu využitiu plôch v samosprávnych oblastiach, ktoré boli určené na iné využitie. Pre *obytný a hospodársky priestor* vzniknú tak nepatrne negatívne vplyvy. Miera využitia plôch *voľnočasových a oddychových zariadení* z prevádzkových dôvodov je nízka a nedochádza k žiadnym obmedzeniam fungovania týchto priestorov. Z tohto dôvodu bude mať nepatrný negatívny vplyv na ich fungovanie. V prevádzkovej fáze sa z dôvodu vytvorenia ekologickej vyrovnávacej plochy stratí 71,9 ha *poľnohospodárskej pôdy*. Vplyv na prostredie je z tohoto dôvodu badateľne negatívny. Ostatné vplyvy na *lesné hospodárstvo* sa hodnotia ako nízke. Straty plôch sú v porovnaní s celkovým rozsahom nízke a budú sa kompenzovať náhradným zalesnením. Dočasne využité plochy sa rekultivujú. Dlhodobé využitie životných prostredí bude kompenzované obnovou použitých štruktúr a vytvorením nových životných prostredí pre divú zver v oblasti, kde boli zásahy do životného prostredia vykonané. Tým sa redukuje dopad na prostredie na nepatrnú úroveň. Pre *rybolov* sa počíta s nepatrným negatívnym vplyvom z dôvodu využitia plôch.

Počas stavebnej fázy vzniknú **separačné efekty a zmeny fungovania prostredia**, ktoré budú spôsobené časovo obmedzeným pozastavením funkcií železničných koľají, obmedzením použitia zariadení na zastávkach a uzatvorením železničných priechodov, ktoré sa demontujú a nahradia sa priechodmi bez výškových rozdielov. Na *obytné a hospodárske priestory* ako aj na *voľnočasové a oddychové plochy* budú mať stavebné práce z dôvodu obchádzok a obmedzení používania zastávok nepatrný negatívny vplyv. Pre poľnohospodárstvo, *lesníctvo* a *lov* budú mať spomenuté obmedzenia badateľný negatívny vplyv vo forme obmedzenej dostupnosti úžitkových plôch lesov. Použitie brehov vodných tokov na rybolov bude počas stavebnej fázy nepatrne obmedzené. Týmto obmedzeniam sa však z pohľadu rybárov možno vyhnúť voľným premiestnením na iné časti brehov vodných tokov. Zrušením železničných priecestí a ich nahradením priechodmi bez výškových rozdielov sa počas prevádzkovej fázy trate zlepši dostupnosť. Atraktivizácia a modernizácia zastávok ako aj vytvorenie Park & Ride zariadení, má za následok zlepšenie dostupnosti v skúmanej oblasti. Po ukončení stavebných prác, sa stanú niektoré rekreačné trasy nepriechodnými. V týchto prípadoch bude potrebné označenie a trvalé preloženie týchto trás, čo však vedie len k nepatrnému časovému predĺženiu pre *obyvateľov* a *turistov*. Pre *lesnícke a poľnohospodárske pôdy* môže v dôsledku zrušení železničných priecestí poľnohospodárskych ciest dôjsť k sťaženiu prístupu k spomenutým pôdam a s tým k badateľným negatívnym vplyvom. Pre lovecké aktivity sa separačný efekt severnej dráhy pre divú zver, zvýšením počtov vlakov a vybudovaním nových stavieb, relevantne nezosilní. Vybudovaním mostu pre divú zver na 44,9. vlakovom kilometri železničnej

trati a spolu s ďalšími opatreniami, možno odkloniť priechod divjej zvery cez koľaje a tým zabrániť incidentom s divou zverou.

Tým, že sa v stavebnej oblasti nenachádzajú žiadne citlivé alebo pre okolie charakteristické stavby, majú dočasné **zmeny vzhľadu** nepatrný negatívny vplyv na *obytné a hospodárske priestory*. Pre *voľnočasové a oddychové zariadenia* spôsobia stavby ako cestné mosty a podchody vizuálny vzhľad priestorov. Toto ovplyvnenie možno zminimalizovať na nepatrný vplyv prekrytím stavebných prác nepriehľadným oplatením alebo zmenou okolitého prostredia. V prevádzkovej fáze ovplyvňujú cestné mosty, odvodňovacie systémy, Park & Ride zariadenia a protihlukové bariéry *okolité budovy* a výhľad s nepatrným efektom. Opatrenia pre ekologickú rekultiváciu, znižujú dopad stavebných prác na rekreačnú hodnotu krajiny na nepatrnú úroveň.

3.2 BIOLOGICKÁ DIVERZITA VRÁTANIE ZVIERAT, RASTLÍN A ICH ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

3.2.1 Zvieratá a ich životné prostredie

Životné prostredie zvierat v skúmanej oblasti predstavujú obývané oblasti v rámci obcí ako aj polia a lesy medzi obcami. V blízkosti železničných zariadení sa nachádzajú ruderálne porasty a lesné porasty, ako aj jednotlivé vysušené trávnaté porasty a mokrade. Železnicou a cestami sa vytvára výrazný separačný efekt pre životné prostredie zvierat. V skúmanej oblasti sa vyzdvihlo viacero populácií z časti regionálne vymretých netopierov. Taktiež sa zistila aj populácia škrečka poľného ako aj ropuchy zelenej, ktoré sú zaradené medzi „ohrozené“ druhy. V obytnej oblasti mesta Dürnkrot sa zistila aj prítomnosť populácie „veľmi ohrozených“

sysľov. Z dôvodu zistenia populácií týchto a ďalších živočíchov, zaradených medzi chránene druhy, sa zaraďuje táto skúmaná oblasť do kategórie citlivých alebo vysoko citlivých oblastí.

Počas stavebnej fázy dochádza kvôli emisiám hluku a **obsadeniu plôch** k narušeniu zvierat a ich životného prostredia. Dodatočne vzniknutý **hluk** má mimoriadne negatívny vplyv na vtáctvo. Väčšina dočasne zastavaných plôch pre stavebné cesty a stavebné konštrukcie sa po ukončení stavebných prác rekultivuje. Novo vystavanými zariadeniami spôsobený **separačný efekt** vedie k rozdeleniam životného prostredia alebo ku zvýšenému kolízному riziku. Kolízne riziko sa zredukuje pomocou vhodných opatrení. **Zmeny v osvetlení a znečistenie ovzdušia**, vznikajúce počas stavebnej fázy, nemajú na zvieratá a ich životné prostredie žiaden vplyv. Vplyv na životné prostredie **otrasmi** sa očakáva len pri vybraných stavebných prácach ako zatĺkanie základov. Tieto vplyvy sa vyskytnú len krátkodobo a ich vplyv sa hodnotí ako nepatrne negatívny.

Počas prevádzkovej fázy sa vyskytnú vplyvy hlukom a obsadením plochy na živočíšstvo v skúmanej oblasti. V jednotlivých prípadoch dochádza ako následok vyhotovenia projektu k zvýšenému **hluku**, ktorý môže mať nepatrne negatívne vplyv na zvieratá v blízkosti železničnej trate. Zvýšenie rýchlosti a frekvencie trate spája so sebou zvýšené kolízne riziko a to hlavne pre vtáctvo a netopiere, čo vedie k nepatrnému negatívne **separačnému efektu a bariérovému efektu**. V prípade **otrasov** možno očakávať na začiatku prevádzky trate iritáciu citlivých druhov. Očakáva sa však, že si živočíchy na otrasy rýchlo zvyknú. Ako aj počas stavebnej fázy, možno očakávať aj počas prevádzky trate **priestorové straty životného prostredia** živočíchov, čo sa hodnotí ako badateľne negatívny vplyv. Ako aj počas stavebnej fázy, nemožno ani počas prevádzky trate očakávať žiadne vplyvy na zvieratá a ich životné prostredie **znečistením ovzdušia a zmenami svetelných podmienok**.

3.2.2 Rastliny a ich životné prostredie

Posudzovanie rastlinných životných prostredí v skúmanej oblasti sa vykonávalo podľa kritérií „kultúrna krajinná oblasť“ a „Vegetačno-ekologicky významné životné prostredia“. Vyzdvihlo sa 13 typov kultúrnych krajinných oblastí:

- KLT 01 – Stavebné a mestské oblasti
- KLT 02 - Poľná krajina v oblasti Matznerskej pahorkatiny (Matzner Hügelland)
- KLT 03 - Poľná krajina v oblasti Marchniederung
- KLT 04 – Poľná krajina v Matznerskom lese (Matzener Wald)
- KLT 05 – Poľná krajina pri Zisterdorfskej pahorkatine (Zisterdorfer Hügelland)
- KLT 06 – Vinohrady na ornej pôde v Zisterdorfskej pahorkatine (Zisterdorfer Hügelland)
- KLT 07 - Poľná krajina v oblasti údolia rieky Zaya (Zayatalung)

- KLT 08 – Lužné lesy v oblasti March
- KLT 09 – Malé mestské oblasti
- KLT 10 - Poľná krajina v oblasti Bernhardstalskej roviny (Bernhardstaler Ebene)
- KLT 11 – Krajinná oblasť dominovaná zeleňou pri Marchskej nížine (Marchniederung)
- KLT 12 – Jazerá pri Hohenau
- KLT 13 – Jazero pri obci Bernhardsthal

Ako veľmi citlivé sú zaradené oblasti na úsekoch March (KLT 08), Totarme (KLT 08) a pobrežné lesy (KLT 08), lesy pri Quirl-Eschenau (v KLT 02, KLT 03, KLT 08) alebo lesy pri obci Eschenau (v KLT 02, KLT 13) a zmiešané dubové lesy (v KLT 03) ako aj viacero oblastí so suchou štrkovou trávnatou krajinou (v KLT 02), polosuchá trávnatá krajina (KLT 10), obec Auwiesen (KLT 03, KLT 08) resp. ostatné časti Auwiesen (KLT 08) a husto zarastené polia bohaté na rastlinné druhy (KLT 08, KLT 10).

Počas stavebnej fázy sa prejavuje ako dôležitý faktor využitie a obsadenie plochy. Bude potrebné využiť citlivé biotopy ako napríklad lesy, lúky a neobrábané polia. Pri zohľadnení kompenzačných opatrení sa zanechá len nepatrný negatívny vplyv na životné prostredie. Zanedbateľne negatívne sa prejavujú zmeny v fungovaní prostredia spôsobené obsadením pôdy. Počas obsadenia pôdy môžu vzniknúť zmeny ako napríklad, lokálne zvýšenie emisií znečisťujúcich vzduch, lokálne vplyvy na vodnú bilanciu ako aj lokálne zmeny svetelných podmienok.

Obsadenie pôdy rastlinného životného prostredia zostáva čiastočne aj počas prevádzkovej fázy. Tieto však môžu byť z dlhodobého hľadiska kompenzované plánovanými opatreniami. Súbežne sa zanechajú prázdne miesta, ktoré budú zasiahnuté separačným efektom. Z toho dôvodu sa počas prevádzkovej fázy prejavia nepatrné negatívne vplyvy spôsobené obsadením pôdy a zmenou fungovania životného prostredia rastlín. Miestami sa môžu prejaviť nepatrne negatívne vplyvy na kolobeh vody z dôvodu využitia plôch lužných lesov. Aj v prípade dodatočnej záťaže znečistením ovzdušia ako aj zmenami svetelných podmienok nemožno vylúčiť nepatrné negatívne vplyvy na rastliny a ich životné prostredie.

3.2.3 Vodná ekológia

V skúmanej oblasti pretekajú prirodzené vodné toky, ktoré sú silno antropogénne modifikované. Z pohľadu živočíšstva sa vo vodách Ollersbach a Hamelbach nachádza nedostatočná, Weidenbach, Marchschlinge a Zaya priemerná a v Sulzbach dobrá populácia podmienená (ne)prítomnosťou typických druhov. Rieka Feilbach bola v čase skúmania vysušená, kvôli čomu sa nemohla posúdiť. Rieka Marchschlinge prejavuje skoro prirodzené podmienky. Populácia rýb v tejto rieke sa však odchyľuje od ideálu. Sulzbach a Zaya majú len obmedzenú brehovú dynamiku a v rieke Hamelbach sa nachádza prevýšená populácia rýb z rybníka (Bernhardsthalerteich). Vodná ekológia prejavuje priemernú citlivosť.

Kvôli stavebným prácam na železničných priepustoch a železničných mostoch budú vodstvá vedené cez

potrubia. Potrubia sa vybudujú tak, aby sa odtok vody nezmenil, aj napriek tomu bude prechod pre vodné živočíchy a obojživelníky možný len cez potrubia, čo vedie k zníženej migrácii živočíchov. Úbočia riek sa počas stavebných prác lokálne a krátkodobo obsadia. Po ukončení stavebných prác sa úbočia znova rekultivujú a obnovia. **Obsadenie plôch a zmena fungovania prostredia** sa nepatrne negatívne zmenia. **Emisie znečisťujúce** ovzdušie sú nízke a **zmena osvetlenia** sa vykoná len pri priepustoch. Do riek sa bude odvádzať len čistá voda zo staveniska a látky nebezpečné pre vodné prostredie sa budú skladovať v bezpečnej vzdialenosti od vodstva. Tým sa zabezpečí, že **vodstvo nebude** kontaminované látkami nebezpečnými pre vodné prostredie. Počas stavebnej fázy vzniknú pre vodnú ekológiu len *zanedbateľné negatívne* vplyvy.

V porovnaní s jestvujúcou situáciou sa zmení okolité **využitie pôdy** počas prevádzkovej fázy len nepatrne, približne v bezprostrednej blízkosti novovybudovaného mosta pri rieke Ollersbach. Počas prevádzkovej fázy nedochádza k žiadnymi **zmenám fungovania prostredia, zaťaženiu prostredia emisiami** a k žiadnym alebo minimálnym zmenám v **podmienkach osvetlenia**. Na dne potokov na miestach kde stavby spájajú oba brehy, je dostatočné prepojenie pre vodné živočíšstvo. Železničné priepusty a mosty pri riekach Feilbach, Sulzbach a Zaya zodpovedajú rozmerovým požiadavkám. Odtoky a látkový kolobeh vodstva sa projektom nenaruší alebo sa zmení len v nepatrnej miere. Nedochádza k žiadnym zmenám stavu **vodných tokov** v oblasti projektu ani z **kvalitatívneho** a ani z **kvantitatívneho** hľadiska. Počas prevádzkovej fázy sa nezanechajú *žiadne negatívne vplyvy* na vodnú ekológiu.

3.3 PÔDA

3.3.1 Štruktúra podložia

Najväčšiu súčasť podložia tvoria geologicky mladé (kvartérne) sedimenty. Najvrchnejšia vrstva pôdy sa čiastočne prekryje umelým železničným a cestným násypom. Pod ním sa nachádzajú kvartérne štrky a piesky, ktoré sa nachádzajú na celom projektovom úseku a tvoria na ňom súvislú vrstvu na jednotlivých miestach však tieto kvartérne štrky a piesky chýbajú. Najspodnejšie vrstvy sa skladajú zo hliny v hrubej vrstve.

Pri dodržaní rámcových podmienok stavby, ako aj pri zohľadnení opatrení pre stavby základov a zemných prác sa nepočíta v stavebnej ani v prevádzkovej fáze s vplyvmi spôsobenými **otrasmi, odpadmi a zvyškami, kvantitatívnymi zmenami vodnej bilancie, obsadením pôdy a separačný efektom** na skladbu alebo stabilitu podložia.

3.3.2 Kvalita pôdy

V skúmanej oblasti tvoria prevažnú časť pôd černoze. Tieto pôdy, s hrubou vrstvou humusu, sú jednou z najúrodnejších pôd. Ich poľnohospodársky potenciál však závisí od podzemnej vody a od náklonu pôdy.

Pred začiatkom stavebných prác budú predmetné pôdy podrobené podrobným analýzám. Pôdy, ktoré sa počas analýzy preukážu ako „kontaminované,“ budú dokumentovane odstránené vhodným spôsobom a

ošetrené. Výrazné premiestnenie pôdy, zmeny v teréne a dočasné prekrytie a spevnenie pôdy počas stavebnej fázy, majú za následok badateľný negatívny vplyv, spôsobený **obsadením pôdy** a **zmenami v teréne**. **Zmeny vo vodnej bilancii ako aj vplyvy emisiami** sú lokálne obmedzené a z dôvodu dodržania stanovených hraničných limitov emisií nepredpokladané.

Odpady vzniknuté počas prevádzkovej fázy budú náležite odstránené. Znečistenie ovzdušia spôsobené **emisiami** spôsobenými prevádzkou, sú zanedbateľne nízke. Nazbieraná povrchová voda ako aj jej presakovanie po odbornom vyčistení, nemá žiaden vplyv na **zmeny vo vodnej bilancii**. Základy siahajúce hlbšie ako pod úroveň podzemnej vody, majú minimálne rozmery a neovplyvňujú pôdu. Počas prevádzkovej fázy sa nevyskytnú žiadne pohyby pôdy. Je však potrebné počítať so zmenou prekrytia plôch z dôvodu **využitia pôdy** a **zmeny terénu** na miestach, kde sa prekrytie ešte nevykonalo.

3.4 PLOCHA

V oblasti vyhotovenia projektu sa plochy využívajú hlavne na poľnohospodárske účely. Obce sú v skúmanej oblasti sú s 3,6% v obci Hohenau an der March výrazne pod priemerom krajiny. Miera prekrytia sa medzi rokmi 2012 a 2015 zvýšila len v obci Weikendorf. V iných obciach sa nevyskytli žiadne zmeny.

Počas stavebnej fázy bude potrebná stavebná plocha o veľkosti 45,6 ha pre vytvorenie stavenísk, príjazdových ciest, z ktorých sú pre cca. 10,7 ha nenárokované oblasti. Dočasné plochy na vytvorenie stavenísk, sú umiestnené prevažne na železničných plochách, zelených plochách a dopravných plochách. Len zastavané plochy budú po ukončení stavebných prác rekultivované.

Trvale obsadená plocha počas prevádzkovej fázy bude cca. 134,8 ha. Väčšina tejto plochy sa nachádza v okolí železničných priestorov alebo v ich bezprostrednej blízkosti. Pre ďalšie stavby na projekte sa použijú trávnaté plochy alebo dopravné plochy. Dodatočné prekrytie ešte neprekrytých plôch, činí počas prevádzkovej fázy 5,6 ha.

Aj napriek tomu, že sa väčšina potrebnej plochy pre vyhotovenie projektu nachádza v železničných priestoroch, je potrebné využiť aj neprekrytú plochu, čím sa počas stavebnej a prevádzkovej fázy vyskytnú zreteľne negatívne vplyvy na chránenú pôdu.

3.5 VODA

3.5.1 Povrchové vodstvo

Oblasť projektu sa nachádza v povodí rieky March. Na východe projektovej oblasti sa nachádzajú malé až stredne jazerá a potoky, vytekajúce z potoka Weidenbach. Severne sa nachádzajú väčšie povrchové vodstvá, Ollersbach, Sulzbach a Zaya ale aj stredne veľké rybníky a Altarme der March preteká cez spomínanú oblasť. Pozdĺž rieky March a rieky Zaya sú vybudované povodňové zábrany. Trasa Severnej dráhy prechádza cez potoky Weidenbach (Hausbrunner Graben), potok Hamelbach a cez jazero Bernhardsthalerteich. V regióne sa okrem poľnohospodárskych pôd ťahajú aj zastavané územia, ktoré môžu byť vystavené vplyvom extrémnych povrchových odtokov.

Stavebné práce sa budú väčšinou nachádzať mimo oblasti vplyvu povrchových vôd. V blízkosti povrchových vôd sa môžu vyskytnúť len časovo obmedzené, nepatrne negatívne vplyvy, spôsobené skladovaním odstráneného materiálu a iného **odpadu**. Z dôvodu vytvorenia zábran pre odtekajúcu vodu a krátkodobým zmenám v povrchovom odtoku na plánovaných stavebných plochách, **vznikne separačný efekt/zmena terénu** počas stavebnej fázy, ktorý bude mať nepatrne negatívny vplyv. Z dôvodu vytvorenia železničných priepustov nad riekami Feilbach a Ollersbach, dôjde k nepatrne negatívnym zmenám v priereze odtoku a negatívnym vplyvom z ohľadu **obsadenia pôdy**. Na stavenisku **použitá voda** sa vo vyčistenej forme zavedie do najbližšieho úseku povrchového vodstva. Tieto budú v porovnaní s prúdom jednotlivých úsekov veľmi slabé a dočasné a budú mať nepatrne negatívny vplyv na vodstvo.

Nemožno úplne vylúčiť **odpady a zostatky** vzniknuté počas prevádzkovej fázy projektu, ktoré môžu mať nepatrne negatívny vplyv na najbližšie položené povrchové vodstvo. Pri mostných objektoch a potrubných priepustoch dôjde k nepatrným zmenám, spôsobeným zmenou rozmerov, odpracovaním materiálov, novostavbou poprípade výstavbou potrubí. Tieto môžu spoločne viesť k **obsadeniu plochy** ako aj **separačnému efektu**, ktoré budú mať nepatrne negatívny vplyv. Množstvá povrchových vôd a nimi transportovaných látok z cestných a železničných komunikácií zostávajú počas prevádzkovej fázy takmer rovnaké, vďaka čomu sa očakávajú len nepatrne negatívne **vplyvy** na **kvalitu povrchovej vody**. S ohľadom na **kvantitatívne zmeny vo vodnej bilancii** sa pomocou ošetrovania odtekajúcej povrchovej vody zo železničných a cestných komunikácií pomocou opatrení na ochranu vodstva a jeho cieleného vsakovania, zlepšiť jestvujúca situácia

3.5.2 Podzemné vody.

Podzemné vody pretekajú v oblasti projektu v štrkoch a pieskoch. Výškový rozdiel medzi úrovňou podzemnej vody a povrchom pôdy sa pohybuje medzi cca 1,0 a cca 10,0 m. Smer toku podzemných vôd tečie prevažne na juhovýchod až východ k bodu zlievania riek March a Thaya. Kvalita podzemnej vody sa vo skúmanej oblasti hodnotí ako silno ovplyvnená.

Počas stavebnej fázy môže dôjsť k zmene úrovne podzemnej vody v rámci jej prirodzeného fluktuačného rámca, čím sa môže krátkodobo a nepatrne negatívne ovplyvniť podzemná voda. Tieto zmeny môžu byť spôsobené **kvantitatívnymi zmenami vodnej bilancie** a **zmenami funkčného rámca vody**. Taktiež môže dôjsť ku **kvalitatívnym zmenám vodnej bilancie**, spôsobeným vsakovaním vôd zo stavebných prác. Tieto môžu mať krátkodobé negatívne vplyvy. S ohľadom na vplyv **obsadenia plochy** bude tento projekt prechádzať cez bývalé stavebné plochy železničnej trate, čím môže dôjsť ku krátkodobým nepatrným negatívnym vplyvom na podzemnú vodu. Tieto vplyvy nemožno vopred vylúčiť.

Počas prevádzkovej fázy budú niektoré stavby vnikáť do podzemnej vody, čo vedie k **kvantitatívnym zmenám vodnej bilancie** a **separačnému efektu**, ktoré budú mať nepatrne negatívne vplyvy. Toto však nespôsobí **kvalitatívne zmeny** stavu podzemnej vody. Taktiež sa neočakávajú žiadne vplyvy spôsobené vsakovaním odtekajúcej železničnej a cestnej vody na podzemnú vodu. Z dôvodu použitia prípravkov na

ochranu rastlín v okolí koľajníc, môže dôjsť k nepatrne negatívnym vplyvom na kvalitu podzemnej vody. Vplyvom na podzemnú vodu spôsobeným **obsadeným plochy** sa zabráni opatreniami, ktoré sa aplikujú skôr ako sa začnú vykonávať stavebné práce.

3.6 VZDUCH A KLIMATICKÉ PODMIENKY

3.6.1 Vzduch

Kvalita vzduchu sa merala v skúmanej oblasti na štyroch stanovištiach v Dolnom Rakúsku (Gänserndorf, Großenzersdorf II, Mistelbach a Wolkersdorf) a ôsmich stanovištiach v oblasti Viedne (Hietzinger Kai, Stadlau, Gerichtsgasse/Floridsdorf, Rinnböckstraße, Lobau, Laaer Wald, Ostautobahn A 4 {Diaľnica A4} a Wehlstraße/Südosttangente {Diaľnica A23}).

Vplyvy na ovzdušie sa predpokladajú hlavne počas stavebných prác. Pre skúmané vplyvy ako oxid dusičitý NO₂, jemné prachové častice PM₁₀ a PM_{2,5} ako aj usádzanie prachu v žiadnych skúmaných emisných bodoch neprekročia jednotlivé stanovené limity počas stavebnej fázy. To isté sa vzťahuje a na prevádzkovú fázu, čím by mali byť vplyvy prevádzky trate na kvalitu ovzdušia zanedbateľne.

3.6.2 Klimatické podmienky

Oblasť vyhotovenia projektu sa nachádza vo východných mestských častiach Viedne a zaraďuje sa do klimatickej oblasti Panónskej panvy. Ročná priemerná teplota vzduchu je približne 10 °C. Dlhodobé meracie stanovišťa zaznamenali v skúmanej oblasti približne 506 mm zrážok v Hohenau an der March až 566 mm v Poysdorfe. Vietor v skúmanej oblasti smeruje zo severu až severozápadu smerom na juh až juhovýchod. Priemerná ročná rýchlosť vetra sa pohybuje medzi 2,6 m/s a 3,7 m/s.

V porovnaní sa klimatickými referenčným obdobím 30 rokov, bude stavebná fáza krátkodobého charakteru. Vznik turbulencií, zvýšenia teploty a zníženia vlhkosti spôsobených stavebnými vozidlami sa vyskytne krátkodobo a na lokálne obmedzených miestach. Z toho dôvodu nemajú **obsadenie pôdy, zmeny vo vodnej bilancii, klimaticky relevantné plyny a zmeny fungovania prostredia** žiaden vplyv na klimatické podmienky. Ani v prevádzkovej fáze sa neočakávajú žiadne podstatné vplyvy na klimatické podmienky v skúmanej oblasti. Malé zmeny v teréne budú mať minimálny vplyv na prúdenie studeného vzduchu v skúmanej oblasti. Dodatočné **prekrytia plôch** budú mať za následok zanedbateľné teplotné výkyvy a minimálne **zmeny vo vodnej bilancii**, ktoré budú spôsobené zvýšeným odparovaním. Emisie **látok škodlivých pre ovzdušie** predstavujú len zlomok celkového zaťaženia ovzdušia emisiami CO₂ v Dolnom Rakúsku. Veľkoplošné vplyvy, ktoré by mohli mať vplyv na klimatické podmienky, sa neočakávajú.

3.7 KRAJINA

Skúmaná oblasť sa nachádza v Dolnom Rakúsku v regiónoch Dunaj-March-Thayaauen – Marchfeld, juhovýchodnej a severovýchodnej časti mesta Viedeň. Oblasť je charakteristická intenzívnym

poľnohospodárskym využitím ako aj chránenými krajinnými oblasťami. Obraz krajiny je charakteristický veľkoplošným poľnohospodárskym využitím, technickými infraštruktúrami a množstvom malých obcí ako napríklad Weikendorf, Dürnkrot alebo Rabensburg.

Počas **stavebnej fázy** dôjde z dôvodu nevyhnutných stavebných prác a obsadeniu pre staveniská potrebných plôch k dočasnej strate charakteristických miestnych a krajinných plôch, čo vedie k vzniku nepatrných negatívnych vplyvov. V krajinskej oblasti dôjde, z dôvodu stavebných prác, k minimálnemu zvýšeniu separačného efektu. Nové plochy však týmto efektom nebudú zasiahnuté. Tieto zmeny fungovania prostredia sa z dôvodu miestnej relevantnosti a časovo obmedzeného trvania stavebných prác hodnotia ako nepatrne negatívne pre výzor krajiny.

Počas **prevádzkovej fázy** projektu dôjde z dôvodu obsadenia plôch k strate relevantných, charakteristických mestských a krajinných plôch. V rámci opatrení na napravenie prírodných štruktúr sa táto strata kompenzuje ekologizáciou tak, aby sa zanechal len nepatrný vplyv na krajinu. Aj z ohľadu zmeny fungovania prostredia sa vyskytnú nepatrné vplyvy. Keďže sa pri tomto projekte jedná o rozvinutie trasy, nevznikne z dôvodu jeho budovania žiaden negatívny separačný efekt. Na viacerých častiach projektu sa však vyskytnú trvalé zmeny pôsobenia krajiny, spôsobené novostavbami (most pre divú zver, cestný most, odvodňovacie plochy, protihlukové bariéry). Pokiaľ ide o zmenu vzhľadu, vznikajú v prevádzkovej fáze v dôsledku jestvujúcich predbežných zaťažení krajinného priestoru a len malého priestorového významu projektu nepatrne negatívne účinky.

3.8 VECNÉ MAJETKY A MIESTA S KULTÚRNOU HODNOTOU

Vecné majetky nachádzajúce sa v bezprostrednej blízkosti trasy sú technické infraštruktúry ako napríklad elektrické vedenia a dopravné infraštruktúry ako napríklad cesty a diaľnice. Spomenuté vecné majetky majú vysokú spoločenskú hodnotu a zaraďujú sa ako veľmi citlivé.

Miesta s kultúrnou hodnotou sa v skúmanej oblasti nachádzajú na mnohých miestach vo forme možných archeologicky významných miest, ako aj vo forme mnohých chránených miest. Archeologické náleziská a objekty spadajúce pod ochranu pamiatok sa hodnotia v skúmanej oblasti ako veľmi citlivé.

Počas stavebnej fázy vzniknú vplyvy na vecné majetky ako následok **obsadenia plôch a zmien fungovania prostredia**, ktoré môžu mať za následok obmedzenie prevádzky cestných komunikácií. Z dôvodu, že sa v oblasti priameho vplyvu projektu nachádzajú prevažne miesta s kultúrnou hodnotou, ktoré už sú vystavené záťaži okolitého prostredia, hodnotia sa *vplyvy*, ktorým budú vystavené, ako *nepatrne negatívne*. **Otrasy**, spôsobené stavebnými prácami, nebudú vplyvať na vecné majetky. Pre miesta s kultúrnou hodnotou vzniknú pôsobením **otrasov**, spôsobených stavebnými prácami, *nepatrne negatívne* vplyvy a to z dôvodu, že sa tieto miesta nachádzajú v bezprostrednej blízkosti stavebných prác.

Počas prevádzkovej fázy sa nezanechajú žiadne vplyvy na vecné majetky. Nevyužívané objekty budú odstránené a funkcia mosta Hamelbachbrücke zostane dlhodobo zachovaná. Vplyvy na miesta s kultúrnou hodnotou **obsadením plôch, zmenou fungovania prostredia** ako aj **vizuálnymi zmenami**

prostredia sa hodnotia ako *nepatrne negatívne*.

4 CEZHRANIČNÉ VPLYVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Predmetný projekt v žiadnom z jeho fáz (stavebnej, prevádzkovej) nepredpokladá cezhraničný vplyv na obyvateľstvo a jeho životné priestory, biologickú diverzitu vrátane zvierat, rastlínstva a ich životné prostredie. Plán taktiež nepredpokladá žiaden vplyv na plochy, pôdu, vodstvo, ovzdušie a klimatické podmienky hraničnej krajiny a ani na vecné majetky a miesta s kultúrnou hodnotou.

5 CELKOVÉ ZHRNUTÉ POSÚDENIE

Analýza vplyvov na životné prostredie projektom „Modernizácia Severnej dráhy - severného úseku“ preukázala nasledovné zhrnuté poznatky:

počas stavebnej fázy sa (ne)vyskytnú:

- žiadne až zreteľne negatívne vplyvy na obyvateľstvo,
- žiadne až zreteľne negatívne vplyvy na biologickú diverzitu, zvieratá, rastliny a ich životné prostredie,
- žiadne až zreteľne negatívne vplyvy na pôdu,
- zreteľne negatívne vplyvy na plochu,
- nepatrne negatívne vplyvy na vodstvo,
- nepatrne negatívne vplyvy na ovzdušie,
- žiadne vplyvy na klimatické podmienky,
- žiadne až nepatrne negatívne vplyvy na krajinu ako aj,
- žiadne až nepatrne negatívne vplyvy na vecné majetky a miesta s

kultúrnou hodnotou

a počas **prevádzky trate** sa (ne)vyskytnú:

- žiadne vplyvy na obyvateľstvo.
- žiadne až nepatrne negatívne vplyvy na biologickú diverzitu, zvieratá, rastliny a ich životné prostredia,
- žiadne až nepatrne negatívne vplyvy na pôdu,
- zreteľne negatívne vplyvy na plochu,
- zlepšenia jestvujúcej situácie ako aj nepatrne negatívne vplyvy na povrchové vodstvo,
- nepatrne negatívne vplyvy na podzemné vodstvo,
- nepatrne negatívne vplyvy na ovzdušie,
- žiadne vplyvy na klimatické podmienky,
- nepatrne negatívne vplyvy na krajinu ako aj,
- žiadne až nepatrne negatívne vplyvy na vecné majetky a miesta s kultúrnou hodnotou.

Vychádza sa z toho, že vybudovanie a prevádzkovanie (vrátane možných mimoriadnych prevádzkových situácií) projektu „Modernizácia Severnej dráhy - severného úseku“ nebude mať žiadne podstatné, obťažujúce alebo zaťažujúce vplyvy na životné prostredie a že projekt je z ekologického hľadiska znesiteľný pre životné prostredie.