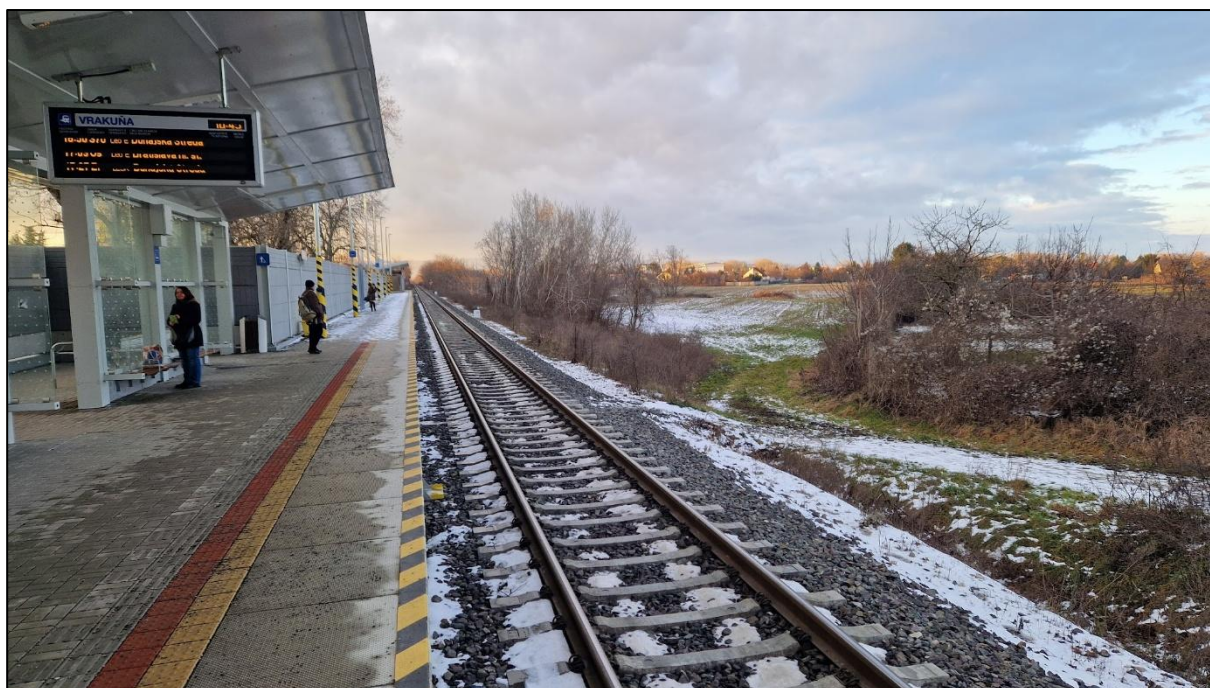


ZVÝŠENIE PRIEPUSTNOSTI TRATE BRATISLAVA – DUNAJSKÁ STREDA – KOMÁRNO



INFORMÁCIA O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE

podľa prílohy č. 9a zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov
na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

Vypracovali:

ENVICONSULT, spol. s r. o., Obežná 7, 010 08 Žilina

DRAWTECH, spol. s r. o. Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina

Jún 2026

Obsah

A	NAVRHOVATEĽ	6
1.	Základné údaje o navrhovateľovi	6
2.	Oprávnený zástupca navrhovateľa	6
3.	Kontaktná osoba, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti alebo jej zmene a miesto na konzultácie	6
B	NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ ALEBO JEJ ZMENA	7
1.	Názov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny	7
2.	Predmet, účel a rozsah navrhovanej činnosti alebo jej zmeny (v jednotkách podľa prílohy č. 8)	7
3.	Zaradenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny	9
4.	Zaradenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa iných osobitných predpisov ak je to relevantné	9
5.	Umiestnenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny	9
5.1.	Umiestnenie navrhovanej činnosti (katastrálne územie, parcelné číslo)	9
5.2.	Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti	14
5.3.	Súlad s platnou územnoplánovacou dokumentáciou	16
6.	Popis technického a technologického riešenia	17
6.1.	Súčasný stav (nulový variant)	17
6.2.	Navrhované riešenie	45
6.3.	Údaje o vstupoch	86
6.4.	Údaje o výstupoch	90
7.	Druh požadovaného povolenia alebo jej zmeny a zoznam všetkých rozhodnutí, ktoré sú potrebné pre vydanie povolenia alebo jeho zmeny, známych v čase prípravy dokumentácie	95
8.	Informácia, či navrhovanej činnosti alebo jej zmene predchádzalo niektoré z konaní podľa tohto zákona, ktoré s ním priamo súviselo; ak áno, uvedie sa číslo a dátum výsledku konania	96
9.	Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti alebo jej zmeny	97
10.	Subjekty konania	97
10.1.	Dotknuté obce	97
10.2.	Dotknuté samosprávne kraje	98
10.3.	Dotknuté orgány	98
10.4.	Povoľujúce orgány	99
10.5.	Rezortný orgán	99
C	STRUČNÝ OPIS VHODNÝCH VARIANTOV PRESKÚMANÝCH NAVRHOVATEĽOM	100
D	OPIS PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY NA ZLOŽKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA	102
1.	Vplyv na obyvateľstvo a zdravie	102
1.1.	Nulový variant	102
1.2.	Navrhovaná činnosť	103

2.	Vplyvy na dopravu	113
2.1.	Vplyvy počas výstavby	113
2.2.	Vplyvy počas prevádzky	116
2.3.	Celkové zhodnotenie	117
3.	Vplyvy na ovzdušie a klímu	117
3.1.	Vplyvy počas výstavby	117
3.2.	Vplyvy počas prevádzky	117
3.3.	Celkové zhodnotenie	118
4.	Vplyvy na povrchové a podzemné vody	118
4.1.	Vplyvy počas výstavby	118
4.2.	Vplyvy počas prevádzky	120
4.3.	Celkové zhodnotenie	120
5.	Vplyvy na chránené územia a Natura 2000	120
5.1.	Vplyvy počas výstavby	121
5.2.	Vplyvy počas prevádzky	124
5.3.	Celkové zhodnotenie	125
6.	Vplyvy na územný systém ekologickej stability	125
6.1.	Vplyvy počas výstavby	125
6.2.	Vplyvy počas prevádzky	127
6.3.	Celkové zhodnotenie	128
7.	Vplyvy na pôdu, horninové prostredie a reliéf	128
7.1.	Počas výstavby	128
7.2.	Počas prevádzky	129
7.3.	Celkové zhodnotenie	129
8.	Vplyvy na biotu	129
8.1.	Vplyvy počas výstavby	130
8.2.	Vplyvy počas prevádzky	130
8.3.	Celkové zhodnotenie	132
9.	Vplyvy na krajinu a krajinný obraz	132
9.1.	Vplyvy počas výstavby	132
9.2.	Vplyvy počas prevádzky	132
9.3.	Celkové zhodnotenie	133
10.	Vplyvy na kultúrne dedičstvo a archeológiu	133
10.1.	Počas výstavby	133
10.2.	Počas prevádzky	134
10.3.	Celkové zhodnotenie	134

11.	Kumulatívne a synergické vplyvy navrhovanej činnosti.....	134
11.1.	Kumulácia existujúcich vplyvov v území	134
11.2.	Kumulácia s pripravovanými zámermi.....	135
11.3.	Lokality s možnými prejavmi kumulatívnych vplyvov.....	135
11.4.	Charakter a významnosť kumulatívnych vplyvov	136
11.5.	Opatrenia na minimalizáciu kumulatívnych a synergických vplyvov	137
12.	Vplyvy navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice	138
E	MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE	139
F	MENO, PRIEZVISKO A PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA	140
G	PRÍLOHY	141
1.	Prehlásenie o spracovaní osobných údajov	141
2.	Dokumentácia k navrhovanej činnosti alebo jej zmene.....	141
3.	Mapy, fotografie, tabuľky, grafy.....	141
3.1.	Tabuľky a obrázky v texte dokumentu.....	141
3.2.	Mapové prílohy.....	144
4.	Iné relevantné prílohy	145

Vysvetlivky

BPEJ	bonitovaná pôdno-ekologická jednotka
ČOV	čistiareň odpadových vôd
geologický zákon	zákon č. 569/2007 Z. z. o geologických prácach v znení neskorších predpisov
CHA	chránený areál
CHKO	chránená krajinná oblasť
CHVO	chránená vodohospodárska oblasť
CHVÚ	chránené vtáčie územie siete NATURA 2000
LHC	lesný hospodársky celok
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NATURA 2000	sústava európskych chránených území, ktorú tvoria územia európskeho významu (SAC) a chránené vtáčie územia (SPA)
NPR	národná prírodná rezervácia
nžkm	nový železničný kilometer
PR	prírodná rezervácia
SHMÚ	Slovenský hydrometeorologický ústav
SR	Slovenská republika
sžkm	starý železničný kilometer
TEN-T	transeurópska dopravná sieť (Trans-European Transport Network)
TIOP	Terminál integrovanej osobnej prepravy
žkm	železničný kilometer (sžkm – starý žel. kilometer, pred modernizáciou; nžkm – nový žel. kilometer, po modernizácii)
ÚEV	územie európskeho významu siete NATURA 2000
ÚSES	územný systém ekologickej stability
vodný zákon	zákon č. 364/2004 Z. z. o vodách a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (vodný zákon).
zast.	železničná zastávka
zákon o ochrane prírody a krajiny	zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov
zákon o posudzovaní	zákon č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
ŽST	železničná stanica

A NAVRHOVATEĽ

1. Základné údaje o navrhovateľovi

Názov: Železnice Slovenskej republiky
Identifikačné číslo: 31 364 501
Štatistická klasifikácia ekonomických činností: SK NACE 52210
Sídlo: Klemensova 8, 813 61 Bratislava

2. Oprávnený zástupca navrhovateľa

Meno: Mgr. Peter Hujo - konateľ
Adresa: ENVICONSLT, spol s .r.o., Obežná 7, 010 08 Žilina
Telefónne číslo: +421 41 763 24 61
e-mail: ec@enviconsult.sk

3. Kontaktná osoba, od ktorej možno dostať relevantné informácie o navrhovanej činnosti alebo jej zmene a miesto na konzultácie

Za navrhovateľa (Železnice Slovenskej republiky, Odbor stratégie a zahraničnej spolupráce):

Meno: Ing. Ondrej Podolec, manažér stratégie
Adresa: Klemensova 8, 813 61 Bratislava
Telefónne číslo: +421 903 237 382
e-mail: podolec.ondrej@zsr.sk

Spracovateľ technického riešenia:

Meno: Ing. Martin Kardoš
Adresa: DRAWTECH s.r.o., Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina
Telefónne číslo: +421911630524
e-mail: kardos@drawtech.sk

Spracovateľka častí environmentálnych vplyvov:

Meno: Mgr. Michaela Seifertová
Adresa: DRAWTECH s.r.o., Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina
Telefónne číslo: +421949247263
e-mail: seifertova@drawtech.sk

B NAVRHOVANÁ ČINNOSŤ ALEBO JEJ ZMENA

1. Názov navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava - Dunajská Streda – Komárno.

2. Predmet, účel a rozsah navrhovanej činnosti alebo jej zmeny (v jednotkách podľa prílohy č. 8)

Predmetom navrhovanej činnosti je modernizácia existujúcej železničnej trate v úseku trate ŽST Bratislava-Nové Mesto (mimo) – ŽST Dunajská Streda – ŽST Komárno (mimo) za účelom zvýšenia jej kapacity.

Predmetný úsek je súčasťou trate Komárno – Bratislava-Nové Mesto, vedenej ako trať č. 131 podľa KCP (číslovanie podľa Knižného cestovného poriadku), resp. č. 124A podľa TTP (číslovanie podľa Tabuliek traťových pomerov). Trať je jednokoľajná, klasifikovaná ako hlavná II. kategórie. Maximálna traťová rýchlosť je 80 km/h, zábrzdna vzdialenosť 700 m. Trať je neelektrifikovaná, s výnimkou ŽST Bratislava-Nové Mesto a úseku Komárno St. 4 – Komárno, ktoré sú elektrifikované striedavou trakčnou sústavou 25 kV AC 50 Hz.

V zmysle organizačného členenia tratí ŽSR spadá riešený úsek do dvoch traťových úsekov s celkovou dĺžkou **91,84 km**:

TÚ 2862 Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda so stavebnou dĺžkou 39,11 km (úsek od sžkm 5,250 – 44,360)

TÚ 2863 Dunajská Streda – Komárno so stavebnou dĺžkou 52,73 km (úsek od sžkm 0,190 – 52,922)

Dotknutá je v krátkom úseku aj železničná trať č. 120B Komárom (HU) - Komárno - Nové Zámky, konkrétne sa jedná o TÚ 2865.

Úsek Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda nadväzuje na traťový úsek 2861 Bratislava hl. st. – Bratislava-Nové Mesto so stavebnou dĺžkou 5,574 km a je súčasťou plánovanej modernizácie uzla Bratislava.

Časť traťového úseku ŽST Bratislava–Nové Mesto v smere na ŽST Bratislava–ÚNS je v súčasnosti predmetom komplexnej rekonštrukcie a nie je súčasťou stavby.

V súčasnosti trať funguje na hranici kapacitných možností, pričom najviac obmedzujúcimi úsekmi sú Komárno – Zlatná na Ostrove a Kvetoslavov – Nové Košariská. Existujúca infraštruktúra neumožňuje pridanie ďalších vhodných trás vlakov. Vzhľadom na rozvoj územia je navýšenie kapacity vlakov len dočasným riešením; úprava cestovného poriadku nie je postačujúca a preto je potrebné zaviesť symetrický cestovný poriadok zodpovedajúci dopytu.

Dôvody modernizácie trate vychádzajú zo základných nedostatkov súčasného stavu, ktoré prezentujú nasledovné faktory:

- vyčerpaná kapacita trate bez možnosti vytvoriť rezervné trasy pre rastúcu osobnú a nákladnú dopravu,
- technicky aj morálne zastarané časti infraštruktúry nevyhovujúce podmienkam pre interoperabilitu,
- nedostatočná užitočná dĺžka koľají v dopravných pre križovanie, resp. sled vlakov,
- nízka stabilita GVD, časté meškание osobných vlakov,
- nízka traťová rýchlosť s lokálnymi prepadmi až k 30 km/h,
- väčšina staníc a zastávok neumožňuje mimoúrovňový a bezbariérový pohyb cestujúcich,
- veľký počet úrovnňových krížení železničnej a cestnej dopravy, s nízkym stupňom zabezpečenia,
- chýbajúca nadväzná infraštruktúra pre osobnú motorovú a nemotorovú dopravu v železničných staniciach.

Rozsah a účel navrhovanej činnosti:

Navrhovateľ ŽSR v rámci stratégie rozvoja a modernizácie železničných tratí a príslušnej infraštruktúry rozhodol zvýšiť priepustnosť trate odstránením úzkych miest na trati a vytvoriť dostatočnú kapacitu pre rastúci dopyt v železničnej doprave, zlepšiť technický stav a parametre trate, staníc a súvisiacej infraštruktúry, zrýchliť a skvalitniť železničnú dopravu, zvýšiť bezpečnosť železničnej dopravy, eliminovať vzájomné obmedzovania osobnej

a nákladnej dopravy, zvýšiť bezpečnosť na železničných priecestiach, prípadne ich nahradiť za mimoúrovňové križovanie.

Základnými cieľmi na nadnárodnej a národnej úrovni navrhovaných opatrení sú:

- Zvýšenie priepustnosti trate a vytvorenie dostatočnej (rezervnej) kapacity pre rastúci dopyt v osobnej aj nákladnej železničnej doprave.
- Zlepšenie technického stavu a parametrov trate, staníc a všetkých železničných zariadení.
- Zlepšenie možností zostavy a stabilizácia GVD regionálnej dopravy.
- Zrýchlenie a skvalitnenie (dochvilnosť, spoľahlivosť) osobnej dopravy predovšetkým prímestskej v okolí Bratislavy.
- Vytvorenie podmienok pre prípadné zavedenie diaľkovej osobnej dopravy do Komárna a v prípade novej traťovej spojky aj do Maďarska (Komárom, Budapešť).
- Zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky a cestujúcich a zabezpečenie bezbariérového prístupu pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie.
- Zlepšenie technických parametrov trate pre efektívnejšiu prevádzku a zabezpečenie dostatočnej kapacity pre nákladnú železničnú dopravu najmä kontajnerov v súvislosti s kontajnerovým terminálom v Dunajskej Strede.
- Vytvoriť ďalšie kapacity (posúdiť možnosti) využitia tejto trate ako alternatívneho (prípojného) koridoru RFC 7 (Orient / Východo-stredomorský), ktorý zabezpečuje spojenie strednej Európy s pobrežím Čierneho mora a pobrežím Egejského mora.
- Dosiahnutie interoperability železničného systému.
- Zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy odstránením problematických úrovňových krížení.

Technické riešenie zahŕňa:

- zvýšenie maximálnej traťovej rýchlosti zo súčasných 80 km/h na rýchlosť na 120 km/h v úseku od Odbočky Bratislava-Ružinov po ŽST Komárno,
- **zdvojkolaženie a modernizáciu existujúcej jednokolažnej železničnej trate** v úseku od projektovanej Odbočky Bratislava-Ružinov sžkm 5,200/nžkm 5,200 po ŽST Dunajská Streda (vrátane modernizácie stanice a napojenia vlečky METRANS) sžkm 51,830 (staničenie TÚ KN-DS)/nžkm 45,410 v celkovej dĺžke **40,210 km**,
- **modernizácia existujúcej jednokolažnej železničnej trate** v úseku od ŽST Dunajská Streda sžkm 51,830/nžkm 45,410 po ŽST Komárno (mimo) sžkm 0,229/nžkm 96,973 v celkovej dĺžke **51,563 km**,
- **doplnenie novej odbočnej koľaje** v smere od Dunajskej Stredy na Komárom (HU) v sžkm 3,560 (staničenie DS-KN)/nžkm 93,600 s napojením do trate č. 120B v sžkm 3,900 (staničenie KN-št. Hranica) v dĺžke **900 m**,
- **elektrifikácia železničnej trate** v úseku Odbočka Bratislava-Ružinov sžkm 5,250/nžkm 5,250 - Odbočka Komárno St. 4 sžkm 2,500 (staničenie DS-KN)/nžkm 94,665 v dĺžke cca. **89,5 km**,
- **rekonštrukcia trakčného vedenia** v úseku od ŽST Komárno sžkm 0,190/nžkm 94,665 po napojenie novej koľaje do existujúcej trate č. 120B v staničení približne sžkm 3,900, v smere na Komárom v celkovej dĺžke **3,5 km**,
- **elektrifikácia tretej traťovej koľaje** v úseku od ŽST Bratislava-Nové Mesto nžkm 3,483 po Odbočku Ružinov nžkm 5,250 v dĺžke približne **1,80 km**,
- **úprava zhlaví** v Odbočke Ružinov - napojenie druhej traťovej koľaje do TIOP 6 Zastávka Ružinov a posun koľajovej spojky na železničnej trati smerom na ŽST Bratislava ÚNS na trati ŽST Bratislava-Nové Mesto – Bratislava ÚNS
- implementácia zabezpečovacieho systému **ERTMS/ETCS L2** čoho súčasťou je aj zavedenie **rádiovej siete GSM-R SK**

Modernizácia sa nebude týkať:

- existujúcich koľají v traťovom úseku ŽST Bratislava-Nové Mesto - Odbočka Bratislava-Ružinov - ŽST Bratislava ÚNS

- železničnej stanice Komárno
- traťového úseku Odbočka Komárno závody (mimo) - štátna hranica SK/HU
- železničných stavieb resp. infraštruktúry zrealizovaných do času realizácie stavby riešenej v rámci tejto Informácie o navrhovanej činnosti:
- TIOP č. 6 Zastávka Ružinov a TIOP č. 6 Odbočka Bratislava-Ružinov, výstavba novej zastávky v rámci siete terminálov integrovanej osobnej prepravy - predpoklad realizácie 2026-2027
- TIOP č. 7 Zastávka Bratislava-Vrakuňa, výstavba novej zastávky s krajným nástupišťom v rámci budovania siete terminálov integrovanej osobnej dopravy - realizácia ukončená v roku 2025
- Zastávka Nové Košariská, rekonštrukcia koľají a výhybiek - predpoklad realizácie 2027 – 2028
- Zastávka Nové Košariská, záchytné parkovisko pre IAD - predpoklad realizácie 2027 – 2028
- Rekonštrukcia Zeleného mosta (preložka koľaje č. 1 a výstavby nového železničného mosta ponad Malý Dunaj) - predpoklad realizácie 2027 – 2028

3. Zaradenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Navrhovaná činnosť predstavuje komplexnú prestavbu a modernizáciu existujúcej železničnej trate. Pôvodná železničná trať nebola v minulosti posudzovaná podľa zákona č. 24/2006 Z. z., nakoľko jej realizácia prebiehala v čase, kedy sa neuplatňovala legislatíva spojená s posudzovaním vplyvov na životné prostredie.

Navrhovaná činnosť má charakter **zmeny existujúcej činnosti**, keďže jej predmetom je modernizácia, zdvojkoľajnenie vybraného úseku, elektrifikácia a súvisiace úpravy existujúcej železničnej trate Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda – Komárno vrátane súvisiacej infraštruktúry. Nejde teda o výstavbu novej železničnej trate v úplne novej stope, ale o zásadnú prestavbu jestvujúcej dopravnej infraštruktúry.

Vzhľadom na rozsah navrhovaných úprav ide o **zmenu navrhovanej činnosti uvedenej v prílohe č. 8 časti A**, ktorá sama dosahuje alebo prekračuje prahovú hodnotu, a preto navrhovaná činnosť **podlieha povinnému posudzovaniu podľa § 18 ods. 1 písm. d) zákona č. 24/2006 Z. z.** v spojení s prílohou č. 8, kapitolou 12, položkou 4.

Podľa prílohy č. 8 zákona č. 24/2006 Z.z. je navrhovaná činnosť zaradená nasledovne:

- kapitola 12. Doprava, položka 4 Stavby železničných tratí nadzemných a podzemných od 20 km vrátane je zaradená do časti A - **povinné hodnotenie**.
- kapitola 12. Doprava, položka 5 Železničné stanice, depá a terminály vrátane pracovísk údržby a súvisiace prevádzkové objekty od 5 koľají vrátane je zaradená do časti B – zisťovacie konanie

4. Zaradenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny podľa iných osobitných predpisov ak je to relevantné

Navrhovaná činnosť je z hľadiska osobitných predpisov relevantná najmä ako stavba dráhy a stavby s ňou súvisiace; pri jej príprave a povoľovaní bude potrebné postupovať najmä podľa zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov. Vzhľadom na to, že súčasťou navrhovanej činnosti sú aj objekty nadjazdov, relevantný je v primeranom rozsahu aj zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.

5. Umiestnenie navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

5.1. Umiestnenie navrhovanej činnosti (katastrálne územie, parcelné číslo)

Navrhovaná činnosť sa nachádza na území troch krajov Slovenskej republiky – Bratislavského, Trnavského a Nitrianskeho kraja. Zároveň zasahuje do štyroch okresov, a to Bratislava, Senec, Dunajská Streda a Komárno. V rámci uvedeného územia sa navrhovaná činnosť dotýka celkovo 30 obcí a miest a 45 katastrálnych území. Ich prehľad je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 1 Zoznam administratívnych celkov križovaných navrhovanou činnosťou

Kraj	Okres	Obec / mesto	Katastrálne územia patriace k obci / mestu
Bratislavský kraj	Bratislava II	Bratislava	Trnávka, Vrakuňa, Podunajské Biskupice
	Senec	Rovinka	Rovinka
		Dunajská Lužná	Nové Košariská, Nová Lipnica
		Miloslavov	Miloslavov
Trnavský kraj	Dunajská Streda	Kvetoslavov	Kvetoslavov
		Hviezdoslavov	Hviezdoslavov
		Mierovo	Mierovo
		Veľká Paka	Čukárska Paka, Malá Paka, Veľká Paka
		Lehnice	Lehnice, Masníkovo, Veľký Lég
		Macov	Macov
		Holice	Čentöfa
		Michal na Ostrove	Michal na Ostrove
		Horná Potôň	Horná Potôň, Benkova Potôň, Čičínska Potôň
		Orechová Potôň	Dolná Potôň, Orechová Potôň
		Dunajská Streda	Malé Blahovo, Dunajská Streda
		Kútniky	Töböréte, Hed'beneéte
		Dolný Bar	Dolný Bar
		Dolný Štál	Horný Štál, Dolný Štál
		Okoč	Okoč
		Veľké Blahovo	Veľké Blahovo
		Veľký Meder	Veľký Meder
Nitriansky kraj	Komárno	Holiare	Horné Holiare, Dolné Holiare
		Bodza	Bodza
		Tôň	Tôň
		Lipové	Lipové
		Zemianska Olča	Zemianska Olča
		Veľké Kosihy	Veľké Kosihy
		Okoličná na Ostrove	Okoličná na Ostrove
		Zlatná na Ostrove	Zlatná na Ostrove
		Komárno	Nová Stráž, Komárno

Zoznam dotknutých parciel v jednotlivých katastrálnych územiach je uvedený v nasledujúcom prehľade:

KÚ Trnávka:

21329/400, 15680/100, 1499/3, 22220/200, 15689/21, 21329/9, 21329/28, 15691/11, 15691/34, 15691/112, 15772/50, 15745.

KÚ Vrakuňa:

2526/19, 2864/1, 2864/18, 2864/38, 894/201, 893/201, 893/101, 2864/37, 891/201, 2864/19, 2864/2, 2864/49, 2864/48, 2864/21, 2864/22, 4006, 2864/20, 3125/53, 4007, 3096/3, 4010/1, 3094/9, 3094/23, 3094/26, 3094/10, 3094/12, 3094/13, 2865/21, 2865/23, 2865/24, 2865/25, 2836/5, 2836/6, 2865/27, 2865/28, 2865/29, 2865/30, 2865/32, 2865/33, 2865/34, 2865/35, 2865/36, 2865/37, 2865/38, 2865/39, 2864/36, 922/105, 888/3, 888/4, 3383/3, 3391/41, 3391/1, 3383/9, 3391/104, 3391/31, 3391/42, 3224/3, 3224/2, 3391/86, 3391/87, 3391/48, 3539/2, 3537, 3532, 3529/10, 3526, 3522/1, 3520, 3518, 3514/1, 3223/13, 321/2, 322/3, 323/1, 323/4, 3550/21, 3212/121, 324/6, 324/6, 324/7, 3212/18, 3550/13, 326/3, 326/5, 327/4, 3550/14, 3212/84, 329/1, 330/3, 330/3, 330/4, 3550/4, 3550/8, 3212/20, 3550/20, 3212/112, 332/3, 333/1, 334/203, 334/103, 3391/58, 3550/11, 3212/23, 3550/23, 336/102, 3551/4, 3550/22, 3391/101, 294/101, 1-314/105, 3391/52, 354/103, 315/101.

KÚ Podunajské Biskupice:

5712/15, 5712/1, 1373/2, 1373/11, 5701/5, 5712/3, 5712/4, 5710/5, 5713/13, 5713/8, 5717/14, 5717/13, 5710/21, 5710/14, 5710/7, 5710/13, 1371/268, 5683/4, 5683/13, 1445, 5702/2, 5706/6, 5713/9, 5713/14, 5713/10, 1380/202, 5712/5, 417/4, 5742/1, 5741, 5742/8, 5740, 5735/1, 5750/8, 5823/27, 5823/28, 5823/128, 5823/16, 5823/130, 5712/7, 5842/117, 5842/118, 5842/119, 5842/3, 5842/120, 5842/33, 5842/84, 5842/85, 5842/86, 5837/136, 5836/7, 5836/4, 5836/5, 5836/6, 5836/1, 5825, 20242/69, 5823/110, 5816/14, 5810/10, 5816/36, 5816/37, 5816/38, 5816/39, 5816/59, 5816/40, 5816/15, 5816/41, 5816/8, 5816/42, 5816/43, 5816/44, 5816/45, 5816/46, 5816/47, 5816/48, 5816/49, 5816/50, 5816/51, 5816/52, 5816/53, 5816/54, 5816/55, 5816/56, 5816/57, 5816/58, 5816/20, 5816/9, 5816/22, 5816/21, 5816/62, 5816/63, 5816/64, 5816/65, 5816/16, 5816/18, 5818/1, 5817/5, 5817/7, 5817/6, 5816/66, 5816/67, 5816/68, 5816/69, 5816/70, 5816/71, 5816/72, 5816/73, 5816/74, 5816/75, 5816/76, 5816/77, 5816/78, 5816/79, 5816/80, 5816/81, 5816/82, 5816/83, 5816/84, 5816/7, 5816/85, 5816/11, 5816/168, 5816/86, 5816/87, 5816/88, 5816/89, 5816/90, 5816/91, 5816/92, 5816/61, 5817/2, 5817/8.

KÚ Rovinka:

20192, 20104, 20170, 20322/2, 21280, 21274/3, 21275/1, 21303/148, 21303/149, 21303/150, 21303/151, 21303/152, 21303/153, 21303/154, 21303/155, 21303/156, 21303/157, 21303/158, 21303/159, 21303/160, 21303/161, 21303/162, 21303/163, 21303/164, 21303/165, 21303/166, 21303/167, 21303/168, 21303/169, 21303/170, 21303/171, 21303/172, 21303/173, 21303/174, 21303/175, 21303/176, 21303/177, 21126/615, 21126/616, 21125/3, 21125/125, 21125/138, 21125/124, 21125/137, 21121/5.

KÚ Nové Košariská:

1035/11, 1035/12, 1035/13, 1035/14, 1035/15, 1035/16, 1035/17, 1035/18, 1035/19, 1035/3, 1035/4, 1035/5, 820/52, 1035/6, 1035/20, 1035/21, 1035/22, 1035/23, 1035/24, 1035/25, 1035/26, 1035/27, 1035/28, 1035/29, 1035/30, 1035/31, 820/39, 820/37, 820/17, 820/21, 1035/32, 820/57, 820/56, 820/2, 820/55, 1035/10, 1035/36, 1035/33, 1035/34, 1035/35, 1031/1, 830/1, 1030/1, 831, 1036/1, 958/24, 832/2, 958/21, 958/1, 873/1, 873/4, 805/3, 805/217, 805/442, 805/442, 805/441, 805/440, 805/439, 829/1, 820/8, 829/3, 806/2, 833, 1037/1, 1036/3, 671/243, 671/1, 805/23.

KÚ Miloslavov:

1062/1, 399/1, 180, 183/1, 399/43, 399/44, 466, 462/1.

KÚ Nová Lipnica:

428, 429/1, 422/1, 419/1, 450, 414, 412/1, 449/1, 458, 453, 452/1, 452/9, 405, 452/9.

KÚ Hviezdoslavov:

165, 152/1, 158, 1255/1, 166/2, 155/4, 344/877, 344/366, 344/80, 344/1, 344/30, 345/27, 345/28, 345/26, 345/24, 345/22, 345/20, 345/18, 327/2, 408/1, 408/2, 408/3.

KÚ Kvetoslavov:

145, 143, 168/1, 155/102, 155/1, 1-1237/19, 168/6, 371/2, 168/26, 449/2, 371/5, 1-313/2, 436/1, 436/2, 406/3, 406/4, 407, 420/2, 1-308/17.

KÚ Mierovo:

312/2, 312/3, 129/2, 129/1.

KÚ Malá Paka:

234, 259/5, 259/1, 159, 156/3, 123/2, 110, 106/1, 104/1, 90/1.

KÚ Čukárska Paka:

251/1, 247, 250.

KÚ Veľká Paka:

247/2, 280/116, 280/130, 280/125, 280/112, 257/10, 256/6, 240/1, 241/11, 241/12, 239/5, 543, 222/1, 522/1, 500, 427/1, 427/4, 427/3, 553, 562, 552/4, 559/5, 552/2, 559/1, 97/1.

KÚ Macov:

97/2, 97/1.

KÚ Veľký Lég:

269/3, 269/2, 270/34, 270/65, 250/4, 270/1, 270/3, 270/6, 336/2, 335/3, 335/4, 335/299, 335/177, 335/179, 335/181, 335/183, 335/185, 335/204, 335/5, 334/1, 337/2, 333/1.

KÚ Masníkovo:

93/1, 92/2, 97/1, 97/2, 101, 99, 98/1.

KÚ Horná Potôň:

198, 199, 178/1, 219/2, 202, 202/1.

KÚ Čentöfa:

78/2, 77/2, 82/1.

KÚ Benkova Potôň:

195, 191, 190, 144/3.

KÚ Čečinska Potôň:

1056, 1050.

KÚ Michal na Ostrove:

738, 726/1, 751/3, 751/7, 751/6, 737/1, 768/1, 788/102.

KÚ Orechová Potôň:

401/2, 262/2, 401/1, 262/1, 268, 405/1, 405/2, 406/2, 406/1, 406/3, 259/2, 246/1, 248/3, 247/1, 245/3, 242/4, 242/101, 246/2, 257/2, 236/35, 236/34, 236/4, 236/10, 1225/2, 1225/4, 1221/2, 1219/2, 1220/2, 1220/5, 1220/3.

KÚ Dolná Potôň:

125, 133/2, 133/1, 198/4, 202, 288/1, 198/3, 178.

KÚ Veľké Blahovo:

1011/2, 1037/201, 1037/101, 1036/3, 1033/1, 1066/1, 989/2, 988/2, 989/3, 995/102, 989/4, 940/1, 860/2, 860/4, 859/4, 795/1, 427/2.

KÚ Dunajská Streda:

1945/14, 3450/1, 3448/21, 3448/1, 3447/5, 3447/2, 3437/11, 1-365/3, 3462/188, 3462/598, 3462/417, 3462/416, 3462/539, 1-412/4, 1-412/3, 367/1, 1-389, 1-390/2, 3433, 1-393/601, 1-393/201, 1-395/4, 1-393/301, 1-395/1, 3435/1, 1-394/3, 3464/809, 1-394/2, 3436/2, 1-394/1, 1-399/3, 1-400/1, 1-405/3, 3436/71, 3436/72, 3436/40, 3436/41, 3436/42, 3436/43, 3436/44, 3436/45, 3436/46, 3436/47, 367/11, 3464/1, 3464/830, 3464/780, 3464/806, 1945/1, 1-399/1, 3418/70, 3418/71, 3418/72, 3418/52, 3421/2, 3399/5, 3399/6, 3220, 1945/99, 1945/83, 1945/54, 1945/55, 1945/56, 1945/57, 1945/58, 1945/59, 3180/8, 3179, 3178/1, 3176, 3177, 1091/3, 102/1, 2586/4, 2585/10, 2585/7, 2585/9, 2585/27, 2585/24, 2585/8, 2585/19, 2585/2, 208, 2585/26, 2967/1, 2967/4, 579/3, 578/3, 2967/3, 285, 2965/1, 578/1, 2961/1, 2027/21, 2747/2, 2750/2, 1963/235, 1963/163,

1963/880, 1963/830, 1963/829, 1963/879, 1963/828, 1963/155, 1963/615, 1963/156, 1963/162, 1963/166, 1963/627, 1963/423, 1963/422, 1963/424, 1963/425, 1963/426, 1963/427, 1963/930, 1974/72, 1974/40, 1974/41, 1974/42, 1974/43, 1974/44, 1974/45, 1974/46, 1974/47, 1974/48, 1974/49, 1974/50, 1974/86, 1974/63, 1974/64, 1974/65, 1974/66, 1974/67, 1974/68, 1974/69, 1974/70, 1974/71, 1974/74, 1945/15, 1793/4, 189/1, 188, 187, 186.

KÚ Hed'beneéte:

190/2, 190/3, 190/1, 179/12.

KÚ Töböréte:

179, 172/2, 180/4, 149, 148, 112, 113, 220, 218, 239, 240, 242/1, 242/2, 246/4, 257/5, 257/6, 246/1.

KÚ Dolný Bar:

957/2, 944/35, 949/5, 957/1, 478/2, 478/11, 478/5, 492/2, 483, 623/2, 686/2, 623/1, 623/3, 534/1.

KÚ Horný Štál:

2193, 2195, 2194, 2196, 2197, 2199, 2202, 2205, 2207, 2206, 2117/4, 2120, 2121, 2122, 2117/3, 2117/1, 2123/1, 2305, 2306, 2307/1, 2210, 2307/2, 2307/3, 472/19, 472/94, 2301, 2208, 2211, 2192/1, 2307/1.

KÚ Dolný Štál:

2606, 3370, 3369, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3232, 3207/2, 3231, 3408/1, 3408/2, 3409, 3410, 3451/2, 3372, 4426/98, 3371/2, 3374, 3376.

KÚ Okoč:

2808, 2807, 5229/2, 2774, 2680, 2683/1, 2773, 5265, 5260/1, 2709, 2738, 2702, 2732/1, 2700, 2729, 3741/4, 3741/5, 970/2, 968/1, 2552, 2553/1, 2530, 2551, 1196/1, 2529, 2528, 2532.

KÚ Veľký Meder:

4689/3, 4688, 4689/2, 4689/1, 4690/2, 2627/12, 2551/1, 2551/2, 2627/14, 5090/86, 2627/15, 2627/16, 3483/3, 2627/17, 4151/103, 3488/1, 3487/6, 3487/1, 3487/2, 3487/5, 4832/5, 4832/2, 4830, 4829, 4827.

KÚ Horné Holiare:

442/1, 1098, 1117, 777/1, 783/2, 778/1, 779/2, 1078, 1090.

KÚ Bodza:

2010/2, 425/5, 2010/2, 2010/201, 2010/202, 2010/1, 514/1, 2011.

KÚ Dolné Holiare:

1066.

KÚ Tôň:

1096/3, 1055/1, 1091/3, 1091/1, 1215/9.

KÚ Lipové:

744, 743, 742, 657, 646, 730/2, 740, 1188, 645, 736, 732/1, 735.

KÚ Zemianska Olča:

1299/2, 2770/80, 1299/1, 2770/4, 2770/5, 1302/1, 1302/4, 1299/3, 1300/8, 1300/7, 1299/4, 1298/14, 1242/1, 1298/13, 1298/12, 1298/11, 1298/14, 1296/4, 1295/42, 1295/41, 1294/7, 1302/27, 1302/28, 1293/25, 1293/24, 1306/4, 1287/2, 1287/3, 1306/1, 1287/1, 1289/1, 1289/4, 1288/3, 1287/1, 1285/1, 1268/1, 1287/4, 1068, 1082.

KÚ Okoličná na Ostrove:

897/2, 813/5, 813/2, 813/68, 770/7, 520, 768, 400/1, 538/5, 538/2, 539/1, 540, 592/1, 645, 620.

KÚ Veľké Kosihy:

1789/1, 2080.

KÚ Zlatná na Ostrove:

2423, 2426/3, 2425, 2461, 2460, 1-2040/1, 2073/2, 2074, 2069/2, 1/2, 2039/3, 2023/8, 2025/6, 2025/4, 2025/54, 2025/5, 2026/1, 2012, 15/1, 2011/2, 2022/2, 1098/6, 1100/1, 1101/1, 1098/2, 1096/76, 1101/149, 1106/2, 1107.

KÚ Nová Stráž

1614/2, 1616/1, 1614/1, 1635/2, 1635/4, 1635/10, 527/8, 527/7, 527/6, 526/7, 526/4, 525/3, 524/7, 524/6, 524/1, 523/5, 523/3, 522/4, 521/4, 521/3, 520/4, 519/6, 519/5, 519/4, 519/3, 1719/2, 423/36, 422/2, 1714/9, 1715/1, 1715/7, 1716/2, 1716/10, 1842/1, 1716/12, 1719/129, 1719/101, 1719/103, 1719/83, 1719/82.

KÚ Komárno:

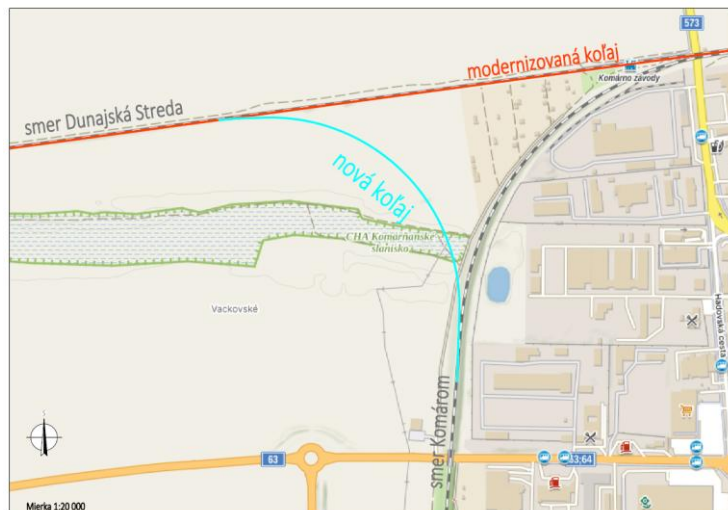
11763, 11764/1, 11762/1, 3941, 3937, 3936, 3935, 6-3754/2, 6-3755/1, 3934, 3952, 3962, 3963, 5719, 6406, 6409, 7066, 7067, 7069/1.

5.2. Prehľadná situácia umiestnenia navrhovanej činnosti



Obr. 1 Situácia širších vzťahov – umiestnenie navrhovanej činnosti v mierke 1:200000

V rámci navrhovanej činnosti bude v smere na Komárom (HU) vybudovaná nová odbočná koľaj, ktorá umožní priame odbočenie zo smeru Dunajská Streda na Komárom. Vzhľadom na mierku na obrázku 1 znázorňujeme novú odbočku na podrobnejšom mapovom zobrazení:



Obr. 2 Situácia úseku s novou koľajou v smere na Komárom (HU)

Podrobná mapa umiestnenia navrhovanej činnosti vo vzťahu k okolitej zástavbe a chráneným územiám podľa osobitých predpisov je uvedená v prílohe G/ 3.2 Mapové prílohy.

5.3. Súlad s platnou územnoplánovacou dokumentáciou

Navrhovaná činnosť „Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno“ je umiestnená v úseku od ŽST Bratislava–Nové Mesto po ŽST Komárno na území Bratislavského, Trnavského a Nitrianskeho kraja, v okresoch Bratislava, Senec, Dunajská Streda a Komárno. Predmetom riešenia je modernizácia existujúcej železničnej trate v jednom základnom variante na rýchlosť 120 km/h vychádzajúca zo štúdie uskutočniteľnosti a jej doplnení.

Z hľadiska nadradenej celoštátnej územnoplánovacej dokumentácie je navrhovaná činnosť v súlade s Konceptiou územného rozvoja Slovenska 2001 v znení KURS 2011 – zmeny a doplnky č. 1. Závazná časť KURS ustanovuje požiadavku rešpektovať dopravnú infraštruktúru nadregionálnej úrovne, vrátane koridorov konvenčných železničných tratí, pričom medzi nimi je výslovne uvedený koridor Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Súčasne KURS v rámci sídelnej štruktúry podporuje rozvoj rozvojových osí, pričom v riešenom území je relevantná najmä žitnoostrová rozvojová os: Bratislava – Dunajská Streda a v nadväzujúcom priestore aj dudvážsko-dunajská rozvojová os: Galanta – Dunajská Streda – Veľký Meder – Komárno – Štúrovo. Navrhovaná činnosť je pritom vedená v existujúcom železničnom koridore, a preto možno z hľadiska KURS konštatovať jej zásadný súlad s nadradenou koncepciou priestorového rozvoja územia.

Na regionálnej úrovni je pre úsek v Bratislavskom kraji relevantný Územný plán regiónu – Bratislavský samosprávny kraj, schválený uznesením Zastupiteľstva BSK č. 60/2013, ktorého záväzná časť bola vyhlásená VZN BSK č. 1/2013, pričom aktuálne treba vychádzať z dokumentácie v znení Zmien a doplnkov č. 1, schválených uznesením č. 94/2017 a vyhlásených VZN BSK č. 3/2017, účinným od 26. 10. 2017. Navrhovaná činnosť v tejto časti územia sleduje existujúci dopravný koridor a rozvíja nadradenú železničnú infraštruktúru, preto je z hľadiska územnoplánovacej dokumentácie Bratislavského samosprávneho kraja v zásade súladná.

Pre úsek v Trnavskom kraji je relevantný Územný plán regiónu Trnavského samosprávneho kraja, ktorého záväzná časť bola vyhlásená VZN TTSK č. 33/2014. Navrhovaná činnosť je v tejto časti územia vedená v dlhodobom stabilizovanom železničnom koridore a predstavuje jeho modernizáciu, elektrifikáciu a čiastočné zdvojkolajnenie, preto je aj z hľadiska územnoplánovacej dokumentácie Trnavského samosprávneho kraja v zásade súladná.

Pre úsek v Nitrianskom kraji je relevantný Územný plán regiónu Nitrianskeho kraja, ktorého záväzná časť bola vyhlásená Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 2/2012, v znení Zmien a doplnkov č. 1, schválených Uznesením č. 111/2015 a vyhlásených Všeobecne záväzným nariadením NSK č. 6/2015. Aj v tomto úseku navrhovaná činnosť sleduje existujúcu železničnú trať a rozvíja jestvujúcu dopravnú infraštruktúru regionálneho a nadregionálneho významu, preto je z hľadiska územnoplánovacej dokumentácie Nitrianskeho samosprávneho kraja v zásade súladná.

Na miestnej úrovni je potrebné rozlišovať medzi zásahmi realizovanými v telese existujúcej trate, v ochrannom pásme dráhy, v jestvujúcich železničných staniciach a zastávkach alebo v stabilizovaných plochách dopravnej infraštruktúry, a medzi objektmi, ktoré vyvolávajú nové plošné nároky mimo existujúceho koridoru. Pri rekonštrukcii, modernizácii, elektrifikácii a zdvojkolajnení v rámci jestvujúceho železničného priestoru možno spravidla konštatovať vecnú zlučiteľnosť s funkčným využitím územia. Individuálne preverenie v rámci spracovania Správy o hodnotení s jednotlivými samosprávami však bude potrebné pri tých objektoch, ktoré presahujú existujúce dopravné plochy. Jedná sa o štyri nové mimoúrovňové križovania – nový podjazd v Podunajských Biskupiciach a tri nové nadjazdy vo Veľkom Štále, Dunajskej Strede a Nových Košariskách.

V prípade nového mimoúrovňového križenia železničnej trate a komunikácie - nadjazdu v Nových Košariskách a v Dolnom Štále sa jedná o mimoúrovňové križenie v trase existujúcej komunikácie. Preto funkčné využitie územia je zachované.

V prípade podjazdu v Podunajských Biskupiciach a nadjazdu v Dolnej Strede dochádza vzhľadom na náročné priestorové pomery a potrebu napojenia súvisiacich komunikácií k dispozične mierne rozsiahlejšiemu záberu v porovnaní s pôvodným riešením.

6. Popis technického a technologického riešenia

6.1. Súčasný stav (nulový variant)

Železničná trať č. 131 (podľa KCP) a č. 124 A (podľa TTP) Komárno - Bratislava-Nové Mesto je jednokoľajná, neelektrifikovaná trať s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením. Začiatok trate v ŽST Komárno a koniec trate je v ŽST Bratislava-Nové Mesto. V stanici Dunajská Streda je skok v staničení, vrátane zmeny smeru staničenia. Riadiacou stanicou so sídlom výpravcu na DOT a sídlom prednostu trate je ŽST Komárno. V úseku Bratislava-Nové Mesto – Podunajské Biskupice je traťová trieda zaťaženia C4 (z dôvodu stavu mosta v sžkm 7,892), v úseku Podunajské Biskupice – Komárno je traťová trieda zaťaženia D4, priestorová priechodnosť GB/0-VM. Trať je klasifikovaná ako hlavná, II. kategórie.

Železničná trať pozostáva z dvoch traťových úsekov (TÚ), ktoré majú samostatné staničenia:

1. TÚ 2862 Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda, staničenie trate má počiatok v ŽST Bratislava-Nové Mesto v sžkm 3,483 a končí v ŽST Dunajská Streda v sžkm 44,199 (komárňanské zhlavie).
2. TÚ 2863 Dunajská Streda – Komárno, staničenie trate má počiatok v ŽST Komárno v sžkm 0,190 a končí v ŽST Dunajská Streda v sžkm 52,922. V tomto bode sa stotožní sžkm so staničením z traťového úseku TÚ 2862.

Maximálna traťová rýchlosť je stanovená na 80 km/h. S ohľadom na maximálnu traťovú rýchlosť je zábrzdna vzdialenosť 700 m. Trať je neelektrifikovaná, s výnimkou úseku ŽST Bratislava-Nové Mesto – Odbočka Bratislava-Ružinov (budúca), kde sú elektrifikované dve z troch traťových koľají a úseku jednokoľajnej trate Komárno St. 4 – ŽST Komárno, ktoré sú elektrifikované striedavou trakčnou sústavou 25 kV 50 Hz. V úseku ŽST Bratislava-Nové Mesto – Odbočka Bratislava-Ružinov sú 3 koľaje, ale trolejové vedenie sa nachádza len nad dvoma koľajami – smer Bratislava ÚNS – železničná trať č.127 C (podľa TTP).

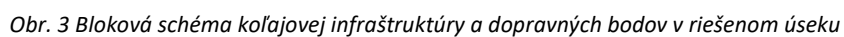
Traťový úsek ŽST Bratislava-Nové Mesto – ŽST Dunajská Streda nadväzuje na traťový úsek ŽST Bratislava hl. st. – Bratislava-N. Mesto, ktorý je asi 5 km dlhý a je súčasťou modernizácie uzla Bratislava. V ŽST Bratislava-Nové Mesto sa trať smerom na juhovýchod rozdeľuje na dve trate:

- Smer ŽST Komárno – železničná trať č. 124 A – **je** predmetom riešenia
- Smer Bratislava ÚNS – železničná trať č. 127 C – **nie je** predmetom riešenia

V predmetnom úseku (TÚ 2862, 2863) sa nachádza 10 železničných staníc (ŽST Podunajské Biskupice, ŽST Nové Košariská, ŽST Kvetoslavov, ŽST Lehnice, ŽST Orechová Potôň, ŽST Dunajská Streda, ŽST Dolný Štál, ŽST Veľký Meder, ŽST Zemianska Olča, ŽST Zlatná na Ostrove) a 16 železničných zastávok (Zastávka Bratislava-Vrakuňa, Zastávka Rovinka, Zastávka Miloslavov, Zastávka Kvetoslavov zastávka, Zastávka Malá Paka, Zastávka Veľká Paka, Zastávka Michal na Ostrove, Zastávka Veľké Blahovo, Zastávka Kútniky, Zastávka Dolný Bar, Nákladisko/Zastávka Okoč, Zastávka Bodza, Zastávka Okoličná na Ostrove, Zastávka Horná Zlatná, Nákladisko/Zastávka Nová Stráž a Zastávka Komárno Závody) a 2 odbočky (Odbočka Letisko a Odbočka Komárno St.4).

Z pohľadu vyťaženia trate je lom frekvencie cestujúcich v oblasti obce Kvetoslavov, kde je aj nadväznosť na mesto Šamorín, ktoré bolo kedysi aj napojené prípojnou traťou do ŽST. Kvetoslavov. Ďalšia časť cestujúcich končí cestu v Dunajskej Strede. Nákladná dopravu na tejto železničnej trate v prevažnej väčšine zastupuje obsluha kontajnerového prekladiska v Dunajskej Strede.

Pred zastávkou Komárno závody (v smere staničenia) je zaústená pomocou výhybky v hlavnej koľaji odbočná trať v smere na Komárom (HU) – Komárno č. 120B (TÚ 2865). V odbočnej koľaji sa nachádza ďalšia výhybka, ktorá vyúsťuje do odvratnej koľaje.



Na riešenom úseku boli zrealizované ku dňu spracovania tejto správy viaceré rekonštrukcie a obnovy železničnej infraštruktúry. Poslednou zrealizovanou stavbou v tomto úseku je dobudovanie TIOP 7 – Bratislava Vrakuňa, v ktorom došlo k výstavbe nástupišťa pre cestujúcich s jeho zastrešením, k realizácii protihlukových opatrení, k doplneniu nových informačných systémov pre cestujúcich ako aj s bezbariérovým napojením na okolitú infraštruktúru mestskej časti.

Popis jednotlivých definičných úsekov, železničných staníc a zastávok je pre väčšiu prehľadnosť uvedený v nasledujúcich tabuľkách.

Tab. 2 Zoznam jednotlivých traťových a definičných úsekov železničnej trate – rozdelenie podľa ŽSR

TÚ 2862		
Číslo DÚ	Názov DÚ	Zastávka na DÚ
02	ŽST Bratislava-Nové Mesto <==> ŽST Podunajské Biskupice	Zastávka Bratislava-Vrakuňa
03	ŽST Podunajské Biskupice	
04	ŽST Podunajské Biskupice <==> ŽST Nové Košariská	Zastávka Rovinka
05	ŽST Nové Košariská	
06	ŽST Nové Košariská <==> ŽST Kvetoslavov	Zastávka Miloslavov a Zastávka Kvetoslavov
07	ŽST Kvetoslavov	
08	ŽST Kvetoslavov <==> ŽST Lehnice	Zastávka Malá Paka a Zastávka Veľká Paka
09	ŽST Lehnice	
10	ŽST Lehnice <==> ŽST Orechová Potôň	Zastávka Michal na Ostrove
11	ŽST Orechová Potôň	
12	ŽST Orechová Potôň <==> ŽST Dunajská Streda	Zastávka Veľké Blahovo
15	ŽST Dunajská Streda	
TÚ 2863		
Číslo DÚ	Názov DÚ	Zastávka na DÚ
02	ŽST Komárno <==> výh. č. Komárno St.4	
22	výh. č. Komárno St.4 <==> Nová Stráž nz	Zastávka Komárno Závody a Nákladisko/Zastávka Nová Stráž
03	Nová Stráž nz	
04	Nová Stráž nz <==> ŽST Zlatná na Ostrove	
05	ŽST Zlatná na Ostrove	
06	ŽST Zlatná na Ostrove <==> ŽST Zemianska Olča	Zastávka Okoličná na Ostrove a Zastávka Horná Zlatná
09	ŽST Zemianska Olča	
10	ŽST Zemianska Olča <==> ŽST Veľký Meder	Zastávka Bodza
13	ŽST Veľký Meder	
14	ŽST Veľký Meder <==> Okoč nz	
15	Okoč nz	Nákladisko/Zastávka Okoč
16	Okoč nz <==> dopravňa DOT Dolný Štál	
17	ŽST Dolný Štál	
18	ŽST Dolný Štál <==> ŽST Dunajská Streda	Zastávka Kútniky a Zastávka Dolný Bar

6.1.1. Medzistaničné úseky

Tab. 3 Parametre medzistaničných úsekov na TÚ 2862

TÚ 2862			
Úsek	ŽST Bratislava-Nové Mesto <==> ŽST Podunajské Biskupice	ŽST Podunajské Biskupice <==> ŽST Nové Košariská	ŽST Nové Košariská <==> ŽST Kvetoslavov
Staničenie [sžkm]	3,483 – 9,451	10,465 – 14,863	15,950 – 23,634
Dĺžka úseku [km]	5,969	4,398	7,684
Počet koľají	1	1	1
Traťová rýchlosť [km/h]	30 - 80	80	60 - 80
Minimálny polomer oblúka [m]	303,5	355	400
Maximálny sklon [‰]	7,84	1,21	2,745
Počet železničných zastávok	1	1	2
Počet mostov/priepustov /nadjazdov	2 M	-	-
Počet železničných priecestí	3	4	4
TZZ	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA
Úsek	ŽST Kvetoslavov <==> ŽST Lehnice	ŽST Lehnice <==> ŽST Orechová Potôň	ŽST Orechová Potôň <==> ŽST Dunajská Streda
Staničenie [sžkm]	24,556 – 31,282	32,190 – 37,509	38,456 – 43,311
Dĺžka úseku [km]	6,726	5,320	4,846
Počet koľají	1	1	1
Traťová rýchlosť [km/h]	70 – 80	80	80
Minimálny polomer oblúka [m]	400	650	650
Maximálny sklon [‰]	1,9	1,15	1,43
Počet železničných zastávok	2	1	1
Počet mostov/priepustov /nadjazdov	1 P	4 P	3 P
Počet železničných priecestí	4	4	2
TZZ	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA

Tab. 4 Parametre medzistaničných úsekov na TÚ 2863

TÚ 2863				
Úsek	ŽST Komárno <==> výh. č. Komárno St.4	výh. č. Komárno St.4 <==> Nová Stráž nz	Nová Stráž nz <==> ŽST Zlatná na Ostrove	ŽST Zlatná na Ostrove <==> ŽST Zemianska Olča
Staničenie [sžkm]	0,229 – 2,516	2,516 – 6,116	6,379 – 11,524	11,954 – 21,169
Dĺžka úseku [km]	2,287	3,600	5,145	9,215
Počet koľají	1	1	1	1
Traťová rýchlosť [km/h]	40 - 80	40 - 80	40 – 80	40 – 80
Minimálny polomer oblúka [m]	210	300	1000	460
Maximálny sklon [‰]	3,72	2,84	0,68	1,6
Počet železničných zastávok	-	1	1	2
Počet mostov/priepustov /nadjazdov	1 M, 2 P	-	-	2 P
Počet železničných priecestí	2	3	4	4
TZZ	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA
Úsek	ŽST Zemianska Olča <==> ŽST Veľký Meder	ŽST Veľký Meder <==> Okoč nz	Okoč nz <==> dopravňa DOT Dolný Štál	ŽST Dolný Štál <==> ŽST Dunajská Streda
Staničenie [sžkm]	22,046 – 29,676	30,219 – 33,853	34,322 – 41,116	42,015 – 52,922
Dĺžka úseku [km]	7,630	3,634	6,794	10,925
Počet koľají	1	1	1	1
Traťová rýchlosť [km/h]	40 – 80	50 - 80	80	50 – 80
Minimálny polomer oblúka [m]	291	275	350	390
Maximálny sklon [‰]	3,38	5,1	2,67	2,54
Počet železničných zastávok	1	-	-	-
Počet mostov/priepustov /nadjazdov	4 P	2 M, 3 P	2 M, 2 P	-
Počet železničných priecestí	4	2	3	9
TZZ	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA

6.1.2.Železničné stanice

Tab. 5 Parametre železničných staníc na TÚ 2862

TÚ 2862			
Názov	ŽST Podunajské Biskupice	ŽST Nové Košariská	ŽST Kvetoslavov
Staničenie [sžkm]	10,191	15,831	23,921
Počet dopravných koľají	3	2	3
Užitočná dĺžka koľají [m]	k.č. 2 – 648 k.č. 1 – 668 k.č. 3 – 708	k.č. 1 – 828 k.č. 2 – 913	k.č. 1 – 570 k.č. 2 – 640 k.č. 3 – 643
Počet nástupných hrán	2	2	2
Dĺžka nástupných hrán [m]	nástupište č.1 a č.2 - 175	nástupište č.1 a č.2 - 120	nástupište č.1 a č.2 - 120
Prístup na nástupište	úrovňovo priechodom	úrovňovo priechodom	úrovňovo priechodom
SZZ	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA
Úsek	ŽST Lehnice	ŽST Orechová Potôň	ŽST Dunajská Streda
Staničenie [sžkm]	31,489	37,603	44,050
Počet dopravných koľají	2	3	6
Užitočná dĺžka koľají [m]	k.č. 2 – 721 k.č. 1 – 763	k.č. 1 – 800 k.č. 2 – 742 k.č. 4 – 670	k.č. 1 – 669 k.č. 2 – 501 k.č. 2a – 178 k.č. 3 – 636 k.č. 5 – 582 k.č. 7 – 542
Počet nástupných hrán	2	2	2
Dĺžka nástupných hrán [m]	nástupište č.1 a č.2 - 120	nástupište č.1 a č.2 - 120	nástupište č.1 a č.2 - 120
Prístup na nástupište	úrovňovo priechodom	úrovňovo priechodom	úrovňovo priechodom
SZZ	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA, elektrické ústredné stavadlo 3. kategórie s programovateľnou logikou

Tab. 6 Parametre železničných staníc na TÚ 2863

TÚ 2863				
Názov	ŽST Zlatná na Ostrove	ŽST Zemianska Oľča	ŽST Veľký Meder	ŽST Dolný Štál
Staničenie [sžkm]	11,823	21,913	30,090	41,880
Počet dopravných koľají	2	3	2	3
Užitočná dĺžka koľají [m]	k.č. 1 – 248 k.č. 2 – 248	k.č. 1 – 695 k.č. 2 – 668 k.č. 3 – 672	k.č. 1 – 255 k.č. 2 – 283	k.č. 1 – 328 k.č. 2 – 313 k.č. 3 – 739
Počet nástupných hrán	2	2	2	3
Dĺžka nástupných hrán [m]	nástupište č.1 - 200 nástupište č.2 - 201	nástupište č.1 - 188 nástupište č.2 - 158	nástupište č.1 - 150 nástupište č.2 - 150	nástupište č.1 - 125 nástupište č.2 - 120
Prístup na nástupište	úrovňovo priechodom	úrovňovo priechodom	úrovňovo priechodom	úrovňovo priechodom
SZZ	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA	AŽD, ESA

6.1.3.

6.1.4. Železničné zastávky

Tab. 7 Parametre železničných zastávok na TÚ 2862

TÚ 2862					
Názov	Odb. Letisko	Bratislava-Vrakuňa (TIOP č.7)	Rovinka	Miloslavov	Kvetoslavov zastávka
Staničenie [sžkm]	6,380	8,610	14,050	18,315	22,438
Počet traťových koľají	1	1	1	1	1
Dĺžka nástupných hrán [m]	-	nást. č. 1 - 180	nást. č. 1 - 120	nást. č. 1 - 120	nást. č. 1 - 120
Prístup na nástupište	-	úrovňovo	úrovňovo	úrovňovo	úrovňovo
Názov	Malá Paka	Veľká Paka	Michal na Ostrove	Veľké Blahovo	
Staničenie [sžkm]	26,370	27,777	35,684	41,146	
Počet traťových koľají	1	1	1	1	
Dĺžka nástupných hrán [m]	nást. č. 1 - 120	nást. č. 1 - 120	nást. č. 1 - 120	nást. č. 1 - 120	
Prístup na nástupište	úrovňovo	úrovňovo	úrovňovo	úrovňovo	

Tab. 8 Parametre železničných zastávok a výhybní na TÚ 2863

TÚ 2863					
Názov	Komárno st.4	Komárno závody	Nová Stráž	Horná Zlatná	Okoličná na Ostrove
Staničenie [sžkm]	2,473	2,793	6,301	14,150	17,880
Počet traťových koľají	1	1	1	1	1
Dĺžka nástupných hrán [m]	-	nást. č. 1 - 150	nást. č. 1 - 140	nást. č. 1 - 126	nást. č. 1 - 149
Prístup na nástupište	úrovňovo	úrovňovo	úrovňovo	úrovňovo	úrovňovo
Názov	Bodza	Okoč	Dolný Bar	Kútniky	
Staničenie [sžkm]	25,753	34,244	46,003	49,567	
Počet traťových koľají	1	1	1	1	
Dĺžka nástupných hrán [m]	nást. č. 1 - 169	nást. č. 1 - 154	nást. č. 1 - 153	nást. č. 1 - 181	
Prístup na nástupište	úrovňovo	úrovňovo	úrovňovo	úrovňovo	

6.1.5. Popis súčasného stavu staníc a zastávok

TÚ 2862

Zast. Bratislava–Vrakuňa (TIOP č.7)

V roku 2025 sa dokončila výstavba tejto zastávky. Nástupište má dĺžku 180 m s výškou nástupnej hrany 550 mm nad spojniciu temien koľajnicových pásov. Železničný zvršok a železničný spodok je zrekonštruovaný v rozsahu približne 45 m pred a približne 25 m za polohou nástupišťa. Na zastávke funguje informovanie cestujúcich pomocou rozhlasu a informačným zariadením.

ŽST Podunajské Biskupice

Koľajisko v ŽST Podunajské Biskupice je miestami zarastené vegetáciou, čo ukazuje na čiastočne nefunkčné odvodnenie železničného spodku v priestore stanice. Koľajisko na zhlaví stanice a výhybky sú uložené na drevených podvaloch, dopravné koľaje sú uložené už na betónových podvaloch. V stanici sú zvýšené nástupištia, povrch nástupíšť je asfaltový, avšak je už porušený a prerastá ním náletová vegetácia.

Zast. Rovinka

Zastávka Rovinka má iba úrovňové sypané nástupište. Stav nástupišťa je úplne nevyhovujúci, povrch nástupišťa zo štrkodrviny postupne zarastá vegetáciou. Na zastávke nie je žiadne osvetlenie a kovový prístrešok pre cestujúcich je tiež v zlom stave.

ŽST Nové Košariská

Koľajisko v ŽST Nové Košariská je miestami zarastené vegetáciou, čo ukazuje na čiastočne nefunkčné odvodnenie železničného spodku v priestore stanice. Koľajisko na zhlaví stanice a výhybky sú uložené na drevených podvaloch, dopravné koľaje sú uložené už na betónových podvaloch. V stanici sú nové zvýšené, avšak úrovňovo prístupné nástupištia z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupištia sú v dobrom stave.

Zast. Miloslavov

Zastávka Miloslavov má nové, zvýšené nástupište z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupište je v dobrom stave.

Zast. Kvetoslavov zastávka

Zastávka Kvetoslavov zastávka má zvýšené nástupište typu SUDOP s povrchom z konzolových dosiek a zámkovej dlažby. Konštrukcia nástupišťa nie je v dobrom stave, jednotlivé dosky voči sebe vykazujú výškovú i smerovú nerovnosť, zámkovou dlažbou za okrajom konzolových dosiek prerastá vegetácia.

ŽST Kvetoslavov

Koľajisko v ŽST Kvetoslavov je v dobrom stave vďaka nedávno vykonanej rekonštrukcii v roku 2011. Koľajisko na zhlaví stanice a výhybky sú uložené na drevených podvaloch, dopravné koľaje č. 1 a 3 sú s bezpodkladnicovým upevnením uložené na betónových podvaloch v dobrom stave. Prechodová koľaj je na betónových podvaloch s podkladnicovým upevnením, pretože nebola rekonštruovaná. V stanici sú nové zvýšené, avšak úrovňovo prístupné nástupištia z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupištia sú v dobrom stave.

Zast. Malá Paka

Zastávka Malá Paka má nové, zvýšené nástupište z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupište je v dobrom stave.

Zast. Veľká Paka

Zastávka Veľká Paka má nové, zvýšené nástupište z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupište je v dobrom stave.

ŽST Lehnice

Koľajisko v ŽST Lehnice je v relatívne dobrom stave, na zhlaví smerom na Orechová Potôň je však miestami zarastené vegetáciou, čo ukazuje na čiastočne nefunkčné odvodnenie železničného spodku. Koľajisko stanice a výhybky sú uložené na drevených podvaloch, dopravné koľaje sú na betónových podvaloch. V stanici sú nové zvýšené, avšak úrovňovo prístupné nástupištia z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupištia sú v dobrom stave.

Zast. Michal na Ostrove

Zastávka Michal na Ostrove má nové, zvýšené nástupište z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupište je v dobrom stave.

ŽST Orechová Potôň

Koľajisko v ŽST Orechová Potôň je v relatívne dobrom stave, najmä koľaj na predchádzanie je však miestami zarastená vegetáciou, čo ukazuje na čiastočne nefunkčné odvodnenie železničného spodku. Koľajisko stanice a výhybky sú uložené na drevených podvaloch, dopravné koľaje sú uložené už na betónových podvaloch. V stanici sú nové zvýšené, avšak úrovňovo prístupné nástupištia z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupištia sú v dobrom stave.

Zast. Veľké Blahovo

Zastávka Veľké Blahovo má nové, zvýšené nástupište z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupište je v dobrom stave.

ŽST Dunajská Streda

Koľajisko v ŽST Dunajská Streda (najmä časť smerom na Orechovú Potôň) nie je v dobrom stave, koľaje sú miestami zarastené vegetáciou, čo ukazuje na čiastočne nefunkčné odvodnenie železničného spodku. Stredná časť koľajiska

je v relatívne dobrom stave. Koľajisko stanice a výhybky sú uložené na drevených podvaloch, dopravné koľaje sú už na betónových podvaloch. V stanici sú nové zvýšené, avšak úrovňovo prístupné nástupištia z roku 2011, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupištia sú v dobrom stave.

TÚ 2863

Zast. Komárno závody

Zastávka Komárno závody má nástupište typu SUDOP s konzolovými doskami, konštrukcia nástupištia je v stave zodpovedajúcom veku konštrukcie, jednotlivé dosky voči sebe vykazujú výškovú i smerovú nerovnosť.

Nákladná zastávka (nz) Nová Stráž

Zastávka Nová Stráž má hranu nástupištia typu Tischer, povrch nástupištia je tvorený len štrkodrvinou, povrch nástupištia nie je vyhovujúci. V priestore nákladiska a zastávky je v hlavnej koľaji rýchlostné obmedzenie $V = 40$ km/h. Manipulačná koľaj a príslušná voľná plocha je použiteľná.

ŽST Zlatná na Ostrove

Koľajisko v ŽST Zlatná na Ostrove je v zodpovedajúcom stave, koľaje stanice a výhybky sú uložené na drevených podvaloch, dopravné koľaje sú uložené už na betónových podvaloch. Problémová a nevyhovujúca je však existencia samovratných výhybiek, cez ktoré je aj v hlavnej koľaji rýchlostné obmedzenie $V = 40$ km/h. V stanici sú zvýšené, avšak úrovňovo prístupné nástupištia typu Tischer s povrchom zo zámkovej dlažby. Nástupištia nie sú v dobrom stave, povrch je miestami popraskaný.

Zast. Horná Zlatná

Zastávka Horná Zlatná má nástupište typu SUDOP s konzolovými doskami, zvyšná plocha je zarastená trávou. Konštrukcia nástupištia je v zlom stave, jednotlivé dosky voči sebe vykazujú výškovú i smerovú nerovnosť. Celkovo nie je zastávka v dobrom stave. Nástupište nie je osvetlené a úplne chýba zázemie pre cestujúcich (prístrešok).

Zast. Okoličná na Ostrove

Zastávka Okoličná na Ostrove má nástupište typu Tischer s povrchom zo štrkodrviny. Veľká časť dĺžky nástupištia je už silne zarastená vegetáciou, nástupište tak nie je využiteľné v celej dĺžke. Celkovo nie je zastávka v dobrom stave. Nástupište nie je osvetlené a nevhodné je aj jeho umiestnenie (vzdialenosť od kríženia železnice s prístupovou komunikáciou od obce).

ŽST Zemianska Olča

Koľajisko v ŽST Zemianska Olča je v relatívne dobrom stave, výhybky sú na drevených podvaloch, dopravné koľaje sú na betónových podvaloch. V stanici sú opravené zvýšené, avšak úrovňovo prístupné nástupištia z betónových prefabrikátov s povrchom zo štrkodrviny. Nástupištia sú v dobrom stave.

Zast. Bodza

Zastávka Bodza má nástupište typu SUDOP s konzolovými doskami, konštrukcia nástupištia je v stave zodpovedajúcom veku konštrukcie, jednotlivé dosky voči sebe vykazujú výškovú i smerovú nerovnosť. Nástupište nie je osvetlené a nevhodné je aj jeho umiestnenie (vzdialenosť od prístupovej komunikácie pri priecestí).

ŽST Veľký Meder

Koľajisko v ŽST Veľký Meder je v relatívne dobrom stave, zhlavie stanice a výhybky sú uložené na drevených podvaloch, dopravné koľaje sú uložené už na betónových podvaloch. Problémová a nevyhovujúca je však existencia samovratných výhybiek, cez ktoré je aj v hlavnej koľaji rýchlostné obmedzenie na $V = 40$ km/h. V stanici sú nové

zvýšené, úrovňovo prístupné nástupištia typu Tischer s povrchom zo zámkovej dlažby. Nástupištia sú v dobrom stave.

Nákladná zastávka (nz) Okoč

Zastávka Okoč má hranu nástupištia typu Tischer, povrch nástupištia je tvorený len štrkodrvinou, povrch nástupištia nie je vyhovujúci. Cez výhybku odbočujúcu do manipulačnej koľaje je v hlavnej koľaji rýchlostné obmedzenie na $V = 40$ km/h. Manipulačná koľaj a príslušná voľná plocha je nevyužívaná.

ŽST Dolný Štál

Koľajisko v ŽST Dolný Štál je po nedávnej modernizácii vo veľmi dobrom stave, staničné koľaje sú už uložené na betónových podvaloch s pružným bezpodkladnicovým upevnením. V stanici sú po rekonštrukcii nové zvýšené, úrovňovo prístupné nástupištia, tvorené betónovými prefabrikátmi a povrchom z konzolových dosiek KD230 a zámkovej dlažby. Nástupištia sú tiež v dobrom stave.

Zast. Dolný Bar

Zastávka Dolný Bar má hranu nástupištia typu Tischer, povrch nástupištia je tvorený len štrkom, najmä časť nástupištia smerom na Dolný Štál je už silne zarastená vegetáciou a prakticky nevyužiteľná. Nástupište nie je osvetlené. Stav zastávky celkovo nie je vyhovujúci.

Zast. Kútniky

Zastávka Kútniky má hranu nástupištia typu Tischer, povrch nástupištia je tvorený len štrkodrvinou, čiastočne je už zarastený vegetáciou. Povrch nástupištia nie je vyhovujúci.

6.1.6.Železničný zvršok, železničný spodok

Materiál železničného zvršku v koľajach je morálne a technicky dožitý a vyžaduje obnovu. Vzhľadom na vek je konštrukcia zvršku zastaraná, čo zvyšuje nároky na jej údržbu. Okrem ŽST Dolný Štál, Zastávky Vrakúňa a úsekov so zvrškom UIC60, je všade použité tuhé upevnenie koľajníc, čo má vplyv na hlučnosť prevádzky. Z hľadiska použitého tvaru zvršku a výhybkových podvalov je možné konštatovať, že tvary zvršku (S49, T) predstavujú cca 50 % a tvary zvršku R65 predstavujú tiež cca 50 %. Výhybkové konštrukcie so zvrškom tvaru T sú aj najstaršie, zvršok tvaru T je starý priemerne 40 rokov. Tento zvršok predstavuje cca 20 % z celkového počtu výhybkových konštrukcií. Zvršok tvaru S49 je starý priemerne 25 rokov pri 50 % zastúpení a zvršok tvaru R65 je starý cca 25 rokov pri 30 % zastúpení. Najnižší vek majú výhybkové konštrukcie so zvrškom tvaru UIC60, konkrétne 2 roky, avšak majú iba nebadateľný podiel 2 % z celkového počtu výhybkových konštrukcií. Z uvedených výhybiek takmer všetky výhybkové konštrukcie predstavujú ekologicky nebezpečný odpad, ktorý môže zaťažiť životné prostredie.

6.1.7.Trakčné vedenie a elektrotechnika

V súčasnosti nie je železničná trať v úseku od ŽST Bratislava-Nové Mesto po Odbočku Komárno St.4 elektrifikovaná. V úseku Bratislava-Nové Mesto sú elektrifikované iba 2 traťové koľaje v smere na ŽST Bratislava ÚNS (trakčné vedenie na koľaji smerom na Komárno končí na bráne 59 – 60 v ŽST Bratislava-Nové Mesto). V smere od Komárna je elektrifikovaný úsek trate ŽST Komárno - št. hranica SK/HU. Trakčné vedenie tvorí napäťová sústava AC jednofázová striedavá 25kV, 50Hz. Káblové vedenia rozvodov nízkeho napätia sú uložené v zemi. Zabezpečujú najmä napájanie technológií a osvetlenie vo všetkých ŽST (osvetľovacie veže a stožiare) a zastávkach (stožiare).

6.1.8.Zabezpečovacie zariadenia

Železničná trať Komárno – Dunajská Streda – Bratislava-Nové Mesto s diaľkovo obsluhovaným zabezpečovacím zariadením má začiatok trate v ŽST Komárno v km 6,609 a koniec trate v ŽST Bratislava-Nové Mesto v km 5,309, s najväčšou traťovou rýchlosťou 80 km/h a zábrzdnu vzdialenosťou 700 m. Riadiacou stanicou diaľkovo

obsluhovanej trate je ŽST Dunajská Streda s obvodom zodpovednosti od vchodového návestidla ŽST Komárno po vchodové návestidlo ŽST Bratislava-Nové Mesto.

S výnimkou dopravní, kde boli v minulosti vybudované moderné elektronické zabezpečovacie zariadenia, sú jednotlivé zabezpečovacie zariadenia v prevádzke niekoľko desiatok rokov. Zariadenia sú zastarané, na hranici technickej a za hranicou morálnej životnosti. Použitie samovratných prestavníkov v dopravniciach Zlatná na Ostrove a Veľký Meder neumožňuje zvýšenie traťovej rýchlosti. Ďalšiemu zvyšovaniu traťovej rýchlosti bráni tiež pomerne vysoký počet pasívnych priecestí. Najmä z dôvodu rôznych porúch na kabeláži dochádza k výpadkom zabezpečovacích zariadení, ktoré sa viditeľne prejavujú napr. v meškaní vlakovej dopravy. Z dôvodu veku však vznikajú poruchy aj na samotných zariadeniach. Na údržbu a spoľahlivú prevádzku sú každoročne vynakladané vysoké finančné čiastky. Postupne sa v predmetnom úseku pripravujú investície do zvýšenia úrovne zabezpečenia existujúcich železničných priecestí. V súčasnosti sú v realizácii alebo v príprave nasledujúce rekonštrukcie priecestí:

- Úprava PZZ v žkm 24,544 (Bodza) a PZZ v žkm 29,252 (Veľký Meder) TÚ Bratislava-Nové Mesto - Dunajská Streda (predpokladaná realizácia v roku 2027)
- Úprava PZZ v žkm 27,936 (Veľká Paka) TÚ Bratislava-Nové Mesto - Dunajská Streda (ukončenie realizácie v roku 2016)

6.1.9. Oznamovacie zariadenia

Železničná trať Komárno – Bratislava-Nové Mesto je rádiofikovaná modulárnym komunikačným systémom MULTIKOM2 v rádiovkej sieti ŽSR Podunajské Biskupice – Komárno v dopravnej kancelárii v Dunajskej Strede. Na dorozumenie výpravcu na DOT so zamestnancami na riadenej trati je zriadená osobitná traťová dispečerská rádiová sieť SRD. Pre informovanie cestujúcich je v každej ovládanej dopravni zriadené diaľkovo ovládané rozhlasové zariadenie zo ŽST Dunajská Streda. Na ochranu a monitorovanie objektov na trati Podunajské Biskupice – Komárno je vybudovaný kamerový systém PTV a systém narušenia objektu PSN.

Všetky zariadenia sú prevádzkované a spojené optickou a metalickou kabelážou, ktorá je v úseku Podunajské Biskupice – Dunajská Streda na úplnej hranici obsadenia a v úseku Dunajská Streda - Komárno plne obsadená. Všetky zariadenia vrátane kabeláže sú na hrane svojich možností a životnosti. Niektoré zariadenia sú v prevádzke niekoľko desiatok rokov. Zariadenia sú zastarané, na hranici technickej a za hranicou morálnej životnosti. Na údržbu a spoľahlivú prevádzku sú každoročne vynakladané vysoké finančné čiastky. Je potrebné ich modernizovať. V niektorých dopravných bodoch boli postupne zabudované nové informačné a rozhlasové systémy pre cestujúcich. Novými informačnými systémami budú v rámci súvisiacich stavieb vybavené ŽST Nové Košariská a nová TIOP č. 6 Zastávka Bratislava-Ružinov (realizácia sa predpokladá v rokoch 2027 – 2028).

6.1.10. Mostné objekty a priepusty

Na predmetnom úseku sa v súčasnosti nachádza podľa evidencie správcov 11 železničných mostov a 23 priepustov, z toho v TÚ 2862 sa nachádzajú 1 most a 8 priepustov a v TÚ 2863 10 mostov a 15 priepustov. Mostné konštrukcie a priepusty okrem mosta za ŽST Komárno prevádzajú jednokolejnú trať. Trať sa nachádza v rovinatom území. Väčšina mostov a priepustov premoštuje buď vodné kanály alebo zanesené a vyschnuté ramená bývalých vodných tokov. Mosty boli postavené v rozmedzí rokov 1946 až 1963. Ich priemerný vek je v čase spracovania tejto Informácie o navrhovanej činnosti cca. 70 rokov. Súčasný technický stav všetkých mostov je vyhovujúci.

Tab. 9 Existujúce mostné objekty na železničnej trati v úseku 2862

Poloha (sžkm)	Konštrukcia	Dĺžka mosta (m)	Dĺžka premostenia (m)	Rok revízie	Stav spodnej stavby	Stav nosnej konštrukcie
7,892	oceľ	80,600	70,140	2024	Dobrý	Dobrý

Tab. 10 Existujúce mostné objekty na železničnej trati v úseku 2863

Poloha (sžkm)	Konštrukcia	Dĺžka mosta (m)	Dĺžka premostenia (m)	Rok revízie	Stav spodnej stavby	Stav nosnej konštrukcie
0,379	betón	14,200	5,00	2024	Dobrý	Vyhovujúci
25,459	betón	23,800	12,00	2024	Dobrý	Vyhovujúci
28,542	betón	19,100	10,00	2024	Dobrý	Dobrý
30,305	betón	4,750	2,55	2024	Dobrý	Dobrý
30,854	betón	18,460	10,00	2024	Dobrý	Dobrý
34,634	betón	11,800	4,00	2024	Dobrý	Dobrý
36,687	oceľ	19,020	14,00	2024	Vyhovujúci	Obmedzujúci
44,905	betón	8,320	3,00	2024	Dobrý	Dobrý
48,036	oceľ	24,000	14,00	2024	Dobrý	Dobrý
51,548	betón	12,200	4,00	2024	Dobrý	Dobrý

6.1.11. Priecestia

Na predmetnom úseku sa nachádza spolu 52 železničných priecestí. Ide o úrovňové kríženia cestnej komunikácie so železničnou traťou. Z toho priecestia P2, P5 a P47 sú priecestia pre peších a cyklistov. Vzhľadom na počet priecestí zabezpečených iba výstražnými krížmi, najmä v úseku medzi Dunajskou Stredou a Komárnom, dochádza na trati k častým prepadam rýchlosti až na 40 km/h. Ďalšie obmedzujúce prvky na priecestiach sú nevyhovujúce rozhládové pomery. V rámci väčšej prehľadnosti, sú priecestia označené v tejto EIA od P1 až po P52 (od Bratislavy po Komárno).

Tab. 11 Existujúce železničné priecestia a priechody na železničnej trati

Označenie (EIA)	Kilometrická poloha (sžkm)	Obec	Charakteristika
P1	7,410	Vrakuňa	úrovňové kríženie s miestnou komunikáciou na ul. Majerská
P2	8,146	Vrakuňa	kríženie pre peších s cestou II/120 na ul. Ráztočná
P3	10,323	Podunajské Biskupice	kríženie s cestou III/1030 na ul.Odeská
P4	11,358	Podunajské Biskupice	kríženie s miestnou komunikáciou na ul. Vinohradnícka
P5	14,064	Rovinka	kríženie s nespevnenou/poľnou cestou
P6	15,900	Nové Košariská	kríženie s cestou III/1053 na ul.Košariská
P7	18,397	Miloslavov	kríženie s cestou III/1055 na ul. Hlavná
P8	22,505	Kvetoslavov	kríženie s cestou III/1408 na ul. Hlavná
P9	23,713	Kvetoslavov	kríženie s cestou II/503 na ul. Senecká
P10	26,490	Malá Paka	kríženie s cestou III/triedy 1378
P11	27,936	Veľká Paka	kríženie s cestou III/triedy 1377
P12	29,989	Veľká Paka	kríženie s nespevnenou/poľnou cestou
P13	31,278	Lehnice	kríženie s cestou III/1382
P14	32,237	Lehnice	kríženie s nespevnenou/poľnou cestou
P15	33,722	Horná Potôň	kríženie s nespevnenou/poľnou cestou
P16	35,713	Michal na Ostrove	kríženie s cestou III/1390

Informácia o navrhovanej činnosti alebo jej zmene

Označenie (EIA)	Kilometrická poloha (sžkm)	Obec	Charakteristika
P17	37,501	Orechová Potôň	kríženie s cestou III/1433
P18	41,106	Veľké Blahovo	kríženie s cestou III/1393
P19	42,886	Dunajská Streda	kríženie s cestou III/1406 na ul. Bratislavská cesta
P20	52,877	Dunajská Streda	kríženie s cestou III/1418 na ul. Kračanská cesta
P21	52,677	Dunajská Streda	kríženie pre peších s napojením sa na miestnu komunikáciu na ul. Malotejedská alebo na cestu III/1418 na ul. Železničná
P22	51,493	Dunajská Streda	kríženie s cestou III/1394 na ul. Povodská cesta
P23	51,028	Dunajská Streda	kríženie s cestou II/120 na ul. Hlavná
P24	49,227	Kútniky	kríženie s cestou III/1396
P25	47,740	Kútniky	kríženie s nespevnenou/poľnou cestou
P26	46,115	Dolný Bar	kríženie s cestou III/1397
P27	44,856	Dolný Bar	kríženie s nespevnenou/poľnou cestou
P28	42,020	Dolný Štál	kríženie s cestou II/211 na ul. Hlavná
P29	38,706	Dolný Štál	kríženie s nespevnenou/poľnou cestou
P30	36,675	Okoč	kríženie s nespevnenou/poľnou cestou
P31	34,430	Okoč	kríženie s cestou III/1428
P32	33,180	Okoč	kríženie s miestnou komunikáciou
P33	30,358	Veľký Meder	kríženie s cestou II/561 na ul. Okočská
P34	29,252	Veľký Meder	kríženie s cestou I/63 na ul. Komárňanská
P35	25,384	Bodza	kríženie s cestou III/1453
P36	24,544	Bodza	kríženie s cestou I/63
P37	22,205	Lipové	kríženie s cestou III/1456
P38	20,596	Zemianska Olča	úrovňové kríženie s miestnou komunikáciou
P39	19,982	Zemianska Olča	kríženie s cestou III/1455
P40	18,283	Veľké Kosihy/ Okoličná na Ostrove	kríženie s cestou III/1459
P41	14,116	Zlatná na Ostrove	úrovňové kríženie s miestnou komunikáciou
P42	11,965	Zlatná na Ostrove	úrovňové kríženie s miestnou komunikáciou na ul. Železničná
P43	11,518	Zlatná na Ostrove	kríženie s cestou III/1460
P44	10,200	Nová Stráž	úrovňové kríženie s miestnou komunikáciou
P45	8,887	Nová Stráž	kríženie s cestou III/162
P46	6,665	Nová Stráž	úrovňové kríženie s miestnou komunikáciou na ul. Kostolná
P47	6,530	Nová Stráž	kríženie pre peších s napojením na ul. Dlhá
P48	6,088	Nová Stráž	úrovňové kríženie s miestnou komunikáciou
P49	5,762	Nová Stráž	úrovňové kríženie s miestnou komunikáciou
P50	2,664	Komárno	kríženie s cestou II/573
P51	1,054	Komárno	kríženie s miestnou komunikáciou na ul. Mieru
P52	0,893	Komárno	kríženie s miestnou komunikáciou na ul. Okružná cesta

Priecestie P1

Železničné priecestie sa nachádza v mestskej časti Vrakuňa a zabezpečuje priechod miestnej komunikácie na ul. Majerská. Leží v sžkm 7,410. Na konci ulice Majerská sa nachádza Vyhliadka na letisko.



Obr. 4 Náhľad na Priecestie P1

Priecestie P2

Železničné priecestie leží v sžkm 8,146. Je určené pre peších a cyklistov. Nachádza sa pri starej zastávke Bratislava-Vrakuňa, a je miestnou komunikáciou napojené na cestu II/120.



Obr. 5 Náhľad na priecestie P2

Priecestie P3

Železničné priecestie sa nachádza na okraji mestskej časti Podunajské Biskupice pri Autobusovej stanici a ŽST Podunajské Biskupice. Železničné priecestie leží v sžkm 10,323. Železničná trať sa križuje s cestou III/1030 na ulici Odeská, ktorá smeruje priamo do centra mesta.



Obr. 6 Náhľad na priecestie P3

Priecestie P4

Železničné priecestie sa nachádza na jednokoľajnej železničnej trati v sžkm 11,358 pri vlečke Slovnaft. Železničná trať križuje miestnu komunikáciu na ulici Vinohradská.



Obr. 7 Náhľad na priecestie P4

Priecestie P5

Železničné priecestie sa nachádza v priemyselnej časti na okraji obce Rovinka pri železničnej zastávke Rovinka v sžkm 14,064. Železničná trať križuje nespevnenú/poľnú cestu, ktorá sa napája v smere do obce na ulicu Železničná a z druhej strany na ul. Vinohradnícka.



Obr. 8 Náhľad na priecestie P5

Priecestie 6

Železničné priecestie sa nachádza pri Dunajsko – Stredskom zhlaví (v ŽST Nové Košariská) v sžkm 15,900. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1053 na ulici Košariská, ktorá vedie smerom na juh popri jazere Nové Košariská do Dunajskej Lužnej a smerom na sever do miestnej časti Studené.



Obr. 9 Náhľad na priecestie P6

Priecestie P7

Železničné priecestie sa nachádza na okraji obce Miloslavov pri železničnej zastávke Miloslavov v sžkm 18,397. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1055, ktorá sa napája na ulicu Hlavná a pokračuje do miestnej časti - Alžbetin Dvor. Z druhej strany vedie PK do Dunajskej Lužnej.



Obr. 10 Náhľad na priecestie P7

Priecestie P8

Železničné priecestie sa nachádza na jednokoľajnej trati pri zastávke Kvetoslavov v sžkm 22,505. Zabezpečuje priechod cez železničnú trať pozemnou komunikáciou III/1408 na ulici Hlavná. Táto ulica prepája obce Hviezdoslavov a Kvetoslavov.



Obr. 11 Náhľad na priecestie P8

Priecestie P9

Železničné priecestie sa nachádza na Bratislavskom zhlaví v sžkm 23,713. Železničnú trať križuje pozemná komunikácia II/503 na ulici Senecká, ktorá prepája obce Hviezdoslavov a Kvetoslavov. Zo strany od Kvetoslavova je možnosť napojiť sa na R7.



Obr. 12 Náhľad na priecestie P9

Priecestie P10

Železničné priecestie sa nachádza na okraji obce Malá Paka, pri zastávke Malá Paka v sžkm 26,490. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1378, ktorá vedie smerom na sever do obce Malá Paka. PK III/1378 sa napája na pozemnú komunikáciu III/1377, ktorá vedie do Veľkej Paky.



Obr. 13 Náhľad na priecestie P10

Priecestie P11

Železničné priecestie sa nachádza na okraji obce Veľká Paka v sžkm 27,936. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1377, ktorá vedie cez obec smerom do miestnej časti Lehnice – Sása.



Obr. 14 Náhľad na priecestie P11

Priecestie P12

Železničné priecestie sa nachádza na nespevnenej/poľnej ceste v obci Veľká Paka v sžkm 29,989.



Obr. 15 Náhľad na priecestie P12

Priecestie P13

Železničné priecestie sa nachádza na okraji miestnej časti Lehnice - Kolónia v sžkm 31,278. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1382, ktorá vedie na sever do obce Lehnice a na juh pokračuje do obce Blatná na Ostrove.



Obr. 16 Náhľad na priecestie P13

Priecestie P14

Železničné priecestie leží na železničnej trati v sžkm 32,237, ktorá križuje miestnu komunikáciu (poľnú cestu). Táto cesta prepája miestnu časť Kolónia (obec Lehnice) s miestnou časťou Masníkovo (obec Lehnice).



Obr. 17 Náhľad na priecestie P14

Priecestie P15

Železničné priecestie sa nachádza na železničnej trati v sžkm 33,722, ktorá križuje nespevnenú/poľnú cestu.



Obr. 18 Náhľad na priecestie P15

Priecestie P16

Železničné priecestie sa nachádza na okraji obce Michal na Ostrove, pri železničnej zastávke v sžkm 35,713. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1390, ktorá pokračuje do centra obce a napája sa na cestu III/1432.



Obr. 19 Náhľad na priecestie P16

Priecestie P17

Železničné priecestie sa nachádza na okraji obce Orechová Potôň, pri Bratislavskom zhlaví v sžkm 37,501. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1433 na ulici Nádražná. Na sever vedie ulica do centra obce, smerom na juh pokračuje do obce Vieska.



Obr. 20 Náhľad na priecestie P17

Priecestie P18

Železničné priecestie sa nachádza na okraji obce Veľké Blahovo, pri zastávke Veľké Blahovo v sžkm 41,106. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1393, ktorá smeruje na sever do centra obce a smerom na juh sa napája na cestu III/1406.



Obr. 21 Náhľad na priecestie P18

Priecestie P19

Železničné priecestie sa nachádza pri Záhradkárskej osade v meste Dunajská Streda v sžkm 42,886. Priechod zabezpečuje pozemná komunikácia III/1406 na ulici Bratislavská cesta, ktorá vedie okolo tejto osady, k ŽST Dunajská Streda a do centra mesta.



Obr. 22 Náhľad na priecestie P19

Priecestie P20

Železničné priecestie sa nachádza pred Komárňanským zhlavím a leží v sžkm 52,877. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1418 na ulici Kračanská cesta, ktorá sa za priecestím križuje s ulicou Nemesszegskou a Železničnou.



Obr. 23 Náhľad na priecestie P20

Priecestie P21

Železničné priecestie je určené pre peších a cyklistov a nachádza sa v Dunajskej Strede v sžkm 52,677. Železničná trať križuje chodník z ulice Malotedejská, ktorá sa napája na cestu III/1418 na ulici Železničná.



Obr. 24 Náhľad na priecestie P21

Priecestie P22

Železničné priecestie sa nachádza v priemyselnej časti mesta Dunajská Streda v sžkm 51,493. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1394 na ulici Povodská cesta.



Obr. 25 Náhľad na priecestie P22

Priecestie P23

Železničné priecestie sa nachádza na okraji mesta Dunajská Streda pri OC Galéria. Priecestie leží v sžkm 51,028. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu II/120 na ulici Hlavná, ktorá smeruje z jednej strany do centra mesta a z druhej sa napája na cestu I/63.



Obr. 26 Náhľad na priecestie P23

Priecestie P24

Železničné priecestie sa nachádza v obci Kútniky v miestnej časti Blažov a leží v sžkm 49,227. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1396.



Obr. 27 Náhľad na priecestie P24

Priecestie P25

Železničné priecestie sa nachádza medzi obcou Kútniky a Dolným Barom v sžkm 47,740. Železničná trať križuje nespevnenú/poľnú cestu. K priecestiu je možné sa dostať od cesty I/63.



Obr. 28 Náhľad na priecestie P25

Priecestie 26

Železničné priecestie sa nachádza na okraji Dolného Baru pri ŽST. Leží v sžkm 46,115. Prieťah cez železničnú trať je zabezpečený pozemnou komunikáciou III/1397.



Obr. 29 Náhľad na priecestie P26

Priecestie P27

Železničné priecestie sa nachádza pri Dolnobarskom rybníku v sžkm 44,856. Železničná trať križuje nespevnenú, poľnú cestu. K priecestiu je možné sa dostať z pozemnej komunikácie I/63 na prvej križovatke na začiatku obce Dolný Štál.



Obr. 30 Náhľad na priecestie P27

Priecestie P28

Železničné priecestie sa nachádza pri Agropodniku v obci Dolný Štál. Železničné priecestie leží v sžkm 42,020. Prieťah cez železničnú trať je zabezpečený pozemnou komunikáciou II/211. V smere na juhozápad smeruje cesta do obce Dolný Štál a v smere na severovýchod do obce Topoľníky.



Obr. 31 Náhľad na priecestie P28

Priecestie P29

Železničné priecestie sa nachádza na železničnej trati medzi obcou Dolný Štál a obcou Okoč v sžkm 38,706. Priechod cez železničnú trať zabezpečuje nespevnená/poľná cesta.



Obr. 32 Náhľad na priecestie P29

Priecestie P30

Železničné priecestie sa nachádza neďaleko Okočského bágra v obci Okoč a leží v sžkm 36,675. Železničnú trať križuje nespevnená/poľná cesta, na ktorú sa dá dostať z pozemnej komunikácie III/1428.



Obr. 33 Náhľad na priecestie P30

Priecestie P31

Železničné priecestie sa nachádza v blízkosti ŽST Okoč v sžkm 34,430. Priechod cez železničné priecestie je zabezpečený cez pozemnú komunikáciu III/1428, ktorá vedie smerom na juh do obce Okoč.



Obr. 34 Náhľad na priecestie P31

Priecestie P32

Železničné priecestie sa nachádza v blízkosti PICKLES s.r.o. v sžkm 33,180. Železničná trať križuje miestnu komunikáciu, ktorá vedie do tohto areálu a do obce Okoč.



Obr. 35 Náhľad na priecestie P32

Priecestie P33

Železničné priecestie sa nachádza na okraji mesta Veľký Meder v sžkm 30,358. Priechod cez železničné priecestie je zabezpečený cez pozemnú komunikáciu II/561 na ulici Okočská z ktorej sa dá odbočiť k ŽST Veľký Meder.



Obr. 36 Náhľad na priecestie P33

Priecestie P34

Železničné priecestie sa nachádza asi 1,1 km južnejšie od Priecestia č.33. Priecestie leží v sžkm 29,252. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu I/63 na ulici Komárňanská, ktorá prechádza cez mesto Veľký Meder.



Obr. 37 Náhľad na priecestie P34

Priecestie P35

Železničné priecestie sa nachádza pred vstupom do obce Bodza, v blízkosti ŽST Bodza. Leží v sžkm 25,384. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1453. V blízkosti sa nachádza ŽST Bodza.



Obr. 38 Náhľad na priecestie P35

Priecestie P36

Železničné priecestie sa nachádza na rozhraní obcí Holiare a Bodza v sžkm 24,544. Priechod cez priecestie je zabezpečený pozemnou komunikáciou I/63.



Obr. 39 Náhľad na priecestie P36

Priecestie P37

Železničné priecestie sa nachádza pred Dunajsko – Stredským zhlavím v blízkosti ŽST Zemianska Olča v sžkm 22,205. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1456, ktorá prepája obec Zemianska Olča a obec Tŕň.



Obr. 40 Náhľad na priecestie P37

Priecestie P38

Železničné priecestie sa nachádza približne kilometer za Komárňanským zhlavím v sžkm 20,596. Železničná trať križuje miestnu komunikáciu, ktorá sa smerom na juh napája na cestu I/63 a na sever smeruje do obce Zemianska Olča.



Obr. 41 Náhľad na priecestie P38

Priecestie P39

Železničné priecestie sa nachádza približne 600 m od Priecestia č. 38 pri Novom cintoríne obce Zemianska Olča v sžkm 19,982. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1455, ktorá smerom na sever vedie do obce Zemianska Olča.



Obr. 42 Náhľad na priecestie P39

Priecestie P40

Železničné priecestie sa nachádza na hranici obcí Veľké Kosihy a Okoličná na Ostrove v sžkm 18,283. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1459, ktorá sa smerom na juh napája na cestu I/63.



Obr. 43 Náhľad na priecestie P40

Priecestie P41

Železničné priecestie sa nachádza pri železničnej stanici Horná Zlatná v sžkm 14,116. Železničná trať sa križuje s miestnou komunikáciou, ktorá vedie cez miestnu časť Horná Zlatná.



Obr. 44 Náhľad na priecestie P41

Priecestie P42

Železničné priecestie sa nachádza pred Dunajsko – Stredským zhlavím pri ŽST Zlatná na Ostrove v sžkm 11,965. Železničná trať križuje miestnu komunikáciu na ulici Železničná, ktorá vedie smerom na juh do obce Zlatná na Ostrove.



Obr. 45 Náhľad na priecestie P42

Priecestie P43

Železničné priecestie sa nachádza približne 450 m od Priecestia č. 42 na konci Komárňanského zhlavia v sžkm 11,518. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu III/1460, ktorá vedie po okraji obce Zlatná na Ostrove.



Obr. 46 Náhľad na priecestie P43

Priecestie P44

Železničné priecestie sa nachádza pri Pavelskom slanisku v sžkm 10,200. Železničná trať sa križuje s miestnou komunikáciou.



Obr. 47 Náhľad na priecestie P44

Priecestie P45

Železničné priecestie sa nachádza pri areáli MACH HYDINA BUDMERICE s.r.o. v sžkm 8,887. Priechod cez priecestie je zabezpečený pozemnou komunikáciou III/162, ktorá sa napája na cestu I/63.



Obr. 48 Náhľad na priecestie P45

Priecestie P46

Železničné priecestie sa nachádza v Novej Stráži v blízkosti kostola Povýšenia sv. Kríža v sžkm 6,665. Železničnú trať križuje miestna komunikácia na ulici Kostolná.



Obr. 49 Náhľad na priecestie P46

Priecestie P47

Železničné priecestie je vzdialené 130 m od Priecestia č. 46 a je určené pre peších. Leží v sžkm 6,530. Priechod sa napája na ulicu Dlhá.



Obr. 50 Náhľad na priecestie P47

Priecestie P48

Železničné priecestie sa nachádza v blízkosti nákladiska/zastávky Nová Stráž v sžkm 6,088. Železničná trať križuje miestnu komunikáciu, ktorá sa smerom na juh napája na cestu I/63.



Obr. 51 Náhľad na priecestie P48

Priecestie P49

Železničné priecestie sa nachádza v blízkosti cintorína V Novej Stráži v sžkm 5,762. Železničná trať križuje miestnu komunikáciu, ktorá sa smerom na juh napája na cestu I/63.



Obr. 52 Náhľad na priecestie P49

Priecestie P50

Železničné priecestie sa nachádza pri Komárno St. 4 Odbočka v sžkm 2,664. Železničná trať križuje pozemnú komunikáciu II/573.



Obr. 53 Náhľad na priecestie P50

Priecestie P51

Železničné priecestie sa nachádza pri areáli SEZAM s.r.o. v sžkm 1,054. Priechod cez železničnú trať je zabezpečený miestnou komunikáciou na ulici Mieru.



Obr. 54 Náhľad na priecestie P51

Priecestie P52

Železničné priecestie leží približne 160 m od Priecestia č. 51 v sžkm 0,893. Prejazd cez železničnú trať je zabezpečený miestnou komunikáciou.



Obr. 55 Náhľad na priecestie P52

6.1.12. Protihlukové opatrenia

Na existujúcej železničnej trati sa v súčasnosti nenachádzajú komplexné hlukové opatrenia v podobe protihlukových stien, ochrannej výsadby a pod. Ojedinele s nedávno zrealizovanými investíciami boli protihlukové opatrenia doplnené v rámci stavby TIOP 7 Bratislava-Vrakuňa - 225 m protihlukovej steny na strane nástupištia s výškou 3,0 m.

Pripravovaná stavba TIOP 6 Bratislava-Ružinov navrhuje protihlukové steny po oboch stranách železničnej trate v úseku od sžkm 5,200 – 8,000 v dĺžke 2800 m s výškou 3,0 m, ktoré by mali byť v čase výstavby navrhovanej činnosti už zrealizované.

6.2. Navrhované riešenie

Súčasný technický stav trate a jej stavebno-technické parametre už nevyhovujú súčasným a najmä budúcim nárokom prevádzkovaných dopravných segmentov na zabezpečenie kvalitnej a konkurencieschopnej železničnej dopravy, najmä z hľadiska kapacity dráhy, celkového technického stavu a potreby skracovania cestovných dôb.

Železničná trať č.131 (podľa KCP) a č. 124 A (podľa TTP) je v rámci navrhovaného riešenia upravená so začiatkom trate v ŽST Bratislava–Nové Mesto a s koncom trate v ŽST Komárno. Rovnakým spôsobom je riešené aj staničenie, ktoré stúpa v smere trate. Týmito krokmi docielime predovšetkým väčšiu prehľadnosť aj v rámci tejto Informácie o navrhovanej činnosti. V celej dĺžke trate je uvažované s traťovou triedou zaťaženia D4, priestorovou priechodnosťou UIC-GC.

Staničenie železničnej trate:

- ŽST Bratislava–Nové Mesto (mimo) sžkm = nžkm = 3,483
- Odbočka Bratislava-Ružinov sžkm = nžkm = 5,250
- ŽST Komárno (mimo) = 96,973

Konkrétne technické opatrenia vychádzajú z výhľadového rozsahu dopravy a analýzy alternatívnych prevádzkových konceptov organizácie dopravy na trati. Zároveň bola spracovaná ako vstupný podklad simulácia dopravy, ktorá definovala dispozičné riešenia dopravní a overila kapacitu navrhovaného prevádzkového konceptu.

Základnými cieľmi navrhovaných stavebnotechnických opatrení v uvažovaných variantoch sú najmä:

- zvýšenie maximálnej traťovej rýchlosti zo súčasných 80 km/h na rýchlosť na 120 km/h v úseku od plánovanej Odbočky Bratislava-Ružinov po ŽST Komárno,
- **zdvojkolaženie a modernizáciu existujúcej jednokoľajnej železničnej trate** v úseku od Odbočky Bratislava-Ružinov sžkm 5,200/nžkm 5,200 po ŽST Dunajská Streda (vrátane modernizácie stanice a napojenia vlečky Metrans /Danubia/, a. s.) sžkm 51,830 (staničenie TÚ KN-DS)/nžkm 45,410 v celkovej dĺžke **40,210 km**,
- **modernizácia existujúcej jednokoľajnej železničnej trate** v úseku od ŽST Dunajská Streda sžkm 51,830/nžkm 45,410 po ŽST Komárno (mimo) sžkm 0,229/nžkm 96,973 v celkovej dĺžke **51,563 km**,
- **doplnenie novej odbočnej koľaje** v smere od Dunajskej Stredy na Komárom (HU) v sžkm 3,560 (staničenie DS-KN)/nžkm 93,600 s napojením do trate č. 120B v sžkm 3,900 (staničenie KN-št. Hranica) v dĺžke **900 m**,
- **elektrifikácia železničnej trate** v úseku Odbočka Bratislava-Ružinov sžkm 5,250/nžkm 5,250 - Odbočka Komárno St. 4 sžkm 2,500 (staničenie DS-KN)/nžkm 94,665 v dĺžke cca. **89,5 km**,
- **rekonštrukcia trakčného vedenia** v úseku od ŽST Komárno sžkm 0,190/nžkm 94,665 po napojenie novej koľaje do existujúcej trate č. 120B v staničení približne sžkm 3,900, v smere na Komárom v celkovej dĺžke **3,5 km**,
- **elektrifikácia tretej traťovej koľaje** v úseku od ŽST Bratislava-Nové Mesto nžkm 3,483 po Odbočku Bratislava-Ružinov nžkm 5,250 v dĺžke približne **1,80 km**,
- **úprava zhlaví** v Odbočke Bratislava-Ružinov - napojenie druhej traťovej koľaje do TIOP 6 Zastávka Ružinov a posun koľajovej spojky na železničnej trati smerom na ŽST Bratislava ÚNS na trati ŽST Bratislava-Nové Mesto – Bratislava ÚNS
- implementácia zabezpečovacieho systému **ERTMS/ETCS L2** čoho súčasťou je aj zavedenie **rádiovej siete GSM-R SK**

Zoznam jednotlivých úsekov, ktorý je rozdielny voči existujúcemu stavu je navrhnutý tak, aby rozdeľovalo predmetnú železničnú trať na samostatné železničné stanice a medzistaničné úseky ako ucelené stavebné časti tak, že v prípade realizácie je možné každý úsek realizovať samostatne.

Tab. 12 Zoznam jednotlivých nových úsekov železničnej trate

Číslo úseku	Názov úseku	Zastávka na traťovom úseku
01	Odbočka Bratislava-Ružinov - Odbočka Letisko	
02	Odbočka Letisko - Podunajské Biskupice	Zastávka Bratislava-Vrakuňa
03	ŽST Podunajské Biskupice	
04	Podunajské Biskupice - Nové Košariská	
05	ŽST Nové Košariská	
06	Nové Košariská - Kvetoslavov	Zastávka Miloslavov a Zastávka Kvetoslavov
07	ŽST Kvetoslavov	
08	Kvetoslavov - Lehnice	Zastávka Malá Paka a Zastávka Veľká Paka
09	ŽST Lehnice	
10	Lehnice - Orechová Potôň	Zastávka Michal na Ostrove
11	ŽST Orechová Potôň	
12	Orechová Potôň - Dunajská Streda	Zastávka Veľké Blahovo
13	ŽST Dunajská Streda	
14	Dunajská Streda - Dolný Štál	Zastávka Kútniky a Zastávka Dolný Bar
15	ŽST Dolný Štál	
16	Dolný Štál – Veľký Meder	Zastávka Okoč
17	ŽST Veľký Meder	
18	Veľký Meder - Zemianska Olča	Zastávka Bodza
19	ŽST Zemianska Olča	
20	Zemianska Olča - Zlatná na Ostrove	Zastávka Okoličná na Ostrove a Zastávka Horná Zlatná
21	ŽST Zlatná na Ostrove	
22	Zlatná na Ostrove - Komárno Závody	Zastávka Nová Stráž
23	Komárno závody - Komárno	Zastávka Komárno závody

V rámci navrhovaného riešenia modernizácie trate dochádza v miestnym obmedzeniach traťovej rýchlosti zo 120 km/h a to v:

- nžkm 5,250 – 5,530 na rýchlosť 60/80 km/h - napojenie sa do Odbočky Bratislava-Ružinov,
- nžkm 5,530 – 7,970 na rýchlosť 80 km/h – zástavba v intraviláne a rešpektovanie súvisiacej stavby Zelený most,
- nžkm 44,160 – 45,100 na rýchlosť 80 km/h – odchodové oblúky za ŽST Dunajská Streda,
- nžkm 65,920 – 66,600 na rýchlosť 100 km/h – vchodový oblúk do ŽST Veľký Meder,
- nžkm 66,600 – 66,990 na rýchlosť 60 km/h – vchodový oblúk do ŽST Veľký Meder,
- nžkm 66,990 – 68,730 na rýchlosť 100 km/h – odchodový oblúk za ŽST Veľký Meder – preložka,
- nžkm 91,090 – 91,400 na rýchlosť 70 km/h – oblúk za zast. Nová Stráž,
- nžkm 91,400 – 95,690 na rýchlosť 100 km/h – oblúk pri Komárňanskom slanisku,
- nžkm 95,690 – 96,230 na rýchlosť 80 km/h – vchodový oblúk do ŽST Komárno,
- nžkm 96,230 – 96,973 na rýchlosť 40 km/h – vchodový oblúk do ŽST Komárno.

Od Odbočky Bratislava-Ružinov po ŽST Komárno sa navrhujú úpravy trate pre zvýšenie rýchlosti z pôvodných 80 km/h na rýchlosť 120 km/h s miestnymi obmedzeniami. Trasovanie modernizovanej trate kopíruje súčasnú trať len s minimálnymi lokálnymi vybočeniami. V úseku od Odbočky Bratislava-Ružinov po ŽST Dunajská Streda dôjde k pridaniu druhej traťovej koľaje.

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

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

Tab. 13 Zoznam navrhovaných preložiek železničnej trate

Kilometrická poloha (nžkm)	Dĺžka preložky (m)	Vzdialenosť novej trate od existujúcej (m)
10,910 - 11,690	780	34
16,300 - 16,700	400	10
20,600 - 20,950	350	9,5
22,500 - 23,500	1000	45,5
26,840 - 27,130	290	9
41,400 - 42,470	1070	83
46,400 - 46,730	330	13
49,770 - 50,150	380	13
56,560 - 57,250	690	51
60,020 - 60,560	540	33
61,560 - 62,090	530	31
63,230 - 63,790	560	30
67,930 - 69,970	2040	134
74,780 - 75,170	390	24
76,000 - 77,100	1100	5

6.2.1. Popis jednotlivých úsekov

01 - Odbočka Bratislava-Ružinov - Odbočka Letisko

Zdvojkolaženie úseku s drobnými preložkami s traťovou rýchlosťou do 80 km/h. Po vybudovaní novej zastávky Bratislava-Ružinov a jej odbočky – TIOP č.6 (súvisiaca stavba), bude potrebné upraviť zhlavie v Odbočke Ružinov, aby bolo možné napojiť nový zdvojkolažený úsek do zastávky. Odb. Letisko bude prispôbena pre dvojkolažnú prevádzku (vlečka zaústená do 1. traťovej koľaje, ďalej vložená koľajová spojka medzi 1. a 2. traťovou koľaj).

02 - Odbočka Letisko - Podunajské Biskupice

Zdvojkolaženie úseku s rešpektovaním súvisiacej stavby Zelený most (za Zeleným mostom s rýchlosťou 120 km/h) a v zastávke Bratislava-Vrakuňa (TIOP č.7) dobudovanie nástupištia pri koľaji č.1 (poloha symetrická), (pri ulici Jazmínová). Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený novým podchodom, ktorý bude z oboch nástupíšť prístupný schodiskom a výťahom. Prístup na nové nástupište z existujúceho chodníka bude zabezpečený chodníkom ukončeným rampou. Existujúce nástupište a nadväzujúca infraštruktúra budú plne zachované.

03 - ŽST Podunajské Biskupice

Koľajisko v ŽST s 2 hlavnými koľajami (č.1 a č.2), s 1 koľajou na predchádzanie (č.3). Pri koľaji č. 2 bude vybudované vonkajšie nástupište, medzi koľajami č. 1 a 3 bude vybudované ostrovné nástupište s dvoma nástupnými hranami s mimoúrovňovým prístupom podchodom predĺženým aj na druhú stranu koľajiska, ktorý bude zároveň slúžiť pre verejnosť ako náhrada za zrušené priecestie na Odeskej ulici (P3). Prístup do podchodu z nástupíšť a chodníkov v úrovni terénu bude zabezpečený schodiskami a rampami, resp. výťahom na nástupišti č. 1.

V súvislosti s výstavbou nástupištia č. 1 bude **upravený priestor zastávok MHD. Predstaničné plochy budú v nevyhnutnom rozsahu upravené pre vytvorenie parkovacích miest a umiestnenie nevyhnutnej infraštruktúry.**

Vlečkové koľajisko Slovnaftu bude redukované a zapojenie do vlečky *Slovnaft* ostáva bez úprav, vlečka *SILA* zostáva zapojená úvratovo.

Na „komárňanskom“ zhlaví bude preložka oblúka, ktorá si vyžaduje úpravu komunikácie a novú polohu priecestia P4 (viac v 0).

04 - Podunajské Biskupice - Nové Košariská

Zdvojkolažnenie úseku s rýchlosťou 120 km/h. Zast. Rovinka bude zrušená ako aj príslušné priecestie P5.

05 - ŽST Nové Košariská

Koľajisko v ŽST s 2 hlavnými koľajami (č.1 a č.2), s 2 koľajami na predchádzanie (č.4 a 6). a s jednou odstavnou koľajou (č.3). Predĺženie koľají bude riešené na „bratislavskom“ zhlaví. V rámci ŽST bude vyriešené aj napojenie Vlečiek *Ferona* a *Strabag*.

Dve krajné nástupištia (oproti sebe) pri koľajach č. 1 a 2 s podchodom, vrátane prístupov a úpravy predstaničného priestoru, sú predmetom súvisiacej stavby *ŽST Nové Košariská, rekonštrukcia koľají a výhybiek* ako aj záchytné parkovisko, ktoré je predmetom súvisiacej stavby *ŽST Nové Košariská, záchytné parkovisko pre IAD*, ktoré v čase tejto stavby budú už zrealizované a navrhovaná činnosť rešpektuje toto technické riešenie. V blízkosti železničnej stanice bude vybudovaný nový cestný nadjazd na ceste III/1053 (ul. Košariská) ako náhrada za zrušené priecestie P6. Prístup k ŽST. vozidlami bude zabezpečený po novej prístupovej komunikácii, ktorá bude napojená na preložku cesty III/1053. Peší prístup zo strany Dunajskej Lužnej a zo strany Studeného bude zabezpečený novými chodníkmi. Podchod pre peších bude vybudovaný v rámci súvisiacej stavby *„ŽST Nové Košariská, rekonštrukcia koľají a výhybiek“*.

06 – Nové Košariská – Kvetoslavov

Zdvojkolažnenie úseku s drobnými preložkami (predovšetkým v oblúkoch) s traťovou rýchlosťou 120 km/h.

Zast. Miloslavov s dvoma krajnými nástupišťami (oproti sebe). Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude z oboch nástupíšť prístupný schodiskom a výťahom. V tesnej blízkosti nástupíšť sa nachádza železničné priecestie (P7), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník (Miloslavovská ulica). Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupištia. Ďalšie prístupy na nástupište č. 2 budú v strede nástupíšť zo strany obce a na konci jestvujúceho parkoviska. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťami sa vybudujú rampy.

V predstaničnom priestore sa v nevyhnutnej miere upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou. Zo strany nástupíšť č. 1 je v budúcnosti výhľadovo možné uvažovať s vybudovaním záchytného parkoviska.

Zast. Kvetoslavov zastávka s dvoma krajnými nástupišťami (oproti sebe). Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude z oboch nástupíšť prístupný schodiskom a výťahom. V tesnej blízkosti nástupíšť sa nachádza priecestie (P8), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník (ul. Hlavná). Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupištia. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťami sa vybudujú rampy.

V súvislosti s budovaním nástupíšť č. 1 bude upravená súbežná Kvetoslavovská ulica, s nahradením jestvujúcich parkovacích miest, a jej napojenie na ul. Hlavná predĺžením ulice Pri jazere. Zo strany nástupíšť č. 2 je v budúcnosti výhľadovo možné uvažovať s vybudovaním záchytného parkoviska.

07 - ŽST Kvetoslavov

Koľajisko ŽST s 2 hlavnými koľajami (č.1 a č.2), s 2 koľajami na predchádzanie (č.3 a 5) a s jednou odstavnou koľajou (pre súpravy osobných vlakov tu končiacich). Predĺženie koľají bude realizované na „lehnickom“ zhlaví. Na „bratislavskom“ zhlaví sa nachádza preložka, koľaje odsunuté voči existujúcemu stavu bližšie k obci Hviezdoslavov. Nástupište č.1 pri staničnej budove ako krajné a nástupište č.2 ako ostrovné vytvára 3 nástupné hrany.

Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude z oboch nástupíšť prístupný schodiskom a výťahom. V tesnej blízkosti nástupíšť sa nachádza železničné priecestie na ceste II/503 (P9), na ktorom bude cestná

komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupištia. Na nástupišťe č. 1 bude zabezpečený prístup aj od výpravnej budovy. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťami sa vybudujú rampy.

V predstaničnom priestore sa v nevyhnutnej miere upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou. Priestor v ŽST umožňuje v budúcnosti výhľadovo rozšírenie plôch pre parkovanie.

08 - Kvetoslavov – Lehnice

Zdvojkolaženie úseku s drobnými preložkami s traťovou rýchlosťou 120 km/h. Zrušenie priecestia P12.

Zast. Malá Paka s dvoma krajnými nástupišťami (oproti sebe). Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude z oboch nástupíšť prístupný schodiskom a výťahom. V tesnej blízkosti nástupíšť sa nachádza priecestie na ceste III/1378 (P10), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupištia. Ďalší prístup na nástupišťe č. 2 bude zabezpečený zo strany obce z chodníka od detského ihriska. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťami sa vybudujú rampy. Pri nástupišťi č. 2 sa vytvorí plocha pre parkovanie.

Zast. Veľká Paka s dvoma krajnými nástupišťami (oproti sebe). Poloha nástupíšť sa posúva smerom k P11. Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude z oboch nástupíšť prístupný schodiskom a výťahom. V tesnej blízkosti nástupíšť sa nachádza priecestie na ceste III/1377 (P11), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupištia. Ďalší prístup na nástupišťe č. 2 bude v mieste výpravnej budovy. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťami sa vybudujú rampy.

V predstaničnom priestore sa v nevyhnutnej miere upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou. Priestor na zastávke umožňuje v budúcnosti výhľadovo rozšírenie plôch pre parkovanie.

09 - ŽST Lehnice

Kolažisko ŽST s 2 hlavnými kolažami (č.1 a č.2) a s kolažou na predchádzanie (č.3). Nástupišťe č.1 ako krajné a nástupišťe č.2 ako ostrovné, čo vytvára 3 nástupné hrany. Nástupištia sú vzájomne voči sebe posunuté. Napojenie vlečky Agropodnik a.s. Trnava je na kolaž č.3. V rámci úprav kolažiska by sa priecestie P14 nachádzalo v obvode ŽST s troma kolažami, z toho dôvodu je zrušené.

Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom. Prístup do podchodu je riešený rampami, z nástupíšť č. 1 schodiskom a výťahom. V blízkosti ŽST sa nachádza priecestie na ceste III/1382 (P13), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupištia. Ďalší prístup na nástupišťe č. 1 bude zriadený aj v blízkosti výpravnej budovy. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťom č. 1 sa vybudujú rampy. V predstaničnom priestore sa v nevyhnutnej miere upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou. Priestor v ŽST umožňuje v budúcnosti výhľadovo rozšírenie plôch pre parkovanie.

10 - Lehnice - Orechová Potôň

Zdvojkolaženie úseku s drobnými preložkami s traťovou rýchlosťou 120 km/h. Zrušenie P15. V celom úseku je navrhnuté pridanie kolaže č. 2 na južnej strane.

Zast. Michal na Ostrove s dvoma krajnými nástupišťami (oproti sebe). Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude z oboch nástupíšť prístupný schodiskom a výťahom. V tesnej blízkosti nástupíšť sa nachádza priecestie na ceste III/1390 (P16), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupištia. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťami sa vybudujú rampy. Zo strany nástupíšť č. 1 sa vybuduje spevnená plocha pre parkovanie.

11 - ŽST Orechová Potôň

Koľajisko ŽST s 2 hlavnými koľajami (č.1 a č.2) a s koľajou na predchádzanie (č.3). Nástupište č.1 ako krajné (posúva sa k priecestiu P17) a nástupište č.2 ako ostrovné, avšak s aktívnou hranou len pri koľaji č.1. čo vytvára 2 nástupné hrany. Poloha nástupíšť je vzájomne posunutá.

Pri zdvojkolažňovaní úseku sa z južnej strany pridá koľaj (koľaj č.2), čo na „bratislavskom“ zhlaví vyžaduje vybudovať preložku poľnej cesty v dĺžke približne 600 m.

Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom. Prístup do podchodu je riešený rampami, z nástupišta č. 1 aj schodiskom. V blízkosti ŽST sa nachádza priecestie na ceste III/1433 (P17), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupištia. Ďalší prístup na nástupište č. 1 bude zriadený aj v blízkosti výpravnej budovy. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťom č. 1 sa vybudujú rampy. V predstaničnom priestore sa v nevyhnutnej miere upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou. Priestor v ŽST. umožňuje v budúcnosti výhľadovo rozšírenie plôch pre parkovanie.

12 - Orechová Potôň - Dunajská Streda

Zdvojkolažnenie úseku s drobnými preložkami s traťovou rýchlosťou 120 km/h. **Za zast. Veľké Blahovo** sa nachádza rozsiahla preložka (dĺžka cca. 1000 m), ktorá sa odkláňa od pôvodnej koľaje smerom na juh. Zast. Veľké Blahovo s dvoma krajnými nástupišťami (vzájomne oproti sebe). Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude z oboch nástupíšť prístupný schodiskom a výťahom. V tesnej blízkosti nástupíšť sa nachádza železničné priecestie na ceste III/1393 (P18), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupištia. Ďalší prístup na nástupište č. 1 bude zriadený aj v blízkosti existujúcej budovy v strede zastávky. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťami sa vybudujú rampy. V predstaničnom priestore sa v nevyhnutnej miere upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou. Zo strany nástupišta č. 1 sa vytvorí spevnená plocha na parkovanie. Priestor na zastávke umožňuje v budúcnosti výhľadovo rozšírenie plôch pre parkovanie.

13 - ŽST Dunajská Streda

ŽST je plne dvojkolažná s dvomi koľajami na predchádzanie č. 3 a 4, tromi odstavnými koľajami a tromi manipulačnými koľajami. Vybudovaný bude nový dvojkolažný výjazd smerom na Komárno s čiastočným využitím vlečky Metrans /Danubia/ a. s., vďaka čomu vznikne dvojkolažný prietah stanicou. Ďalšou nespornou výhodou bude umožnenie súčasných vjazdov z vlečky Metrans /Danubia/ a. s. na nákladné koľaje a taktiež umožnenie vjazdov osobným vlakom od Komárna k nástupištiam. Zrušenie priecestí P19, P20 a P21. V nžkm cca 44,400 vybudovanie nového podchodu s prístupom pomocou rámp.

Nástupište č.1 ako ostrovné jazykové s dĺžkou 220 a 150 m a nástupište č. 2 ako ostrovné o dĺžke 240 m.

Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude z oboch nástupíšť prístupný schodiskom a výťahom. Schodisko pri nástupišti č. 1 bude napojené na upravené chodníky pri výpravnej budove. V predstaničnom priestore sa v nevyhnutnej miere upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou. Jestvujúce parkovisko sa predĺži o 35 m v smere na Bratislavu, čím **dôjde k zvýšeniu počtu parkovacích miest** a vytvorí sa nový výjazd na parkovisko.

Priestor v žst. umožňuje v budúcnosti výhľadovo rozšírenie plôch pre parkovanie.

14 - Dunajská Streda - Dolný Štál

Jednokoľajný úsek s drobnými preložkami s traťovou rýchlosťou 120 km/h. V celom úseku bude snaha čo najviac kopírovať existujúcu jednokoľajnú trať. Zrušenie priecestia P27.

Zast. Kútniky s novo navrhnutým nástupišťom umiestneným na severnej strane. Prístup na nástupište bude zabezpečený chodníkmi z dvoch strán - od najbližšej zástavby a od cesty III/1396, ktorá bude v mieste priecestia (P24) rozšírená o nový chodník. Na prekonanie výškového rozdielu sa vybudujú rampy. Zo strany nástupišta sa v nevyhnutnom rozsahu upravujú spevnené plochy pre parkovanie.

Zast. Dolný Bar s novo navrhnutým nástupišťom umiestneným na južnej strane posunutým k priecestiu P26. Železničné priecestie na ceste III/1397 (P26), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupište. Ďalší prístup bude možný od výpravnej budovy. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkmi a nástupišťom sa vybudujú rampy. V predstaničnom priestore sa v nevyhnutnej miere upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou. Zo strany nástupišťa č. 1 sa **vytvorí spevnená plocha na parkovanie**. Priestor na zastávke umožňuje v budúcnosti výhľadovo rozšírenie plôch pre parkovanie.

15 - ŽST Dolný Štál

ŽST bude jednokoľajná s dvoma koľajami na predchádzanie č. 2 a 3. a s jednou odstavnou koľajou. Agropodnik a.s. Trnava bude napojený vlečkou smerom na Komárno a bude vybudovaná nová vlečková koľaj na „bratislavskom“ zhlaví smerom na Komárno. Nástupišťa sú pri koľajach č. 2 a 3 ako krajné (vzájomne posunuté). Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude slúžiť aj pre verejnosť ako náhrada za zrušené priecestie P28. Prístup do podchodu je riešený rampami a schodiskom. Prístup na nástupišťa a k výstupom z podchodu bude zabezpečený novými chodníkmi. Od obce Dolný Štál bude nový chodník napojený na jestvujúci, ktorý prechádza popri ceste II/211. Nový chodník od obce Topoľníky bude napojený na chodník riešený v rámci novej prístupovej komunikácie k železničnej stanici. Nová komunikácia súvisí s vybudovaním nadjazdu na ceste II/211, ktorý nahradí jestvujúce železničné priecestie. V predstaničnom priestore sa v nevyhnutnej miere upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou a **zvýši sa počet parkovacích miest**. V blízkosti výpravnej budovy sa zriadi nová autobusová zastávka, ako náhrada jestvujúcich zastávok zrušených v rámci preložky cesty II/211.

16 - Dolný Štál – Veľký Meder

Jednokoľajný úsek s drobnými preločkami (v oblúkoch) s traťovou rýchlosťou 120 km/h (na konci úseku oblúk s rýchlosťou 100 km/h). V celom úseku bude snaha čo najviac kopírovať existujúcu jednokoľajnú trať. Zrušenie P29, P30 a P32.

Zo súčasnej nákladiskovej **zastávky Okoč** vznikne zast. Okoč s novonavrhnutým nástupišťom umiestneným v existujúcej polohe (na východnej strane). Nástupište bude napojené na súbežnú cestu - Železničná ulica - chodníkom s rampou na prekonanie výškového rozdielu. Pri nástupišti sa vybuduje spevnená plocha pre parkovanie.

17 - ŽST Veľký Meder

ŽST bude jednokoľajná s jednou koľajou na predchádzanie č. 3. Na „bratislavskom“ zhlaví je v oblúkoch rýchlosť 60 km/h.

Nástupište bude riešené ako ostrovné. Prístup na nové ostrovné nástupište bude zabezpečený podchodom so schodiskami a výťahom. Výstup z podchodu pri výpravnej budove bude nadväzovať na upravené chodníky v predstaničnom priestore. V predstaničnom priestore sa upravujú spevnené plochy dotknuté stavbou. Priestor v ŽST. umožňuje v budúcnosti výhľadovo rozšírenie plôch pre parkovanie.

18 - Veľký Meder - Zemianska Olča

Jednokoľajný úsek s rozsiahlou preločkou (dĺžka cca 2,0 km) na začiatku úseku, kedy sa trať bude odkláňať na južnú stranu s traťovou rýchlosťou 120 km/h (na začiatku preložky s rýchlosťou 100 km/h). Za preločkou bude snaha čo najviac kopírovať existujúcu jednokoľajnú trať.

Zast. Bodza s novo navrhnutým nástupišťom (na východnej strane – bližšie k obci Bodza) umiestneným v novej polohe pri priecestí P35 (posun v smere staničenia o 0,5 km), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupište. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkom a nástupišťom sa vybuduje rampa. Pri nástupišti **sa vytvorí spevnená plocha na parkovanie**.

19 - ŽST Zemianska Olča

ŽST je jednokoľajná s tromi koľajami na predchádzanie č. 2, 3 a 4. Vchodový oblúk na „bratislavskom“ zhlaví si vyžaduje preložku, pri ktorej vzniká nová poloha priecestia P37 (viac na Obr. 82). Za komárňanským zhlavím, si

napojenie koľaje na zo ŽST na koľaj na širšej trati vyžaduje drobnú preložku. Vlečka *Gamex Trading s.r.o.* má zrušené zapojenie od Dunajskej Stredy. Dve krajné nástupištia (vzájomne oproti sebe) pri koľajach č. 1 a 2. sú presunuté smerom na Komárno k tesnej blízkosti priecestia P38 (na miestnej komunikácii - Kapitánska ulica), ktoré bude zrušené. Ako náhrada sa vybuduje podchod pre cestujúcich a verejnosť. Prístup do podchodu a na nástupištia bude zabezpečený rampami. Pri nástupišti zo strany Obce Zemianska Olča **sa vybuduje spevnená plocha pre parkovanie.**

20 - Zemianska Olča - Zlatná na Ostrove

Jednokoľajný úsek s drobnými preložkami (v oblúkoch) s traťovou rýchlosťou 120 km/h. V celom úseku bude snaha čo najviac kopírovať existujúcu jednokoľajnú trať.

Zast. Okoličná na Ostrove s novo navrhnutým nástupišťom umiestneným na južnej strane, umiestneným v novej polohe pri priecestí P40 (posun proti smeru staničenia o 0,5 km), na ktorom bude cestná komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupište. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkom a nástupišťom sa vybuduje rampa. Pri nástupišti sa **vybuduje spevnená plocha pre parkovanie.**

Zast. Horná Zlatná s novo navrhnutým nástupišťom umiestneným na severnej strane. V tesnej blízkosti nástupištia sa nachádza železničné priecestie na miestnej komunikácii (P41), na ktorom bude komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupište. Na prekonanie výškového rozdielu medzi chodníkom a nástupišťom sa vybuduje rampa. Pri nástupišti sa **vybuduje spevnená plocha pre parkovanie.**

21 - ŽST Zlatná na Ostrove

ŽST je jednokoľajná s jednou koľajou na predchádzanie č. 2. Zhlavie smerom na Zemiansku Olču je vytiahnuté pred oblúk. Zhlavie smerom na Komárno nezasahuje do priecestia P43 (P43 ostáva jednokoľajné). ŽST umožňuje križovanie vlakov. Krajné nástupištia sú vzájomne oproti sebe. Prechod medzi nástupišťami bude zabezpečený podchodom, ktorý bude slúžiť aj pre verejnosť ako náhrada za zrušené železničné priecestie P42 na Železničnej ulici. Prístup do podchodu je riešený rampami a schodiskami. Prístup na nástupištia a k výstupom z podchodu bude zabezpečený novými chodníkmi s napojením na Železničnú ulicu a na cestu III/1460. Na železničnom priecestí (P43) bude cesta III/1460 rozšírená o nových chodníkov. Priamy prístup z chodníkov na nástupištia bude rampami. V predstaničnom priestore budú v nevyhnutnej miere upravené spevnené plochy dotknuté stavbou.

22 - Zlatná na Ostrove - Komárno Závody

Jednokoľajný úsek s drobnými preložkami (v oblúkoch) s traťovou rýchlosťou do 120 km/h (za zast. Nová Stráž oblúk na 70 km/h a následne zvyšok úseku na 100 km/h). V celom úseku bude snaha čo najviac kopírovať existujúcu jednokoľajnú trať. Zrušenie priecestí P44, P47 a P48.

Zo súčasného nákladiska a zastávky Nová Stráž vznikne **zast. Nová Stráž** s novo navrhnutým nástupišťom umiestneným na južnej strane. Železničné priecestia P47 (na ul. Kostolná) a P48 (na ul. Darányiho), medzi ktorými sa nachádza zast., budú zrušené. Ako náhrada sa v rámci železničnej zastávky vybuduje podchod pre cestujúcich aj verejnosť. Bude napojený na nové chodníky rampami a schodiskami. Nový chodník súbežný so železničnou traťou zo severnej strany bude prepájať komunikácie, na ktorých boli zrušené železničné priecestia. Nový chodník zo strany nástupištia a výpravnej budovy bude napojený od cesty I/63 (ul. Hlavná). Prístup z chodníka na nástupište bude zabezpečený rampou v dvoch miestach. V predstaničnom priestore budú v nevyhnutnej miere upravené spevnené plochy dotknuté stavbou.

V nžkm 93,600 (na konci úseku) bude doplnená nová odbočná koľaj (traťová rýchlosť 60 km/h) v smere od Dunajskej Stredy na Komárom (HU) s napojením do trate č. 120B v dĺžke 900 m.

23 - Komárno závody – Komárno

Jednokoľajný úsek s rýchlosťou 100 km/h okrem vchodových oblúkov pred ŽST Komárno, ktoré sú navrhnuté na 80 km/h a 40 km/h. Zrušenie priecestia P51.

Zast. Komárno závody s novo navrhnutým nástupišťom umiestneným v existujúcej polohe (na severnej strane). V tesnej blízkosti nástupištia sa nachádza železničné priecestie na ceste II/573 (P50), na ktorom bude cestná

komunikácia rozšírená o nový chodník. Z tohto chodníka bude zabezpečený prístup na nástupište rampou. Pri nástupišti **sa vybuduje spevnená plocha pre parkovanie**.

Za zast. Komárno Závody je riešené aj zaústenie odbočnej trate v smere na Komárom (HU) do hlavnej koľaje pomocou dvoch výhybiek s odvratnou koľajou.

6.2.2. Železničné stanice a zastávky

Cieľom modernizácie v jednotlivých železničných zastávkach a staniciach je dosiahnuť nasledujúce parametre:

- užitočná dĺžka a dostatočný počet dopravných koľají pre nákladné vlaky,
- zachovanie napojenia vlečkových koľají,
- dĺžka nástupíšť 180 m s výhľadom na 200 m (v staniciach podľa výpočtu dopravnej technológie a možností aj viac)
- optimalizovať počet koľají a výhybiek,
- mimoúrovňové priechody (aj v zastávkach) v úseku zdvojkolejovania železničnej trate (BA – DS),
- rýchlosť v predjazdných koľajach 80 km/h a rýchlosť v ostatných dopravných koľajach 60 km/h,
- 2 koľajové spojky na každom zhlaví.

V ŽST budú zrekonštruované nakladacie rampy a zastrešené nástupištia. Na zastávkach budú osadené prístrešky pre cestujúcich, lavičky, odpadkové koše, státa pre bicykle, osvetlenie, tabule s cestovým poriadkom a pod. Na zastávkach s vyššou frekvenciou cestujúcich budú riešené aj čakacie priestory, sociálne zázemie a priestory iných komerčných aktivít.

Stavebné úpravy výpravných budov budú navrhnuté s ohľadom na zvýšenie kvality služieb v železničnej osobnej doprave, prioritne budú zlepšené vzhľad a funkčnosť budov a zariadení a vybavenosť (mobiiliár, sociálne zariadenia a pod.). Verejné časti budov budú riešené bezbariérovo a budú doplnené o funkčný orientačný a informačný systém.

Dôjde k úprave predstaničných priestorov nasledovne:

- bude možný bezpečný a plynulý bezbariérový prístup cestujúcich s dostatočným osvetlením s napojením na existujúcu infraštruktúru,
- dôjde k napojeniu alebo úprave zasiahnutých plôch a parkovacích miest aby bol možný prístup z existujúcich parkovacích plôch bez obmedzenia počtu parkovacích miest,
- bude možné podľa priestorových možností rozšíriť parkovacie plochy a doplniť prístrešky pre bicykle,
- tam, kde dochádza k posunu nástupíšť do úplne novej polohy (nová poloha zastávky) sa navrhujú zrealizovať nové parkovacie plochy podľa priestorových možností.

6.2.3. Železničný zvršok, železničný spodok

V rámci navrhovaného riešenia sa uvažuje s komplexnou rekonštrukciou železničného zvršku a železničného spodku. Konštrukcia železničného zvršku je navrhovaná z koľají upevnených na železobetónových podvaloch s pružným bezpodkladnicovým upevnením v štrkovom lôžku. Koľaj bude zriadená ako bezstyková, pomocou zvarovaním dlhých koľajnicových pásov (dĺžky min. 75 m), čo umožňuje odstrániť styky z koľaje a prispieť tak k zníženiu tvorby hluku a vibrácií. Z dôvodu ďalšieho zníženia hlučnosti budú hlavy koľajnic upravené strojným brúsením.

Výhybky sa navrhujú na železobetónových výhybkových podvaloch (v ojedinelých, nevyhnutných prípadoch na drevených podvaloch) s podkladnicovým pružným upevnením a s elektrickým ohrevom.

Dosiahnutie požadovaných parametrov modernizácie železničných tratí je podmienené aj rekonštrukciou konštrukcie železničného spodku zariadením, alebo výmenou podkladových vrstiev podvalového podlažia, ktoré v súčasnosti v dotknutých úsekoch a staniciach nevyhovujú, alebo úplne absentujú. S rekonštrukciou železničného spodku priamo súvisí aj návrh nového odvodnenie železničných tratí a stavieb pomocou zriadenia odvodňovacích priekop, drenážnych systémov, stavbou a rekonštrukciou priepustov a železničných mostov.

6.2.4.Trakčné vedenie a elektrotechnika

V úseku Bratislava-Nové Mesto - Odbočka Bratislava-Ružinov dôjde ku zatrolejovaniu tretej traťovej koľaje. Na úseku Odbočka Bratislava-Ružinov - Odbočka Komárno St.4 dôjde k vybudovaniu trakčného vedenia s nasledovnými parametrami:

- napäťová sústava AC jednofázová striedavá 25kV, 50Hz,
- zvislé reťazkové vedenie,
- menovitá výška trolejového drôtu v mieste závesov bude 5500 mm nad temenom koľaje,
- prevádzková rýchlosť hlavných koľají podľa koľajového riešenia – 120 km/h.

Podrobné technické parametre trakčného vedenia budú navrhnuté v štádiu spracovanie projektu stavby v zmysle aktuálne platných technických noriem a predpisov ŽSR.

Pre potreby napájania systému trakčného vedenia budú vybudované nové trakčné napájacie stanice v ŽST Dunajská Streda a v ŽST Kvetoslavov. Pre potreby zásobovania týchto napájacích staníc sa vybudujú nové VVN prípojné linky z dostupnej VVN siete resp. elektrických staníc (nad 110 kV). V lokalite Kvetoslavovo je navrhované nové VVN vedenie od elektrickej stanice Mierovo a v Dunajskej Strede sa nachádza elektrická stanica v obci s rovnomeným názvom, odkiaľ je taktiež uvažovaná nová VVN linka k trakčnej napájacej stanici. V úsekoch medzi trakčnými napájacími stanicami budú umiestnené nové spínacie stanice (SpS), ktoré budú slúžiť pre účely prepojenia susedných úsekov v prípade potreby vypnutia niektorej z TNS v lokalitách Bratislava-Nové Mesto, Orechová Potôň a Veľký Meder.

V jednotlivých železničných staniciach a zastávka sa vo všeobecnosti pre účely napájanie nových technológií a prvkov železničnej infraštruktúry zrekonštruujú v prípade potreby existujúce trafostanice a budú zrealizované nové NN rozvody slúžiacie pre napájanie nového osvetlenia koľajísk a nástupíšť, elektrického ohrevu výhybiek, nových systémov zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, osvetlenia prístupových trás a pod.

6.2.5.Zabezpečovacie zariadenia

V celom úseku je navrhnutá implementácia systému ERTMS/ETCS L2 BL3 a vyššou podľa TSI so spätnou kompatibilitou s BL2, čoho súčasťou je aj zavedenie rádiovkej siete GSM-R SK. Hlavným cieľom systému ERTMS/ETCS je zjednotenie riadenia a zabezpečenia jazdy vlakov a dosiahnutie interoperability v súlade so zákonom č. 513/2009 Z.z. a platnými technickými špecifikáciami interoperability týkajúcimi sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii (ďalej TSI CCS).

Zavedením globálneho systému sú však sledované i ďalšie ciele, medzi ktoré patria napr.:

- zvýšenie bezpečnosti železničnej prevádzky,
- zvýšenie priepustnosti tratí,
- umožnenie využitia maximálnych traťových rýchlostí.

Hlavnou funkciou systému ERTMS/ETCS je zaistenie bezpečnosti vlakovej dopravy a aktívny zásah do riadenia vlaku v prípade zlyhania alebo omylu rušňovodiča.

Nové staničné zabezpečovacie zariadenia budú navrhované 3. kategórie na báze elektronických prvkov, ktoré budú navrhnuté tak, aby boli pripravené pre poskytovanie potrebných dát a informácií pre systém ETCS L2 do príslušných Rádioblokových centráľ (ďalej RBC), ktoré budú navrhnuté v danom úseku trate. RBC budú musieť byť schopné spolupracovať s existujúcim Centrom kľúčového manažmentu (Key Management Centre) a budú umožňovať vybudovanie handoveru RBC/RBC. Obslužné pracovisko pre ETCS L2 bude navrhnuté v centre riadenia dopravy a bude zapracované do jednotného ovládacieho pracoviska. V koľajisku budú umiestnené nové vonkajšie prvky ako svetelné návěstidlá hlavné (vchodové, odchodové, cestové), predzvesti, zriaďovacie (stožiarové, trpasličie), elektromotorické prestavníky, výkoľajky, snímače osí a snímače polôh jazykov výmen. Voľnosť staničných koľají a výhybkových úsekov bude zaisťovaná počítačmi osí, ktoré budú spĺňať požiadavky platných TSI CCS, dokumentu ERA/ERTMS/033281 a národnej legislatívy SR. Nové zabezpečovacie zariadenia musia rešpektovať požiadavky vyplývajúce z konštrukčného riešenia železničných vozidiel vrátane ich možných rušivých vplyvov. Použitá bude

rýchlostná návestná sústava a návestidlá musia mať optické a elektrické parametre v súlade s platnou legislatívou ŽSR.

Nové traťové zabezpečovacie zariadenia budú navrhované 3. kategórie na báze elektronických prvkov s absolútnym významom návesti STOJ. Delenie medzistaničných úsekov na viac priestorových oddielov sa bude realizovať podľa požiadaviek priepustnej výkonnosti. Zabezpečovacie zariadenie umožní činnosť systému, ktorý automaticky kontroluje rýchlosť vlaku. Nové SZZ, TZZ, PZZ, RBC a systém ETCS L2 musia byť dimenzované na min životnosť 20 rokov. Pri budovaní systému ETCS sa vzhľadom na jeho vlastnosti (popísané vyššie) očakáva výrazné zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy, ktoré sa však úplne prejaví až v okamihu zavedenia výhradnej prevádzky pod systémom ETCS. Nasadením systému ERTMS/ETCS dôjde k odstráneniu starších typov zabezpečovacích zariadení, ktoré môžeme v súčasnosti označiť za morálne zastarané a nevhodné pre ďalšie úpravy. Zjednotením zariadenia bude možné zredukovať rozmanitosť údržby a zároveň i skladové zásoby náhradných dielov.

Výstavba rádiovkej siete GSM-R SK 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 cca. 35° tak, aby pokryli železničnú trať a jej bezprostredné okolie. Systém základňových rádiostaníc pokrýva trať vo voľnom teréne. Vytypovanie umiestnenia BTS v jednotlivých lokalitách v riešenom úseku je na základe budúceho rádiového plánovania.

6.2.6. Oznamovacie zariadenia

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

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

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

6.2.7. Mostné objekty a priepusty

Za účelom zvýšenia priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno a doplnením 2. traťovej koľaje v úseku Bratislava – Dunajská Streda (TÚ 2862) budú nevyhnutne dotknuté všetky železničné mosty a priepusty. Všetky mostné objekty na dotknutom území bude potrebné prispôbiť novému situačnému a šírkovému usporiadaniu trate a požadovanej prechodnosti zaťaženi. Rekonštrukcia existujúcich a návrh nových premostení bude sledovať dosiahnutie normových stavov. V niektorých prípadoch pri rekonštrukciách konštrukcií sa uvažuje s nevyhnutnou výmenou či opravou jednotlivých konštrukčných prvkov. Presnejší návrh opatrení pri rekonštruovaných objektoch bude zrejmý až po podrobnejšom zameraní a vykonaní stavebnotechnického prieskumu (STP) mostných objektov vo vyšších stupňoch projektovej dokumentácie. Všetky mosty a mostné otvory sa navrhnu tak aby boli v súlade s platnými normami, predpismi a legislatívou. Rozmery mostných otvorov ponad vodné toky budú overené v ďalších stupňoch PD na základe údajov o prietokoch v mieste krížení mostov s týmito tokmi.

Pri **železničných mostoch** sa pri návrhu nových konštrukcií, resp. pri prestavbe existujúcich mostov uvažuje prednostne s návrhom kolmých mostov. Všetky mostné nosné konštrukcie sa navrhujú prednostne ako jednokoľajné objekty, tzn. že pre každú koľaj sa navrhuje samostatná nosná konštrukcia (dilatačne oddelené), dvoj a viackoľajné nosné konštrukcie sa môžu navrhovať iba v opodstatnených prípadoch po odsúhlasení odbornými zložkami ŽSR. Presný typ a materiálové riešenie navrhovaných nosných konštrukcií mostov ako aj overenie rozmeru

mostného otvoru po doplnení kapacitných výpočtoch (napr. šírka podchodu, hydrotechnické výpočty) bude podrobnejšie riešené v ďalších stupňoch PD na základe spresnenia vstupných údajov (zameranie, STP mostov, IG-prieskum, výskyt IS, požiadavky dotknutých organizácií, údaje o prietokoch od SHMÚ...). Úpravy na vodných tokoch v mieste mostov, resp. na korytách ovplyvnených návrhom nových koľají budú v ďalších stupňoch PD odsúhlasené so správcou povodia toku.

Navrhované mostné objekty budú súvisieť aj s náhradou vybraných rušených úrovňových križovaní železničnej trate s cestnými komunikáciami, konkrétne v prípade priecestí P3, P6, P19 a P28. Priecestie P3 bude nahradené novým cestným podjazdom vedeným popod železničnú trať. Pri ostatných uvedených priecestiach sa uvažuje s náhradou formou nových **cestných nadjazdov (cestné mosty)**. Na existujúcich aj novonavrhovaných cestných nadjazdoch križujúcich železničnú trať budú zároveň riešené ochranné konštrukcie proti dotyku so živými časťami trakčného vedenia.

Osobitnú skupinu objektov tvoria **priepusty**, ktoré možno z hľadiska ich funkcie charakterizovať ako menšie premostňovacie objekty slúžiace najmä na prevedenie trvalých alebo občasných vodných tokov, prípadne na zabezpečenie odvodnenia priekop. V riešenom úseku sa podľa evidencie správcov nachádza 23 priepustov. Ich ďalšie riešenie bude závisieť od skutočného stavebno-technického stavu, funkcie a významu v systéme odvodnenia územia.

V nadväznosti na výsledky podrobnejšieho technického preverenia budú priepusty rekonštruované, prestavané alebo v prípade preložiek železničnej trate odstránené a podľa potreby nahradené novými objektmi. Rekonštrukcia bude spočívať v ich oprave alebo prestavbe tak, aby spĺňali požadované technické a normové parametre a zároveň kapacitne vyhovovali návrhovým prietokom. V ďalších stupňoch projektovej dokumentácie bude potrebné opätovne preveriť aj možnosť zrušenia niektorých priepustov, ak sa preukáže, že po modernizácii trate stratia svoju pôvodnú funkciu, napríklad v dôsledku zmeny systému odvodnenia priekop alebo návrhu vsakovacích zariadení.

Z environmentálneho hľadiska sa odporúča, aby boli pri ďalšom projektovom rozpracovaní osobitne preverované priepusty v **sžkm 36,748, 39,182, 40,629, 41,724, 31,340 a 4,834**, ktoré sú v kapitole D/8. Vplyvy na biotu identifikované ako významné z hľadiska zachovania alebo zlepšenia migračnej priechodnosti územia. Pri týchto objektoch sa odporúča uprednostniť rámové riešenie s brehovými lavicami. Zároveň je potrebné preveriť aj neevidovaný objekt v **nžkm 89,52**, približne **sžkm 7,5**, ktorý sa v teréne javí ako bývalý priepust alebo hydrická prepojka a môže mať význam pre ekologickú priechodnosť násypového telesa.

Z hľadiska zvýšenia bezpečnosti železničnej prevádzky, zdvojkolažnenia trate a zvýšenia traťovej rýchlosti sa v železničných staniciach a zastávkach navrhujú aj **nové podchody** pre cestujúcich. Ich potreba súvisí najmä s odstránením úrovňových prístupov a so zrušením niektorých existujúcich priecestí. Vybrané podchody budú okrem prístupu cestujúcich na nástupišťa slúžiť aj širšej verejnosti ako bezpečné mimoúrovňové prepojenie územia popod železničnú trať.

Všetky navrhované podchody budú riešené s dôrazom na bezbariérovosť, vrátane rámp, výťahových šacht alebo iných vhodných prvkov umožňujúcich prístup osobám so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie. Podchody v železničných staniciach a zastávkach musia zároveň spĺňať príslušné požiadavky interoperability železničnej infraštruktúry.

Na mostných objektoch sa navrhuje koľaj s priebežným koľajovým lôžkom.

Tab. 14 Navrhovaný spôsob riešenia železničných mostov

Označenie	Poloha (nžkm)	Typ konštrukcie	Dĺžka (m)	Druh prekážky	Popis
ŽM - 1	7,892	jednopoľový oceľový	78	vodný tok - Malý Dunaj	Zelený most, zdvojkolažnenie žel. trate, doplnenie novej mostnej konštrukcie na 2. traťovú koľaj, ponechanie rezervy pre budúcu cyklotrasu.
ŽM - 2	9,979	jednopoľový betónový	16	cestná komunikácia	nový cestný podjazd pri Zšt. Podunajské Biskupice
ŽM - 3	45,690	jednopoľový betónový	13	zeleň	rekonštrukcia žel. mosta

Informácia o navrhovanej činnosti alebo jej zmene

Označenie	Poloha (nžkm)	Typ konštrukcie	Dĺžka (m)	Druh prekážky	Popis
ŽM - 4	49,189	jednopoľový oceľový	24	Gabčíkovo - Topoľníky	rekonštrukcia žel. mosta
ŽM - 5	52,436	jednopoľový betónový	8	Dolnobarský rybník	rekonštrukcia žel. mosta
ŽM - 6	60,524	jednopoľový oceľový	20	Chotárny kanál	zbúranie a vybudovanie nového žel. mosta - nová poloha koľaje
ŽM - 7	62,567	jednopoľový betónový	12	Sokolský kanál	rekonštrukcia žel. mosta
ŽM - 8	66,335	jednopoľový betónový	19	kanál Veľký Meder-Holiare	rekonštrukcia žel. mosta
ŽM - 9	66,900	jednopoľový betónový	5	zeleň	zbúranie a vybudovanie nového žel. mosta - zdvojkoľajnenie
ŽM - 10	68,730	jednopoľový betónový	19,5	kanál Veľký Meder-Holiare	zbúranie a vybudovanie nového žel. mosta - nová poloha koľaje
ŽM - 11	71,746	jednopoľový betónový	24	vodný tok Holiare-Lipové	vybudovanie nového železničného mosta - nová poloha koľaje
ŽM - 12	0,610	jednopoľový oceľový	70	Komárňanské slanisko	vybudovanie nového železničného mosta ponad Komárňanské slanisko
ŽM - 13	96,825	jednopoľový betónový	15	CK neurčenej triedy	zbúranie a vybudovanie nového žel. mosta - nová poloha koľaje

Tab. 15 Navrhovaný spôsob riešenia cestných mostov

Označenie	Poloha (nžkm)	Typ konštrukcie	Dĺžka (m)	Druh prekážky	Popis
CM - 1	5,547	betónový	.	železničná trať	existujúci cestný most na D1 doplnenie 2. traťovej koľaje v existujúcom mostnom otvore bez zásahu do samotnej konštrukcie mosta, elektrifikácia a vybudovanie protidotykovej ochrany na mostnej konštrukcii
CM - 2	12,757	betónový	-	železničná trať	existujúci cestný most na D4, doplnenie 2. traťovej koľaje v existujúcom mostnom otvore bez zásahu do samotnej konštrukcie mosta, elektrifikácia a vybudovanie protidotykovej ochrany na mostnej konštrukcii
CM - 3	15,887	jednopoľový betónový	26	železničná trať	nový cestný nadjazd , náhrada za zrušenie priecestia v km 15,900.
CM - 4	42,925	dvojpoľový betónový	75	železničná trať	nový cestný nadjazd , náhrada za zrušenie priecestia v km 42,886.
CM - 5	44,905	betónový	-	železničná trať	existujúci cestný most na D4 a doplnenie 2. traťovej koľaje, elektrifikácia a vybudovanie protidotykovej ochrany.
CM - 6	55,208	betónový	37	železničná trať	nový cestný nadjazd , náhrada za zrušenie priecestia v km 42,020

Modernizácia trate a jej zdvojkoľajnenie prináša potrebu nového technického riešenia prístupu cestujúcich na nástupištia a bezpečného prechodu peších cez železničnú trať, na ktorej dochádza k zvýšeniu rýchlosti. Z tohto dôvodu je v celom riešenom úseku železničnej trate Bratislava-Nové Mesto navrhnutých celkovo 17 nových podchodov pre cestujúcich, 1 nový podchod ako náhrada za zrušené priecestie P20 (Dunajská Streda) a 1 podchod je uvažovaný ako existujúci (budúca realizácia v rámci súvisiacej stavby v ŽST Nové Košariská).

Tab. 16 Nové podchody/nadchody pre cestujúcich a verejnosť

Poloha (nžkm)	Lokalita	Popis	Poznámka
8,648	zast. Bratislava-Vrakuňa	nový podchod pre cestujúcich	nové nástupište sa prepojí podchodom s existujúcim, vyústenie smerom k zastávka MHD

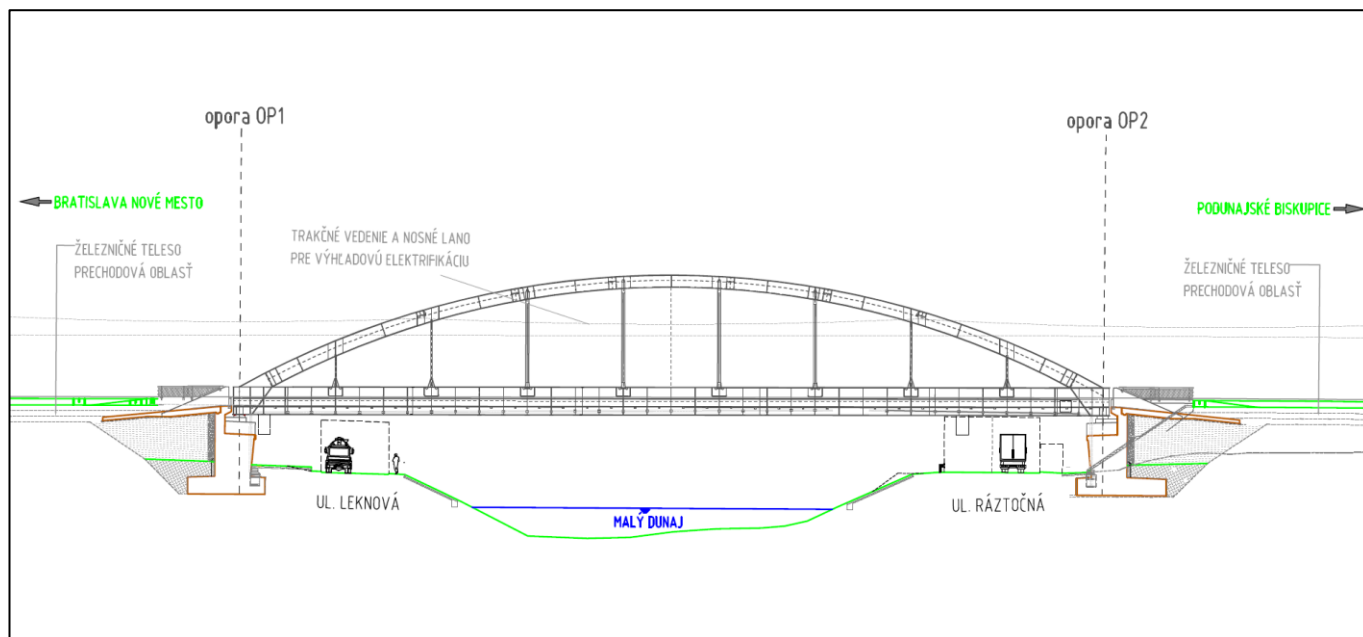
Poloha (nžkm)	Lokalita	Popis	Poznámka
10,212	ŽST Podunajské Biskupice	nový podchod pre cestujúcich a verejnosť a cyklistov	vyústenie k zastávkam MHD
15,796	ŽST Nové Košariská	existujúci podchod (plánovaný v rámci súvisiacej stavby)	realizácia v rámci súvisiacej stavby, nie je súčasťou navrhovanej činnosti, v čase realizácie navrhovanej činnosti bude zrealizovaný
18,260	zast. Miloslavov	nový podchod pre cestujúcich	
22,420	zast. Kvetoslavov	nový podchod pre cestujúcich	
23,852	ŽST Kvetoslavov	nový podchod pre cestujúcich	
26,330	zast. Malá Paka	nový podchod pre cestujúcich	
27,807	zast. Veľká Paka	nový podchod pre cestujúcich	
31,370	ŽST Lehnice	nový podchod pre cestujúcich	
35,620	zast. Michal na Ostrove	nový podchod pre cestujúcich	
37,660	ŽST Orechová Potôň	nový podchod pre cestujúcich	
41,178	zast. Veľké Blahovo	nový podchod pre cestujúcich	
43,935	ŽST Dunajská Streda	nový podchod pre cestujúcich	
44,418	ŽST Dunajská Streda	nový podchod pre peších a cyklistov	náhrada za zrušené priecestie P21 a čiastočne P20 – pre peších
55,269	ŽST Dolný Štál	nový podchod pre cestujúcich	
67,120	ŽST Veľký Meder	nový podchod pre cestujúcich	
76,572	ŽST Zemianska Olča	nový podchod pre cestujúcich	
85,400	ŽST Zlatná na Ostrove	nový podchod pre cestujúcich	
90,910	zast. Nová Stráž	nový podchod pre cestujúcich	

Vzhľadom na zložitosť situácie týkajúcej sa rekonštrukcie a dobudovania Zeleného mosta, uvádzame podrobný prehľad postupu a rozsahu prác v jednotlivých stavbách v nasledujúcich kapitolách:

6.2.7.1. Súvisiaca stavba KR železničného mosta v km 7,892 trate Bratislava Nové Mesto – Dunajská Streda (Komplexná rekonštrukcia Zeleného mosta)

V priestore križovania železničnej trate Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda s vodným tokom Malý Dunaj, ulicou Leknová a ulicou Ráztočná sa nachádza železničný most v km 7,892, označovaný ako Zelený most. Ide o najdlhší mostný objekt v traťovom úseku 2862 na existujúcej jednokoľajnej, neelektrifikovanej železničnej trati. Pôvodná nosná konštrukcia mosta z roku 1963 bola tvorená štyrmi poľami.

Nakoľko je tento most z hľadiska priestorovej priechodnosti a prevádzkovej zaťažiteľnosti nevyhovujúci, je v rámci súvisiacej stavby „**KR železničného mosta v km 7,892 trate BA Nové Mesto – Dunajská Streda**“ pripravovaná jeho rekonštrukcia. Momentálne prebieha inžinierska činnosť pre stavebné povolenie a majetkovoprávne vysporiadanie. **Predpokladaná realizácia tejto súvisiacej stavby je v období 05/2027 – 05/2028.**



Obr. 56 Nový železničný most ponad Malý Dunaj, tzv. Langrov trám

(Zdroj: KR železničného mosta v km 7,892 trate BA Nové Mesto – Dunajská Streda, Zámer 2017, REMING CONSULT, a.s.)

V rámci stavby bude zrealizovaná nová mostná konštrukcia pre existujúcu traťovú koľaj, pričom táto koľaj bude z prevádzkových dôvodov prevedená do novej polohy. Po sprevádzkovaní novej mostnej konštrukcie bude pôvodný, resp. súčasný Zelený most demontovaný. Uvedená súvisiaca stavba teda nezabezpečí zdvojkolajnenie trate; po jej realizácii bude v predmetnom úseku naďalej prevádzkovaná jedna traťová koľaj, avšak už v novej smerovej a výškovej polohe.

Súčasný technický riešenie mosta nevyhovuje požadovanej kategórii zaťaženia trate D4 a pôvodné výškové riešenie zároveň nezabezpečuje požadovanú podjazdnú výšku nad cestnou komunikáciou II/572, t. j. Ráztočnou ulicou. Z tohto dôvodu je **v rámci súvisiacej stavby navrhnuté zdvihnutie nivelety mosta približne o 0,6 m, resp. v priemere o cca 58,5 cm, aby bola zabezpečená normová podjazdná výška nad Ráztočnou ulicou.**

Nový most v rámci súvisiacej stavby bude vybudovaný rovnobežne s existujúcim mostom v osovej vzdialenosti 8,0 m od súčasnej trate. Situovaný bude východne od existujúceho mosta, bližšie k čistiarni odpadových vôd. Táto poloha bola zvolená z dôvodu zachovania prevádzky na trati počas výstavby a minimalizácie výluk. Zároveň je navrhnutá tak, aby rešpektovala budúce zdvojkolajnenie trate; dokumentácia k Zelenému mostu (KR železničného mosta v km 7,892 trate BA Nové Mesto – Dunajská Streda, Zámer 2017, REMING CONSULT, a.s.) výslovne uvádza, že plánované zdvojkolajnenie bude v budúcnosti vedené v polohe pôvodného mosta.

V dôsledku posunu novej mostnej konštrukcie a zdvihnutia nivelety nebude v rámci súvisiacej stavby upravený iba samotný most, ale aj nadväzujúci úsek železničnej trate. Rekonštrukcia železničného zvršku je navrhnutá približne v úseku žkm 7,400 – 8,234 v dĺžke 834 m, pričom zdvihnutie nivelety mosta a posun mosta do novej polohy vyvolajú úpravu železničnej trate v dĺžke približne 1 000 m, od žkm 7,300 po žkm 8,300. V upravovanom úseku sa nachádza aj križovanie komunikácie v žkm 7,410 (P1) a priechod pre peších v žkm 8,146 (P2), ktoré sú súčasťou riešenia Zeleného mosta.

Navrhnutý nový most bude jednoložový oceľový trámový most, tzv. Langrov trám, stužený oblúkom. Jeho rozpätie je 76,95 m, šírka nosnej konštrukcie približne 8,0 m a nová výšková poloha mosta je približne 0,6 m nad pôvodnou niveletou. Významnou zmenou bude aj konštrukcia mostovky: namiesto pôvodnej prvkovej mostovky s drevenými mostnicami uloženými priamo na oceľových priečnikoch bude **nový most riešený s priebežným koľajovým lôžkom**, kde budú podvaly uložené v štrkovom lôžku. Toto riešenie má **priaznivejší vplyv na hlukové emisie a šírenie vibrácií.**

6.2.7.2. Úprava Zeleného mosta v rámci navrhovanej činnosti

Pre navrhovanú činnosť je súvisiaca stavba KR železničného mosta v km 7,892 trate BA Nové Mesto – Dunajská Streda rozhodujúca v tom, že určuje budúce priestorové usporiadanie dvojkoľajnej trate v danom mieste. Súvisiaca stavba najskôr prevedie existujúcu koľaj na nový most v novej polohe. Navrhovaná činnosť následne doplní druhú koľaj a druhý most v polohe pôvodnej koľaje. Pri návrhu navrhovanej činnosti bude preto potrebné rešpektovať nielen nové smerové a výškové vedenie koľaje po realizácii súvisiacej stavby, ale aj podmienky ochrany Malého Dunaja, úpravy brehov a koryta, riešenie odvodnenia, pešie väzby, priecestie/priechod pre peších, rezervu cyklotrasy Malý Dunaj a podmienky vyplývajúce z povoľovania súvisiacej stavby Zeleného mosta.

Rekonštrukcia Zeleného mosta preto vytvorí v území nový východiskový stav pre navrhovanú činnosť. V čase realizácie stavby „Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno“ sa predpokladá, že existujúca koľaj už bude prevedená na nový Zelený most v posunutej polohe a pôvodný most bude odstránený. Naša stavba bude následne riešiť doplnenie druhej koľaje vrátane nového, druhého mostného objektu v priestore pôvodnej koľaje/súčasného Zeleného mosta.

Navrhovaná činnosť „Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno“ bude na tento stav nadväzovať. Jej predmetom bude dobudovanie druhej traťovej koľaje, a tým aj dobudovanie druhého mostného objektu cez Malý Dunaj v priestore Zeleného mosta. Z hľadiska priestorového usporiadania je podstatné, že druhá koľaj v rámci navrhovanej činnosti bude dopĺňaná v polohe dnešnej existujúcej koľaje, resp. v priestore súčasného Zeleného mosta, ktorý má byť v rámci súvisiacej stavby odstránený.

6.2.8. Protihlukové opatrenia

Na miestach, kde miera intenzity hluku zo železničnej dopravy prekročí prípustné hodnoty podľa platných právnych predpisov, budú vybudované protihlukové steny. Ich umiestnenie, výška, dĺžka a základné technické parametre boli navrhnuté na základe výsledkov vibroakustickej štúdie (Klub ZPS vo vibroakustike, s.r.o., 2026) spracovanej pre predmetnú navrhovanú činnosť. Vibroakustická štúdia posudzovala hlukové pomery v kalibrovanom a verifikovanom 3D modeli pre výhľadový stav po realizácii stavby a na základe výsledkov identifikovala úseky, v ktorých je nevyhnutné zabezpečiť ochranu obyvateľstva pred nadlimitnou hlukovou záťažou.

Navrhované protihlukové opatrenia predstavujú sekundárne opatrenia na ochranu obytného prostredia a sú súčasťou technického riešenia stavby. Zvislé protihlukové steny sú podľa potreby navrhnuté vo výške 2,0 m až 2,5 m, pričom vo vybraných úsekoch sa uvažuje aj s použitím prídavných zariadení na vrchnej hrane protihlukových stien na zvýšenie ich účinnosti. Celkové technické riešenie protihlukových stien, vrátane ich akustických požiadaviek, orientačného staničenia, tvaru, vloženého útlmu a ďalších súvisiacich parametrov, je podrobne uvedené v priloženej hlukovej štúdii, ktorá tvorí prílohu dokumentácie.

Protihluková stena č. 4 o dĺžke 3600m bude zrealizovaná v rámci súvisiacej stavby TIOP 7.

Celková dĺžka protihlukových stien (bez PHS 4) bude **42,8 km**.

Prehľad navrhovaného umiestnenia protihlukových stien je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 17 Navrhované umiestnenie protihlukových stien

Označenie PHS	Lokalita	Umiestnenie PHS	Staničenie PHS [km]	Dĺžka PHS [m]	Výška PHS [m]	Vložený útlm PHS D_{IL} [dB]	Pozn.
PHS 1	Bratislava	vpravo	5,200 – 8,000	2800	2,5	17	PZ*
PHS 2	Bratislava	vľavo	7,125 – 8,000	875	2,5	17	PZ*
PHS 3	Bratislava	vľavo	8,000 – 8,400	400	2,5	15	
PHS 4	Bratislava	vpravo	8,000 – 11,600	3600	2,5	17	PZ*, TIOP 7**
PHS 5	Miloslavov	vľavo	17,975 – 19,225	1250	2,5	15	
PHS 6	Hviezdoslavov	vľavo	21,850 – 24,975	3125	2,5	17	PZ*
PHS 7	Kvetoslavov	vpravo	21,950 – 24,450	2500	2,5	17	PZ*

Označenie PHS	Lokalita	Umiestnenie PHS	Staničenie PHS [km]	Dĺžka PHS [m]	Výška PHS [m]	Vložený útlm PHS D_{IL} [dB]	Pozn.
PHS 8	Malá Paka	vľavo	26,175 – 26,600	425	2,5	15	
PHS 9	Malá Paka	vpravo	26,190 – 26,440	250	2,0	13	
PHS 10	Veľká Paka	vľavo	27,175 – 28,550	1375	2,5	15	
PHS 11	Veľká Paka	vpravo	28,000 – 28,300	300	2,0	13	
PHS 12	Lehnice	vľavo	31,025 – 31,425	400	2,5	15	
PHS 13	Lehnice	vpravo	31,075 – 31,950	875	2,5	15	
PHS 14	Michal na Ostrove	vľavo	35,450 – 36,350	900	2,5	15	
PHS 15	Orechová Potôň	vpravo	36,250 – 36,925	675	2,5	15	
PHS 16	Orechová Potôň	vľavo	36,975 – 38,900	1925	2,5	15	
PHS 17	Orechová Potôň	vpravo	37,275 – 37,725	450	2,5	15	
PHS 18	Blahovo	vľavo	40,225 – 42,000	1775	2,5	15	
PHS 19	Dunajská Streda	vľavo	42,200 – 46,800	4600	2,5	17	PZ*
PHS 20	Dunajská Streda	vpravo	43,250 – 45,000	1750	2,5	17	PZ*
PHS 21	Kútники	vľavo	47,550 – 48,075	525	2,5	15	
PHS 22	Kútники	vpravo	48,000 – 48,900	900	2,0	13	
PHS 23	Dolný Bar	vpravo	50,150 – 51,125	975	2,0	13	
PHS 24	Veľký Meder	vpravo	66,850 – 67,925	1075	2,5	15	
PHS 25	Veľký Meder	vľavo	67,950 – 68,225	275	2,5	15	
PHS 26	Holiare	vpravo	71,550 – 71,725	175	2,5	15	
PHS 27	Bodza	vľavo	71,825 – 72,300	475	2,0	13	
PHS 28	Tôň	vpravo	74,875 – 75,100	225	2,0	13	
PHS 29	Zemianska Olča	vľavo	74,975 – 77,050	2075	2,0	13	
PHS 30	Okoličná na Ostrove	vpravo	80,650 – 81,175	525	2,0	13	
PHS 31	Zlatná na Ostrove	vľavo	82,875 – 83,350	475	2,0	13	
PHS 32	Zlatná na Ostrove	vpravo	84,625 – 85,775	1150	2,0	13	
PHS 33	Zlatná na Ostrove	vľavo	85,175 – 85,775	600	2,0	13	
PHS 34	Komárno	vpravo	89,275 – 92,400	3125	2,0	13	
PHS 35	Komárno	vľavo	90,275 – 91,450	1175	2,0	13	
PHS 36	Komárno	vpravo	95,275 – 96,925	1650	2,0	13	
PHS 37	Komárno	vľavo	96,225 – 96,975	750	2,5	15	

* - Prídavné zariadenie

** - Súčasť stavby TIOP 6 a TIOP 7

6.2.9. Cestné komunikácie

Na modernizovanom úseku železničnej trate sa v súčasnosti nachádza 52 železničných priecestí. V rámci navrhovanej činnosti dôjde v záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej aj železničnej dopravy k prestavbe 4 priecestí na mimoúrovňové križovania. Okrem predmetných 4 priecestí nahradených mimoúrovňovým krížením bude zrušených 16 priecestí, z toho 2 slúžili výhradne pre peších a cyklistov (P2 a P47).

Zoznam priecestí a ich riešení je uvedený v nasledujúcej tabuľke. Všetky **priecestia, ktoré sa rušia bez náhrady, sú vyznačené šedým podfarbením.**

Dopravná obsluha dotknutého územia bude v prípade zrušenia priecestia zabezpečená prostredníctvom existujúcich príľahlých komunikácií a zostávajúcich priecestí.

Tab. 18 Navrhované riešenie jednotlivých priecestí

P.č.	Lokalita	Popis
P1	Bratislava - Vrakuňa, ul. Majerská	Poloha železničného priecestia bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 7,409. V rámci súvisiacej stavby komplexnej rekonštrukcie Zeleného mosta (jednokojňový exist. most) bude doplnený chodník pre peších v zmysle požiadavky Hlavného mesta Bratislava k procesu EIA pre rekonštrukciu zeleného mosta (link na konanie https://www.enviroportal.sk/eia/detail/kr-zeleznicneho-mosta-v-km-7-892-trate-bratislava-nove-mesto-dunajska). V rámci predmetnej stavby bude nový chodník rešpektovaný.
P2	pri Žst Bratislava - Vrakuňa	Železničný priechod pre pre peších bude zrušený (nžkm 8,140). Ako náhradu bude možné využiť chodník na priecestí P1 resp. nový podchod popod železničnú trať v zast. Bratislava – Vrakuňa. Novým podchodom sa prepojí ulica Jazmínová s ulicou Dvojkřížna. Slúžiť bude pre cestujúcich aj pre verejnosť.
P3	Bratislava - Podunajské Biskupice, ul. Odeská	Existujúce železničné priecestie (nžkm 10,318) bude zrušené a bude nahradené novým podjazdom v mieste pozemkov firmy TYRAX. Nový podjazd bude vedený v zárubných múroch a vyústený na ulicu Dvojkřížna. V mieste ŽST Podunajské Biskupice bude vybudovaný nový podchod popod železničnú trať pre cestujúcich, ktorý bude slúžiť aj pre verejnosť. Prístup do podchodu bude schodiskom a rampami.
P4	Bratislava - Podunajské Biskupice, ul. Vinohradnícka	V danom úseku dôjde k úprave smerového oblúka a preloženiu trate do novej polohy, čo si vyžiada preložku miestnej komunikácie na ulici Vinohradnícka. Priecestie v sžkm 11,358 bude posunuté do novej polohy (nžkm 11,423) cca o 70m od pôvodného umiestnenia.
P5	Pri exist. žel. zastávke v Rovinke	Železničné priecestie (nžkm 14,045) na nespevnenej komunikácii vedľa zastávky Rovinka bude zrušené bez náhrady . Súčasne dôjde k zrušeniu žel. zastávky Rovinka. Ako náhradnú trasu pre vozidlá a cyklistov v území bude možné využiť nový nadjazd pri jazere Nové Košariská na ulici Košariská (Dunajská Lužná) vybudovaný v polohe súčasného priecestia P6, resp. diaľnicu D4. Verejnosť bude môcť využiť podchod pre cestujúcich v ŽST Nové Košariská.
P6	Pri jazere Nové Košariská, Dunajská Lužná	Železničné priecestie (nžkm 15,882) bude zrušené a nahradené novým cestným nadjazdom na ulici Košariská. Cestný nadjazd bude vedený čiastočne na násype, čiastočne v oporných múroch s jednostranným chodníkom. Napojený bude na vedľajšie komunikácie súbežné so železničnou traťou. V mieste ŽST Nové Košariská je navrhnutá súvisiaca stavba záchytného parkoviska (v štádiu realizačného projektu).
P7	Pri žel. zastávke Miloslavov	Poloha železničného priecestia bude zachovaná a umiestnené bude v nžkm = 18,397.
P8	Pri Kvetoslavov zastávka	Poloha železničného priecestia bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 22,493.
P9	Pri ŽST Kvetoslavov	Poloha železničného priecestia bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 23,701.
P10	Pri žel. zastávke Malá Paka	Poloha železničného priecestia na ceste III/1378 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 26,479.
P11	Pri žel. zastávke Veľká Paka	Poloha železničného priecestia na ceste III/1377 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 27,920.
P12	Medzi Veľká Paka a Lehnice	Železničné priecestie (nžkm 29,975) na poľnej ceste nachádzajúce sa medzi Lehnicami a Veľkou Pakou bude zrušené bez náhrady . Vodiči budú môcť využiť cestu III/1382 (vedie cez obec Lehnice, priecestie P13) alebo cestu III/1377 cez obec Veľká Paka (priecestie P11).
P13	Pri ŽST Lehnice, Lehnice kolónia	Poloha železničného priecestia na ceste III/1382 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 31,264.
P14	Lehnice, cintorín Lehnice - Kolónia	Železničné priecestie (nžkm 32,223) na poľnej ceste pri cintoríne Lehnice – Kolónia bude zrušené bez náhrady . Vodiči budú môcť využiť cestu III/1382 v časti Lehnice – Kolónia. Pre peších bude určené priecestie P13 alebo nový podchod v ŽST Lehnice.
P15	Medzi časťou Čechová a obcou Horná Potôň	Železničné priecestie (nžkm 33,751) na poľnej ceste medzi obcami Holice (Čechová) a Horná Potôň bude zrušené bez náhrady . Pre peších bude možnosť využiť priecestie P13 alebo nový podchod v ŽST Lehnice. Vodiči budú môcť na prejazd použiť priecestie P16 na ceste III/1390 pri žel. zastávke Michal na Ostrove.
P16	Pri žel. zastávke Michal na Ostrove	Poloha železničného priecestia na ceste III/1390 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 35,699.
P17	Pri ŽST Orechová Potôň	Poloha železničného priecestia bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 37,489.
P18	Pri žel. zastávke Veľké Blahovo	Poloha železničného priecestia bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 41,095.
P19	Na okraji mesta Dunajská Streda	Železničné priecestie (nžkm 42,835) bude zrušené a nahradené novým cestným nadjazdom s cyklokoridorom ponad záhradkársku oblasť v Dunajskej Strede. Cestný nadjazd bude vedený čiastočne na násype a čiastočne na oporných múroch. Na križovatke Jantárová – Bratislavská vznikne nový kruhový objazd, s napojením sa na

Informácia o navrhovanej činnosti alebo jej zmene

P.č.	Lokalita	Popis
		ulicu Czibokova. Na ňu bude napojená jednopruhovú komunikáciu, ktorá zabezpečí výjazd z pozemkov na Bratislavskej ceste. Vznikne tiež nové napojenie Bratislavskej cesty do zberného dvora. Vzhľadom na takto riešené preložky komunikácií bude nutný záber niektorých pozemkov v záhradkárskej oblasti.
P20	Dunajská Streda, ul. Kračanská	Železničné priecestie (nžkm 44,357) na ulici Kračanská bude zrušené bez náhrady . Peší budú môcť využiť nový podchod pre peších a cyklistov, ktorý bude vybudovaný medzi priecestiami P20 a P21 (nžkm 44,418). Vodiči budú môcť využiť nový nadjazd na Bratislavskej ceste príp. existujúci nadjazd na ceste II/507 na Gabčíkovej ulici.
P21	Dunajská Streda, ul. Malotejedská	Železničný priechod pre peších (nžkm 44,557) na ulici Malotejedská bude v tomto mieste zrušený. Nahradený bude novým podchodom v nžkm 44,418 (medzi priecestiami P20 a P21). Prístup do podchodu bude z ulice Kračanská ako aj Malotejedská.
P22	Dunajská Streda, Povodská cesta	Poloha železničného priecestia na Povodskej ceste (III/1394) bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 45,750.
P23	Dunajská Streda, Pri GROPO Slovakia, s.r.o., Ulica Hlavná	Poloha železničného priecestia na ceste II/572 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 46,205.
-	Kútники, Blážovský bager	V mieste neoficiálne využívaného priechodu (nžkm 47,211) pri vodnej ploche Blážovský bager sa po realizácii navrhovanej činnosti s priechodom neuvažuje.
P24	Na okraji obce Kútники	Poloha železničného priecestia na ceste III/1396 medzi obcou Kútники a miestnou časťou Blážov bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 48,047.
P25	Medzi obcou Dolný Bar a Kútники	Poloha železničného priecestia na poľnej ceste bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 49,434.
P26	Pri žel. zastávke Dolný Bar	Poloha železničného priecestia na ceste III/1397 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 51,134.
P27	Pri Dolnobarskom rybníku	Železničné priecestie (nžkm 52,394) na poľnej ceste pri Dolnobarskom rybníku bude zrušené bez náhrady . Vodiči budú môcť využiť Pre peších je možnosť využiť obchádzkové trasy v Dolnom Bare alebo V Dolnom Štále.
P28	Pri ŽST Dolný Štál	Železničné priecestie (nžkm 55,223) na ceste III/1400 bude nahradené novým cestným nadjazdom s jednostranným chodníkom. Cestný nadjazd bude vedený prevažne na oporných múroch. Vznikne nové cestné napojenie železničnej stanice a pozemkov na oboch stranách prerušenej komunikácie. Zrušené autobusové zastávky budú nahradené pri budove železničnej stanice s možnosťou využitia jestvujúceho obrátiska. V rámci zrušenia železničného priecestia bude vybudovaný nový podchod pre cestujúcich v železničnej stanici, ktorý bude prístupný z komunikácie rampami a schodiskom.
P29	Dolný Štál-Okoč	Železničné priecestie (nžkm 58,517) na poľnej ceste bude zrušené bez náhrady .
P30	Dolný Štál-Okoč, blízko Okočského bagera	Železničné priecestie (nžkm 60,546) na poľnej ceste pri kanáli Chotárny kanál bude zrušené bez náhrady (možnosť využiť priecestie P31).
P31	V blízkosti žel. zastávky Okoč	Poloha železničného priecestia na ceste III/1428 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 62,774.
P32	V blízkosti PICKLES s.r.o.	Železničné priecestie (nžkm 64,009) na poľnej ceste pri sp. PICKLES s.r.o bude zrušené bez náhrady (možnosť využiť priecestie P31).
P33	Pri ŽST Veľký Meder	Železničné priecestie na ceste II/561 bude z dôvodu smerovej úpravy oblúka posunuté do novej polohy koľaje a jeho umiestnenie podľa nového staničenia bude v nžkm 66,832.
P34	Veľký Meder, ul. Komárňanská	Poloha železničného priecestia na ceste I/63 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 67,938.
P35	V blízkosti žel. zastávky Bodza	Poloha železničného priecestia na ceste II/1453 pri cintoríne bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 71,817.
P36	Za obcou Bodza, odbočka do obce Holiare	Poloha železničného priecestia na ceste I/63 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 72,670.
P37	V blízkosti exist. ŽST Zemianska Olča, vstup do obce Zem. Olča	Železničné priecestie na ceste III/1456 bude posunuté do novej polohy koľaje, čo si vyžiada úpravu cesty III/1456. Umiestnené bude v nžkm 74,957.
P38	V blízkosti ŽST Zemianska Olča, ul. Kapitánska	Železničné priecestie (nžkm 76,599) bude pre vozidlá zrušené bez náhrady . Do bezprostrednej blízkosti súčasného priecestia (ul. Kapitánska) budú posunuté nástupištia pre cestujúcich (ŽST Zemianska Olča). Pre prístup na nástupištia bude vybudovaný nový podchod pre peších . Vodiči budú môcť využiť cestu III/1455 cez priecestie P39 alebo cestu III/1456 cez priecestie P37.

Informácia o navrhovanej činnosti alebo jej zmene

P.č.	Lokalita	Popis
P39	Zemianska Olča, Nový cintorín	Poloha železničného priecestia na ceste III/1455 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 77,212.
P40	Žel. zast. Okoličná na Ostrove Okoličná na Ostrove	Poloha železničného priecestia na ceste II/1459 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 78,916.
P41	Na okraji miestnej časti Horná Zlatná	Poloha železničného priecestia na miestnej komunikácii bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 83,086.
P42	ŽST Zlatná na Ostrove, ul. Železničná	Železničné priecestie (nžkm 85,235) bude zrušené bez náhrady . Pre vodičov bude slúžiť priecestie P43). Peší budú môcť využiť nový podchod pre cestujúcich v ŽST Zlatná na Ostrove s výústením na nový chodník, ktorý vedie po oboch stranách železničnej trate a napája sa na existujúcu komunikáciu.
P43	ŽST Zlatná na Ostrove	Poloha železničného priecestia na ceste III/1460 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 85,684.
P44	Zlatná na Ostrove , pri areáli MACH HYDINA BUDMERICE s.r.o.	Železničné priecestie (nžkm 86,990) na miestnej komunikácii slúžiace pre prístup do areálu hydinární bude zrušené bez náhrady . Nový vjazd do areálu bude zabezpečený predĺžením areálovej komunikácie k ceste III/1462 (pri priecestí P45). Peší budú môcť využiť priecestie P45.
P45	pri areáli MACH HYDINA BUDMERICE s.r.o.	Poloha železničného priecestia na ceste III/1462 bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 88,316. Pri priecestí bude vybudovaný nový vjazd z cesty III/1462 do areálu hydinární.
P46	Nová Stráž, ul. Kostolná	Poloha železničného priecestia na ul. Kostolná v miestnej časti nová Stráž bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 90,540.
P47	Nová Stráž, ul. Dlhá	Železničný priechod (nžkm 90,669) pre peších bude zrušený bez náhrady . Pre peších bude slúžiť najbližšie priecestie P46 a zároveň peší budú môcť využiť nový podchod pre cestujúcich v železničnej zastávke Nová Stráž.
P48	Nová Stráž, ul. Darányiho	Železničné priecestie (nžkm 91,119) na ul. Darányiho bude zrušené bez náhrady . Vozidlá budú môcť využiť najbližšie priecestie P49 a pre peších bude možnosť využiť nový podchod pre cestujúcich v mieste železničnej zastávky Nová Stráž s možnosťou prístupu cez schodisko alebo rampu. Obe strany podchodu budú napojené na nový chodník, ktorý bude viesť popri železničnej trati a napájať sa bude na existujúcu komunikáciu.
P49	Nová Stráž, pri cintoríne	Poloha železničného priecestia na miestnej komunikácii bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 91,441.
P50	Komárno, Hadvovská cesta	Poloha železničného priecestia na Hadvovskej ceste (II/573) bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 94,544.
P51	Komárno, ul. Mieru	Železničné priecestie (nžkm 96,150) na ul. Mieru bude zrušené bez náhrady (možnosť využiť priecestie P52).
P52	Komárno, Okružná cesta	Poloha železničného priecestia bude zachovaná a umiestnené bude podľa nového staničenia v nžkm 96,318.

6.2.9.1. Nové mimoúrovňové križenia

V rámci navrhovanej činnosti dôjde v záujme zvýšenia bezpečnosti cestnej aj železničnej dopravy k prestavbe 4 priecestí na mimoúrovňové križovania. Jedná sa o nasledujúce mimoúrovňové križenia:

Nový podjazd v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici

Železničné priecestie P3 sa nachádza na ceste III/1030 v mestskej časti Podunajské Biskupice, na ulici Odeská, v blízkosti železničnej stanice Podunajské Biskupice. Navrhovaným riešením je zrušenie existujúceho železničného priecestia a jeho náhrada mimoúrovňovým križovaním formou cestného podjazdu.

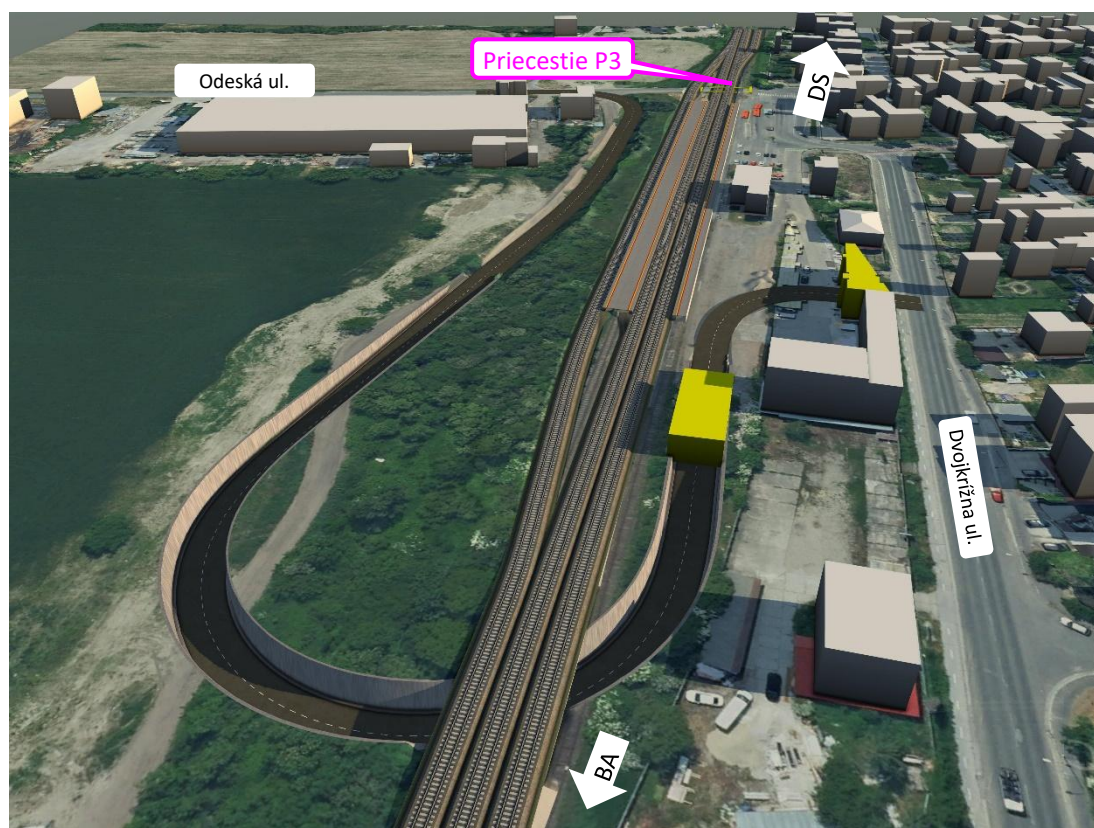
Preložka komunikácie v dĺžke približne 615 m začína pred existujúcim priecestím v smere do Podunajských Biskupíc, ďalej je vedená po pravej strane železničnej trate v smere do Bratislavy a po podkrižovaní železničnej trate sa napája na Dvojkřížnu ulicu novou stykovou križovatkou s odbočovacím pruhom vľavo. Komunikácia je v úsekoch pred a za podjazdom vedená v zárubňách múroch.

Realizácia riešenia si vyžiada záber pozemkov v areáli spoločnosti TYREX. Vzhľadom na stiesnené priestorové pomery sa v dotknutom úseku nepredpokladá zachovanie existujúceho priameho dopravného napojenia areálu na novú trasu komunikácie. Konkrétny rozsah majetkovoprávneho vysporiadania a spôsob zabezpečenia prístupu bude predmetom ďalších stupňov projektovej prípravy.

V rámci úprav predstaničného priestoru sa uvažuje aj s reorganizáciou priestoru autobusových zastávok. Prístup k areálom na pravej strane železničnej trate, ktorý bude novou trasou komunikácie prerušený, bude nahradený novou obslužnou komunikáciou.



Obr. 57 Nový podjazd pri Žst. Podunajské Biskupice



Obr. 58 Vizualizácia cestného podjazdu v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici



Obr. 59 Vizualizácia cestného podjazdu v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici



Obr. 60 Vizualizácia cestného podjazdu v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici



Obr. 61 Vizualizácia cestného podjazdu v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici

Nový nadjazd pri ŽST Nové Košariská

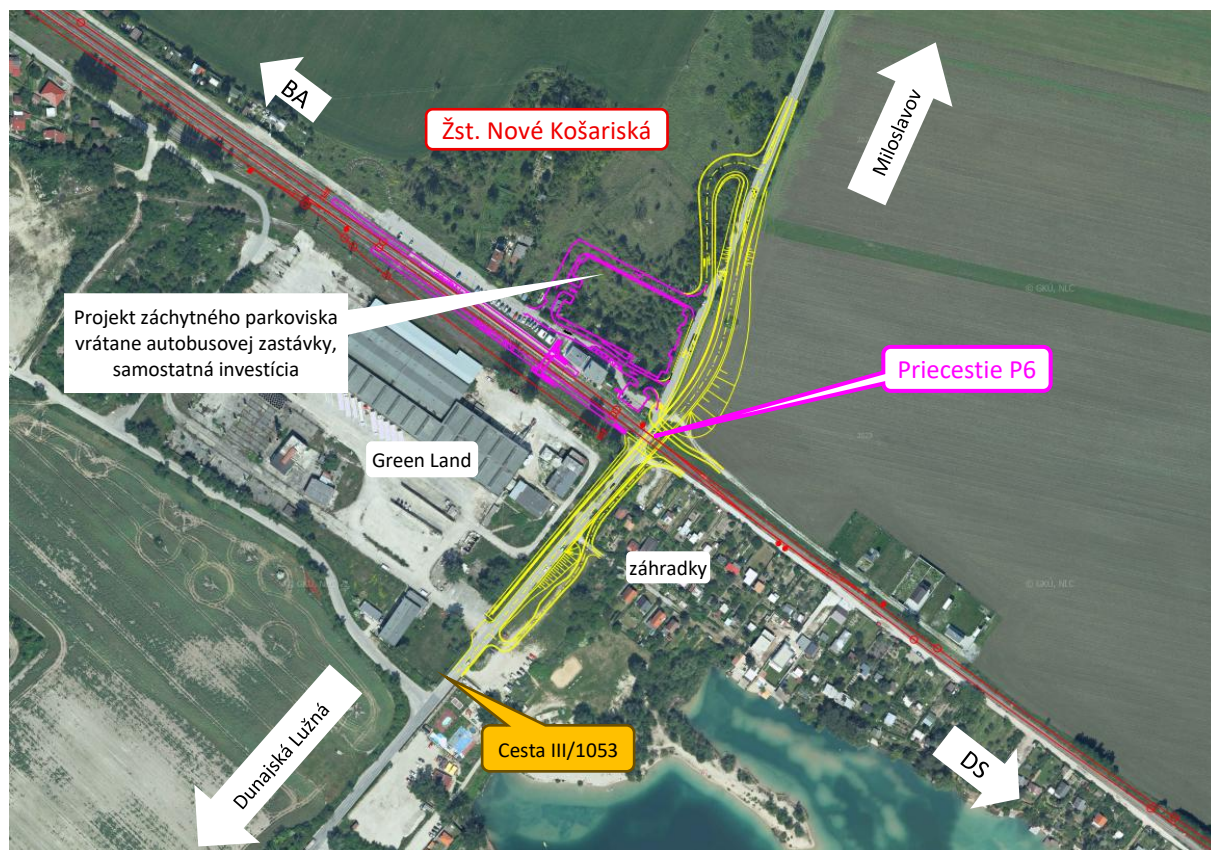
Železničné priecestie P6 sa nachádza na ceste III/1053 medzi Dunajskou Lužnou a Miloslavovom, pri železničnej stanici Nové Košariská a príľahlom jazere. Navrhovaným riešením je zrušenie existujúceho železničného priecestia a jeho náhrada mimoúrovňovým križovaním formou cestného nadjazdu.

Komunikácia nadjazdu je navrhnutá s jednostranným chodníkom a bude vedená sčasti na oporných múroch a sčasti na cestnom násype. Dĺžka preložky v osi je približne 460 m.

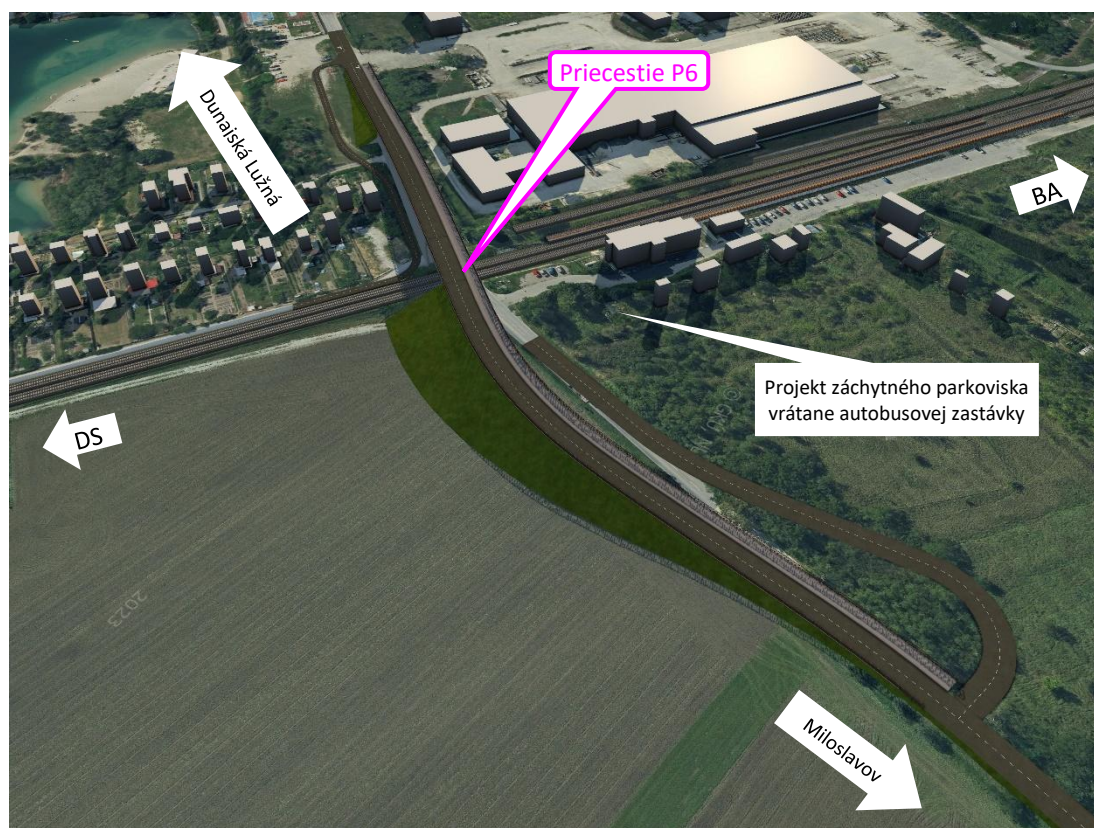
Prístup k železničnej stanici bude zabezpečený novou obslužnou komunikáciou s jednostranným chodníkom, ktorej riešenie zohľadňuje samostatne pripravovaný projekt záchytného parkoviska a autobusovej zastávky. Záchytné parkovisko ani nová autobusová zastávka nie sú súčasťou navrhovanej činnosti. Na ceste III/1053 bude vybudovaná nová styková križovatka s odbočovacím pruhom vľavo.

Prístup k záhradkárskej lokalite a prepojenie s komunikáciou súbežnou so železničnou traťou bude zabezpečené jednopruhovou komunikáciou s výhybňou. Na opačnej strane trate bude prístup zachovaný pod mostným objektom a k súvisiacim plochám pri železničnej infraštruktúre. Pre peších smerujúcich k železničnej stanici od Dunajskej Lužnej je navrhnutý chodník vedený pozdĺž oporného múru nadjazdu. Jeho realizácia si vyžiada lokálnu úpravu oplotenia areálu spoločnosti Green Land.

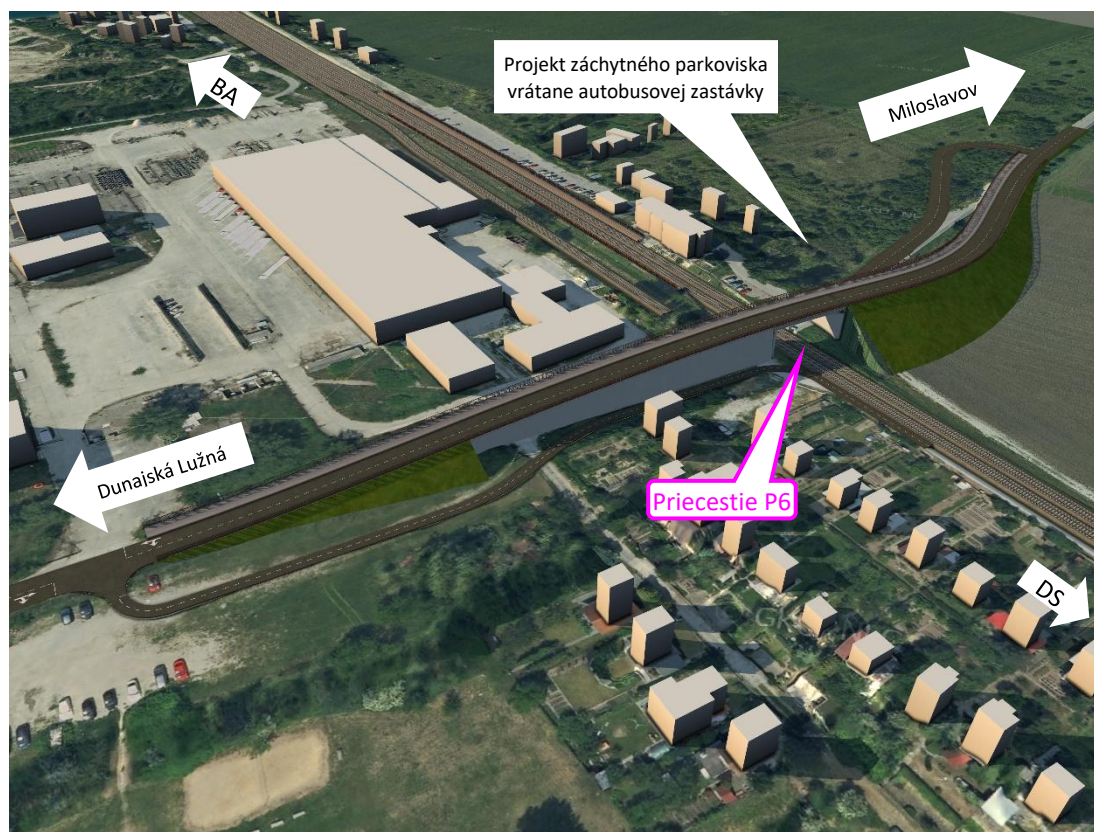
Počas výstavby preložky v trase existujúcej cesty bude potrebné zabezpečiť dočasné vedenie dopravy po obchádzkových trasách po cestách I/63, III/1054, III/1055 a III/1058.



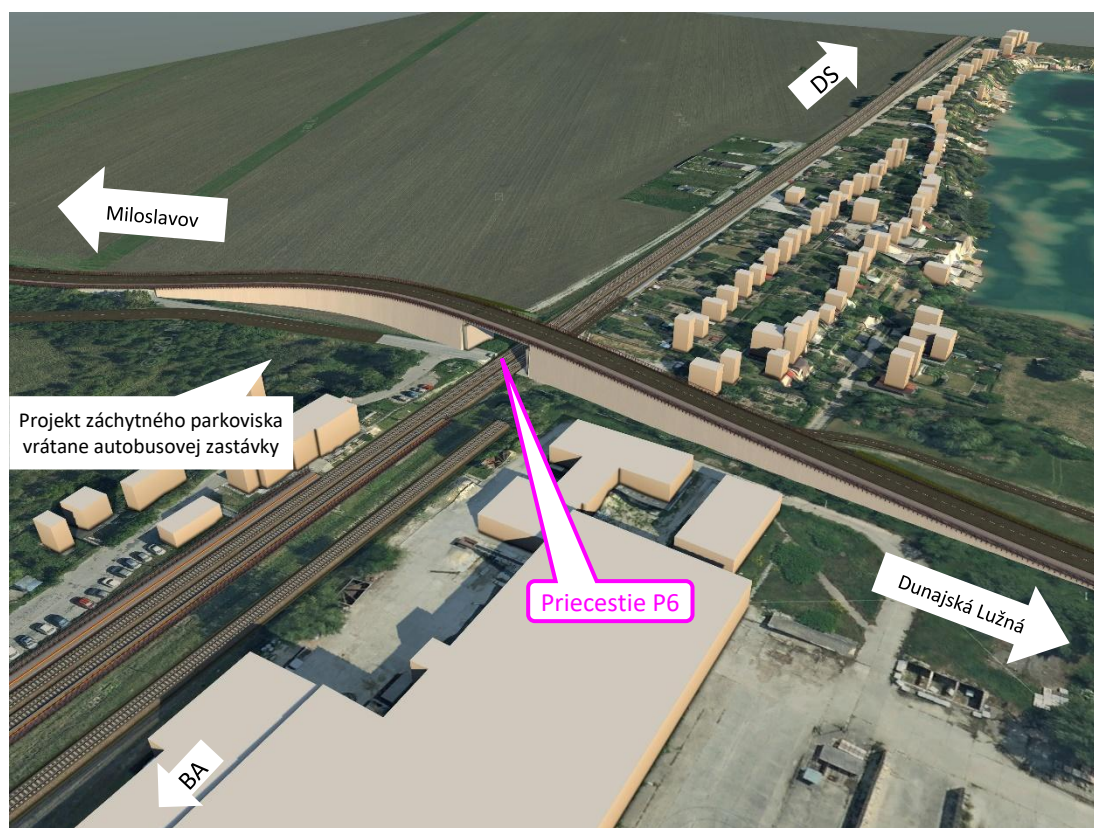
Obr. 62 Nový nadjazd pri Žst. Nové Košariská



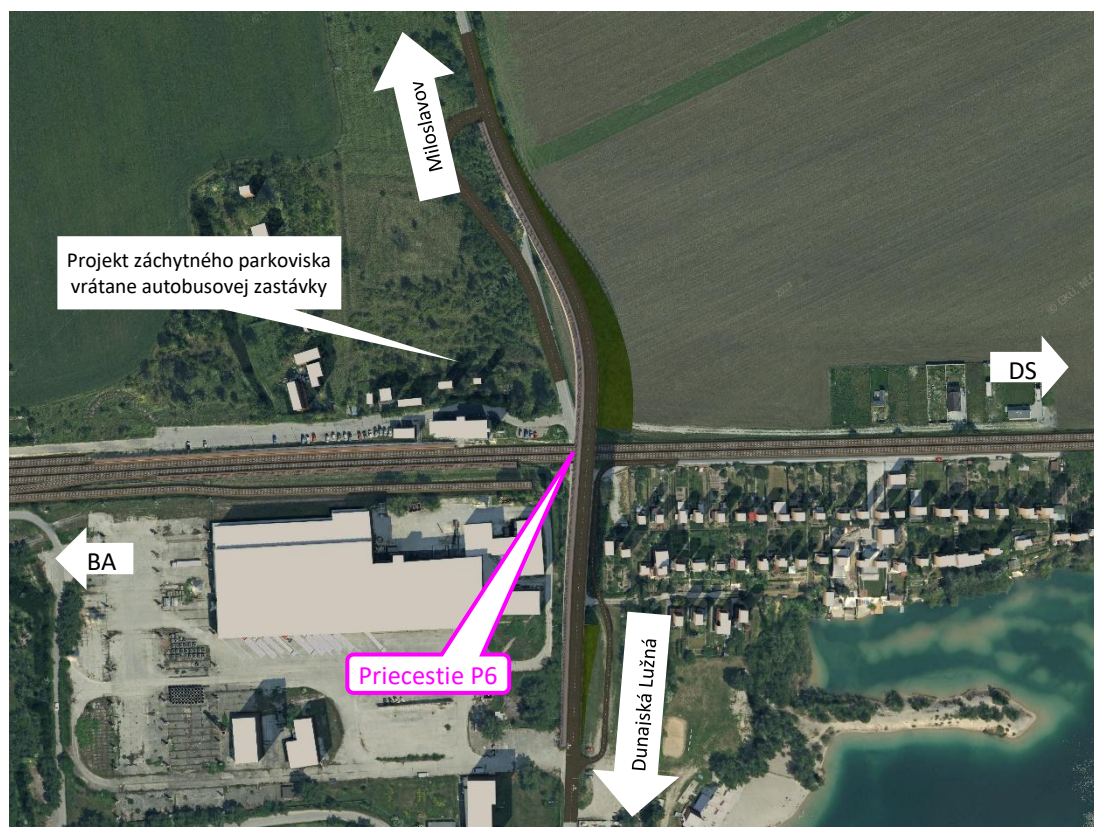
Obr. 63 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Nové Košariská



Obr. 64 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Nové Košariská



Obr. 65 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Nové Košariská



Obr. 66 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Nové Košariská

Nový nadjazd v Dunajskej Strede

Železničné priecestie P19 sa nachádza na ceste III/1406 v Dunajskej Strede, na ulici Bratislavská cesta. V dotknutom úseku sú po oboch stranách komunikácie v rámci spevnených krajníc vyznačené cyklistické pruhy. Navrhovaným riešením je zrušenie existujúceho železničného priecestia a jeho náhrada mimoúrovňovým križovaním formou cestného nadjazdu pri zachovaní existujúceho šírkového usporiadania komunikácie vrátane cyklistických pruhov.

Dĺžka preložky v osi je približne 445 m. Komunikácia nadjazdu bude vedená sčasti na násype a sčasti na oporných múroch.

Súčasťou riešenia je aj nové prepojenie Bratislavskej cesty s ulicou Czibokova. Navrhnutá je nová obslužná komunikácia od Jantárovej ulice vedená pod mostným objektom, na ktorú bude napojená jednopruhovú komunikáciu zabezpečujúcu prístup z pozemkov pri Bratislavskej ceste. Križovatka ulíc Jantárová a Bratislavská cesta je riešená ako malá okružná križovatka.

Navrhované riešenie si vyžiada aj úpravu prístupu k zbernému dvoru. Preložky komunikácií si zároveň vyžadujú záber pozemkov záhrad medzi železničnou traťou a Bratislavskou cestou. Počas výstavby úsekov nových komunikácií v trase existujúcej cesty bude potrebné zabezpečiť vedenie dopravy po obchádzkových trasách po cestách II/120, III/1393 a III/1432.



Obr. 67 Nový nadjazd na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede



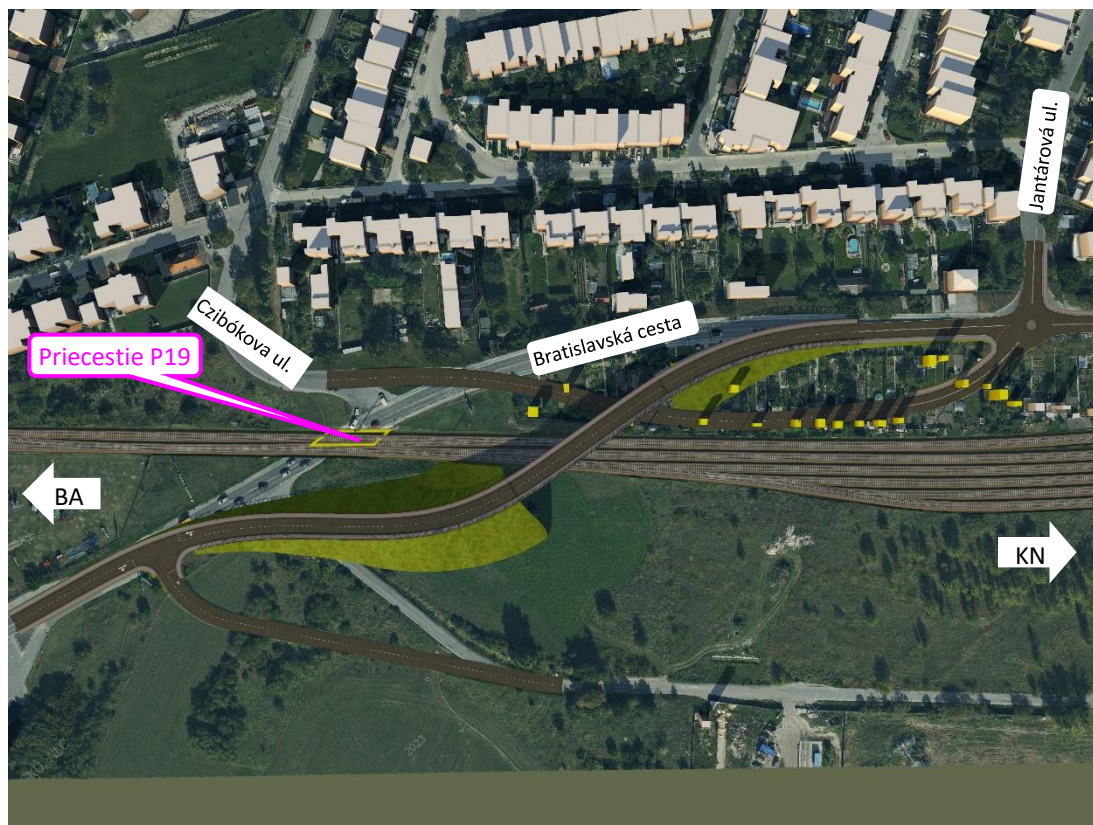
Obr. 68 Vizualizácia cestného nadjazdu na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede



Obr. 69 Vizualizácia cestného nadjazdu na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede



Obr. 70 Vizualizácia cestného nadjazdu na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede



Obr. 71 Vizualizácia cestného nadjazdu na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede

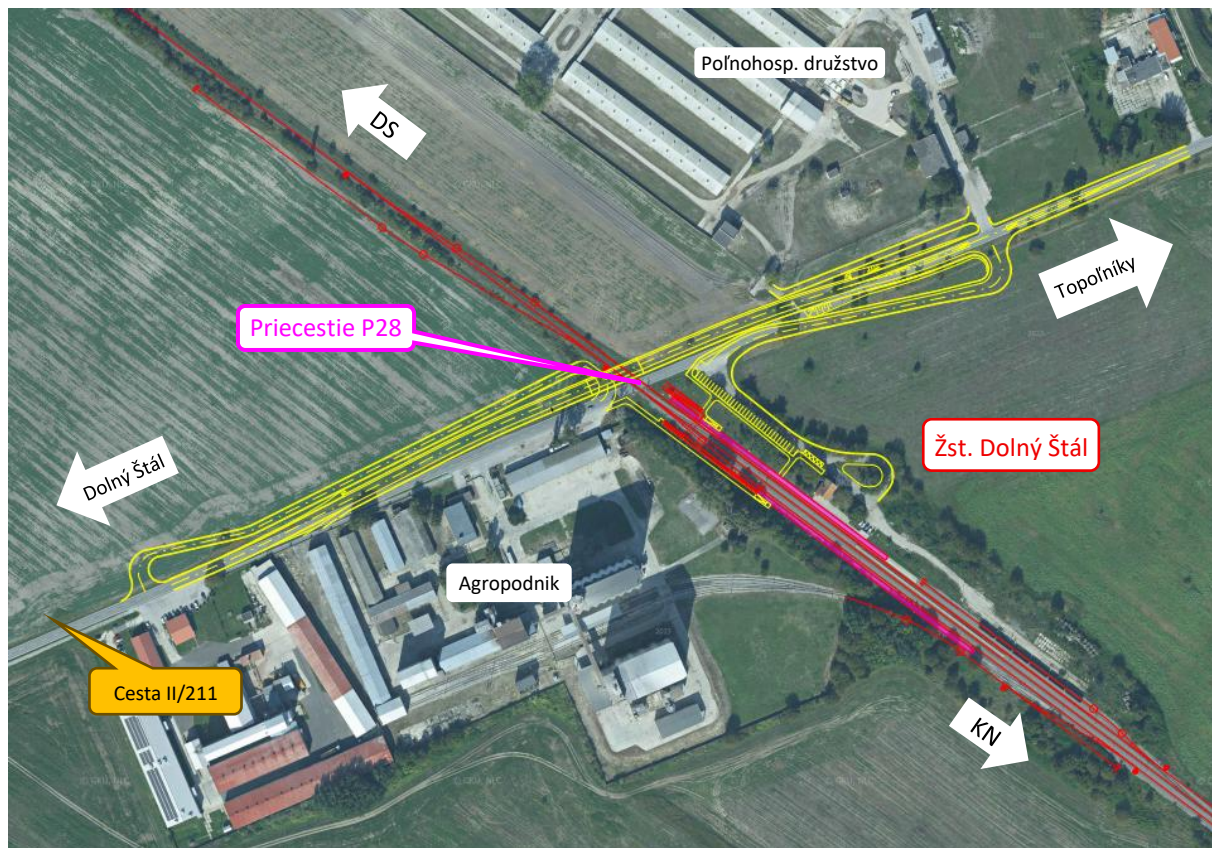
Nový nadjazd v Dolnom Štále

Železničné priecestie P28 sa nachádza na ceste II/211 medzi obcami Dolný Štál a Topoľníky, v blízkosti železničnej stanice Dolný Štál. Navrhovaným riešením je zrušenie existujúceho železničného priecestia a jeho náhrada mimoúrovňovým križovaním formou cestného nadjazdu.

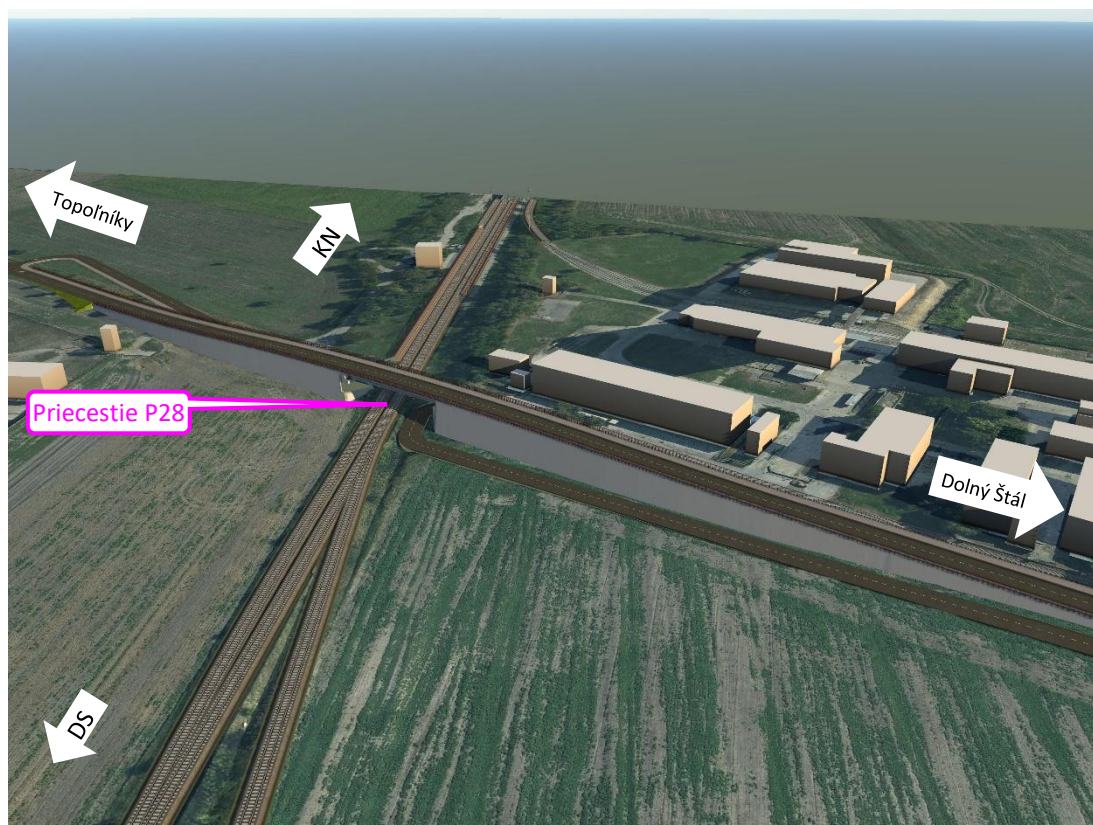
Komunikácia nadjazdu je navrhnutá s jednostranným chodníkom a bude vedená prevažne na oporných múroch. Pre zabezpečenie dopravnej obsluhy Agropodniku a poľnohospodárskeho družstva budú v úrovni terénu vybudované nové obslužné komunikácie. Novou obslužnou komunikáciou bude zároveň nahradený aj existujúci prístup k železničnej stanici.

V rámci úpravy predstaničného priestoru je navrhnuté zriadenie spoločnej autobusovej zastávky pre oba smery s využitím existujúceho obrátiska. V súčasnosti sa autobusové zastávky nachádzajú priamo na ceste II/211 pri odbočení k železničnej stanici. Na ceste II/211 vznikne pri napojení novej komunikácie k železničnej stanici nová priesečná križovatka s odbočovacími pruhmi vľavo.

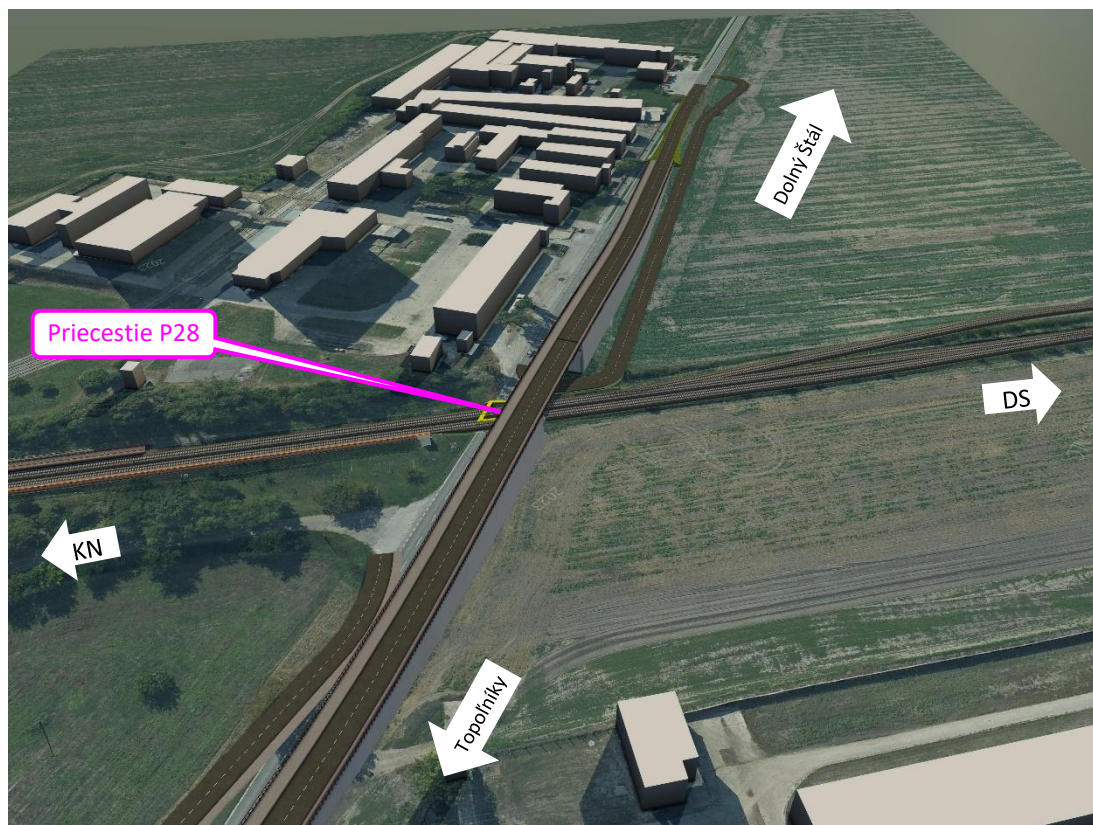
Počas výstavby úsekov nových komunikácií v trase existujúcej cesty bude potrebné zabezpečiť vedenie dopravy po obchádzkových trasách po cestách I/63, II/561, III/1397 a III/1399.



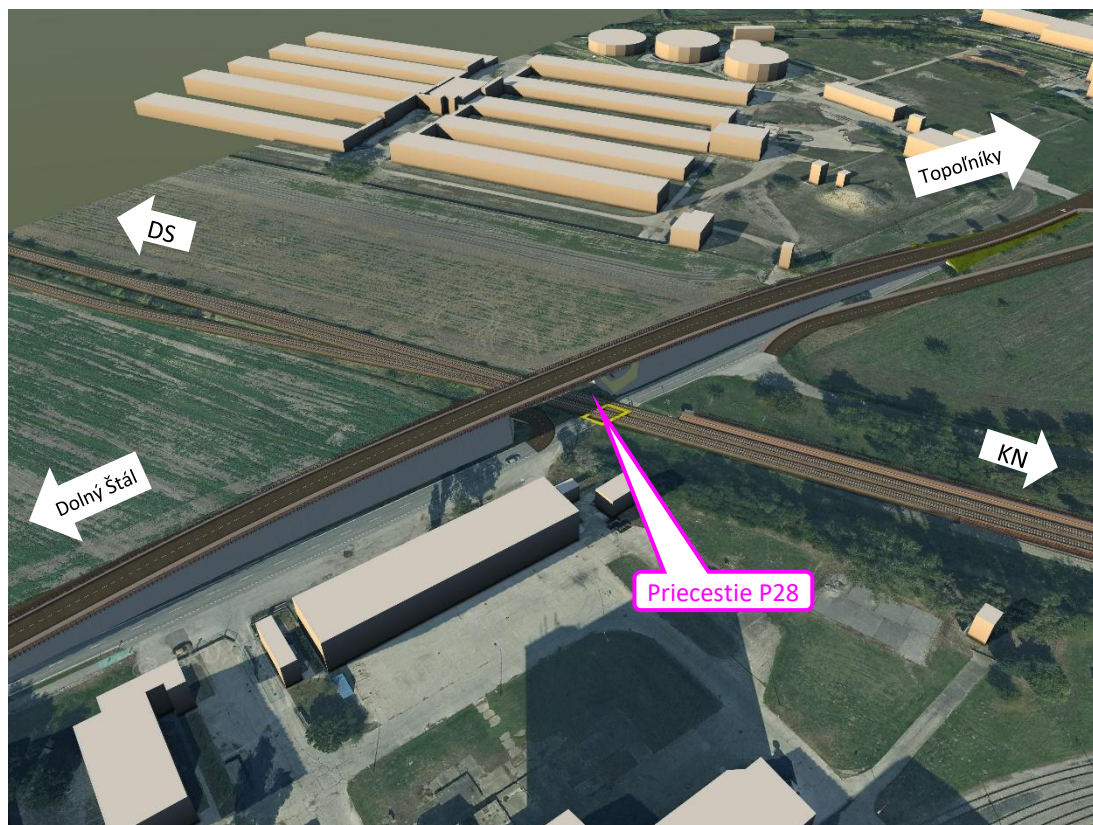
Obr. 72 Nový nadjazd pri Žst. Dolný Štál



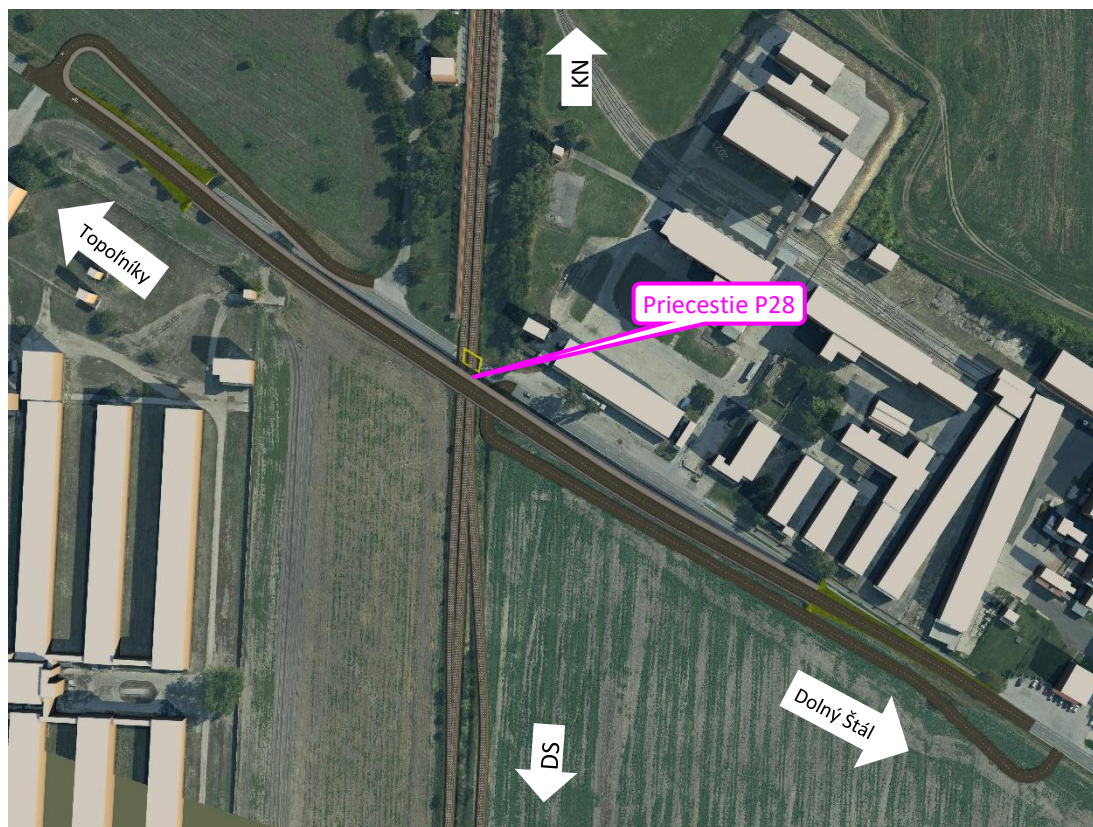
Obr. 73 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Dolný Štál



Obr. 74 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Dolný Štál



Obr. 75 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Dolný Štál



Obr. 76 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Dolný Štál

6.2.9.2. Vzťah k plánovanému obchvatu Komárna – cesta I/64 a ÚEV Komárňanské slanisko

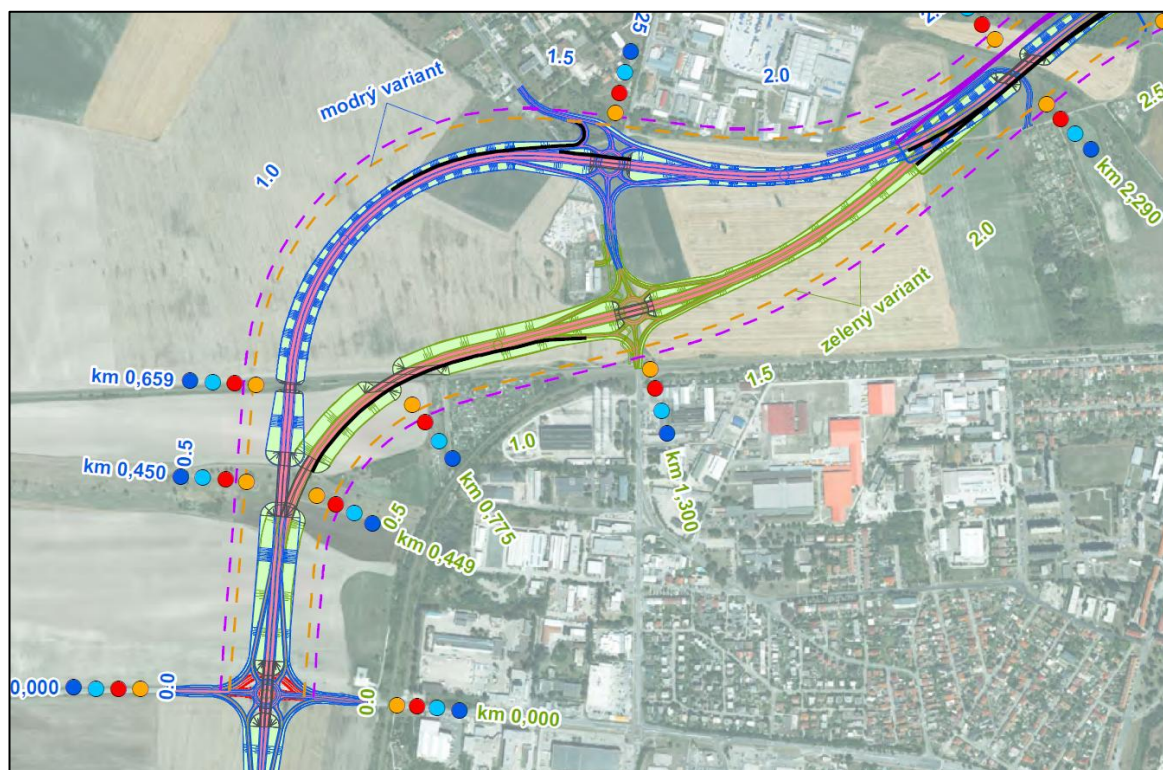
V priestore západne od mesta Komárno dochádza v blízkosti ÚEV/CHA Komárňanské slanisko ku kontaktu navrhovanej stavby železničnej trate s trasou **pripravovaného obchvatu mesta Komárno**, t. j. stavby „Cesta I/64 Komárno – obchvat“. Táto cestná stavba bola v zisťovacom konaní v zmysle zákona 24/2006 Z.z. posudzovaná v dvoch aktívnych variantoch – variant 1 (modrý) a variant 2 (zelený), pričom modrý variant vznikol z potreby upraviť prechod trasy cez CHA/ÚEV Komárňanské slanisko.

V rámci technického riešenia obchvatu bolo v posudzovanom úseku konštatované, že oba varianty križujú priestor Komárňanského slaniska mimoúrovňovo mostným objektom; pri variante 1 ide o premostenie ÚEV v dĺžke 60,4 m, pri variante 2 v dĺžke 55,6 m. Oba varianty zároveň v tomto úseku prekračujú aj existujúcu železničnú trať mostným objektom.

Z výsledkov posúdenia vyplynulo, že navrhovaná činnosť „Cesta I/64 Komárno – obchvat“ sa **nebude ďalej posudzovať** podľa zákona č. 24/2006 Z. z., teda proces bol ukončený v zisťovacom konaní. Zároveň boli určené podmienky na elimináciu a zmiernenie vplyvov na životné prostredie, vrátane opatrení pre ochranu území Natura 2000 a osobitne Komárňanského slaniska.

Pre úsek pri Komárňanskom slanisku je podstatné, že v rozhodnutí aj v podkladoch EIA sa uvádza, že realizácia žiadneho z posudzovaných variantov nespôsobí narušenie integrity lokalít sústavy Natura 2000, za predpokladu zachovania navrhnutého technického riešenia a ochranných opatrení v ďalších stupňoch prípravy. Z hľadiska vplyvu na lokality sústavy Natura 2000 bol ako vhodnejší k realizácii vyhodnotený **variant 2 – zelený**, hoci oba varianty boli označené ako prijateľné.

Rozhodnutie vydané v zisťovacom konaní bolo následne potvrdené odvolacím orgánom a nadobudlo právoplatnosť dňa 17.10.2019.

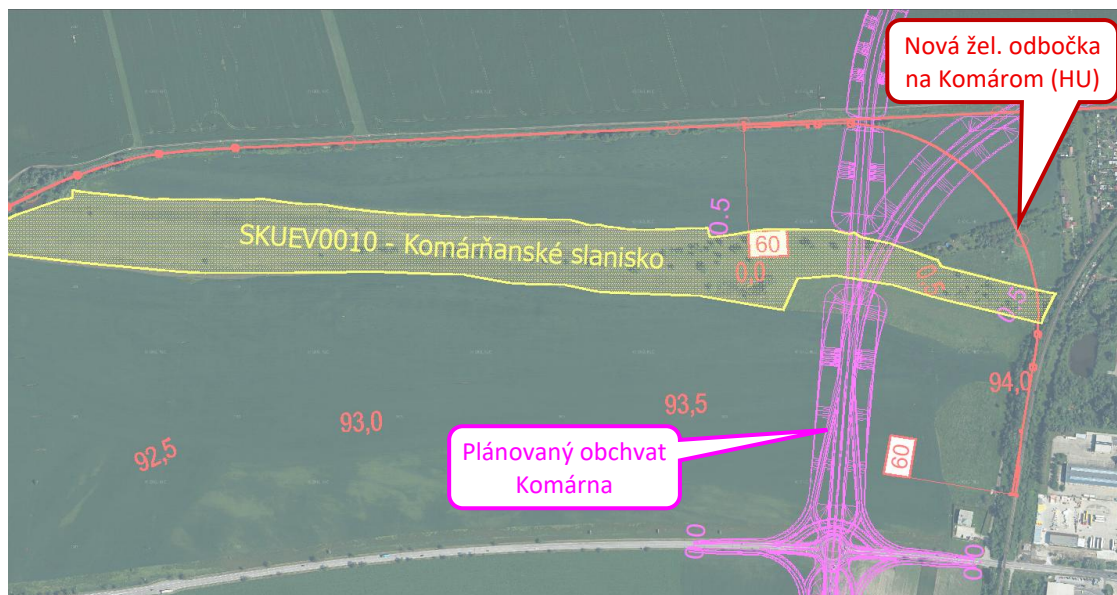


Obr. 77 Plánovaný obchvat Komárna

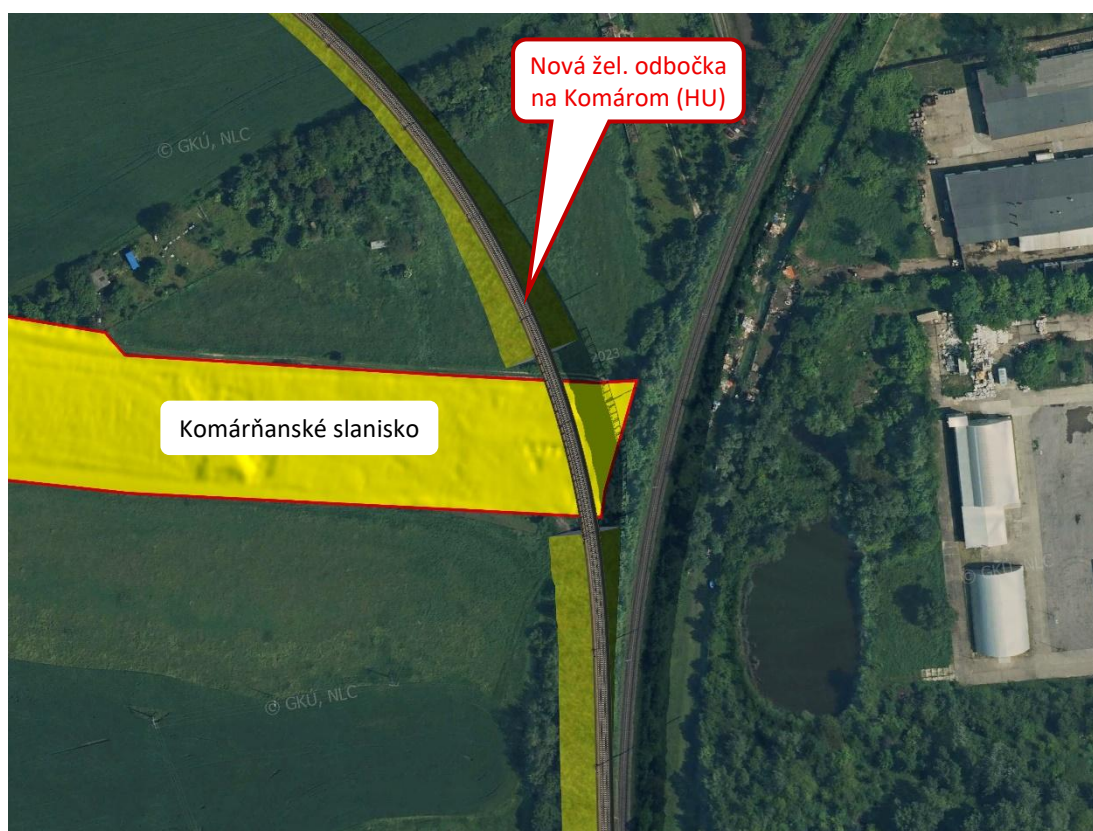
Zdroj: NDS, a. s.; HBH Projekt spol. s r. o. 2019. Cesta I/64 Komárno – obchvat. Zámer podľa § 22 zákona č. 24/2006 Z. z. Marec 2019

Pre navrhovanú činnosť je rozhodujúce, že nová odbočka/smerové prepojenie na Komárom je v tomto priestore vedené tak, že vstupuje do kolízie nielen s okrajom ÚEV Komárňanské slanisko, ale aj s koridorom obchvatu Komárna. Z grafických podkladov je zrejmé, že ide o územie so súbehom viacerých líniových zámerov, a preto bude

potrebné ich vzájomné technické zosúladenie v nadväzujúcej projektovej príprave. Podľa aktuálne dostupných informácií nie je v súčasnosti známy pokračujúci stupeň projektovej prípravy obchvatu mesta Komárno. Jeho prípadné ďalšie technické riešenie preto bude potrebné zosúladiť s navrhovanou železničnou stavbou, najmä s novou odbočkou na Komárom.



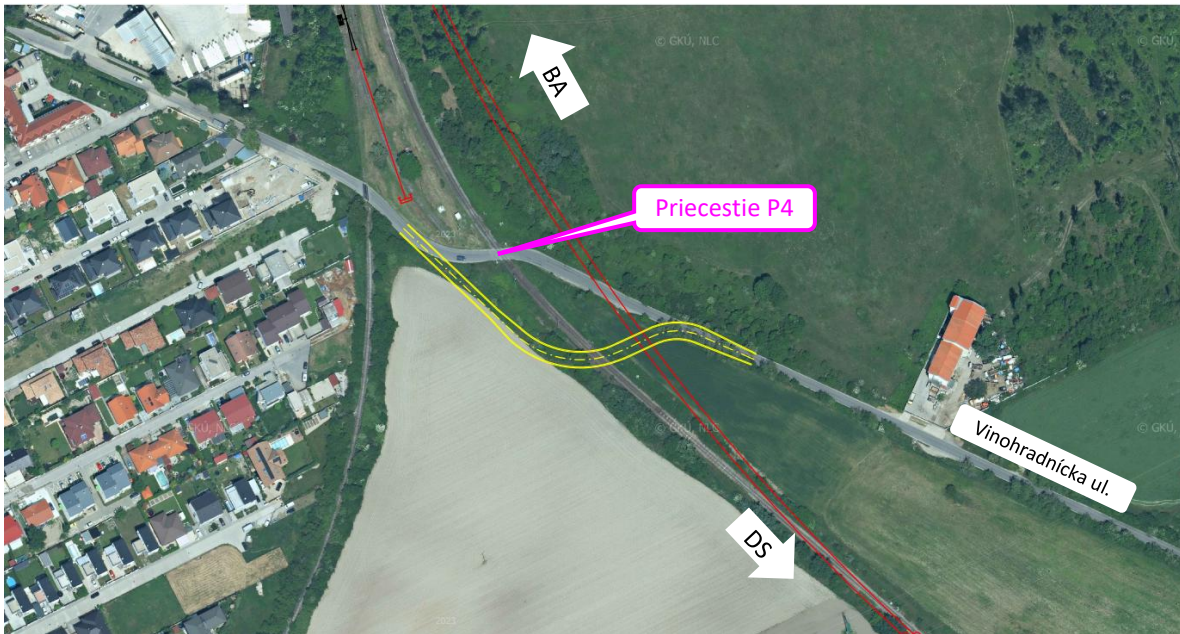
Obr. 78 Kolízia novej železničnej vetvy (odbočky) na Komárom a obchvatu Komárna



Obr. 79 Vizualizácia novej železničnej odbočky smerom na Komárom (HU) – križujúca Komárňanské Slanisko

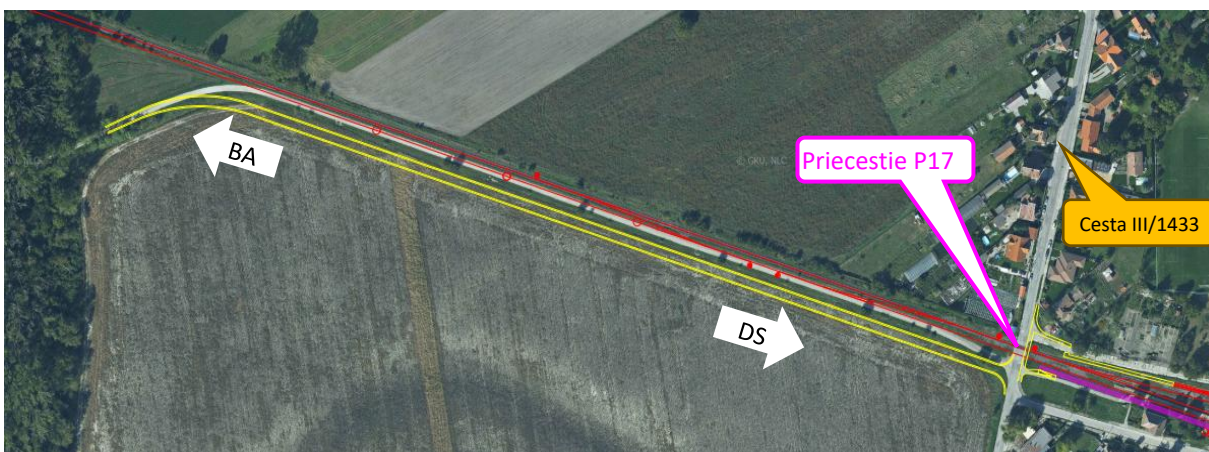
6.2.9.3. Vyvolaná úprava cestných komunikácií

V Podunajských Biskupiciach križuje železničnú trať miestna komunikácia Vinohradnícka ulica, ktorá pokračuje smerom na Miloslavov. Ide o železničné priecestie P4. V dôsledku zmeny smerového vedenia železničnej trate je navrhnutá preložka tejto komunikácie tak, aby nové križovanie železničnej trate bolo situované čo najkolmejšie. Navrhovaná preložka má dĺžku približne 210 m.



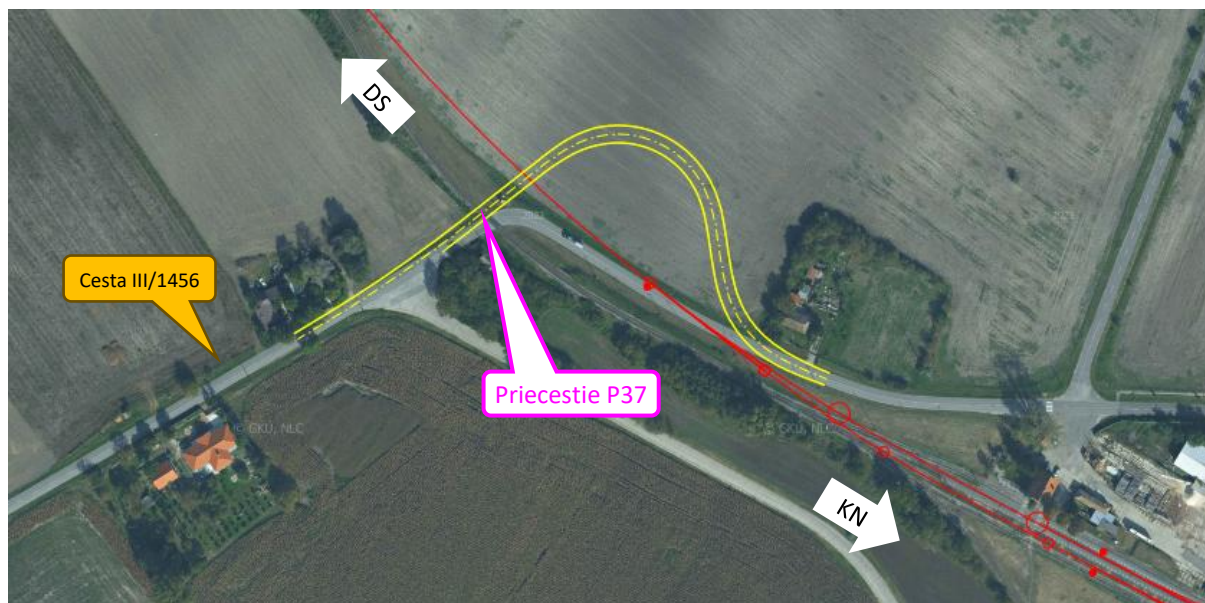
Obr. 80 Úprava komunikácie pri priecestí P4 v Podunajských Biskupiciach na Vinohradníckej ulici

Pri železničnom priecestí P17 sa na cestu III/1433 medzi Orechovou Potôňou a Vieskou napája miestna komunikácia vedená súbežne so železničnou traťou. Navrhované nové teleso železničnej trate bude do tejto komunikácie zasahovať, preto bude potrebná jej preložka. Predpokladaná dĺžka úpravy je približne 600 m, pričom komunikácia bude posunutá približne o 10 m.



Obr. 81 Úprava komunikácie pri priecestí P17 medzi Orechovou Potôňou a Vieskou

Medzi obcami Tôň a Zemianska Olča križuje železničnú trať cesta III/1456. Ide o železničné priecestie P37. Zmena smerového vedenia železničnej trate si vyžiada preložku tejto komunikácie tak, aby železničné priecestie v novej polohe bolo situované čo najkolmejšie. Navrhovaná preložka má dĺžku približne 340 m.



Obr. 82 Úprava komunikácie pri priecestí P37 medzi obcami Tôň a Zemianska Olča

Železničné priecestie P44 na účelovej komunikácii prepájajúcej prevádzky hydinárni bude zrušené bez priamej náhrady v pôvodnej polohe. Dopravné prepojenie bude zabezpečené predĺžením existujúcej účelovej komunikácie k ceste III/1462, ktorá križuje železničnú trať v existujúcom železničnom priecestí P45. Dĺžka nového úseku komunikácie bude približne 250 m.



Obr. 83 Nové napojenie na cestu III/1462 pri hydinárni, Zlatná na Ostrove

6.2.10. Asanácie stavieb

Modernizáciou traťového úseku a najmä rozšírením zemného telesa pre druhú traťovú koľaj, vyrovnaním smerových oblúkov s preložkami trate ako aj výstavbou nových cestných nadjazdov a podjazdov dochádza ku kolízií stavby s existujúcimi pozemnými stavbami, ktoré je nutné odstrániť. Ich zoznam je spracovaný v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 19 Zoznam stavieb určených na asanáciu

Druh stavby	Lokalita	Parcela	Vlastník	Poznámka
obytná budova	Vrakuňa	C-KN 2865/21	SR	zdvojkolažnenie trate, stavba resp. jej prístavba nie je v plnom rozsahu zapísaná v katastri
nebytová budova	Vrakuňa	C-KN 3391/48	SR	zdvojkolažnenie trate
skladová hala (časť)	Podunajské Biskupice	C-KN 5710/14, 5710/7	TYREX s.r.o.	nový cestný podjazd
záhradný domček	Dunajská Streda	E-KN 1-394/2	Mesto Dunajská Streda	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	E-KN 1-394/1	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	E-KN 1-394/2	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	E-KN 1-400/1	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	E-KN 1-405/3	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/71	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/72	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/41	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/42	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/43	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/44	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/45	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/46	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/47	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
záhradný domček	Dunajská Streda	C-KN 3436/48	viacero vlastníkov	nový cestný nadjazd CM - 4
objekt dopravy	Dunajská Streda	C-KN 1945/2	SR	zdvojkolažnenie trate

6.2.11. Organizácia výstavby

Predpokladaná doba výstavby navrhovanej činnosti je v termíne 04/2034 – 05/2042, čo predstavuje celkovo približne 8 rokov. Z dôvodov potreby zabezpečenia dopravy do spoločnosti Metrans /Danubia/ a. s., ktorá tvorí najvýznamnejšiu zložku nákladnej prepravy na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, je potrebné rozdeliť stavbu na etapy. Ďalšie delenie stavby na viacero etáp je možné dopracovať v ďalších fázach prípravy na základe možností financovania stavby, kapacitných možností zhotoviteľov a pod.

Základná etapizácia výstavby je:

- Etapa č. 1 v úseku Bratislava (mimo) – Dunajská Streda (vrátane)
- Etapa č. 2 v úseku Dunajská Streda (mimo) – Komárno (mimo)

Etapa č. 1 Bratislava (mimo) – Dunajská Streda (vrátane)

V rámci tejto etapy sa predpokladá zrealizovať zdvojkolažnenie úseku železničnej trate od Odbočky Bratislava-Ružinov po ŽST Dunajská Streda (vrátane). Počas realizácie tohto úseku bude zabezpečená nákladná doprava do spoločnosti Metrans /Danubia/ a. s. v smere od Komárna. V prípade nedostačujúcej kapacity prevádzkovaného úseku železničnej trate bude možné využiť aj cestnú nákladnú dopravu. V ŽST Dunajská Streda bude podrobná

etapizácia modernizácie železničnej stanice prispôsobená tak, aby bolo zachované napojenie vlečky METRANS s možnosťou odchodu nákladných vlakov späť na smer Komárno.

V nulte fáze výstavby (prípravnej) sa vybudujú všetky dočasné prístupové komunikácie, zariadenia stavenísk a vykoná sa príprava územia – preložky inžinierskych sietí, výruby stromov, búracie práce a pod. a následne sa zrealizujú všetky stavebné práce, ktoré nemajú vplyv prevádzky na existujúcej jednokoľajnej trati. Časovo je táto fáza odhadovaná na približne 1,5 roka. Účelom tohto kroku je realizácia čo najväčšieho objemu prác bez výluky železničnej dopravy. V tejto fáze budú zrealizované:

- úseky 2. traťovej koľaje v súbehu s existujúcou železničnou traťou a preložky železničnej trate,
- most ponad Malý Dunaj pre druhú traťovú koľaj,
- nové cestné podjazdy a nadjazdy,
- mostné konštrukcie a podchody pod druhou traťovou koľajou,
- nástupištia pri druhej traťovej koľaji,
- trakčné napájacie stanice,
- úpravy a preložky cestných komunikácií,
- trakčné podpery,
- protihlukové steny
- a pod.

V nasledujúcej fáze (výlukovej) dôjde k úplnej výluke na železničnej trati. Tým, že sa jedná o jednokoľajnú trať a nová traťová koľaj na viacerých miestach križuje pôvodnú koľaj, nie je možné spustiť v predstihu jednu z traťových koľají v ucelenom úseku a preto bude nutné túto výluku zachovať až do úplného ukončenia realizácie Etapy č. 1. Ďalším dôvodom na celkovú výluku železničnej trate je skutočnosť, že prevádzka na elektrifikovanej trati bude spustená ako ucelený systém v celom úseku od Bratislava po Dunajskú Stredu.

V tejto fáze budú zrealizované:

- modernizácia 1. traťovej koľaje a prepojenia na zrealizované preložky tratí,
- úpravy koľajísk železničných staníc,
- mostné konštrukcie a podchody pod prvou traťovou koľajou,
- nástupištia pri prvej traťovej koľaji,
- trolejové vedenie v úseku Bratislava-Nové Mesto – Odbočka Bratislava-Ružinov,
- zostávajúce trakčné brány a podpery + spustenie trakčného vedenia,
- oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia,
- priestory pre technológiu a riadenie dopravy,
- rekonštrukcie priecestí,
- predstaničné priestory a plochy,
- protihlukové steny
- a pod.

Počas trvania výlukovej fázy bude nutné zavedenie náhradnej autobusovej dopravy v úseku Bratislava – Dunajská Streda v celom trvaní tejto fázy. Osobná železničná doprava môže byť počas tejto fázy zachovaná v úseku Dunajská Streda – Komárno. To je možné za predpokladu, že dopravca bude mať vytvorené podmienky pre údržbu a prevádzku osobnej dopravy na tejto časti železničnej trate. Taktiež je nutné etapizáciu výstavby v ŽST Dunajská Streda navrhnuť tak, aby bol možný nástup a výstup cestujúcich počas celej doby modernizácie ŽST Dunajská Streda. Počas rekonštrukcie železničných priecestí, kedy je koľaj vo výluke, bude potrebné zrealizovať v ich tesnej blízkosti dočasné preložky cestných komunikácií pre zachovanie cestnej dopravy. Nepredpokladá s náročnými obchádzkovými trasami pre cestnú dopravu počas trvania realizácie stavby.

Po ukončení výluky je možné spustiť dopravu na elektrifikovanom úseku trate pre elektrické vlakové súpravy od Bratislavy po Dunajskú Stredu. Časovo je táto fáza odhadovaná na približne 2,5 roka.

Etapu č. 2 Dunajská Streda (mimo) – Komárno (mimo)

V tejto etape sa zmodernizuje úsek od Dunajskej Stredy po Komárno. Nákladná doprava do spoločnosti Metrans /Danubia/ a. s. bude počas výluk zabezpečená po zmodernizovanom úseku trate Bratislava – Dunajská Streda, prípadne náhradnou cestnou dopravou.

V nulte fáze výstavby (prípravnej) sa vybudujú všetky dočasné prístupové komunikácie, zariadenia stavenísk a vykoná sa príprava územia – preložky inžinierskych sietí, výrubu stromov, búracie práce a pod. a následne sa zrealizujú všetky stavebné práce, ktoré nemajú vplyv prevádzky na existujúcej jednokoľajnej trati. Časovo je táto fáza odhadovaná na približne 1,5 roka. V tejto fáze budú zrealizované:

- nový cestný nadjazd a nový železničný most ponad Komárňanské slanisko,
- preložky železničnej trate,
- nová koľaj v smere na Komárom,
- nástupištia v nových bezkolíznych polohách,
- úpravy a preložky cestných komunikácií,
- trakčné podpory,
- protihlukové steny,
- a pod.

Počas trvania výlukovej fázy bude nutné zavedenie náhradnej autobusovej dopravy v úseku Dunajská Streda – Komárno počas celého jej trvania. V krátkom úseku tejto fázy bude nutné zaviesť výluk aj na trati Komárno – Komárom. V tejto fáze budú zrealizované:

- modernizácia traťovej koľaje v pôvodnej osi a prepojenia na zrealizované preložky tratí ako aj napojenie novej odbočnej koľaje na trať na Komárom,
- úpravy koľajísk železničných staníc,
- mostné konštrukcie a podchody,
- nástupištia,
- rekonštrukcia trakčného vedenia v úseku železničnej trate Komárno – Komárom,
- zostávajúce trakčné brány a podpory + spustenie trakčného vedenia,
- oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia,
- priestory pre technológiu a riadenie dopravy,
- rekonštrukcie priecestí,
- predstaničné priestory a plochy,
- protihlukové steny,
- a pod.

Počas rekonštrukcie železničných priecestí, kedy je koľaj vo výluke, bude potrebné zrealizovať v ich tesnej blízkosti dočasné preložky cestných komunikácií pre zachovanie cestnej dopravy. Nepredpokladá sa náročnými obchádzkovými trasami pre cestnú dopravu počas trvania realizácie stavby.

Po ukončení výluky je možné spustiť dopravu na elektrifikovanom úseku trate pre elektrické vlakové súpravy aj v zostávajúcim úseku Dunajská Streda - Komárno. Časovo je táto fáza odhadovaná na približne 2,5 roka.

Ako možnosť pre skrátenie výluk v celom úseku Dunajská Streda – Komárno je možné uvažovať s postupným spustením prevádzky na jednotlivých úsekoch trate v smere od Dunajskej Stredy, napr. Dunajská Streda – Dolný Štál, Dolný Štál – Veľký Meder, Veľký Meder – Zemianska Olča a nakoniec Zemianska Olča – Komárno.

6.2.12. Súvisiace stavby

V rámci prípravy navrhovanej činnosti boli identifikované aj ďalšie súvisiace stavby, ktoré sa nachádzajú v dotknutom území, resp. vecne alebo časovo súvisia s projektom „Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno“. Ide najmä o stavby železničnej infraštruktúry, priecestných zabezpečovacích zariadení, terminálov integrovanej dopravy, ako aj o ďalšie dopravné stavby mestského a cestného charakteru. Tieto stavby

je potrebné zohľadniť najmä z hľadiska technickej, územnej a časovej koordinácie, ako aj z pohľadu posúdenia možných kumulatívnych vplyvov.

1. ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 6 Bratislava–Ružinov, časť „Terminál integrovanej osobnej prepravy Ružinov – zastávka“

Predpokladaný termín výstavby: 12/2026 – 12/2027

V súčasnosti prebieha inžinierska činnosť pre stavebné povolenie a majetkovoprávne vysporiadanie. Realizácia tejto časti sa predpokladá spoločne s odbočkou Ružinov v jednej stavbe. Technické riešenie navrhovanej činnosti vychádza a nadväzuje na zrealizovanú stavbu TIOP 6.

2. ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 6 Bratislava–Ružinov, časť „Terminál integrovanej osobnej prepravy Ružinov–odbočka“

Predpokladaný termín výstavby: 12/2026 – 12/2027

V súčasnosti prebieha spracovanie dokumentácie DSPRS. Realizácia odbočky sa predpokladá spoločne so zastávkou Ružinov v jednej stavbe. V rámci technického riešenia navrhovanej činnosti dôjde k úprave na zhlaví Odbočky Bratislava-Ružinov z dôvodu napojenie druhej traťovej koľaje a k posunu koľajovej spojky v smere na ŽST Bratislava ÚNS. Na tretej traťovej koľaji cez Odbočku Ružinov smerom na ŽST Bratislava-Nové Mesto bude doplnené trolejové vedenie.

3. ŽST Nové Košariská, rekonštrukcia koľají a výhybiek

Predpokladaný termín výstavby: 07/2027 – 10/2028

V súčasnosti prebieha inžinierska činnosť pre stavebné povolenie a majetkovoprávne vysporiadanie. Realizácia sa predpokladá spoločne so záchytným parkoviskom pre IAD. Stavba rieši úpravy železničnej infraštruktúry v priestore zastávky Nové Košariská a predstavuje významnú súvisiacu investíciu z pohľadu prevádzkového usporiadania aj dopravnej obsluhy územia.

Navrhovaná činnosť rešpektuje novú dispozíciu koľajiska železničnej stanice ako aj nové nástupištia, podchod súvisiacu infraštruktúru.

4. ŽST Nové Košariská – záchytné parkovisko pre IAD

Predpokladaný termín výstavby: 08/2027 – 02/2028

V súčasnosti prebieha inžinierska činnosť pre stavebné povolenie a majetkovoprávne vysporiadanie. Realizácia sa predpokladá v nadväznosti na rekonštrukciu koľají a výhybiek v priestore ŽST Nové Košariská. Predmetom stavby je vytvorenie záchytného parkoviska, ktoré má zlepšiť prestupné väzby medzi individuálnou automobilovou a železničnou dopravou.

Navrhovaná činnosť rešpektuje riešenie parkoviska a návrh komunikácií je zosúladený s preložkou cestnej komunikácie v rámci realizácie nového mimoúrovňového križovania ako náhrady za zrušené priecestie P6.

5. Úprava PZZ v žkm 27,936 (Veľká Paka), TÚ Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda

Predpokladaný termín výstavby: stavba je zrealizovaná; predpoklad vydania kolaudačného rozhodnutia v priebehu roka 2026.

Stavba je v súčasnosti ukončená a čaká sa na vydanie kolaudačného rozhodnutia. Ide o úpravu priecestného zabezpečovacieho zariadenia vo Veľkej Pake, ktorá zvyšuje bezpečnosť na existujúcom križení železničnej trate s cestnou komunikáciou.

V rámci navrhovanej činnosti vzhľadom na časový odstup sa predpokladá s plnou modernizáciou predmetného priecestia.

6. Úprava PZZ v žkm 24,544 (Bodza) a PZZ v žkm 29,252 (Veľký Meder), TÚ Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda

Predpokladaný termín výstavby: 02/2027 – 07/2027

V súčasnosti prebieha spracovanie dokumentácie DSPRS. Predmetom stavby je úprava priecestných zabezpečovacích zariadení v lokalitách Bodza a Veľký Meder. Ide o súvisiacu investíciu zameranú na zvýšenie bezpečnosti železničnej a cestnej dopravy na existujúcich úrovňových križovaniach.

V rámci navrhovanej činnosti vzhľadom na časový odstup sa predpokladá s plnou modernizáciou predmetného priecestia.

7. KR železničného mosta v km 7,892 trate BA Nové Mesto – Dunajská Streda (Komplexná rekonštrukcia Zeleného mosta)

Predpokladaný termín výstavby: 05/2027 – 05/2028

V súčasnosti prebieha inžinierska činnosť pre stavebné povolenie a majetkovoprávne vysporiadanie. Predmetom stavby je komplexná rekonštrukcia mostného objektu.

Pre navrhovanú činnosť je súvisiaca stavba KR železničného mosta v km 7,892 trate BA Nové Mesto – Dunajská Streda rozhodujúca v tom, že určuje budúce priestorové usporiadanie dvojkoľajnej trate v danom mieste. Súvisiaca stavba najskôr prevedie existujúcu koľaj na nový most v novej polohe. Navrhovaná činnosť následne doplní druhú koľaj a druhý most v polohe pôvodnej koľaje.

8. Obchvat Komárna

Predpokladaný termín výstavby: v súčasnosti nie je známy / bude doplnený

Obchvat Komárna predstavuje významnú súvisiacu dopravnú stavbu v koncovom úseku navrhovanej činnosti. Z dostupných informácií vyplýva, že v súčasnosti sa v príprave stavby aktívne nepokračuje. Pri ďalšom dopracovaní technického riešenia obchvatu bude potrebné zohľadniť navrhovanú modernizáciu železničnej trate vrátane nového prepojenia smerom na Komárom, aby boli obe stavby vzájomne priestorovo skoordované a nedošlo ku kolíziám ich riešenia.

9. Modernizácia električkových tratí - Ružinovská radiála

Predpokladaný termín výstavby: 2027 - 2031

Ide o významnú mestskú dopravnú stavbu v Bratislave, ktorú je potrebné zohľadniť ako súvisiacu investíciu najmä v počiatočnom úseku navrhovanej činnosti. Navrhovaná činnosť rešpektuje technický návrh modernizovanej električkovej trate, v čase realizácie navrhovanej činnosti sa predpokladá plná prevádzka električkovej trate bez obmedzení.

10. ŽSR, Terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, úsek Devínska Nová Ves – Bratislava hlavná stanica – Podunajské Biskupice, TIOP č. 7 Bratislava–Vrakuňa

Predpokladaný termín výstavby: stavba je zrealizovaná; predpoklad vydania kolaudačného rozhodnutia do konca 2026.

Zrealizovala sa nová železničná zastávka Bratislava-Vrakuňa s výstavbou nového nástupišťa so zastrešením a informačným systémom pre cestujúcich, nové prístupy na nástupištia, objekt pre technológie oznamovacej a zabezpečovacej techniky. Obnovila sa konštrukcia železničného zvršku a spodku a vybudovali sa nové protihlukové steny.

Navrhovaná činnosť plne rešpektuje túto stavbu a jej podstatou bude doplnenie druhej traťovej koľaje a dobudovanie nového podchodu, nástupišťa a súvisiacej infraštruktúry a technológií.

11. Bratislava Nové Mesto – Bratislava ÚNS, komplexná rekonštrukcia trate

Predpokladaný termín výstavby: stavba je v realizácii, ukončenie sa predpokladá 06/2026

Jedná sa o komplexnú obnovu železničného zvršku a trakčného vedenia v úseku Bratislava-Nové Mesto – Bratislava ÚNS.

Styk s touto stavbou sa bude pri navrhovanej činnosti týkať krátkeho úseku na zhlaví budúcej Odbočky Bratislava-Ružinov, kde bude nutné upraviť polohu koľajovej spojky vloženéj v rámci realizácie stavby TIOP č. 6.

6.3. Údaje o vstupoch

6.3.1. Záber pôdy a záber lesných pozemkov

Záber pozemkov existujúcej železničnej trate a súvisiacej infraštruktúry predstavuje **v súčasnosti približne 121,95 ha**.

Dočasný záber pôdy bude súvisieť najmä s realizáciou stavebných prác, a to s vytvorením dočasných medzidepónií, prístupových komunikácií pre mechanizačné prostriedky, manipulačných plôch, plôch zariadenia staveniska a skládkových plôch materiálu. Predpokladajú sa dočasné zábery na dobu do jedného roka (najmä komunikačné plochy a plochy zariadenia staveniska), ako aj na dobu dlhšiu ako jeden rok (najmä plochy zariadenia staveniska a skládkové plochy materiálu). Všetky dočasne dotknuté plochy budú po ukončení stavebných prác uvedené do pôvodného stavu, resp. rekultivované podľa charakteru dotknutého územia. Takýto postup je v súlade aj s požiadavkou minimalizovať dočasné i trvalé zábery a po ukončení výstavby dotknuté plochy viesť do pôvodného stavu.

Nový trvalý záber pôdy bude vyvolaný najmä odsunom železničného telesa od pôvodného smerového vedenia trate (preložky trate), výstavbou novej odbočky pri Komárne, realizáciou druhej traťovej koľaje a výstavbou mimoúrovňových križovaní (nadjazdov, podjazdov a podchodov) vrátane súvisiacich úprav a preložiek cestných komunikácií.

K odsunu od pôvodného smerového vedenia trate dôjde na viacerých krátkych úsekoch. Orientačný rozsah nových **záberov jednotlivých preložiek** a novej odbočky železničnej trate je uvedený v nasledujúcej tabuľke. Celková výmera týchto záberov predstavuje **176 875 m²**, t. j. približne **17,69 ha**.

Tab. 20 Nové zábery jednotlivých preložiek a novej odbočky železničnej trate

Poloha (nžkm)	Záber pôdy (m ²)
10,910 - 11,690	15640
16,300 - 16,700	8060
20,600 - 20,950	6960
22,500 - 23,500	20000
26,840 - 27,130	5780
41,400 - 42,470	21400
46,400 - 46,730	4950
49,770 - 50,150	5725
56,560 - 57,250	10395
60,020 - 60,560	8140
61,560 - 62,090	7955
63,230 - 63,790	6300
67,930 - 69,970	30550
74,780 - 75,170	5820
76,000 - 77,100	12340
93,600 (nová odbočka)	22500
SPOLU	176875

Keďže v súčasnom stupni prípravy projektu ešte nie sú známe presné geometrické parametre všetkých stavebných objektov, presný rozsah trvalých a dočasných záberov nie je v tejto etape možné jednoznačne určiť. Uvedené výmery preto vychádzajú z aktuálne dostupných technických podkladov a predstavujú orientačné vyhodnotenie v tomto stupni prípravy.

Nové zábery pozemkov spôsobené realizáciou **štyroch nových mimoúrovňových križovaní** a súvisiacimi úpravami a preložkami cestných komunikácií predstavujú celkovú výmeru **6,55 ha**.

Nové zábery pozemkov v železničných staniciach a zastávkach, súvisiace s vybudovaním nových prístupov na nástupištia, úpravami predstaničných priestorov, nadväzujúcimi úpravami súvisiacej infraštruktúry, ako aj výstavbou nových trakčných napájacích staníc, predstavujú celkovú výmeru **3,40 ha**.

Súhrnný prehľad záberov pozemkov je uvedený v nasledujúcej tabuľke:

Tab. 21 Sumarizácia existujúcich a predpokladaných záberov

	Nový Záber (ha)	Existujúci záber (ha)
Existujúca trať a súvisiaca infraštruktúra		121,95
Preložky železničných tratí	17,69	
Nové mimoúrovňové križenia a úpravy komunikácií	6,55	
Nové úpravy plôch železničných staníc a zastávok	3,4	
Celkový záber	27,64	121,95

Celkový predpokladaný výsledný záber pozemkov v koridore navrhovanej železničnej trate Bratislava-Ružinov (TIOP 6 mimo) – Dunajská Streda – Komárno (mimo) tak predstavuje približne **149,59 ha**, zaokrúhlene **149,6 ha**.

K najvýznamnejším novým záberom pôdy dôjde najmä v súvislosti s výstavbou druhej traťovej koľaje v úseku Bratislava – Dunajská Streda, s realizáciou preložiek železničnej trate a s výstavbou nových mimoúrovňových križovaní.

V úsekoch, v ktorých dôjde k preloženiu trate do novej polohy, sa predpokladá, že pôvodný železničný zvršok a súvisiace zariadenia budú po sprevádzkovaní novej trate odstránené. O ďalšom naložení s opusteným telesom pôvodnej trate rozhodne správca železničnej infraštruktúry. Predpokladáť však možno jeho využitie na iné účely, v prípade existencie takéhoto záujmu.

6.3.2. Predpokladaný rozsah výrubu

Z legislatívneho hľadiska bude odstraňovanie drevín rastúcich mimo lesa posudzované podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny, najmä v režime povoľovania výrubu drevín podľa § 47. Zásahy do lesných pozemkov a lesných porastov sa zároveň spravujú zákonom č. 326/2005 Z. z. o lesoch.

Predpokladaný rozsah **výrubu nelesných drevín** bude viazaný predovšetkým na miesta nevyhnutných stavebných zásahov a bude mať prevažne lokálny charakter. Väčšina dotknutého územia má charakter nezalesnenej krajiny, pričom v kontakte s existujúcou železničnou traťou sa nachádza najmä izolovaná náletová a sprievodná zeleň. Z tohto dôvodu sa vo väčšine úsekov predpokladá len bodové alebo líniovo obmedzené odstránenie drevín, bez plošne významného zásahu do súvislých porastov.

Významnejší rozsah výrubu sa predpokladá najmä v úseku Bratislava – Dunajská Streda, kde sa navrhuje doplnenie druhej traťovej koľaje, ďalej v miestach navrhovaných preložiek trate a pri výstavbe nových mimoúrovňových križovaní.

Záber lesných pozemkov sa predpokladá len vo veľmi obmedzenom rozsahu a len na niekoľkých lokálnych miestach trasy. Zásah do lesného fondu bude mať prevažne okrajový charakter a bude sa týkať najmä úzkych častí existujúcich porastov v bezprostrednom kontakte s navrhovanými stavebnými úpravami. Vo väčšine prípadov pôjde o plošne nevýznamné zásahy, rádovo v desiatkach m², bez predpokladu výraznejšieho ovplyvnenia funkcií lesných porastov v dotknutom území.

K väčším plochám záberu dôjde najmä v súvislosti s pridaním druhej traťovej koľaje v úseku Bratislava – Dunajská Streda, ako aj v prípade preložiek železničnej trate, kde jednotlivé zásahy lokálne presahujú 1 000 m². Z hľadiska celkového rozsahu navrhovanej činnosti preto nemožno záber lesných pozemkov považovať za významný.

Výsledný záber lesných pozemkov z celkových záberov pozemkov vyvolaných navrhovanou činnosťou predstavuje približne **24 800 m²**, t. j. približne **2,48 ha**.

6.3.3. Surovinové, materiálové a energetické zdroje

6.3.3.1. Voda

Realizácia navrhovanej činnosti vyvolá potrebu zabezpečenia vody pre stavebno-technologické účely a pitnej vody pre zamestnancov stavby. Vzhľadom na líniový charakter stavby budú odbery vody riešené decentralizovane v závislosti od lokalizácie jednotlivých zariadení staveniska.

Zásobovanie vodou bude prioritne zabezpečené z existujúcich verejných vodovodov alebo iných dostupných lokálnych zdrojov situovaných v blízkosti miesta spotreby. V úsekoch bez dostupnej vodovodnej infraštruktúry bude voda dovážaná cisternami z najbližších vhodných zdrojov.

Počas prevádzky modernizovanej železničnej trate sa nepredpokladá významná zmena nárokov na odber vody oproti súčasnému stavu.

6.3.3.2. Surovinové a materiálové zdroje

Výstavba bude spojená so zvýšenými nárokmi na surovinové a materiálové zdroje. Medzi hlavné stavebné materiály budú patriť najmä štrk, piesok, zemina, kamenivo, štrkodrvina, cement, betónové zmesi, železničné koľajnice, betónové podvaly, trakčné stožiare, konštrukčné prvky železničného zvršku a spodku a ďalší inštalačný materiál.

Doprava materiálov na miesto realizácie bude prioritne zabezpečená železničnou dopravou, v nevyhnutných prípadoch cestnou dopravou.

Presné objemy jednotlivých materiálov budú špecifikované v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie. V maximálnej možnej miere sa uvažuje s opätovným využitím materiálov získaných pri rekonštrukcii trate, najmä:

- recykláciou výzisku z existujúceho koľajového lôžka s vyhovujúcimi environmentálnymi parametrami,
- drvením betónových konštrukcií a ich následným využitím ako druhotnej suroviny,
- opätovným využitím vhodných zemín.

Tento prístup je v súlade s princípmi obehového hospodárstva a minimalizácie odpadov.

6.3.3.3. Energetické nároky

Súčasný stav

Posudzovaná železničná trať Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je v súčasnosti prevažnej časti svojej dĺžky neelektrifikovaná, s výnimkou krátkeho úseku v oblasti železničnej stanice Komárno. Prevádzka vlakovej dopravy je preto zabezpečovaná predovšetkým motorovou trakciou, čo predstavuje závislosť od fosílnych palív (nafta).

Energetické nároky sú v súčasnom stave viazané najmä na:

- pohon železničných vozidiel,
- prevádzku zabezpečovacích a oznamovacích zariadení,
- osvetlenie a technologické vybavenie staníc a zastávok.

Energetické nároky počas výstavby

Počas realizácie navrhovanej činnosti dôjde k dočasnému zvýšeniu energetických nárokov, najmä v dôsledku:

- prevádzky stavebných mechanizmov,
- dopravy stavebných materiálov,
- prevádzky zariadení staveniska.

Energetické vstupy budú zabezpečené:

- dodávkou elektrickej energie z existujúcich distribučných sietí,
- spotrebou pohonných hmôt (nafta) pre stavebné mechanizmy a dopravné prostriedky.

Energetické nároky počas prevádzky

Navrhovaná činnosť zahŕňa elektrifikáciu železničnej trate v rozsahu približne 89,5 km, čím dôjde k zmene energetického zabezpečenia prevádzky z motorovej trakcie na elektrickú.

V prevádzke budú energetické vstupy predstavovať najmä:

- dodávku elektrickej energie pre trakčné vedenie,
- spotrebu elektrickej energie pre trakčné napájacie stanice a spínacie stanice,
- spotrebu elektrickej energie pre technologické zariadenia, najmä:
 - zabezpečovacie a riadiace systémy,
 - oznamovacie a informačné systémy,
 - osvetlenie staníc, zastávok a prevádzkových objektov,
 - elektrický ohrev výhybiek.

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k nárastu spotreby elektrickej energie v území, pričom zároveň dôjde k zníženiu spotreby pohonných hmôt v železničnej doprave.

6.3.4.Nároky na dopravu a inú infraštruktúru

Realizácia navrhovanej činnosti bude spojená so zvýšenými nárokmi na dopravu stavebných materiálov, technologických zariadení, stavebných mechanizmov a pracovníkov na jednotlivé pracoviská pozdĺž riešeného úseku železničnej trate. Vzhľadom na líniový charakter stavby budú tieto nároky rozložené pozdĺž celej trasy a budú sa meniť v závislosti od aktuálnej etapy výstavby.

Doprava stavebných materiálov bude podľa technických a prevádzkových možností zabezpečovaná prioritne železničnou dopravou. V úsekoch, kde to nebude možné alebo účelné, bude materiál dovážaný cestnou dopravou po existujúcej cestnej sieti. Cestná doprava bude využívaná najmä pri obsluhu zariadení staveniska, dovozu materiálu k objektom mimo priameho dosahu železničnej trate, pri výstavbe mimoúrovňových križovaní, preložiek komunikácií, trakčných napájacích staníc, technologických objektov a ďalších súvisiacich stavebných objektov.

Výstavba bude podľa možností organizovaná pri zachovaní železničnej prevádzky na dotknutej trati. Stavebné práce si však vyžadujú dočasné dopravné obmedzenia, výluky železničnej dopravy a obmedzenia prevádzky v jednotlivých traťových úsekoch, železničných staniciach a zastávkach. Konkrétny rozsah výluk, organizácia železničnej dopravy počas výstavby a prípadné náhradné dopravné opatrenia budú určené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie a v pláne organizácie výstavby.

V súvislosti s výstavbou druhej traťovej koľaje, modernizáciou existujúcej trate, realizáciou preložiek trate, výstavbou novej odbočnej koľaje pri Komárne a elektrifikáciou trate vzniknú nároky na zriadenie zariadení staveniska, manipulačných plôch, dočasných skladovacích plôch, medzidepónií, montážnych plôch a dočasných prístupových komunikácií. Ich presná poloha a rozsah budú spresnené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Pri výstavbe mimoúrovňových križovaní železničnej trate s cestnými komunikáciami budú dočasne dotknuté aj príslušné úseky cestnej siete. Predpokladajú sa najmä lokálne dopravné obmedzenia, dočasné obchádzkové trasy, prípadne krátkodobé uzávierky vybraných komunikácií. Organizácia cestnej dopravy počas výstavby bude riešená tak, aby bola v maximálnej možnej miere zachovaná dopravná obsluha dotknutého územia, prístup k nehnuteľnostiam, poľnohospodárskym pozemkom a existujúcim prevádzkam.

Navrhovaná činnosť si vyžiada aj zásahy do existujúcej technickej infraštruktúry. V miestach kolízií so stavebnými objektmi možno predpokladať potrebu preložiek, úprav alebo ochrany inžinierskych sietí, najmä vodovodov, kanalizácií, plynovodov, elektrických vedení, telekomunikačných vedení, optických káblov, zabezpečovacích a oznamovacích káblov a ďalších zariadení technickej infraštruktúry. Presný rozsah týchto zásahov bude určený po vytýčení sietí a po spracovaní ďalších stupňov projektovej dokumentácie.

Po uvedení modernizovanej trate do prevádzky sa nepredpokladajú osobitné dodatočné nároky na dopravu súvisiace s prevádzkou stavby nad rámec bežnej prevádzky železničnej infraštruktúry. Prevádzkové nároky budú

súvisieť najmä s pravidelnou údržbou trate, trakčného vedenia, zabezpečovacích zariadení, technologických objektov, zastávok, staníc a súvisiacich stavebných objektov.

6.3.5. Nároky na pracovné sily

Počas výstavby bude realizácia navrhovanej činnosti vyžadovať pracovné sily rôznych profesií z oblasti železničného staviteľstva, pozemného a dopravného staviteľstva, elektrotechniky, zabezpečovacej a oznamovacej techniky, geodézie, stavebného dozoru, BOZP a environmentálneho dohľadu.

Presný počet pracovníkov, ich profesijná skladba a časové nasadenie budú určené dodávateľom stavebných prác v ďalších stupňoch prípravy stavby a budú závisieť od organizácie výstavby, etapizácie prác, rozsahu výluk a počtu súbežne realizovaných stavebných úsekov.

Počas prevádzky modernizovanej trate sa nepredpokladá významné zvýšenie nárokov na pracovné sily. Vzhľadom na vyššiu technickú úroveň trate, modernizáciu zabezpečovacích a oznamovacích zariadení, elektrifikáciu trate a zavedenie diaľkového riadenia prevádzky možno predpokladať skôr zmenu štruktúry pracovných miest než ich výrazný nárast. Prevádzka a údržba modernizovanej infraštruktúry si vyžiada vyššiu odbornú kvalifikáciu pracovníkov, najmä v oblasti elektrotechnických zariadení, trakčného vedenia, riadiacich systémov, zabezpečovacej techniky a technologických zariadení.

Celkovo možno nároky na pracovné sily hodnotiť ako primerané rozsahu a charakteru navrhovanej činnosti.

6.4. Údaje o výstupoch

6.4.1. Kvalitatívna a kvantitatívna charakteristika znečisťujúcich látok a spôsob ich zachytávania

6.4.1.1. Zdroje znečistenia ovzdušia

Ovzdušie počas výstavby

Počas výstavby budú hlavnými zdrojmi znečistenia ovzdušia najmä stavebné práce, prevádzka stavebných mechanizmov, nákladná doprava, manipulácia so sypkými materiálmi, zemné práce a prípadné recyklačné základne na drvenie a triedenie materiálu zo železničného zvršku.

Do ovzdušia budú emitované najmä tuhé znečisťujúce látky, oxidy dusíka, oxid uhoľnatý, oxid uhličitý, oxidy síry, prchavé organické látky a emisie zo spaľovania pohonných hmôt. Zvýšená prašnosť bude viazaná najmä na zemné práce, presuny stavebných mechanizmov, nakladanie a vykladanie materiálov a dopravu po nespevnených komunikáciách.

Tieto vplyvy budú dočasné, lokálne a viazané na obdobie realizácie stavebných prác. Ich rozsah bude závisieť od organizácie výstavby, druhu použitých mechanizmov, klimatických podmienok a vzdialenosti pracovísk od obytnej zástavby.

Na obmedzenie prašnosti a emisií budú uplatnené najmä:

- kropenie prašných plôch a komunikácií v suchom období,
- čistenie mechanizmov pri výjazde zo staveniska,
- prekrytie sypkých materiálov pri preprave,
- obmedzenie zbytočných presunov stavebnej techniky,
- udržiavanie stavebných mechanizmov v dobrom technickom stave,
- optimalizácia dopravných trás.

Ovzdušie počas prevádzky

Po uvedení navrhovanej činnosti do prevádzky dôjde v dôsledku elektrifikácie trate k významnej zmene charakteru emisií zo železničnej dopravy. V súčasnosti je prevádzka na prevažnej časti trate zabezpečovaná motorovou

trakciou, ktorá je zdrojom priamych lokálnych emisií zo spaľovania motorovej nafty. Po elektrifikácii trate sa tieto priame emisie v mieste prevádzky výrazne obmedzia, resp. pri elektrickej trakcii nevznikajú priamo v koridore železničnej trate.

Modernizácia bude spojená so zvýšením spotreby elektrickej energie, najmä pre trakčné napájanie a prevádzku technologických zariadení. Z hľadiska celkového dopravného systému však možno očakávať priaznivejší emisný profil železničnej dopravy, najmä z dôvodu vyššej energetickej účinnosti elektrickej trakcie oproti motorovej trakcii, zníženia jazdných odporov po modernizácii železničného zvršku a geometrie trate, možnosti rekuperácie energie pri brzdení a optimalizácie riadenia dopravy a energetických tokov.

Z environmentálneho hľadiska dôjde k presunu časti emisnej záťaže z lokálnej úrovne, t. j. z bezprostredného okolia trate, na úroveň výroby elektrickej energie. Výsledný bilančný efekt bude závisieť od spôsobu výroby elektrickej energie a aktuálneho energetického mixu.

Prevádzkovými zdrojmi znečisťovania ovzdušia môžu zostať najmä náhradné zdroje elektrickej energie, napr. dieselagregáty pre zabezpečenie napájania dôležitých technologických zariadení pri výpadku elektrickej energie, a sekundárna prašnosť v bezprostrednom okolí trate. Ich vplyv bude lokálny a rozsahovo obmedzený.

Zdroje znečistenia ovzdušia počas prevádzky budú predstavovať najmä:

- sekundárna prašnosť v bezprostrednom okolí trate,
- prípadná prevádzka náhradných zdrojov elektrickej energie,
- cestná doprava súvisiaca s údržbou infraštruktúry.

Náhradné zdroje elektrickej energie, najmä dieselagregáty určené na zabezpečenie napájania dôležitých technologických zariadení pri výpadku elektrickej energie, môžu byť pri svojej prevádzke zdrojom emisií oxidov dusíka, oxidu uhoľnatého, oxidov síry, prchavých organických látok a tuhých znečisťujúcich látok. Ich prevádzka však bude len občasná a viazaná najmä na poruchové alebo mimoriadne stavy.

6.4.1.2. Zdroje znečistenia vôd

Vody počas výstavby

Počas výstavby môžu vznikať technologické, zrážkové a splaškové odpadové vody. Technologické vody môžu pochádzať najmä z čistenia stavebných mechanizmov, kropenia, čistenia spevnených plôch a ďalších stavebných činností. Zrážkové vody budú predstavovať vody z povrchového odtoku zo zariadení staveniska, manipulačných plôch a dočasných komunikácií.

Potenciálnym rizikom pre kvalitu vôd budú najmä:

- úniky ropných látok zo stavebných mechanizmov,
- skladovanie pohonných hmôt, olejov a chemických látok,
- splach jemných častíc zo stavebných plôch,
- zakalenie vôd pri prácach v blízkosti vodných tokov a odvodňovacích kanálov.

Splaškové vody zo zariadení staveniska budú riešené najmä prostredníctvom mobilných sociálnych zariadení. Spôsob odvádzania a zneškodňovania vôd zo staveniska bude podrobne riešený v projekte organizácie výstavby.

Na obmedzenie znečistenia vôd bude potrebné zabezpečiť:

- spevnené a zabezpečené plochy na manipuláciu s ropnými látkami,
- sorpčné prostriedky pre prípad havarijného úniku,
- pravidelnú kontrolu technického stavu mechanizmov,
- zamedzenie priameho splachu znečistených vôd do povrchových tokov,
- vhodné odvádzanie vôd zo zariadení staveniska.

Vody počas prevádzky

Počas prevádzky modernizovanej trate budú vznikať najmä zrážkové vody z telesa železničnej trate, spevnených plôch, striech technologických objektov, nástupíšť, parkovacích a manipulačných plôch a priestorov železničných staníc a zastávok. V objektoch so sociálnym zázemím budú vznikať aj splaškové odpadové vody.

Odvodnenie trate bude zabezpečené prostredníctvom povrchových a podpovrchových odvodňovacích systémov, najmä priekop, žlabov, drenáží, trativodov, vpustí, priepustov, vsakovacích zariadení alebo napojením na kanalizáciu. Konkrétne technické riešenie odvodnenia bude spresnené v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Potenciálne znečistenie vôd počas prevádzky môže súvisieť najmä s odtokom vôd zo spevnených plôch, parkovísk, technologických plôch a miest s možným výskytom ropných látok. V takýchto prípadoch budú vody pred vypustením prečistené vhodnými zariadeniami, napríklad odlučovačmi ropných látok, lapačmi nečistôt alebo filtračno-usadzovacími šachtami. Splaškové odpadové vody budú odvádzané do verejnej kanalizácie, žump alebo iných schválených zariadení podľa lokálnych technických možností.

6.4.2.Zdroje odpadov, ich druhy, množstvo a nakladanie s nimi

Pri realizácii navrhovanej činnosti budú vznikať odpady najmä v dôsledku búracích prác, demontáží, stavebných úprav, výrubov drevín a ďalších činností súvisiacich s modernizáciou železničnej trate. Predpokladané druhy odpadov sú zaradené podľa vyhlášky MŽP SR č. 365/2015 Z. z., ktorou sa ustanovuje Katalóg odpadov, v znení neskorších predpisov, a sú uvedené v tabuľke nižšie.

Podrobnejšia špecifikácia jednotlivých druhov odpadov a ich množstiev bude spresnená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Tab. 22 Prehľad predpokladaných druhov odpadov vznikajúcich pri modernizácii železničnej trate

Kód odpadu	Druh odpadu	Kategória*
02 01 07	Odpady z lesného hospodárstva	O
15 01	Obaly vrátane odpadových obalov z triedeného zberu komunálnych odpadov (15 01 01 – 15 01 09)	O
16 02 09	Transformátory a kondenzátory obsahujúce PCB	N
16 02 13	Vyradené zariadenia obsahujúce nebezpečné časti iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 12	N
16 02 14	Vyradené zariadenia iné ako uvedené v 16 02 09 až 16 02 13	O
16 02 15	Nebezpečné časti odstránené z vyradených zariadení	N
16 02 16	Časti z vyradených zariadení iné ako uvedené v 16 02 15	O
16 06 01	Olovené batérie	N
16 06 02	Niklovo-kadmiové batérie	N
17 01 01	Betón	O
17 01 02	Tehly	O
17 01 03	Škridle a obkladový materiál a keramika	O
17 01 06	Zmesi alebo samostatné úlomky betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky obsahujúce nebezpečné látky	N
17 01 07	Zmesi betónu, tehál, škridiel, obkladového materiálu a keramiky iné ako uvedené v 17 01 06	O
17 02 01	Drevo	O
17 02 02	Sklo	O
17 02 03	Plasty	O
17 02 04	Sklo, plasty a drevo obsahujúce nebezpečné látky alebo kontaminované nebezpečnými látkami	N
17 03 01	Bitúmenové zmesi obsahujúce uhoľný decht	N
17 03 02	Bitúmenové zmesi iné ako uvedené v 17 03 01	O
17 04 01	Meď, bronz, mosadz	O
17 04 02	Hliník	O
17 04 05	Železo a oceľ	O
17 04 07	Zmiešané kovy	O
17 04 10	Káble obsahujúce olej, uhoľný decht a iné nebezpečné látky	N
17 04 11	Káble iné ako uvedené v 17 04 10	O

Kód odpadu	Druh odpadu	Kategória*
17 05 04	Zemina a kamenivo iné ako uvedené v 17 05 03	O
17 05 06	Výkopová zemina iná ako uvedená v 17 05 05	O
17 05 07	Štrk zo železničného zvršku obsahujúci nebezpečné látky	N
17 05 08	Štrk zo železničného zvršku iný ako uvedený v 17 05 07	O
17 06 04	Izolačné materiály iné ako uvedené v 17 06 01 a 17 06 03	O
17 09 04	Zmiešané odpady zo stavieb a demolácií iné ako uvedené v 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O
* O ostatný odpad, N nebezpečný odpad		

So vzniknutými odpadmi bude nakladané v súlade s platnou legislatívou v oblasti odpadového hospodárstva, najmä podľa zákona č. 79/2015 Z. z. o odpadoch v znení neskorších predpisov a jeho vykonávacích predpisov.

Nakladanie s odpadmi bude riadené v súlade s hierarchiou odpadového hospodárstva, pričom prioritou bude:

- predchádzanie vzniku odpadov,
- príprava na opätovné použitie,
- recyklácia a iné formy zhodnotenia,
- zneškodnenie ako posledná možnosť.

Vzniknuté odpady budú triedené podľa jednotlivých druhov a kategórií, zhromažďované na určených plochách zariadení staveniska a následne odovzdávané oprávneným osobám na zhodnotenie alebo environmentálne vhodné zneškodnenie.

Počas výstavby sa predpokladá aj vznik nebezpečných odpadov, t. j. odpadov, ktoré majú aspoň jednu nebezpečnú vlastnosť. Nebezpečné vlastnosti odpadov budú posudzované podľa príslušných predpisov EÚ, najmä nariadenia Komisie (EÚ) č. 1357/2014, v znení následných zmien a doplnení.

Nakladanie s nebezpečnými odpadmi bude zabezpečené v súlade s ustanoveniami § 25 zákona o odpadoch a príslušnými vykonávacími predpismi, najmä vyhláškou MŽP SR č. 371/2015 Z. z.

Pri nakladaní s materiálmi zo železničného zvršku a podvalového podlažia bude uplatňovaný princíp ich maximálneho materiálového zhodnotenia. Tento postup vychádza z interných predpisov a usmernení ŽSR, najmä:

- Nariadenie č. 18/1997 generálneho riaditeľa k postupu s vyzískaným materiálom pri stavebnej činnosti traťového hospodárstva,
- Nariadenie č. 60/1999 generálneho riaditeľa ŽSR o ekologickom hodnotení získaného materiálu z podvalového podlažia železničných tratí v znení dodatku č. 1,
- Predpis ŽSR Op 19 Ochrana životného prostredia v podmienkach ŽSR,
- Metodické usmernenia riaditeľa Odboru 310 GR ŽSR č. 00107/2012/O310-179 v znení zmeny č. 1,
- metodický pokyn č. 18/99 MDPT SR o ekologickom hodnotení získaného materiálu z podvalového podlažia železničných tratí.

Súčasťou navrhovanej činnosti je demontáž železničného zvršku vrátane štrkového lôžka. Vyzískaný materiál bude podrobený diagnostike a hodnoteniu jeho ekologickej kvality, a to aj v súlade s normou TNŽ 72 1514 Technické a ekologické podmienky pre dodávanie zrnitých materiálov do konštrukcie koľaje.

Na základe výsledkov hodnotenia:

- materiál s vyhovujúcou ekologickou kvalitou bude opätovne využitý pri realizácii stavby,
- materiál s prekročenými limitmi môže byť upravený vhodnými technologickými postupmi,
- v prípade technickej alebo ekonomickej nevhodnosti ďalšieho využitia bude materiál považovaný za odpad a bude s ním nakladané v súlade s právnymi predpismi.

Materiál vyťažený zo železničného zvršku môže byť po spracovaní na recyklačných základniach opätovne využitý, napríklad na výstavbu zemných telies, zásypov alebo iných stavebných konštrukcií. Umiestnenie recyklačných základní sa predpokladá v rámci zariadení stavenísk.

Počas prevádzky modernizovanej trate sa druhy vznikajúcich odpadov zásadne nezmenia. Predpokladá sa však zníženie ich množstva v dôsledku využívania modernejších materiálov a technológií s dlhšou životnosťou a nižšími nárokmi na údržbu.

Nakladanie s odpadmi počas prevádzky bude zabezpečovať správca železničnej infraštruktúry prostredníctvom zmluvných vzťahov s oprávnenými osobami v súlade s platnou legislatívou.

6.4.3. Hluk a vibrácie

Navrhovaná činnosť bude počas výstavby aj prevádzky zdrojom hluku a vibrácií ako rušivých výstupov do okolitého prostredia.

Počas výstavby budú zdrojom hluku najmä zemné práce, búracie práce, hutnenie, zakladanie stavebných objektov, výstavba mostov, nadjazdov, podjazdov a podchodov, rekonštrukcia železničného zvršku a spodku, budovanie trakčného vedenia, protihlukových stien, nástupíšť, staníc a zastávok, ako aj doprava materiálov a prevádzka stavebných mechanizmov. Zdrojom vibrácií budú najmä hutniace práce, zakladanie objektov, práce na mostných objektoch, stavebné jamy a prevádzka ťažkej mechanizácie. Tieto výstupy budú mať dočasný, lokálny a etapovitý charakter.

Počas prevádzky bude dominantným zdrojom hluku a vibrácií samotná železničná doprava, t. j. prejazdy osobných a nákladných vlakov po modernizovanej trati, pohyb vlakových súprav v staniciach a prevádzka súvisiacich technologických zariadení. Charakter hlukovej a vibračnej záťaže bude ovplyvnený najmä intenzitou dopravy, zvýšením traťovej rýchlosti, technickým stavom zvršku a spodku, mostnými objektmi, výhybkami a vzdialenosťou obytnej zástavby od trate.

Súčasťou navrhovanej činnosti budú aj opatrenia na obmedzenie hluku a vibrácií. K zníženiu hlukovej záťaže prispeje najmä modernizácia železničného zvršku a spodku, realizácia bezстыkovej koľaje a priebežného koľajového lôžka na mostných objektoch, ktoré zlepšujú jazdné vlastnosti trate a znižujú vznik dynamických rázov a hlukových emisií pri prejazde vlakových súprav. V úsekoch, kde to vyplynie z výsledkov hlukovej štúdie, budú navrhnuté aj protihlukové steny. Ich prehľad a základné parametre sú uvedené v priloženej hlukovej štúdii. Zoznam navrhovaných protihlukových stien je zároveň uvedený v kapitole B./6.2.8 Protihlukové opatrenia.

6.4.4. Elektromagnetické žiarenie

Realizáciou navrhovanej činnosti dôjde k vzniku, resp. zmene zdrojov elektromagnetických polí súvisiacich najmä s elektrifikáciou železničnej trate, vybudovaním trakčných napájacích staníc s prírodnými vedeniami VVN 110 kV a prevádzkou trakčnej sústavy 25 kV AC 50 Hz. Súčasťou technického riešenia je zároveň zavedenie systému ERTMS v zložení ETCS L2 + GSM-R na celej trati, vrátane vybudovania nového prenosového systému a súvisiacej oznamovacej a zabezpečovacej techniky. Predmetná trať je v súčasnosti prevažne neelektrifikovaná, s výnimkou úsekov v ŽST Bratislava-Nové Mesto a Komárno, ktoré sú elektrifikované striedavou trakčnou sústavou 25 kV AC 50 Hz; navrhovaná činnosť predpokladá elektrifikáciu celej trate od ŽST Bratislava-Nové Mesto po ŽST Komárno.

Z hľadiska vysokofrekvenčného elektromagnetického poľa bude relevantným zdrojom najmä systém GSM-R, ktorý je určený pre hlasovú a dátovú komunikáciu železničnej prevádzky vrátane dispečerského riadenia. Technické podklady pre obdobné stavby ŽSR uvádzajú, že systém GSM-R využíva vysielacie frekvencie pre downlink v pásme 921,2 – 924,8 MHz a pre uplink 876,2 – 879,8 MHz a anténny systém je spravidla tvorený smerovými panelovými anténami zabezpečujúcimi vysielanie a príjem signálu.

Výstupom navrhovanej činnosti preto budú elektromagnetické polia nízkofrekvenčného charakteru viazané na trakčné vedenie, trakčné napájacie stanice, prírodné vedenia a elektrické zariadenia, ako aj vysokofrekvenčné elektromagnetické pole z rádiokomunikačných zariadení GSM-R. Tieto zdroje budú posudzované a prevádzkované v súlade s požiadavkami právnych predpisov na ochranu zdravia pri expozícii elektromagnetickému poľu.

Pre rádiokomunikačné zariadenia GSM-R bude potrebné v ďalších stupňoch projektovej prípravy a pred uvedením zariadení do prevádzky zabezpečiť príslušné odborné posúdenia a merania. Zhotoviteľ zabezpečí posudok o riziku pre pracovné činnosti s expozíciou elektromagnetickému poľu podľa § 4 nariadenia vlády SR č. 209/2016 Z. z. pre

každú prevádzkovanú základňovú stanicu. Prevádzkovateľ zdroja elektromagnetického poľa je zároveň povinný podľa § 52 ods. 1 písm. b) zákona č. 355/2007 Z. z. pred uvedením telekomunikačného zariadenia do prevádzky predložiť Ministerstvu dopravy SR návrh na vydanie rozhodnutia na uvedenie zariadenia do prevádzky na posúdenie z hľadiska možného negatívneho vplyvu na verejné zdravie.

Dodávateľ rádiového systému zabezpečí vypracovanie protokolov o meraní intenzity elektrického poľa. Protokoly musia byť vypracované odborne spôsobilou osobou spĺňajúcou podmienky na výkon príslušnej činnosti podľa § 15 a § 16 ods. 4 písm. b) zákona č. 355/2007 Z. z. Predmetom merania bude overenie úrovni intenzity elektrického poľa v okolí základňových staníc a potvrdenie dodržania príslušných akčných hodnôt a limitov pre ochranu verejného zdravia a ochranu zdravia zamestnancov.

Ako orientačný podklad možno uviesť výsledky posúdenia obdobnej stavby GSM-R na sieti ŽSR, kde sa pri meraní existujúcich základňových staníc GSM-R zistilo, že úrovne intenzity elektrického poľa v miestach prístupných obyvateľom dosahovali maximálne 0,4 % akčnej hodnoty. Predikcia zároveň preukázala, že pri uvažovaní maximálneho výstupného výkonu sa v miestach prístupných obyvateľom nepredpokladá prekročenie akčnej hodnoty intenzity elektrického poľa z prevádzky systému GSM-R.

Nepredpokladá sa vznik takých výstupov vo forme neionizujúceho žiarenia alebo elektromagnetických polí, ktoré by pri dodržaní projektových, technických a legislatívnych požiadaviek predstavovali významné riziko pre obyvateľstvo alebo životné prostredie. Presné umiestnenie, technické parametre a prevádzkové podmienky jednotlivých zdrojov elektromagnetického poľa budú predmetom ďalšej projektovej prípravy a príslušných posudkov, meraní a povoľovacích postupov pred uvedením zariadení do prevádzky.

6.4.5. Iné znečistenie a rušivé výstupy

V súvislosti s navrhovanou činnosťou sa iné znečistenie a rušivé výstupy budú prejavovať predovšetkým počas výstavby. Pôjde najmä o dočasné zvýšenie hluku, vibrácií, prašnosti, zvýšený pohyb stavebných mechanizmov, dočasné znečisťovanie prístupových komunikácií a lokálne vizuálne a svetelné rušenie v priestore stavenísk a stavebných dvorov. Tieto vplyvy budú časovo obmedzené na obdobie realizácie stavebných prác a budú mať prevažne lokálny charakter.

Počas prevádzky sa za iné rušivé výstupy môžu považovať najmä účinky súvisiace s prevádzkou železničnej dopravy a technologických zariadení, predovšetkým hluk, vibrácie, osvetlenie staníc a zastávok a prevádzka trakčných a zabezpečovacích zariadení. Rozsah týchto vplyvov bude podrobnejšie vyhodnotený v samostatných odborných podkladoch, najmä v hlukovej a vibračnej štúdii.

V rámci výstavby aj prevádzky nemožno úplne vylúčiť vznik mimoriadnych udalostí spojených s únikom znečisťujúcich látok, najmä pohonných látok, olejov alebo iných prevádzkových kvapalín zo stavebných mechanizmov alebo technických zariadení. Riziko vzniku takejto kontaminácie sa však pri dodržaní bežných technických, organizačných a bezpečnostných opatrení považuje za nízke. Na obmedzenie tohto rizika budú prijaté preventívne opatrenia, vrátane zabezpečenia vhodných manipulačných postupov, technického stavu mechanizmov, dostupnosti sorpčných prostriedkov a spracovania havarijných a prevádzkových postupov pre prípad mimoriadnej udalosti.

Za predpokladu realizácie navrhnutých technických a organizačných opatrení sa nepredpokladá, že iné znečistenie a rušivé výstupy dosiahnu významnú intenzitu alebo budú predstavovať závažný negatívny vplyv na dotknuté územie.

7. Druh požadovaného povolenia alebo jej zmeny a zoznam všetkých rozhodnutí, ktoré sú potrebné pre vydanie povolenia alebo jeho zmeny, známych v čase prípravy dokumentácie

Pre navrhovanú činnosť sa predpokladá vydanie najmä týchto povolení, rozhodnutí, súhlasov, záväzných stanovísk a iných správnych aktov:

- Rozhodnutie o stavebnom zámere vrátane overovacej doložky k projektu stavby, v zmysle zákona č. 25/2025 Z. z. Stavebný zákon.
- Rozhodnutie o stavebnom zámere odstránenia stavby vrátane overovacej doložky k projektu odstránenia stavby, v zmysle zákona č. 25/2025 Z. z. Stavebný zákon, pre objekty a časti existujúcej infraštruktúry určené na odstránenie.
- Kolaudačné osvedčenie v zmysle zákona č. 25/2025 Z. z. Stavebný zákon.
- Rozhodnutia a úkony príslušného špeciálneho stavebného úradu pre stavby dráh a stavby v obvode dráhy podľa zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach.
- Záverečné stanovisko z procesu posudzovania vplyvov na životné prostredie a nadväzujúce záväzné stanovisko podľa zákona č. 24/2006 Z. z. o posudzovaní vplyvov na životné prostredie.
- Príslušný akt orgánu ochrany prírody podľa § 28 zákona č. 543/2002 Z. z. vydaný na základe posúdenia vplyvu navrhovanej činnosti na územia sústavy Natura 2000.
- Súhlas na výrub drevín rastúcich mimo lesa podľa § 47 zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny.
- Ďalšie súhlasy, výnimky alebo záväzné stanoviská orgánov ochrany prírody a krajiny podľa zákona č. 543/2002 Z. z. vyvolané zásahom do chránených území.
- Povolenie na vodnú stavbu podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách, najmä pre mostné objekty, priepusty, úpravy korýt vodných tokov, preložky odvodňovacích zariadení, odvodnenie trate, retenčné a vsakovacie objekty, prípadne ďalšie vodohospodárske objekty.
- Povolenie na osobitné užívanie vôd podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách.
- Súhlas orgánu štátnej vodnej správy na zásahy do vodných tokov, pobrežných pozemkov, odvodňovacích zariadení a ochranných pásiem vodných stavieb podľa zákona č. 364/2004 Z. z. o vodách.
- Rozhodnutie o odňatí poľnohospodárskej pôdy na nepoľnohospodárske účely podľa zákona č. 220/2004 Z. z. o ochrane a využívaní poľnohospodárskej pôdy.
- Rozhodnutie alebo súhlas na dočasné a trvalé vyňatie lesných pozemkov z plnenia funkcií lesov a na obmedzenie využívania lesných pozemkov podľa zákona č. 326/2005 Z. z. o lesoch.
- Rozhodnutie o vyvlastnení pozemkov a stavieb alebo o nútenom obmedzení vlastníckeho práva k nim podľa zákona č. 282/2015 Z. z. o vyvlastňovaní pozemkov a stavieb a o nútenom obmedzení vlastníckeho práva k nim, v rozsahu potrebnom na majetkovoprávne usporiadanie stavby.
- Rozhodnutia a opatrenia súvisiace so zriadením, zmenou alebo zánikom obvodu dráhy podľa zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach.
- Záväzné stanoviská orgánov ochrany verejného zdravia, najmä vo vzťahu k hluku, vibráciám, elektromagnetickému žiareniu a ďalším faktorom životného prostredia.
- Rozhodnutia, súhlasy a vyjadrenia dotknutých správcov a vlastníkov technickej infraštruktúry, dopravnej infraštruktúry a inžinierskych sietí, vyvolané preložkami, ochranou alebo križovaním ich zariadení.
- Povolenia, schválenia, overenia a skúšky určených technických zariadení a technických systémov železničnej infraštruktúry podľa osobitných predpisov v oblasti dráh a technickej bezpečnosti pred uvedením stavby a jej technologických častí do prevádzky.

Presný rozsah nadväzujúcich povoľovacích konaní bude spresnený v ďalších stupňoch projektovej prípravy podľa definitívneho technického riešenia jednotlivých stavebných objektov a prevádzkových súborov.

8. Informácia, či navrhovanej činnosti alebo jej zmene predchádzalo niektoré z konaní podľa tohto zákona, ktoré s ním priamo súviselo; ak áno, uvedie sa číslo a dátum výsledku konania.

Navrhovaná činnosť predstavuje komplexnú prestavbu a modernizáciu existujúcej železničnej trate. Pôvodná železničná trať nebola v minulosti predmetom konania podľa zákona č. 24/2006 Z. z., nakoľko jej realizácia prebiehala v čase, kedy sa neuplatňovala legislatíva spojená s posudzovaním vplyvov na životné prostredie.

9. Termín začatia a skončenia výstavby a prevádzky navrhovanej činnosti alebo jej zmeny

Realizácia navrhovanej činnosti sa predpokladá v dvoch etapách.

Realizácia prvej etapy výstavby Bratislava – Dunajská Streda

- Predpokladaný termín začatia výstavby 04/2034
- Predpokladaný termín ukončenia výstavby 02/2038

Realizácia druhej etapy výstavby Dunajská Streda – Komárno

- Predpokladaný termín začatia výstavby 05/2038
- Predpokladaný termín ukončenia výstavby 05/2042

10. Subjekty konania

10.1. Dotknuté obce

Okres	Obec / mesto
Bratislava II	Bratislava
Senec	Rovinka
	Dunajská Lužná
	Miloslavov
Dunajská Streda	Kvetoslavov
	Hviezdoslavov
	Mierovo
	Veľká Paka
	Lehnice
	Macov
	Holice
	Michal na Ostrove
	Horná Potôň
	Orechová Potôň
	Dunajská Streda
	Kútniky
	Dolný Bar
	Dolný Štál
	Okoč
	Veľké Blahovo
	Veľký Meder
Komárno	Holiare
	Bodza
	Tôň
	Lipové
	Zemianska Olča
	Veľké Kosihy
	Okoličná na Ostrove
	Zlatná na Ostrove
	Komárno

10.2. Dotknuté samosprávne kraje

Bratislavský samosprávny kraj

Nitriansky samosprávny kraj

Trnavský samosprávny kraj

10.3. Dotknuté orgány

Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky

Útvar vedúceho hygienika rezortu MDV SR

Dopravný úrad

Krajský pamiatkový úrad Bratislava

Krajský pamiatkový úrad Trnava

Krajský pamiatkový úrad Nitra

Úrad Bratislavského samosprávneho kraja

Úrad Trnavského samosprávneho kraja

Úrad Nitrianskeho samosprávneho kraja

Regionálny úrad verejného zdravotníctva Bratislava hlavné mesto so sídlom v Bratislave (Bratislava, Senec)

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Dunajskej Strede

Regionálny úrad verejného zdravotníctva so sídlom v Komárne

Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Bratislave

Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Nitre

Krajské riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Trnave

Hasičský a záchranný útvar h. m. Bratislavy

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru Pezinok (HS Senec)

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Dunajskej Strede

Okresné riaditeľstvo hasičského a záchranného zboru v Komárne

Okresný úrad Bratislava

- Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Odbor starostlivosti o životné prostredie
- Pozemkový a lesný odbor
- Odbor krízového riadenia

Okresný úrad Dunajská Streda

- Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Odbor starostlivosti o životné prostredie
- Pozemkový a lesný odbor
- Odbor krízového riadenia

Okresný úrad Komárno

- Odbor cestnej dopravy a pozemných komunikácií
- Odbor starostlivosti o životné prostredie
- Pozemkový a lesný odbor
- Odbor krízového riadenia

Medzi dotknuté organizácie a správcov patrí:

- Slovenská správa ciest
- Národná diaľničná spoločnosť, a. s.
- SVP, š. p.
- Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a. s.
- Letové prevádzkové služby SR, š.p.
- Únia nevidiacich a slabozrakých Slovenska
- správcovia inžinierskych sietí a vodných tokov
- prevádzkovatelia železničnej vlečky
 - METRANS DANUBIA a.s.,
 - Agropodnik a.s. Trnava
 - Life Spirit s.r.o.
 - METRANS /Danubia/, a.s.
 - Prvá uhoľná spoločnosť, spol. s r.o.
 - SAM INDUSTRIES a.s.
 - HOFFER, s.r.o.
 - Verejné prístavy, a.s.
 - Rušňové depo a Stanica technickej prehliadky NZ Rail s.r.o.
 - Agropodnik a.s. Trnava
 - Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a.s. (BTS)
 - CHEMSTAR, s.r.o.
 - GAMOTA a.s.

10.4. Povoľujúce orgány

MDV SR, Sekcia železničnej dopravy a dráh, Odbor dráhový stavebný úrad (špeciálny stavebný úrad pre stavby dráhy)

Okresný úrad, Odbor starostlivosti o životné prostredie (špeciálny stavebný úrad pre vodné stavby)

Dotknuté obce (všeobecný stavebný úrad)

10.5. Rezortný orgán

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

C STRUČNÝ OPIS VHODNÝCH VARIANTOV PRESKÚMANÝCH NAVRHOVATEĽOM

Navrhovaná činnosť „Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno“ bola v počiatočnej etape prípravy posudzovaná v rámci **štúdie uskutočniteľnosti** (Štúdia uskutočniteľnosti „Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno“, NDCON, 2022), ktorá preverila širšie spektrum variantov modernizácie trate. Išlo o variant bez projektu, varianty minimálnych zásahov, varianty zamerané na zvýšenie kapacity trate, varianty komplexnej modernizácie, ako aj varianty nových železničných spojení, elektrifikácie a náhrady priecestí mimoúrovňovými križovaniami. Pôvodná štúdia teda preverila technické riešenia od čiastkových prevádzkových a technických opatrení až po rozsiahlu modernizáciu trate s návrhovou rýchlosťou do 160 km/h a s rozsiahlejším zdvojkolajnením trate.

Na základe ďalšieho rozpracovania projektu bol po spracovaní pôvodnej štúdie uskutočniteľnosti vypracovaný **nový doplnkový variant štúdie realizovateľnosti** (Doplnenie variantu štúdie realizovateľnosti, Zvýšenie priepustnosti trate, Bratislava – Dunajská Streda – Komárno ŽSR, 2025), ktorý už predstavoval zúženie a racionalizáciu pôvodne preskúmaných riešení. Tento doplnkový variant uvažoval s elektrifikáciou trate v celej dĺžke, s maximálnou traťovou rýchlosťou 120 km/h, so zdvojkolajnením úseku Bratislava – Dunajská Streda a čiastočne aj úseku Veľký Meder – Zlatná na Ostrove, pričom v tejto etape sa ešte uvažovalo s jedenástimi mimoúrovňovými križovaniami. Doplnený variant tak predstavoval hospodárnejšie a prevádzkovo cielennejšie riešenie oproti pôvodne odporúčanému variantu štúdie z roku 2022.

Na základe dopravnotechnologických analýz, dynamických simulácií a preverenia trasovania sa potvrdilo, že maximálna traťová rýchlosť 120 km/h je pre navrhovaný účel postačujúca. Zároveň sa ukázalo, že zníženie rýchlosti zo 160 km/h na 120 km/h znižuje nároky na smerové úpravy trate a znižuje potrebu vybočenia z pozemkov v správe ŽSR na cudzie pozemky. Aktualizovaná dopravná technológia zároveň potvrdila potrebu zdvojkolajnenia predovšetkým v úseku Bratislava – Dunajská Streda. Oproti pôvodnej štúdii sa znížil aj počet priecestí navrhnutých na mimoúrovňovú náhradu, pričom v aktualizovanom variante sa uvažuje len so štyrmi mimoúrovňovými náhradami a na ostatných priecestiach s modernizáciou zabezpečenia na 3. kategóriu so závorami.

Za zvolený variant pre ďalšie posudzovanie v procese EIA bol vybraný **jeden základný variant na rýchlosť 120 km/h**, ktorý vychádza z doplnkového variantu štúdie realizovateľnosti a z jeho následnej aktualizácie. Tomu zodpovedá aj zadanie pre dokumentáciu EIA, podľa ktorého sa požaduje vyhotovenie technického návrhu, overenie technickej a územnej priechodnosti a posúdenie z pohľadu vplyvu stavby na životné prostredie v jednom základnom variante na rýchlosť 120 km/h.

Hlavnými dôvodmi výberu zvoleného variantu boli najmä jeho **dopravná a prevádzková účelnosť, technická realizovateľnosť, investičná primeranosť, menšie územné nároky a priaznivejšie environmentálne parametre** v porovnaní s pôvodne odporúčaným variantom zo štúdie z roku 2021. Zvolený variant umožňuje dosiahnuť požadované zvýšenie priepustnosti trate, elektrifikáciu celej trate, zvýšenie bezpečnosti prevádzky a zlepšenie podmienok pre osobnú aj nákladnú dopravu, avšak pri nižšej traťovej rýchlosti, menšom rozsahu smerových úprav, menšom rozsahu zdvojkolajnenia a pri redukovanom počte mimoúrovňových križovaní. Tým sa znižuje nielen investičná náročnosť, ale aj rozsah zásahov do územia, potreba záberov cudzích pozemkov, rozsah prestavieb existujúcich objektov a počet lokalít s potenciálne významnými vplyvmi na jednotlivé zložky životného prostredia.

Z environmentálneho hľadiska je zvolený variant priaznivejší najmä tým, že v porovnaní s pôvodným rozsiahlejším variantom znižuje priestorové nároky stavby, obmedzuje rozsah mimoúrovňových križovaní a v mnohých úsekoch využíva existujúce smerové pomery trate bez potreby výraznejších preložiek. Súčasne však zachováva rozhodujúce prínosy projektu z hľadiska životného prostredia, najmä elektrifikáciu trate, zníženie emisií znečisťujúcich látok a skleníkových plynov, zníženie hlukovej a bezpečnostnej záťaže súvisiacej s prevádzkou a zvýšenie plynulosti železničnej dopravy. Aj ekonomická analýza doplnkového variantu potvrdila, že najvýznamnejšie prínosy projektu vyplývajú práve z elektrifikácie trate a zo súvisiacich úspor externých nákladov, vrátane emisií skleníkových plynov a znečistenia ovzdušia.

V ďalšom priebehu prípravy Informácie o navrhovanej činnosti bol **zvolený variant ešte spresňovaný na úrovni jednotlivých stavebných objektov** a lokálnych riešení. V spolupráci so správcom železničnej trate sa priebežne **upresňoval zoznam priestorov** navrhnutých na zrušenie alebo náhradu, ako aj konkrétne dispozičné riešenie vybraných úsekov trate. Osobitne významnou úpravou bolo **prehodnotenie riešenia v oblasti územia Natura 2000 – Komárňanské slanisko**, ktoré prichádza do kolízie s navrhovanou železničnou odbočkou smerom na Komárom (HU).



Obr. 84 Na obrázku znázornená nová odbočka na Komárom (HU) v pôvodnom trasovaní



Obr. 85 Na obrázku znázornená nová odbočka na Komárom (HU) vo výslednom trasovaní

V oboch riešeniach prechádza nová železničná vetva chráneným územím na mostnom objekte, avšak novonavrhnuté trasovanie vymiestňuje kolízny priestor na okraj chráneného územia a zároveň zmena uhlu kríženia umožňuje preklopenie územia **jednopoľovým mostným objektom bez medzilahlého piliera** a teda bez akéhokoľvek zásahu do plochy slaniska. Cieľom úpravy trasovania bolo minimalizovať vplyvy na Územie európskeho významu Komárňanské slanisko a jeho vodný režim. Zvolený variant preto predstavuje výsledok postupného odborného výberu a optimalizácie riešenia so zreteľom na technické, dopravné, ekonomické, územné a environmentálne hľadiská.

Na základe uvedeného možno konštatovať, že zvolený variant predstavuje riešenie, ktoré z preskúmaných možností najlepšie zodpovedá účelu navrhovanej činnosti a jej špecifickým vlastnostiam. Umožňuje dosiahnuť hlavné ciele projektu pri nižšej investičnej a územnej náročnosti a pri priaznivejšom pomere medzi dopravnými prínosmi a rozsahom očakávaných vplyvov na životné prostredie.

D OPIS PREDPOKLADANÝCH VPLYVOV NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENY NA ZLOŽKY ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

1. Vplyv na obyvateľstvo a zdravie

Vplyvom navrhovanej činnosti budú vystavení predovšetkým obyvatelia obcí, ktorých územiami navrhovaná činnosť prechádza. Nulový variant ako aj variant navrhovanej činnosti majú rovnaké smerové vedenie železničnej trate a rozsah dotknutých obcí je totožný.

Hodnotenie vplyvov navrhovanej činnosti na obyvateľstvo a zdravie vychádza z porovnania nulového variantu a navrhovanej činnosti. Nulový variant predstavuje zachovanie súčasného technického, prevádzkového a priestorového stavu železničnej trate bez realizácie navrhovaných úprav. Znamená to najmä zachovanie súčasnej traťovej rýchlosti, kapacitných obmedzení, existujúcich úrovňových križovaní, súčasného spôsobu prístupu na nástupištia, existujúcej polohy zastávok a staníc, ako aj zachovanie súčasného rozsahu sprievodnej infraštruktúry bez vytvorenia nových parkovacích miest, prestupných väzieb a bez zlepšenia bezbariérovosti.

Navrhovaná činnosť oproti tomu predstavuje zmenu súčasného stavu, ktorá sa prejaví najmä zvýšením traťovej rýchlosti, zdvojkolajnením časti trate, elektrifikáciou, modernizáciou staníc a zastávok, budovaním mimoúrovňových prístupov na nástupištia, náhradou alebo zrušením vybraných priecestí, budovaním protihlukových stien a doplnením súvisiacej dopravnej infraštruktúry.

Hodnotenú budú najmä vplyvy na hlukovú a vibračnú situáciu, elektromagnetické žiarenie, bezpečnosť obyvateľstva a dopravy, dostupnosť územia, pešie a cestné väzby, kvalitu dopravnej obsluhy, pohodu bývania, ako aj sociálne dôsledky vyvolané zmenami v dopravnom usporiadaní územia.

Pri hodnotení sa osobitne rozlišujú dočasné vplyvy počas výstavby a dlhodobé vplyvy počas prevádzky.

1.1. Nulový variant

1.1.1. Vplyvy nulového variantu na obyvateľstvo a zdravie

Nulový variant predstavuje zachovanie súčasného technického stavu železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno bez realizácie navrhovanej činnosti. Znamená to, že nedôjde k zdvojkolajneniu trate v úseku od Odbočky Bratislava-Ružinov po ŽST Dunajská Streda, k zvýšeniu traťovej rýchlosti na 120 km/h, k elektrifikácii trate, ani k modernizácii železničnej infraštruktúry v navrhovanom rozsahu. Bez zmeny останú aj súčasné parametre železničného zvršku a spodku, mostných objektov, priecestných a staničných zariadení, ako aj súčasné usporiadanie staníc, zastávok a prístupov na nástupištia.

V nulovom variante nedôjde k realizácii nových mimoúrovňových križovaní, nových podchodov pre cestujúcich a verejnosť, ani k úpravám, ktoré by odstránili súčasné úrovňové križovania železničnej trate s cestnými komunikáciami alebo úrovňové prístupy na nástupištia. Rovnako nedôjde k vybudovaniu nových parkovacích kapacít, nových prestupných väzieb, k zlepšeniu bezbariérovosti staníc a zastávok ani k presunu vybraných zastávok do polohy výhodnejšej z hľadiska obsluhy obcí. Bez zmeny ostane aj súčasný rozsah dopravnej obsluhy územia vrátane dnešných obmedzení vyplývajúcich z kapacity trate, technického stavu infraštruktúry a existujúcich kolíznych bodov.

V prípade nulového variantu zostanú zachované súčasné negatívne javy vplývajúce na obyvateľstvo, najmä kapacitné obmedzenia trate, nižšia prevádzková rýchlosť, súčasná hluková a vibračná záťaž, existencia železničných priecestí a úrovňových prístupov na nástupištia, ako aj nedostatočná úroveň bezpečnosti a bezbariérovosti. Keďže nedôjde k modernizácii železničného zvršku, odstráneniu kolíznych miest ani k výstavbe nových mimoúrovňových

riešení, nebude vytvorený predpoklad na zlepšenie bezpečnosti obyvateľstva, zvýšenie komfortu cestovania ani na zlepšenie dopravnej dostupnosti železničnej dopravy v dotknutom území.

Z pohľadu obyvateľstva nulový variant znamená zachovanie súčasných rizík spojených s úrovňovým križovaním železničnej a cestnej dopravy, zachovanie súčasných peších väzieb cez trať a zachovanie existujúcej kvality prístupu na nástupištia. Súčasne nedôjde k zlepšeniu obsluhy územia novými parkovacími miestami, prestupnými väzbami ani k presunu vybraných zastávok do polohy priaznivejšej pre obyvateľov. Nulový variant síce nevyvolá dočasné negatívne vplyvy spojené s výstavbou, zároveň však neprinesie ani odstránenie súčasných problémov a nedostatkov, ktoré sa premietajú do bezpečnosti, pohodlia bývania, kvality dopravnej obsluhy a celkového komfortu obyvateľov v dotknutom území.

1.2. Navrhovaná činnosť

1.2.1. Vplyvy počas výstavby

1.2.1.1. Dočasné zhoršenie pohody bývania

Počas výstavby sa predpokladajú dočasné nepriaznivé vplyvy na zdravie obyvateľstva a pohodu bývania, najmä v dôsledku zvýšenej hlučnosti, vibrácií, prašnosti, emisií zo stavebných mechanizmov a dočasného zhoršenia dopravnej situácie v okolí stavenísk. Tieto vplyvy sa budú prejavovať predovšetkým v lokalitách s intenzívnou stavebnou činnosťou, najmä pri realizácii mostov, podjazdov, nadjazdov, podchodov, protihlukových stien, trakčných podpier, v okolí staníc a zastávok, ako aj v miestach dočasných dopravných obmedzení a na dočasných prístupových komunikáciách.

Zdrojom hluku budú najmä zemné práce, búracie práce, hutnenie, zakladanie stavebných objektov, montáž konštrukcií, prevádzka ťažkých stavebných mechanizmov a nákladná doprava materiálu. Vibrácie budú viazané predovšetkým na zakladanie mostných objektov, podjazdov, podchodov a ďalších konštrukcií, ako aj na prevádzku ťažkej mechanizácie. Zvýšená prašnosť a s ňou súvisiace dočasné zhoršenie kvality ovzdušia budú vznikať najmä pri zemných a výkopových prácach, manipulácii so sypkými materiálmi, búracích prácach a pri pohybe vozidiel po stavenisku.

Uvedené vplyvy môžu dočasne nepriaznivo ovplyvniť psychickú pohodu obyvateľov, zvyšovať mieru stresu, zhoršovať podmienky denného aj nočného odpočinku a znižovať komfort každodenného fungovania v území. Výraznejšie sa môžu prejavovať najmä u citlivých skupín obyvateľstva, ako sú deti, seniori, osoby s chronickými respiračnými ochoreniami alebo osoby so zvýšenou citlivosťou na prašné prostredie. Zdravotne relevantné budú aj nepriame vplyvy spojené so zmenami každodenných trás pohybu, dopravnými obmedzeniami, zvýšenou koncentráciou stavebnej dopravy a dočasne zhoršenou priechodnosťou územia. Súčasne nemožno vylúčiť ani dočasné zvýšenie rizika úrazov v dôsledku pohybu stavebných mechanizmov a zmenenej organizácie dopravy počas výstavby.

Vzhľadom na predpokladanú dĺžku výstavby približne 8 rokov a jej etapizáciu na prípravnú a výlukovú fázu budú uvedené vplyvy pôsobiť dlhodobejšie, avšak územne premenlivo podľa postupu realizácie jednotlivých stavebných objektov. Ich intenzita bude závisieť najmä od organizácie výstavby, vzdialenosti stavenísk od obytnej zástavby, trvania jednotlivých stavebných etáp a rozsahu uplatnených technických a organizačných opatrení. Celkovo pôjde o vplyvy prevažne lokálneho a časovo obmedzeného charakteru.

1.2.1.2. Dočasné obmedzenia mobility a prístupu

Počas výstavby sa vplyvy na dopravu prejavujú najmä v oblasti dočasného obmedzenia dopravnej obslužnosti územia. Vzhľadom na rozsah navrhovanej činnosti, jej etapizáciu a potrebu zachovania prevádzky na časti trate bude výstavba sprevádzaná úplnými aj čiastočnými výlukami železničnej dopravy, dočasnými zmenami organizácie cestnej dopravy a náhradnými dopravnými riešeniami.

Osobná doprava

V etape Bratislava (mimo) – Dunajská Streda (vrátane) sa počas výlukovej fázy predpokladá úplná výluka železničnej dopravy v dotknutom úseku, pričom osobná doprava bude nahradená autobusovou dopravou v úseku Bratislava – Dunajská Streda počas celého trvania tejto fázy. Osobná železničná doprava môže byť zachovaná v úseku Dunajská Streda – Komárno, ak budú vytvorené prevádzkové podmienky pre jej údržbu a obsluhu. V etape Dunajská Streda (mimo) – Komárno (mimo) sa počas výlukovej fázy predpokladá náhradná autobusová doprava v úseku Dunajská Streda – Komárno, pričom v krátkom úseku bude potrebná aj výluka trate Komárno – Komárom.

Výluky a náhradná autobusová doprava budú znamenať dočasné zhoršenie komfortu cestovania, predĺženie cestovných časov, potrebu prestupov a zníženie užívateľského komfortu verejnej dopravy. Osobitnú pozornosť bude potrebné venovať zachovaniu dopravnej obslužnosti ŽST Dunajská Streda tak, aby bol počas celej doby modernizácie možný nástup a výstup cestujúcich.

Nákladná doprava

Etapizácia výstavby je navrhnutá aj s ohľadom na potrebu zachovania dopravnej obsluhy spoločnosti Metrans /Danubia/ a. s., ktorá predstavuje rozhodujúcu zložku nákladnej dopravy na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Počas realizácie etapy Bratislava – Dunajská Streda bude potrebné zachovať napojenie vlečky Metrans /Danubia/ a. s. s možnosťou odchodu nákladných vlakov smerom na Komárno, prípadne zabezpečiť obsluhu náhradnou cestnou dopravou. Aj napriek navrhnutej etapizácii však možno počas výlukových fáz očakávať dočasné prevádzkové a logistické obmedzenia nákladnej dopravy.

Celkovo možno konštatovať, že počas výstavby dôjde k dočasnému zhoršeniu dopravnej obslužnosti územia, a to najmä v dôsledku výluk železničnej dopravy, zavedenia náhradnej autobusovej dopravy, dočasných obmedzení cestnej dopravy a zmien v organizácii dopravy. Tieto vplyvy budú dočasné, viazané na jednotlivé etapy a fázy výstavby.

1.2.1.3. Bezpečnostné riziká počas výstavby

Počas výstavby sa dočasne zvýšia bezpečnostné riziká v dotknutom území, a to najmä v dôsledku súbehu stavebných prác, pohybu ťažkej mechanizácie, nákladnej dopravy a zmenenej organizácie železničnej aj cestnej dopravy. Rizikové budú predovšetkým tie úseky, v ktorých sa stavebná činnosť bude realizovať v blízkosti obytnej zástavby, existujúcich komunikácií, peších trás, železničných staníc a zastávok alebo v kontakte s prevádzkovanou traťou. Dočasné zmeny dopravného režimu, preložky komunikácií, obmedzenia priechodnosti územia a pohyb stavebných vozidiel môžu znižovať prehľadnosť dopravnej situácie a zvyšovať riziko kolíznych situácií pre vodičov, cyklistov aj chodcov.

Zvýšené nároky budú kladené aj na zabezpečenie bezpečnosti cestujúcich v okolí železničných staníc a zastávok, najmä v prípadoch, keď bude potrebné počas výstavby zachovať ich aspoň čiastočnú prevádzku. Bezpečnostné riziká budú súvisieť aj s realizáciou stavebných prác v ochrannom pásme železnice, so stavebnými zásahmi v priestore priecestí, s dočasným usmernením pohybu peších a s pohybom osôb v blízkosti staveniska. Ide však o vplyvy dočasné, ktorých intenzita bude závisieť od organizácie výstavby, etapizácie prác a úrovne zabezpečenia jednotlivých prác.

1.2.1.4. Výstavba mimoúrovňových križovaní

Osobitne významné dočasné vplyvy na obyvateľstvo budú spojené s výstavbou nových mimoúrovňových križovaní, keďže ide o stavebné aj priestorovo najnáročnejšie zásahy do existujúceho dopravného a urbanizovaného prostredia. V rámci navrhovanej činnosti sa predpokladá najmä realizácia **nového cestného podjazdu v Podunajských Biskupiciach (ŽM-2) na Odeskej ulici, nového cestného nadjazdu pri ŽST Nové Košariská (CM-3), nového cestného nadjazdu v Dunajskej Strede (CM-4) a nového cestného nadjazdu v Dolnom Štále (CM-6)**. Technické riešenie zároveň počíta s tým, že ide o náhradu za rušené úrovňové križovania, pričom zvyšovanie traťovej rýchlosti si vyžaduje ich nahradenie podjazdmi alebo nadjazdmi.

Počas výstavby týchto objektov dôjde k dočasnému zhoršeniu dopravnej dostupnosti a pohody bývania v ich bezprostrednom okolí. Výstavba bude sprevádzaná intenzívnejšou stavebnou činnosťou, vyššími nárokmi na dopravu materiálu, úpravami a preložkami cestných komunikácií, zmenami dopravného režimu a obmedzením zaužívaných dopravných väzieb v území. V prípade **Podunajských Biskupíc** bude výstavba podjazdu na Odeskej ulici spojená s preložkou komunikácie v dĺžke približne 615 m, s vedením komunikácie v zárubných múroch a s novým napojením na Dvojkřížnu ulicu, čo bude mať významný dočasný dopad na organizáciu dopravy aj na fungovanie predstaničného priestoru vrátane autobusových zastávok.

Aj v prípade **Dunajskej Stredy, Nových Košarísk a Dolného Štálu** budú nové nadjazdy predstavovať počas realizácie výrazný zásah do územia, najmä pre rozsah stavebných prác, potrebu úprav cestnej siete a dočasné obmedzenia miestnych dopravných a peších väzieb. V dotknutých lokalitách sa môžu tieto vplyvy prejaviť predĺžením dochádzkových a jazdných trás, zhoršením dostupnosti niektorých nehnuteľností a znížením komfortu každodenného pohybu obyvateľov v okolí stavby. Tieto nepriaznivé účinky budú dočasné a viazané na obdobie realizácie jednotlivých objektov, avšak z pohľadu obyvateľstva budú patriť medzi najvýraznejšie stavebné zásahy v celom projekte. Po ukončení výstavby však nové mimoúrovňové križovania prinesú významné zvýšenie bezpečnosti a odstránenie kolíznych železničných priecestí.

1.2.1.5. Majetkové vplyvy

Počas výstavby možno očakávať dočasné aj trvalejšie sociálne a majetkové vplyvy, vyplývajúce najmä z potreby zariadenia zariadení stavenísk, dočasných prístupových komunikácií, manipulačných plôch, ako aj z dočasných a trvalých záberov pozemkov a kolízií s existujúcimi stavbami. Modernizácia trate, jej zdvojkolažnenie, preložky koľají a výstavba nových cestných nadjazdov a podjazdov si v niektorých lokalitách vyžadujú asanácie alebo priame zásahy do existujúcich objektov a areálov. Dokumentácia medzi dotknutými stavbami uvádza najmä **obytnú budovu vo Vrakuni, nebytovú budovu vo Vrakuni, časť skladovej haly v Podunajských Biskupiciach** a viacero **záhradných domčekov v Dunajskej Strede** (zoznam budov určených na odstránenie je uvedený v kapitole B/6.2.10. Asanácie stavieb).

Významný majetkový zásah sa predpokladá v **Podunajských Biskupiciach**, kde si nový cestný podjazd na Odeskej ulici vyžiada nielen záber pozemkov v samotnom areáli spoločnosti **TYREX s.r.o.**, ale aj zásah do časti skladovej haly. Zároveň sa vzhľadom na stiesnené priestorové pomery nepredpokladá zachovanie existujúceho priameho dopravného napojenia areálu na novú trasu komunikácie, pričom spôsob zabezpečenia prístupu bude predmetom ďalších stupňov projektovej prípravy. Ide preto o významný majetkový aj prevádzkový zásah do podnikateľského subjektu, ktorý môže mať počas výstavby aj po nej citelné dôsledky na fungovanie dotknutého areálu.

Ďalší výrazný sociálny a majetkový vplyv sa predpokladá v **Dunajskej Strede**, kde si realizácia nového cestného nadjazdu **CM-4** vyžiada zásah do viacerých záhradných domčekov a záhradkárskeho parciel vo vlastníctve mesta aj súkromných osôb. Tento zásah bude miestnymi obyvateľmi pravdepodobne vnímaný citlivo, keďže sa dotýka dlhodobo užívaných záhrad a objektov drobnej individuálnej rekreácie. Okrem majetkového zásahu tak pôjde aj o zásah do zaužívaného spôsobu využívania územia a miestnych sociálnych väzieb.

Zo sociálneho hľadiska sa výstavba prejaví aj znížením komfortu bývania, zmenou zaužívaných dopravných trás, dočasným obmedzením prístupov a zhoršením každodenného fungovania obyvateľov v okolí stavby. Na druhej strane etapa výstavby môže priniesť aj krátkodobý ekonomický impulz v podobe pracovných príležitostí a zvýšeného dopytu po miestnych službách. Nemožno však vylúčiť, že vo vybraných lokalitách môže zvýšená koncentrácia pracovníkov zhotoviteľa, stavebných mechanizmov a obslužnej dopravy dočasne vplývať aj na charakter verejného priestoru, subjektívne vnímanie poriadku a bezpečnosti obyvateľmi a na celkovú sociálnu pohodu v obci alebo meste. Intenzita týchto vplyvov bude závisieť najmä od organizácie výstavby, umiestnenia zariadení staveniska a od prijatých organizačných opatrení.

1.2.2. Vplyvy počas prevádzky

1.2.2.1. Hluk a vibrácie

Rozhodujúcim prevádzkovým vplyvom navrhovanej činnosti na obyvateľstvo zostáva hluk zo železničnej dopravy. Vzhľadom na vedenie trate cez zastavané územia viacerých obcí a miest a na blízkosť obytnej zástavby k železničnej trati ide o jeden z najvýznamnejších faktorov ovplyvňujúcich pohodu bývania a kvalitu života obyvateľov v dotknutom území.

Na posúdenie hlukových pomerov po realizácii navrhovanej činnosti bola spracovaná vibroakustická štúdia, ktorá hodnotila predpokladaný stav v kalibrovanom a verifikovanom 3D modeli pre výhľadový rok 2050 a je prílohou predmetného dokumentu (Klub ZPS vo vibroakustike, 2026). Štúdia vychádzala z meraní in situ a z modelovania železničnej dopravy v referenčných časových intervaloch deň, večer a noc. Súčasne preukázala, že **už v súčasnom stave** je v niektorých lokalitách **prípustná hodnota hluku** zo železničnej dopravy **prekračovaná**. Vibroakustická štúdia zároveň konštatuje, že bez realizácie protihlukových opatrení by v dotknutom obytnej území dochádzalo k prekračovaniu prípustných hodnôt hluku aj po realizácii navrhovanej činnosti.

Po realizácii navrhovanej činnosti sa predpokladá zmena charakteru hlukovej záťaže. Na jednej strane dôjde k zvýšeniu kapacity trate, elektrifikácii, zvýšeniu traťovej rýchlosti a k intenzívnejšiemu využívaniu železničnej infraštruktúry. Na druhej strane však modernizácia trate zahŕňa aj viaceré opatrenia, ktoré **znižujú emisiu hluku priamo pri zdroji**, najmä modernizáciu železničného zvršku a spodku, realizáciu bezстыkovej koľaje a priebežného koľajového lôžka, vrátane priebežného koľajového lôžka na mostných objektoch, ktoré obmedzujú vznik dynamických rázov, nerovností a sekundárnych hlukových prejavov pri prejazde vlakov. K priaznivému efektu prispeje aj zrušenie časti železničných priecestí, a tým aj odstránenie akustickej signalizácie na vybraných miestach. Z tohto hľadiska možno konštatovať, že technické riešenie modernizovanej trate vytvára predpoklad pre priaznivejšie akustické pôsobenie než pri existujúcom stave trate.

Kľúčovým **sekundárnym opatrením** na ochranu obyvateľstva budú **protihlukové steny**. Na základe výsledkov hlukovej štúdie boli navrhnuté protihlukové steny v celkovej zostave 37 objektov PHS, situované v dotknutých obciach a mestách pozdĺž trate. Ich prehľad, lokalizácia, staničenie, dĺžka a výška sú uvedené v kapitole B/6.2.8 Protihlukové opatrenia, pričom podrobné technické a akustické parametre obsahuje priložená hluková štúdia. Štúdia zároveň uvádza, že po aplikácii navrhnutých protihlukových stien dôjde vo výpočtových bodoch **k zníženiu hlukovej záťaže** a k **splneniu prípustných hodnôt hluku** v dennom, večernom aj nočnom čase.

Pri realizácii navrhnutých protihlukových opatrení a pri uplatnení moderného technického riešenia trate je predpoklad splnenia požiadaviek platnej legislatívy na ochranu zdravia obyvateľstva. V porovnaní s dnešným stavom sa preto v rozhodujúcich úsekoch predpokladá celkové zlepšenie akustickej situácie. Podrobné vyhodnotenie akustickej situácie, vrátane posudzovaných bodov a výsledkov modelovania, je uvedené v priloženej hlukovej štúdii.

1.2.2.2. Bezpečnosť a priechodnosť územia

Z hľadiska vplyvov navrhovanej činnosti na obyvateľstvo patrí medzi najvýznamnejšie pozitívne efekty zvýšenie bezpečnosti železničnej, cestnej, pešej a cyklistickej dopravy.

V súčasnosti sa na modernizovanom úseku trate nachádza 52 železničných priecestí. V rámci navrhovanej činnosti dôjde v záujme zvýšenia bezpečnosti k prestavbe 4 priecestí na mimoúrovňové križovania a zároveň k zrušeniu ďalších 16 priecestí, z toho 2 slúžia výhradne pre peších a cyklistov.

Nové mimoúrovňové križovania ako náhrada za priecestia

Najvýznamnejší bezpečnostný prínos sa dosiahne pri priecestiach, ktoré budú nahradené mimoúrovňovými križovaniami. Ide o priecestie P3 v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici, ktoré bude nahradené novým cestným podjazdom, ďalej o priecestie P6 pri jazere Nové Košariská, nahradené novým cestným nadjazdom CM-3, o priecestie P19 v Dunajskej Strede, nahradené novým cestným nadjazdom CM-4, a o P28 v Dolnom Štále, nahradené novým cestným nadjazdom CM-6. Týmito zásahmi dôjde k odstráneniu kolíznych bodov medzi vlakovou a cestnou dopravou a k podstatnému zníženiu rizika stretu vlak – motorové vozidlo – chodec.

Zrušenie úrovňových križovaní a prechodov

Zrušenie vybraných železničných priecestí a priechodov bude mať z hľadiska bezpečnosti jednoznačne priaznivý vplyv, keďže dôjde k odstráneniu kolíznych bodov medzi železničnou, cestnou, pešou a cyklistickou dopravou. Tým sa zníži riziko stretov vlakov s motorovými vozidlami, cyklistami a chodcami a zároveň sa obmedzí potreba pohybu osôb cez koľajisko v úrovni trate.

Tento vplyv však nebude mať vo všetkých lokalitách výlučne pozitívny charakter. Zrušenie priecestí a priechodov bude v niektorých prípadoch spojené so zmenou zaužívaných dopravných a peších väzieb, s predĺžením dochádzkových trás, s presmerovaním dopravy na náhradné komunikácie a miestami aj so zvýšením bariérového efektu trate. Negatívny alebo zmiešaný vplyv sa môže prejaviť najmä tam, kde zrušené priecestie tvorilo prirodzené každodenné spojenie medzi dvoma časťami sídla, medzi obytným územím a občianskou vybavenosťou, poľnohospodárskymi pozemkami, pracoviskami alebo zastávkami verejnej dopravy.

Z hľadiska hodnotenia vplyvov preto nejde len o bezpečnostný prínos, ale aj o zásah do priechodnosti územia a do doterajších lokálnych dopravných vzťahov.

Prehľad navrhovaného riešenia jednotlivých priecestí a priechodov navrhnutých na zrušenie, vrátane spôsobu náhradného sprístupnenia územia, je uvedený v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 23 Priecestia a priechody navrhnuté na zrušenie

P.č.	Lokalita zrušeného priecestia	Poloha	Účel	Popis náhradného prístupu
P2	pri ŽST Bratislava -Vrakuňa	nžkm 8,140	Prechod pre peších	Ako náhradu bude možné využiť chodník na priecestí P1 resp. nový podchod popod železničnú trať v zast. Bratislava – Vrakuňa. Novým podchodom sa prepojí ulica Jazmínová s ulicou Dvojkrižna. Služiť bude pre cestujúcich aj pre verejnosť.
P5	Pri exist. žel. zastávke v Rovinke	nžkm 14,045	Priecestie	Súčasne dôjde k zrušeniu žel. zastávky Rovinka. Ako náhradnú trasu pre vozidlá a cyklistov v území bude možné využiť nový nadjazd pri jazere Nové Košariská na ulici Košariská (Dunajská Lužná) vybudovaný v polohe súčasného priecestia P6, resp. diaľnicu D4. Verejnosť bude môcť využiť podchod pre cestujúcich v ŽST Nové Košariská.
P12	Medzi Veľká Paka a Lehnice	nžkm 29,975	Priecestie	Vodiči budú môcť využiť cestu III/1382 (vedie cez obec Lehnice, priecestie P13) alebo cestu III/1377 cez obec Veľká Paka (priecestie P11).
P14	Lehnice, cintorín Lehnice - Kolónia	nžkm 32,223)	Priecestie	Vodiči budú môcť využiť cestu III/1382 v časti Lehnice – Kolónia. Pre peších bude určené priecestie P13 alebo nový podchod v ŽST Lehnice.
P15	Medzi časťou Čechová a obcou Horná Potôň	nžkm 33,751	Priecestie	Pre peších bude možnosť využiť priecestie P13 alebo nový podchod v ŽST Lehnice. Vodiči budú môcť na prejazd použiť priecestie P16 na ceste III/1390 pri žel. zastávke Michal na Ostrove.
P20	Dunajská Streda, ul. Kračanská	nžkm 44,357	Priecestie	Peší budú môcť využiť nový podchod pre peších a cyklistov, ktorý bude vybudovaný medzi priecestiami P20 a P21 (nžkm 44,418). Vodiči budú môcť využiť nový nadjazd na Bratislavskej ceste príp. existujúci nadjazd na ceste II/507 na Gabčíkovej ulici.
P27	Pri Dolnobarskom rybníku	nžkm 52,394	Priecestie	Vodiči budú môcť využiť Pre peších je možnosť využiť obchádzkové trasy v Dolnom Bare alebo V Dolnom Štále.
P29	Dolný Štál-Okoč	nžkm 58,517	Priecestie	Bude možné využiť nové MÚK Dolný Štál, alebo priecestie pri ŽST Okoč P31.
P30	Dolný Štál-Okoč, blízko Okočského bágra	nžkm 60,546	Priecestie	Ako náhradu bude možné využiť priecestie pri nákladisku zastávke Okoč P31.
P32	V blízkosti PICKLES s.r.o.	nžkm 64,009	Priecestie	Ako náhradu bude možné využiť priecestie pri nákladisku zastávke Okoč P31.
P38	V blízkosti ŽST Zemianska Olča, ul. Kapitánska	nžkm 76,599	Priecestie	Do bezprostrednej blízkosti súčasného priecestia (ul. Kapitánska) budú posunuté nástupištia pre cestujúcich (ŽST Zemianska Olča). Pre prístup na nástupištia bude vybudovaný nový podchod pre peších . Vodiči budú môcť využiť cestu III/1455 cez priecestie P39 alebo cestu III/1456 cez priecestie P37.

Informácia o navrhovanej činnosti alebo jej zmene

P.č.	Lokalita zrušeného priecestia	Poloha	Účel	Popis náhradného prístupu
P42	ŽST Zlatná na Ostrove, ul. Železničná	nžkm 85,235	Priecestie	Pre vodičov bude slúžiť priecestie P43). Peší budú môcť využiť nový podchod pre cestujúcich v ŽST Zlatná na Ostrove s vyústením na nový chodník, ktorý vedie po oboch stranách železničnej trate a napája sa na existujúcu komunikáciu.
P44	Zlatná na Ostrove, pri areáli MACH HYDINA BUDMERICE s.r.o.	nžkm 86,990	Priecestie	Náhradný vjazd do areálu bude zabezpečený predĺžením areálovej komunikácie k ceste III/1462 (pri priecestí P45). Peší budú môcť využiť priecestie P45.
P47	Nová Stráž, ul. Dlhá (nžkm 90,669)	nžkm 90,669	Prechod pre peších	Pre peších bude slúžiť najbližšie priecestie P46 a zároveň peší budú môcť využiť nový podchod pre cestujúcich v železničnej zastávke Nová Stráž.
P48	Nová Stráž, ul. Darányiho	nžkm 91,119	Priecestie	Vozidlá budú môcť využiť najbližšie priecestie P49 a pre peších bude možnosť využiť nový podchod pre cestujúcich v mieste železničnej zastávky Nová Stráž s možnosťou prístupu cez schodisko alebo rampu. Obe strany podchodu budú napojené na nový chodník, ktorý bude viesť popri železničnej trati a napájať sa bude na existujúcu komunikáciu.
P51	Komárno, ul. Mieru	nžkm 96,150	Priecestie	Ako náhradu bude možné využiť priecestie P52 na Okružnej ceste.

Nové podchody a bezkolízne prístupy pre peších a cestujúcich

Ďalším rozhodujúcim bezpečnostným opatrením bude vybudovanie nových mimoúrovňových prístupov na nástupištia. Dokumentácia uvádza celkovo **17 nových podchodov pre cestujúcich, 1 nový podchod pre peších a cyklistov** ako náhradu za zrušené priecestie P21 a P20 (pre peších a cyklistov) v Dunajskej Strede a zároveň počíta s podchodom v ŽST Nové Košariská, ktorý bude realizovaný v rámci súvisiacej stavby. Nové podchody budú vybudované napríklad v lokalitách Bratislava–Vrakuňa, ŽST Podunajské Biskupice, zast. Miloslavov, zast. Kvetoslavov, ŽST Kvetoslavov, zast. Malá Paka, zast. Veľká Paka, ŽST Lehnice, zast. Michal na Ostrove, ŽST Orechová Potôň, zast. Veľké Blahovo, ŽST Dunajská Streda, ŽST Dolný Štál, ŽST Veľký Meder, ŽST Zemianska Olča, ŽST Zlatná na Ostrove a zast. Nová Stráž.

Bezpečnostný význam týchto podchodov spočíva najmä v tom, že nahrádzajú súčasné úrovňové priechody cez koľaje alebo úrovňové prístupy na nástupištia, ktoré sa pri zvýšení traťovej rýchlosti a kapacity trate stávajú z hľadiska pohybu cestujúcich a verejnosti ešte rizikovejšími. Mimoúrovňové riešenie tak znižuje pravdepodobnosť stretu osôb s vlakom, zvyšuje bezpečnosť pohybu na staniciach a zastávkach a zároveň zlepšuje bezbariérovú prístupnosť pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie. Po uvedení stavby do prevádzky tak možno vplyv navrhovanej činnosti na bezpečnosť obyvateľstva a dopravy hodnotiť ako výrazne pozitívny.

Tab. 24 Nové podchody/nadchody pre cestujúcich a verejnosť

Poloha (nžkm)	Lokalita	Popis	Poznámka
8,648	zast. Bratislava-Vrakuňa	nový podchod pre cestujúcich	nové nástupište sa prepojí podchodom s existujúcim, vyústenie smerom k zastávka MHD
10,212	ŽST Podunajské Biskupice	nový podchod pre cestujúcich a verejnosť a cyklistov	vyústenie k zastávkam MHD
15,796	ŽST Nové Košariská	existujúci podchod (plánovaný v rámci súvisiacej stavby)	realizácia v rámci súvisiacej stavby, nie je súčasťou navrhovanej činnosti, v čase realizácie navrhovanej činnosti bude zrealizovaný
18,260	zast. Miloslavov	nový podchod pre cestujúcich	
22,420	zast. Kvetoslavov	nový podchod pre cestujúcich	
23,852	ŽST Kvetoslavov	nový podchod pre cestujúcich	
26,330	zast. Malá Paka	nový podchod pre cestujúcich	
27,807	zast. Veľká Paka	nový podchod pre cestujúcich	
31,370	ŽST Lehnice	nový podchod pre cestujúcich	
35,620	zast. Michal na Ostrove	nový podchod pre cestujúcich	

Poloha (nžkm)	Lokalita	Popis	Poznámka
37,660	ŽST Orechová Potôň	nový podchod pre cestujúcich	
41,178	zast. Veľké Blahovo	nový podchod pre cestujúcich	
43,935	ŽST Dunajská Streda	nový podchod pre cestujúcich	
44,418	ŽST Dunajská Streda	nový podchod pre peších a cyklistov	náhrada za zrušené priecestie P21 a P20 pre peších a cyklistov
55,269	ŽST Dolný Štál	nový podchod pre cestujúcich	
67,120	ŽST Veľký Meder	nový podchod pre cestujúcich	
76,572	ŽST Zemianska Olča	nový podchod pre cestujúcich	
85,400	ŽST Zlatná na Ostrove	nový podchod pre cestujúcich	
90,910	zast. Nová Stráž	nový podchod pre cestujúcich	

1.2.2.3. Dostupnosť železničnej dopravy a obsluha územia

Navrhovaná činnosť bude mať na dopravnú dostupnosť a obsluhu územia prevažne pozitívny vplyv. Tento prínos bude spočívať najmä v modernizácii staníc a zastávok, vo vybudovaní nových bezkolíznych prístupov na nástupištia, v zlepšení bezbariérovosti a vo vytvorení podmienok pre kvalitnejšie napojenie železničnej dopravy na ostatné druhy dopravy. Zlepší sa tak funkčnosť železničnej trate ako každodenne využívaného dopravného systému pre dochádzku do zamestnania, škôl a za službami.

Pozitívny vplyv sa prejaví najmä na úrovni staníc a zastávok, kde dôjde k zvýšeniu kvality dopravnej obsluhy územia. Nové podchody a bezkolízne prístupy na nástupištia odstránia súčasne nevhodné úrovňové prístupy a zvýšia komfort aj bezpečnosť využívania železničnej dopravy. Súčasne sa zlepší prístupnosť železnice pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu a orientácie, čo je z hľadiska obsluhy územia významný kvalitatívny posun oproti súčasnému stavu.

Súčasťou zlepšenia dopravnej obsluhy územia bude aj úprava predstaničných a predzastávkových priestorov vrátane parkovacích a odstavných plôch. V lokalitách, kde parkovacie plochy už existujú, sa predpokladá ich stavebná úprava a prispôsobenie novému usporiadaniu stanice alebo zastávky. V lokalitách, kde sa zastávka alebo stanica presúva do novej polohy, prípadne kde doterajšie parkovacie kapacity absentujú, sa vytvoria nové parkovacie plochy a súvisiace prístupové väzby. Tieto úpravy prispejú k zlepšeniu dostupnosti železničnej dopravy pre obyvateľov obcí aj širšieho zázemia a podporia jej využívanie v kombinácii s individuálnou automobilovou a cyklistickou dopravou.

Významným prvkom z hľadiska dopravnej obsluhy územia bude aj nové usporiadanie zastávok a staníc. V lokalitách, kde sa zastávky posúvajú bližšie k zastavanému územiu obcí alebo k prirodzeným ťažiskám pohybu obyvateľov, možno očakávať zlepšenie priamej pešej dostupnosti železnice a vyššiu využiteľnosť zastávok v každodennej doprave. Tento aspekt sa prejaví najmä v tých prípadoch, kde sa nová poloha zastávky dostáva bližšie k centru obce alebo k existujúcim dopravným väzbám.

Na druhej strane navrhovaná činnosť nebude mať vo všetkých lokalitách jednoznačne priaznivý účinok. Negatívny vplyv na lokálnu dopravnú dostupnosť možno očakávať najmä v súvislosti so zrušením zastávky Rovinka, čím dôjde k zániku priamej železničnej obsluhy tejto lokality v doterajšej polohe. Hoci širšia dopravná obsluha územia zostane zabezpečená prostredníctvom okolitých staníc a zastávok, pre časť obyvateľov pôjde o zhoršenie pešej dostupnosti železnice a o zmenu zaužívaných dochádzkových trás.

Na lokálnu dopravnú dostupnosť budú vplývať aj zmeny vyvolané zrušením niektorých priecestí a priechodov a presmerovaním doterajších dopravných väzieb. Tento vplyv sa však prejaví najmä na úrovni konkrétnych obchádzkových trás a bariérového efektu trate a nie je hlavným určujúcim faktorom celkového hodnotenia dopravnej obsluhy územia. Z pohľadu funkcie železničnej dopravy budú rozhodujúce najmä kvalita staníc a zastávok, prístup na nástupištia, bezbariérovosť, parkovacie a prestupné väzby a nové priestorové usporiadanie obsluhy územia.

Celkovo možno vplyv navrhovanej činnosti na dopravnú dostupnosť a obsluhu územia hodnotiť ako prevažne pozitívny. Pozitívny účinok sa prejaví najmä vo zvýšení kvality železničnej obsluhy, v lepšej prístupnosti staníc a zastávok, v úprave alebo doplnení parkovacích kapacít a vo vytvorení podmienok pre lepšie fungovanie kombinovanej dopravy. Lokálne sa však môžu prejavíť aj negatívne alebo zmiešané dopady, najmä tam, kde dôjde k zrušeniu existujúcej zastávky alebo k zmene doterajších prístupových väzieb v území.

Posun zastávok a zrušenie zastávok

Významný pozitívny vplyv na obyvateľstvo sa predpokladá v prípadoch, keď sa poloha zastávok približuje k zastavanému územiu obcí alebo k prirodzeným ťažiskám každodenného pohybu obyvateľov. Takéto riešenie zlepšuje pešiu dostupnosť železničnej dopravy, skracuje dochádzkové vzdialenosti a zvyšuje pravdepodobnosť pravidelného využívania verejnej dopravy pri cestách do zamestnania, škôl a za službami.

V **Bodzi** sa zastávka posúva približne o **430 m smerom na Komárno**, bližšie k stredu obce. V **Zemianskej Olči** sa zastávka posúva približne o **1200 m smerom na Komárno**, taktiež bližšie k centru obce. V týchto dvoch prípadoch možno očakávať zlepšenie priamej dostupnosti železnice pre obyvateľov a zvýšenie funkčnosti zastávok ako súčasti každodennej dopravnej obsluhy územia.

V **Okoličnej na Ostrove** sa zastávka posúva bližšie k priecestiu na komunikácii III/1459, prepájajúcej obec Okoličná na Ostrove a miestnu časť **Okanikovo (Veľké Kosihy)** s cestou I/63. Uvedený posun zastávky bližšie k obytným územiám vytvára predpoklad na lepšiu dostupnosť železničnej dopravy pre obyvateľov. V nadväznosti na posun zastávky sa predpokladá aj posun autobusovej zastávky pre lepšie prepojenie oboch spôsobov dopravy.

Na druhej strane sa v niektorých lokalitách prejavia aj menej priaznivé účinky. Ide najmä o zvýšenie bariérového efektu trate v dôsledku zrušenia niektorých priecestí a priechodov, o predĺženie dochádzkových a obchádzkových trás, o zmenu zaužívaných väzieb v území a o zásahy do miestnej priestorovej organizácie pohybu. Lokálne negatívny vplyv možno očakávať aj tam, kde dochádza k **zrušeniu existujúcej zastávky**, ako v prípade **Rovinky**, alebo tam, kde nové dopravné objekty výraznejšie menia charakter územia.

Celkovo možno konštatovať, že posun zastávok bližšie k obciam predstavuje z pohľadu obyvateľstva priaznivé riešenie, ktoré zlepšuje pešiu dostupnosť železničnej dopravy a podporuje jej využívanie v každodennom živote.

Zvýšenie traťovej rýchlosti a vplyv na osobnú dopravu

Navrhovaná činnosť predpokladá zvýšenie najvyššej traťovej rýchlosti na **120 km/h**, čo predstavuje významný prevádzkový a dopravný prínos oproti súčasnému stavu. Zvýšenie traťovej rýchlosti prispeje k skráteniu cestovných časov, k vyššej plynulosti a pravidelnosti prevádzky a k zvýšeniu atraktivity železničnej dopravy pre každodennú dochádzku aj regionálne spojenia.

Z hľadiska dopravnej obsluhy územia sa pozitívny vplyv prejaví najmä vo vzťahu k časovej dostupnosti hlavných cieľov dopravy, predovšetkým Bratislavy.

V súčasnosti sú cestovné doby v jednotlivých úsekoch trate približne nasledovné:

- Komárno – Bratislava hlavná stanica 128 minút,
- Dunajská Streda – Bratislava hlavná stanica 65 minút,
- Kvetoslavov – Bratislava hlavná stanica 36 minút.

Po modernizácii trate a zavedení hodinového taktu sa uvažuje s cestovnými dobami

- Komárno – Bratislava hlavná stanica 91,5 minút pre linky REX,
- Dunajská Streda – Bratislava hlavná stanica 38 minút pre linky REX a 59,5 minúty pre osobné vlaky,
- Kvetoslavov – Bratislava hlavná stanica 27 minút pre linky REX a 34,8 minúty pre osobné vlaky.

V cestovných dobách osobných vlakov je zároveň zohľadnené aj zastavenie v plánovaných zastávkach **Ružinov** a **Mladá Garda**.

Zvýšenie traťovej rýchlosti však nie je izolovaným opatrením, ale je priamo viazané na celkovú modernizáciu trate, odstránenie kolíznych bodov, zrušenie vybraných železničných priecestí, budovanie mimoúrovňových križovaní a nových podchodov, ako aj na zlepšenie technických parametrov železničného zvršku, spodku a zabezpečovacích

zariadení. Vyššia rýchlosť preto znamená aj vyššie nároky na bezpečnosť prevádzky, priechodnosť územia a technickú kvalitu celej infraštruktúry.

Na druhej strane nemožno vylúčiť, že v niektorých lokalitách môže byť zvýšenie rýchlosti obyvateľstvom vnímané aj menej priaznivo, najmä vo vzťahu k hluku, vibráciám a subjektívnemu pocitu intenzívnejšej prevádzky. Tieto vplyvy však budú zmierňované modernizáciou trate, použitím nového železničného zvršku, priebežného koľajového lôžka na nových mostoch, bezstykovej koľaje a realizáciou protihlukových opatrení. Význam rastu počtu cestujúcich bude zároveň podmienený aj dobudovaním súvisiacej infraštruktúry, najmä záchytných parkovísk a prístreškov pre bicykle.

Z pohľadu obyvateľstva a dopravnej obsluhy územia možno zvýšenie traťovej rýchlosti a s tým súvisiace zlepšenie parametrov osobnej dopravy hodnotiť ako **významne pozitívny vplyv**, keďže prispieva k skráteniu cestovných časov, k zvýšeniu atraktivity železnice a k posilneniu jej úlohy ako nosného druhu verejnej dopravy v území.

1.2.2.4. Vplyvy na pohodu bývania a kvalita života

Navrhovaná činnosť bude mať na pohodu bývania a kvalitu života obyvateľov prevažne pozitívny, ale miestami aj zmiešaný vplyv. Pozitívne sa prejaví najmä zvýšením bezpečnosti dopravy, modernizáciou železničnej infraštruktúry, skvalitnením prístupu na nástupištia, lepšou dostupnosťou vybraných zastávok a zlepšením časovej dostupnosti územia. Pre časť obyvateľov bude významným prínosom aj vyšší štandard cestovania, bezbariérovosť a lepšia funkčnosť staníc a zastávok.

Priaznivo môže na pohodu bývania pôsobiť aj modernizácia železničného zvršku a spodku, nové mostné objekty, priebežné koľajové lôžko na mostoch a realizácia protihlukových opatrení, ktoré vytvárajú predpoklad na zlepšenie hlukových a vibračných pomerov oproti súčasnému stavu. Kvalita života sa môže zlepšiť aj vďaka vyššej spoľahlivosti dopravy a lepšiemu dopravnému napojeniu obcí na hlavné sídelné centrá.

Celkový vplyv na pohodu bývania a kvalitu života preto nebude vo všetkých lokalitách rovnaký. V širšom územnom meradle možno navrhovanú činnosť hodnotiť ako prevažne pozitívnu, keďže prináša bezpečnejšiu, rýchlejšiu a kvalitnejšiu železničnú dopravu. Na lokálnej úrovni však pôjde miestami o vplyv zmiešaný, najmä tam, kde sa zlepší bezpečnosť a technická úroveň infraštruktúry, ale súčasne sa zhorší priama priechodnosť územia alebo sa zmenia doterajšie každodenné dopravné väzby.

Konkrétne lokality, v ktorých dochádza k zrušeniu, náhrade alebo úprave železničných priecestí, ako aj lokality navrhovaných mimoúrovňových križení a podchodov, sú uvedené v tabuľkových prehľadoch v kapitole „D/1.2.2.2 Bezpečnosť a priechodnosť územia“. Lokálne zhoršenie priamej priechodnosti územia sa môže prejavovať najmä v miestach, kde bude existujúce úrovňové križovanie zrušené alebo nahradené mimoúrovňovým riešením s odlišnou trasou prístupu; naopak, z hľadiska bezpečnosti ide o významné zlepšenie oproti súčasnému stavu.

1.2.3. Sociálne a ekonomické dôsledky

1.2.3.1. Počas výstavby

Počas výstavby sa sociálne a ekonomické dôsledky prejavujú najmä dočasnými zásahmi do každodenného fungovania územia, obmedzením zaužívaných dopravných trás, zábermi pozemkov, zásahmi do nehnuteľností a dočasným zhoršením komfortu bývania v okolí stavenísk. V niektorých lokalitách sa tieto vplyvy prejavujú citlivejšie, najmä tam, kde dochádza k zásahu do existujúcich objektov, záhrad, podnikateľských areálov alebo k zmene doterajších prístupov. Osobitne sa to týka Podunajských Biskupíc, kde realizácia nového cestného podjazdu zasiahne do areálu spoločnosti TYREX a súčasne si vyžiada zásah do časti skladovej haly, čo môže ovplyvniť dopravnú obsluhu a prevádzkové fungovanie dotknutého podnikateľského subjektu.

Počas výstavby bude potrebné osobitne zabezpečiť aj zachovanie prevádzkovej obsluhy vlečky spoločnosti METRANS v Dunajskej Strede, keďže ide o rozhodujúcu zložku nákladnej dopravy na trati. Aj napriek navrhovanej etapizácii však možno počas výlukových fáz očakávať dočasné prevádzkové a logistické obmedzenia s ekonomickými dôsledkami.

Počas výstavby sa môžu prejaviť aj krátkodobé pozitívne ekonomické vplyvy, najmä vo forme pracovných príležitostí, dopytu po stavebných prácach, službách a dodávkach materiálov. Na druhej strane však môžu vzniknúť aj dočasné ekonomické straty alebo komplikácie pre vlastníkov dotknutých nehnuteľností, podnikateľské subjekty a užívateľov územia, najmä v miestach záberov, obmedzenia prístupu alebo stavebných zásahov do prevádzkových areálov. To sa týka nielen súkromných vlastníkov a záhradkárskeho lokalít, ale aj podnikateľských subjektov, pri ktorých môže byť dočasne obmedzená dopravná obsluha a prevádzková funkcia areálu.

1.2.3.2. Počas prevádzky

Počas prevádzky sa sociálne a ekonomické dôsledky navrhovanej činnosti prejavujú najmä zvýšením atraktivity a konkurencieschopnosti železničnej dopravy. Podstatné zrýchlenie železničnej dopravy vytvára predpoklad pre presun časti dopravného dopytu z individuálnej automobilovej dopravy na železniciu, čo môže mať priaznivý vplyv na mobilitu obyvateľstva, dostupnosť zamestnania, škôl a služieb, ako aj na celkové dopravné väzby v území.

Skrátenie cestovných časov patrí medzi hlavné faktory zvyšujúce atraktivitu trate pre cestujúcich. Prognóza dopravy predpokladá vplyvom projektu **nárast počtu cestujúcich o 12 %**. Zároveň dostupné údaje ukazujú, že trať už v súčasnosti vykazuje výrazný rast počtu cestujúcich. Kým pôvodná prognóza vychádzala z hodnoty **1,8 mil. cestujúcich v roku 2024**, aktuálne údaje zverejnené dopravcom uvádzajú za rok 2024 prepravu **3,831 mil. cestujúcich** a za rok 2025 už **4,565 mil. cestujúcich**, pričom výhľad na rok 2026 uvažuje s nárastom nad **6 mil. cestujúcich**. To potvrdzuje, že zlepšenie parametrov trate, vrátane skrátenia cestovných časov, môže mať reálny vplyv na ďalší rast využívania železničnej dopravy.

Z ekonomického hľadiska bude mať navrhovaná činnosť prevažne pozitívny dlhodobý účinok. Modernizácia trate zvýši atraktivitu železničnej dopravy, posilní väzby obcí na Bratislavu, Dunajskú Stredú a Komárno a môže pozitívne vplyvať na dochádzku za prácou, dostupnosť pracovných príležitostí a celkovú mobilitu obyvateľstva. Prínosom bude aj vyšší štandard verejnej dopravy a lepšie podmienky pre kombinovanú dopravu s využitím parkovísk a cyklistickej infraštruktúry.

Celkovo možno sociálne a ekonomické dôsledky navrhovanej činnosti počas prevádzky hodnotiť ako **prevažne pozitívne**, najmä z dôvodu zvýšenia atraktivity železničnej dopravy, rastu mobility obyvateľstva a posilnenia regionálnych dopravných väzieb.

1.2.4. Opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov

Na zmiernenie nepriaznivých vplyvov navrhovanej činnosti na obyvateľstvo, zdravie, dopravnú dostupnosť a kvalitu života bude potrebné uplatniť súbor technických, organizačných a prevádzkových opatrení počas výstavby aj počas prevádzky.

Počas výstavby bude potrebné najmä:

- obmedziť hlučné stavebné práce v blízkosti obytnej zástavby na primeraný časový režim,
- minimalizovať prašnosť klopením, čistením komunikácií a vhodnou manipuláciou so sypkými materiálmi,
- zabezpečiť bezpečné oddelenie stavenísk od verejného priestoru,
- zrozumiteľne vyznačiť dočasné dopravné režimy, obchádzky a pešie trasy,
- zachovať prístup k nehnuteľnostiam, prevádzkam, zastávkam a staniciam v maximálne možnej miere,
- obmedziť negatívne vplyvy stavebnej dopravy na obytné územie,
- koordinovať výstavbu tak, aby boli zásahy do dopravy a mobility obyvateľov čo najkratšie,
- riešiť citlivé lokality individuálne, najmä pri zásahoch do záhrad, podnikateľských areálov a pri zmenách miestnych prístupov.

Počas prevádzky bude potrebné najmä:

- realizovať protihlukové opatrenia podľa výsledkov hlukovej a vibračnej štúdie,
- zabezpečiť funkčné, bezpečné a bezbariérové prístupy na nástupištia,

- doriešiť pešie, cyklistické a cestné väzby v miestach zrušených priecestí tak, aby sa zbytočne nezvýšil bariérový efekt trate,
- vybudovať alebo upraviť parkovacie plochy a stojany pre bicykle pri staniciach a zastávkach podľa navrhnutého riešenia,
- zabezpečiť zrozumiteľný orientačný a informačný systém pre cestujúcich aj verejnosť,
- preveriť potrebu individuálnych opatrení v lokalitách s citlivou obytnou zástavbou alebo so zhoršenou lokálnou dostupnosťou.

Osobitnú pozornosť bude potrebné venovať lokalitám, kde sa bezpečnostný prínos stavby dostáva do konfliktu s priechodnosťou územia, teda najmä miestam zrušených priecestí a priechodov, zrušenej zastávky Rovinka a úsekom s výraznejším bariérovým efektom. V týchto prípadoch bude rozhodujúce, aby navrhovaná náhradná trasa nebola len formálne existujúca, ale aby bola pre obyvateľov reálne použiteľná, bezpečná a primeraná.

1.2.5. Celkové zhodnotenie

Navrhovaná činnosť bude mať na obyvateľstvo **krátkodobo negatívny, avšak v dlhodobom horizonte prevažne pozitívny vplyv**. Krátkodobo nepriaznivé účinky budú súvisieť najmä s etapou výstavby, počas ktorej dôjde k zvýšenej hlučnosti, vibráciám, prašnosti, dopravným obmedzeniam, zásahom do každodenného fungovania územia, zhoršeniu komfortu bývania v okolí stavenísk a k dočasným majetkovým a prevádzkovým zásahom v konkrétnych lokalitách.

V dlhodobom horizonte sa pozitívny vplyv prejaví najmä zvýšením bezpečnosti železničnej, cestnej, pešej a cyklistickej dopravy, odstránením časti kolíznych bodov na železničných priecestiach, vybudovaním nových mimoúrovňových križovaní a podchodov, modernizáciou staníc a zastávok, zlepšením bezbariérovosti, zvýšením traťovej rýchlosti a celkovým skvalitnením dopravnej obsluhy územia. Prínosom bude aj lepšia dostupnosť niektorých zastávok po ich presune bližšie k obciam a vytvorenie podmienok pre kombinovanú dopravu s využitím parkovacích plôch a cyklistickej infraštruktúry.

Dlhodobý výsledný stav však nebude vo všetkých lokalitách rovnako priaznivý. Menej priaznivé účinky sa môžu prejavíť najmä tam, kde dôjde k zrušeniu priecestí a priechodov, k predĺženiu obchádzkových trás, k zvýšeniu bariérového efektu trate, k zrušeniu zastávky Rovinka alebo k zásahom do existujúcich vlastníckych a prevádzkových vzťahov. Ide však prevažne o lokálne vplyvy, ktoré nemenia celkový priaznivý dlhodobý efekt stavby na obyvateľstvo ako celok.

Z hľadiska zdravia obyvateľstva budú rozhodujúce najmä vplyvy hluku a vibrácií. Počas výstavby pôjde o dočasné a lokálne negatívne účinky. Počas prevádzky sa predpokladá priaznivejší stav oproti súčasnosti v dôsledku modernizácie trate a realizácie ochranných opatrení, pričom výsledné hodnotenie bude potrebné potvrdiť hlukovou a vibračnou štúdiou.

Celkovo možno navrhovanú činnosť z hľadiska vplyvov na obyvateľstvo hodnotiť ako **prijateľnú**, pričom jej krátkodobé negatívne účinky počas výstavby budú vyvážené dlhodobými prínosmi v oblasti bezpečnosti, dopravnej obsluhy, kvality železničnej infraštruktúry a celkovej funkčnosti územia.

2. Vplyvy na dopravu

2.1. Vplyvy počas výstavby

Predpokladaná doba výstavby navrhovanej činnosti je v termíne 04/2034 – 05/2042, čo predstavuje celkovo približne 8 rokov. Z dôvodov potreby zabezpečenia dopravy do spoločnosti METRANS, ktorá tvorí najvýznamnejšiu zložku nákladnej prepravy na trati Bratislava – Dunajská Streda – Komárno je potrebné rozdeliť stavbu na etapy. Ďalšie delenie stavby na viacero etáp je možné dopracovať v ďalších fázach prípravy na základe možností financovania stavby, kapacitných možností zhotoviteľov a pod.

Základná etapizácia výstavby je:

- Etapa č. 1 v úseku Bratislava (mimo) – Dunajská Streda (vrátane)
- Etapa č. 2 v úseku Dunajská Streda (mimo) – Komárno (mimo)

Etapa č. 1 Bratislava (mimo) – Dunajská Streda (vrátane)

V rámci tejto etapy sa predpokladá zrealizovať zdvojkolažnenie úseku železničnej trate od Odbočky Bratislava-Ružinov po ŽST Dunajská Streda (vrátane). Počas realizácie tohto úseku bude zabezpečená nákladná doprava do spoločnosti METRANS v smere od Komárna, prípadne náhradnou cestnou dopravou. V ŽST Dunajská Streda bude podrobná etapizácia modernizácie železničnej stanice prispôbená tak, aby bolo zachované napojenie vlečky METRANS s možnosťou odchodu nákladných vlakov späť na smer Komárno.

V nulte fáze **výstavby (prípravnej)** sa vybudujú všetky dočasné prístupové komunikácie, zariadenia stavenísk a vykoná sa príprava územia – preložky inžinierskych sietí, výruby stromov, búracie práce a pod. a následne sa zrealizujú všetky stavebné práce, ktoré nemajú vplyv na prevádzku na existujúcej jednokoľajnej trati. Časovo je táto fáza odhadovaná na približne **1,5 roka**. Účelom tohto kroku je realizácia čo najväčšieho objemu prác bez výluky železničnej dopravy. V tejto fáze budú zrealizované:

- úseky 2. traťovej koľaje v súbehu s existujúcou železničnou traťou a preložky železničnej trate,
- most ponad Malý Dunaj pre druhú traťovú koľaj,
- nové cestné podjazdy a nadjazdy,
- mostné konštrukcie a podchody pod druhou traťovou koľajou,
- nástupištia pri druhej traťovej koľaji,
- trakčné napájacie stanice,
- úpravy a preložky cestných komunikácií,
- trakčné podpery,
- protihlukové steny
- a pod.

V nasledujúcej **fáze (výlukovej)** dôjde k úplnej výluke na železničnej trati. Tým, že sa jedná o jednokoľajnú trať a nová traťová koľaj na viacerých miestach križuje pôvodnú koľaj, nie je možné spustiť v predstihu jednu z traťových koľají v ucelenom úseku a preto bude nutné túto výluku zachovať až do úplného ukončenia realizácie Etapy č. 1. Ďalším dôvodom na celkovú výluku železničnej trate je skutočnosť, že prevádzka na elektrifikovanej trati bude spustená ako ucelený systém v celom úseku od Bratislava po Dunajskú Stredu. Časovo je táto fáza odhadovaná na približne **2,5 roka**.

V tejto fáze budú zrealizované:

- modernizácia 1. traťovej koľaje a prepojenia na zrealizované preložky tratí,
- úpravy koľajísk železničných staníc,
- mostné konštrukcie a podchody pod prvou traťovou koľajou,
- nástupištia pri prvej traťovej koľaji,
- trolejové vedenie v úseku Bratislava-Nové Mesto – Odbočka Bratislava-Ružinov,
- zostávajúce trakčné brány a podpery + spustenie trakčného vedenia,
- oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia, priestory pre technológiu a riadenie dopravy,
- rekonštrukcie priecestí, predstaničné priestory a plochy, PHS a pod. pod.

Počas trvania výlukovej fázy bude nutné **zavedenie náhradnej autobusovej dopravy v úseku Bratislava – Dunajská Streda** v celom trvaní tejto fázy. Osobná železničná doprava môže byť počas tejto fázy zachovaná v úseku Dunajská Streda – Komárno. To je možné za predpokladu, že dopravca bude mať vytvorené podmienky pre údržbu a prevádzku osobnej dopravy na tejto časti železničnej trate. Taktiež je nutné etapizáciu výstavby v ŽST Dunajská Streda navrhnuť tak, aby bol možný nástup a výstup cestujúcich počas celej doby modernizácie ŽST Dunajská Streda. Počas rekonštrukcie železničných priecestí, kedy je koľaj vo výluke, bude potrebné zrealizovať v ich tesnej blízkosti dočasné preložky cestných komunikácií pre zachovanie cestnej dopravy.

Po ukončení výluky je možné spustiť dopravu na elektrifikovanom úseku trate pre elektrické vlakové súpravy od Bratislavy po Dunajskú Stredu.

Etapu č. 2 Dunajská Streda (mimo) – Komárno (mimo)

V tejto etape sa zmodernizuje úsek od Dunajskej Stredy po Komárno. Nákladná doprava do spoločnosti METRANS bude počas výluk zabezpečená po zmodernizovanom úseku trate Bratislava – Dunajská Streda, prípadne náhradnou cestnou dopravou.

V nulte **fáze výstavby (prípravnej)** sa vybudujú všetky dočasné prístupové komunikácie, zariadenia stavenísk a vykoná sa príprava územia – preložky inžinierskych sietí, výrubu stromov, búracie práce a pod. a následne sa zrealizujú všetky stavebné práce, ktoré nemajú vplyv prevádzky na existujúcej jednokolejnej trati. Časovo je táto fáza odhadovaná na približne **1,5 roka**. V tejto fáze budú zrealizované:

- nový cestný nadjazd a nový železničný most ponad Komárňanské slanisko,
- preložky železničnej trate,
- nová koľaj v smere na Komárom,
- nástupištia v nových bezkolíznych polohách,
- úpravy a preložky cestných komunikácií,
- trakčné podpory,
- protihlukové steny,
- a pod.

Počas trvania **výlukovej fázy** bude nutné zavedenie náhradnej autobusovej dopravy v úseku Dunajská Streda – Komárno počas celého jej trvania. Časovo je táto fáza odhadovaná na približne **2,5 roka**. V krátkom úseku tejto fázy bude nutné zaviesť výluku aj na trati Komárno – Komárom. V tejto fáze budú zrealizované:

- modernizácia traťovej v pôvodnej osi a prepojenia na zrealizované preložky tratí ako aj napojenie novej odbočnej koľaje na trať na Komárom,
- úpravy koľajísk železničných staníc,
- mostné konštrukcie a podchody,
- nástupištia,
- rekonštrukcia trakčného vedenia v úseku železničnej trate Komárno – Komárom,
- zostávajúce trakčné brány a podpory + spustenie trakčného vedenia,
- oznamovacie a zabezpečovacie zariadenia,
- priestory pre technológiu a riadenie dopravy,
- rekonštrukcie priecestí,
- predstaničné priestory a plochy,
- protihlukové steny,
- a pod.

Počas rekonštrukcie železničných priecestí, kedy je koľaj vo výluke, bude potrebné zrealizovať v ich tesnej blízkosti dočasné preložky cestných komunikácií pre zachovanie cestnej dopravy. Nepredpokladá sa s náročnými obchádzkovými trasami pre cestnú dopravu počas trvania realizácie stavby.

Po ukončení výluky je možné spustiť dopravu na elektrifikovanom úseku trate pre elektrické vlakové súpravy aj v zostávajúcom úseku Dunajská Streda - Komárno.

Ako možnosť pre skrátenie výluk v celom úseku Dunajská Streda – Komárno je možné uvažovať s postupným spustením prevádzky na jednotlivých úsekoch trate v smere od Dunajskej Stredy, napr. Dunajská Streda – Dolný Štál, Dolný Štál – Veľký Meder, Veľký Meder – Zemianska Olča a nakoniec Zemianska Olča – Komárno.

Osobitným dočasným vplyvom počas výstavby budú **zásahy do cestnej dopravy** v miestach rekonštrukcie, rušenia alebo náhrady železničných priecestí a v miestach budovania nových mimoúrovňových križovaní. Počas týchto prác môže dôjsť k dočasným zmenám organizácie cestnej dopravy, obmedzeniu prejazdu, zavedeniu obchádzkových trás, dočasným preložkám komunikácií a zmene prístupov k príslušným nehnuteľnostiam, poľnohospodárskym

pozemkom alebo prevádzkam. Rozsah a trvanie týchto obmedzení bude závisieť od konkrétneho technického riešenia jednotlivých križovaní a od organizácie výstavby. Pri ďalšej projektovej príprave bude potrebné zabezpečiť, aby boli dočasné dopravné riešenia navrhnuté s dôrazom na zachovanie bezpečnosti cestnej premávky, prístupu záchranných zložiek a primeranej dopravnej obsluhy dotknutého územia.

Celkovo možno konštatovať, že počas výstavby dôjde k dočasnému zhoršeniu dopravnej dostupnosti územia, k obmedzeniu plynulosti cestnej a železničnej dopravy, k potrebe využívania náhradnej autobusovej dopravy a k zmenám v obsluhu dotknutého územia. Tieto vplyvy budú dočasné, viazané na jednotlivé etapy a fázy výstavby, pričom ich intenzita bude závisieť od konkrétneho postupu realizácie, organizácie výstavby a schopnosti zachovať dopravnú obsluhu územia počas stavebných prác.

2.2. Vplyvy počas prevádzky

Po uvedení stavby do prevádzky sa vplyvy na **železničnú dopravu** prejavia prevažne pozitívne. Modernizácia trate, jej zdvojkolajnenie v rozhodujúcom úseku, elektrifikácia, zvýšenie traťovej rýchlosti a modernizácia zabezpečovacích zariadení prispievajú k zvýšeniu kapacity trate, k zlepšeniu plynulosti prevádzky a k zvýšeniu spoľahlivosti železničnej dopravy. Skrátenie cestovných časov a zvýšenie atraktivity trate vytvoria predpoklad na ďalší rast počtu cestujúcich a na posilnenie významu železničnej dopravy v regionálnych a prímestských väzbách.

Vo vzťahu k **cestnej doprave** bude rozhodujúce najmä riešenie križovania železničnej trate s cestnou sieťou. Odstránenie časti kolíznych bodov na železničných priecetiach a ich náhrada mimoúrovňovými križovaniami bude mať pozitívny dopravný-bezpečnostný vplyv, keďže sa zníži riziko stretov cestných vozidiel s vlakmi a odstránia sa obmedzenia spojené s čakaním na priecetiach. Tento prínos je významný najmä vzhľadom na navrhované zvýšenie kapacity trate, predpokladaný vyšší takt vlakovej dopravy a zvýšenie traťovej rýchlosti.

Pri ponechaných priecetiach môže vyšší počet vlakov viesť k častejšiemu uzatváraní priecetí a tým k lokálnemu zhoršeniu plynulosti cestnej dopravy, najmä v špičkových obdobiach alebo na komunikáciách s vyššou intenzitou cestnej premávky. Z hľadiska bezpečnosti je však podstatné, že technické riešenie nepočíta s ponechaním nezabezpečených priecetí. Ponechané priecetia budú vybavené priecetným zabezpečovacím zariadením so závorami a budú zapojené do modernizovaného systému riadenia a zabezpečenia železničnej dopravy. V kombinácii s modernizáciou zabezpečovacích zariadení trate, zavedením ETCS a odstránením vybraných kolíznych bodov možno očakávať zvýšenie bezpečnosti križovaní železničnej a cestnej dopravy oproti súčasnému stavu.

Zvýšenie traťovej rýchlosti preto samo osebe nepredstavuje negatívny dopravný-bezpečnostný vplyv, pokiaľ je sprevádzané zodpovedajúcim zabezpečením križovaní a odstránením rizikových úrovňových väzieb. Lokálne negatívny vplyv sa môže prejavovať najmä v plynulosti cestnej dopravy na ponechaných priecetiach, kde môže dôjsť k častejšiemu prerušeniu cestnej premávky. Tento vplyv však bude kompenzovaný vyššou úrovňou technického zabezpečenia priecetí a celkovým zvýšením bezpečnosti dopravného systému.

Na druhej strane v niektorých lokalitách dôjde k zmene zaužívaných dopravných trás, k presmerovaniu dopravy na nové alebo existujúce križovania a k zmene každodenných prístupových väzieb v území. Lokálne sa preto môže zhoršiť priama dostupnosť niektorých častí územia alebo zvýšiť bariérový efekt trate, najmä tam, kde bude existujúce úrovňové križovanie zrušené bez priamej náhrady v pôvodnej polohe. Tieto vplyvy sú podrobnejšie vyhodnotené aj v kapitole vplyvov na obyvateľstvo.

Osobitnú pozornosť si vyžaduje aj vzťah navrhovanej činnosti k leteckej doprave a k ochranným pásmam **Letiska M. R. Štefánika** v Bratislave. V čase spracovania informácie o navrhovanej činnosti sa uskutočnilo pracovné stretnutie so zástupcami Letiska Bratislava, Dopravného úradu a Letových prevádzkových služieb Slovenskej republiky za účelom prerokovania vplyvu zdvojkolajnenia, elektrifikácie železničnej trate a zavedenia rádiového pokrytia GSM-R na posunutú rovinu ochranných pásiem vzletovo-pristávacej dráhy letiska. Predbežná technická analýza spracovaná na aktuálne dostupnom modeli terénu konštatuje, že stavba rešpektuje výškové obmedzenia. V časti dotknutého úseku dochádza k miernej penetrácii posunutej roviny ochranného pásma v priestore priblíženia RWY 04 a vzletu RWY 22 letiska, a to v rozsahu približne 0,1 až 0,3 m. Táto vzájomná interakcia bude predmetom ďalšieho sledovania v nadväzujúcich stupňoch projektovej dokumentácie, keď bude k dispozícii presné polohopisné a výškopisné zameranie existujúcej koľaje a terénu. Zo záverov prerokovania zároveň vyplýva, že z hľadiska

prevádzkovania leteckých pozemných zariadení Letiska M. R. Štefánika, najmä radarového systému TAR Bratislava a zariadenia ILS LOC 22, je možné akceptovať aj navrhované parametre trakčného vedenia a rádiovkej siete GSM-R.

2.3. Celkové zhodnotenie

Celkovo možno vplyv navrhovanej činnosti na dopravu hodnotiť ako **krátkodobo negatívny počas výstavby a dlhodobo prevažne pozitívny počas prevádzky**. Počas výstavby dôjde k dočasnému zhoršeniu plynulosti a dostupnosti železničnej aj cestnej dopravy, k potrebe zavedenia náhradnej autobusovej dopravy, k výlukám, dočasným preložkám komunikácií a k zmenám v organizácii dopravnej obsluhy územia. Tieto vplyvy budú významné najmä z hľadiska osobnej železničnej dopravy a lokálnej cestnej dopravy, avšak budú časovo obmedzené a viazané na jednotlivé etapy a fázy výstavby. Ich prijateľnosť bude podmienená najmä vhodnou organizáciou výstavby, etapizáciou prác, zachovaním dopravnej obsluhy dotknutého územia a zabezpečením prevádzkovej obsluhy vlečky METRANS.

Po uvedení stavby do prevádzky sa predpokladá prevažne priaznivý vplyv na dopravu. Modernizácia trate, jej zdvojkolažnenie v úseku Bratislava – Dunajská Streda, elektrifikácia, zvýšenie traťovej rýchlosti, modernizácia staníc, zastávok a zabezpečovacích zariadení prispievajú k zvýšeniu kapacity trate, k zlepšeniu plynulosti a spoľahlivosti železničnej dopravy a k zvýšeniu jej konkurencieschopnosti voči cestnej doprave. Pozitívne sa prejaví aj odstránenie časti železničných priecestí a ich náhrada mimoúrovňovými križovaniami, čo zvýši bezpečnosť a plynulosť cestnej dopravy. Na druhej strane bude potrebné zohľadniť, že v niektorých lokalitách dôjde k zmene zaužívaných trás a k presmerovaniu dopravných väzieb, čo môže mať lokálne zmiešaný účinok.

Z hľadiska vzťahu k ostatným druhom dopravy možno navrhovanú činnosť považovať za prijateľnú aj vo vzťahu k leteckej doprave, pričom otázka presného vzťahu stavby k ochranným pásmam Letiska M. R. Štefánika bude ešte spresnená v ďalších stupňoch projektovej dokumentácie.

Výsledný vplyv navrhovanej činnosti na dopravu možno preto hodnotiť ako **v dlhodobom horizonte pozitívny**, a to napriek dočasným negatívnym vplyvom počas výstavby.

3. Vplyvy na ovzdušie a klímu

3.1. Vplyvy počas výstavby

Počas výstavby sa predpokladajú **dočasné negatívne vplyvy na ovzdušie**, a to najmä v dôsledku zvýšenej prašnosti a emisií zo stavebných mechanizmov, nákladnej dopravy a súvisiacich stavebných činností. Prašnosť bude vznikáť najmä pri zemných prácach, búracích prácach, manipulácii so sypkými materiálmi, pohybe vozidiel po stavenisku a po dočasných prístupových komunikáciách. Lokálne zhoršenie kvality ovzdušia možno očakávať najmä v miestach intenzívnej stavebnej činnosti, pri budovaní násypov, mostných objektov, podjazdov, nadjazdov, podchodov a pri úpravách staníc a zastávok.

Zdrojom emisií budú predovšetkým spaľovacie motory stavebných mechanizmov a nákladných vozidiel zabezpečujúcich dopravu materiálov, odvoz výkopovej zeminy a obsluhu stavenísk. Pôjde najmä o emisie tuhých znečisťujúcich látok, oxidov dusíka, oxidu uhoľnatého a emisie skleníkových plynov. Tieto vplyvy budú mať prevažne **lokálny, dočasný a časovo obmedzený charakter**, pričom ich intenzita bude závisieť od organizácie výstavby, rozsahu zemných prác, klimatických podmienok a účinnosti prijatých opatrení na obmedzenie prašnosti a emisií.

Z klimatického hľadiska bude etapa výstavby spojená aj s **dočasne zvýšenou uhlíkovou stopou**, a to najmä v dôsledku prevádzky stavebných mechanizmov, dopravy materiálov a spotreby stavebných materiálov. Ide však o vplyv viazaný na časovo obmedzené obdobie realizácie stavby.

3.2. Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky sa predpokladá **prevažne priaznivý vplyv na ovzdušie**, najmä v dôsledku elektrifikácie trate, modernizácie železničnej infraštruktúry a zvýšenia atraktivity železničnej dopravy. Elektrifikácia zníži závislosť

prevádzky od dieselovej trakcie a prispeje k zníženiu lokálnych emisií znečisťujúcich látok priamo v dotknutom území. Pozitívny vplyv možno očakávať aj v prípade, ak dôjde k presunu časti dopravného dopytu z individuálnej automobilovej dopravy na železniciu.

Modernizácia trate, zvýšenie jej kapacity, skrátenie cestovných časov a zvýšenie spoľahlivosti prevádzky vytvárajú predpoklad pre vyššie využívanie železničnej dopravy v osobnej aj nákladnej doprave. Takýto presun môže nepriamo prispieť k zníženiu emisií z cestnej dopravy, a tým aj k zlepšeniu kvality ovzdušia v širšom území. Miera tohto pozitívneho efektu bude závisieť od reálneho rozsahu presunu cestujúcich a tovaru z ciest na železniciu.

Z klimatického hľadiska možno navrhovanú činnosť hodnotiť ako **prevažne priaznivú**, keďže podporuje energeticky efektívnejší druh dopravy a vytvára predpoklad na zníženie emisií skleníkových plynov v dopravnom sektore. Tento efekt však bude podmienený nielen samotnou realizáciou stavby, ale aj následným využívaním modernizovanej trate v osobnej a nákladnej doprave.

Podrobné vyhodnotenie klimatických aspektov navrhovanej činnosti, vrátane posúdenia zraniteľnosti stavby voči dôsledkom zmeny klímy a návrhu adaptačných a mitigačných opatrení, je spracované v samostatnej prílohe **G/4.4 Klimatické posúdenie**.

3.3. Celkové zhodnotenie

Celkovo možno vplyv navrhovanej činnosti na ovzdušie a klímu hodnotiť ako **krátkodobo negatívny počas výstavby a dlhodobo prevažne pozitívny počas prevádzky**. Krátkodobé negatívne vplyvy budú súvisieť najmä s prašnosťou, emisiami zo stavebných mechanizmov a dopravou materiálov. Dlhodobý pozitívny efekt sa predpokladá najmä v dôsledku elektrifikácie trate, zvýšenia atraktivity železničnej dopravy a možného presunu časti dopravného dopytu z cestnej dopravy na železniciu.

4. Vplyvy na povrchové a podzemné vody

Navrhovaná činnosť nebude predstavovať nový líniový zásah do územia mimo existujúceho železničného koridoru, ale modernizáciu, zdvojkolajnenie a elektrifikáciu existujúcej trate. Z hľadiska vôd je podstatné, že **potreba preložiek vodných tokov nebola identifikovaná**. Zásahy do vodného režimu sa budú viazať najmä na **rekonštrukcie a výstavbu nových mostných objektov, úpravy priepustov, zásahy do brehových porastov a riziká znečistenia počas výstavby**.

4.1. Vplyvy počas výstavby

Počas výstavby budú vplyvy na povrchové a podzemné vody najvýraznejšie. Nepôjde o preložky vodných tokov, ale o **lokálne zásahy pri prestavbe mostov, rekonštrukcii priepustov, úpravách svahov a dna koryta, odstraňovaní brehovej vegetácie a pri stavebných prácach v dotyku s vodnými prvkami**.

Z hľadiska ochrany vôd je navrhovaná činnosť významná tým, že železničná trať vedie v úseku približne **od nžkm 8,0 po nžkm 60,5 cez Chránenú vodohospodársku oblasť Žitný ostrov**. Ide o územie s mimoriadnym významom pre ochranu a využívanie podzemných vôd, a preto je potrebné všetky stavebné a prevádzkové zásahy posudzovať s dôrazom na ochranu kvality a režimu podzemných vôd.

Z hľadiska ochrany vodných zdrojov je potrebné osobitne uviesť, že trať sa dostáva aj do kontaktu s pásmami hygienickej ochrany vodných zdrojov v nasledujúcich úsekoch:

Tab. 25 Pásmo hygienickej ochrany vodných zdrojov v blízkosti navrhovanej činnosti

Pásmo hygienickej ochrany vodného zdroja (1. alebo 2 stupňa)	nžkm	Vzdialenosť od žel. trate	Predpokladaný vplyv
PHO 1. st, Podunajské Biskupice	11,58 – 12,0	5 m	Preložka železničnej trate do bezprostrednej blízkosti PHO 1. stupňa, predpokladaný okrajový zásah v priebehu výstavby železničnej trate

Pásmo hygienickej ochrany vodného zdroja (1. alebo 2 stupňa)	nžkm	Vzdialenosť od žel. trate	Predpokladaný vplyv
PHO 2. st, Dunajská Streda	44,0	Okrajový zásah na dĺžke 20m	Poloha trate sa v úseku nemení, počas výstavby dôjde k zásahu do PHO
PHO 2. st	62,5 – 64,5	60m	Počas výstavby ani prevádzky nebude dochádzať k zásahu do PHO
PHO 2. st	72,0 – 72,5	20m	Počas výstavby ani prevádzky nebude dochádzať k zásahu do PHO
PHO 2. st	84,0 – 84,6	75m	Počas výstavby ani prevádzky nebude dochádzať k zásahu do PHO
PHO 2. st	89,5	70m	Počas výstavby ani prevádzky nebude dochádzať k zásahu do PHO

Na predmetnom úseku modernizovanej železničnej trate sa nachádza **11 železničných mostov a 23 priepustov**, pričom väčšina mostov a priepustov premostuje **vodné kanály alebo zanesené a vyschnuté ramená bývalých vodných tokov**. Všetky priepusty sa navrhujú zrekonštruovať, prípadne v miestach preložiek trate nahradiť novými, aby vyhoveli požadovanej kapacite a normovému stavu.

Z hľadiska križovania vodných tokov a vodných plôch sú najvýznamnejšie najmä tieto mostné objekty:

Tab. 26 Premostenia vodných tokov a území so špeciálnym vodným režimom

Mostný objekt	Vodný tok/územie	nžkm	Predpokladaný vplyv
ŽM-1	Malý Dunaj	7,892	Zdvojkofajnenie trate a doplnenie novej mostnej konštrukcie pre 2. traťovú koľaj pri zachovaní existujúceho križovania toku; bez preložky vodného toku. Predpokladá sa dočasný zásah do brehových porastov a lokálne ovplyvnenie kvality vody počas výstavby, najmä zvýšenie zákalu a riziko havarijného znečistenia.
ŽM-4	kanál Gabčíkovo – Topoľníky	49,189	Rekonštrukcia železničného mosta nad existujúcim kanálom bez zmeny trasy vodného toku. Vplyv bude spočívať najmä v dočasných stavebných zásadoch v blízkosti koryta, pri ktorých je potrebné zachovať prietoknosť kanála a zabrániť znečisteniu vody.
ŽM-5	Dolnobarský rybník	52,436	Rekonštrukcia železničného mosta nad vodnou plochou Dolnobarského rybníka. Počas výstavby možno očakávať dočasné ovplyvnenie vodného prostredia, najmä zákal, rušenie a riziko znečistenia, pričom po realizácii sa nepredpokladá zmena vodného režimu rybníka.
ŽM-6	Chotárny kanál	60,524	Zbúranie existujúceho a vybudovanie nového železničného mosta v novej polohe koľaje bez preložky kanála. Ide o výraznejší stavebný zásah s potrebou dočasných prác v kontakte s kanálom a so zabezpečením zachovania odtokových pomerov a ochrany kvality vody počas výstavby.
ŽM-7	Sokolský kanál	62,567	Rekonštrukcia železničného mosta nad existujúcim kanálom bez zmeny trasy vodného toku. Vplyv bude spočívať najmä v dočasných stavebných zásadoch v blízkosti koryta, pri ktorých je potrebné zachovať prietoknosť kanála a zabrániť znečisteniu vody.
ŽM-8	kanál Veľký Meder – Holiare	66,335	Rekonštrukcia železničného mosta nad existujúcim kanálom bez zmeny trasy vodného toku. Vplyv bude spočívať najmä v dočasných stavebných zásadoch v blízkosti koryta, pri ktorých je potrebné zachovať prietoknosť kanála a zabrániť znečisteniu vody.
ŽM-10	kanál Veľký Meder – Holiare	68,730	Zbúranie existujúceho a vybudovanie nového železničného mosta v novej polohe koľaje. Predpokladá sa lokálny stavebný zásah do okolia kanála s potrebou technických opatrení na ochranu kvality vody a zachovanie prietokových pomerov.
ŽM-11	vodný tok Holiare – Lipové	71,746	Vybudovanie nového železničného mosta v novej polohe koľaje nad existujúcim vodným tokom. Vplyv bude spojený najmä s výstavbou nového objektu, dočasným zásahom do brehového prostredia a potrebou minimalizovať zákal, znečistenie a narušenie odtokových pomerov.

Mostný objekt	Vodný tok/územie	nžkm	Predpokladaný vplyv
ŽM-12	Komárňanské slanisko	0,610	Vybudovanie nového železničného mosta ponad územie Komárňanského slaniska s cieľom minimalizovať zásah do jeho osobitného vodného režimu. Stavba sa má realizovať bez priameho zásahu do slaniska, s dôrazom na ochranu podzemných vôd a zachovanie hydrologických pomerov lokality.

Z pohľadu vodného režimu predstavuje osobitne citlivú lokalitu Územie európskeho významu Komárňanské slanisko, ktorého biotopy sú viazané na špecifické podmienky prirodzeného zasolenia, vysokej evapotranspirácie a citlivého povrchového i podpovrchového vodného režimu. Ide o mimoriadne citlivé územie, pri ktorom je nevyhnutné vylúčiť akýkoľvek zásah, ktorý by mohol nepriaznivo ovplyvniť vodný režim, zasolenie alebo ďalšie ekologické podmienky rozhodujúce pre zachovanie predmetu ochrany. Navrhované technické riešenie mostného objektu **ŽM-12** je preto vedené s cieľom minimalizovať kontakt so slaniskom a obmedziť zásahy do jeho vodného režimu. Podrobnejšie zhodnotenie významu lokality, jej citlivosti a odporúčaných ochranných a technických opatrení je uvedené v kapitole venovanej vplyvom „D./5. Vplyv na chránené územia a Natura 2000“

4.2. Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky sa nepredpokladajú nové významné zásahy do trás vodných tokov. Vplyv bude spočívať najmä v **trvalej existencii modernizovaného telesa trate, v režime odvodnenia trate a mostných objektov a v potenciálnom riziku havarijného znečistenia**. Pri **Malom Dunaji** pôjde aj naďalej o križovanie existujúceho toku existujúcou železničnou infraštruktúrou, avšak s rozšírením vplyvu na väčšiu plochu mostného objektu. Pri **Komárňanskom slanisku** bude rozhodujúce, aby prevádzka nevyvolala zmenu osobitného vodného režimu územia. Celkovo možno vplyv navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody hodnotiť ako **krátkodobo negatívny počas výstavby a dlhodobo prijateľný počas prevádzky**, za predpokladu dôslednej realizácie ochranných opatrení. Najcitlivejšie sú najmä úseky v **CHVO Žitný ostrov**, ďalej úseky v kontakte alebo tesnej blízkosti **PHO vodných zdrojov**, križovanie **Malého Dunaja** a mostný objekt nad **Komárňanským slaniskom**. Rozhodujúce bude, aby počas výstavby nedošlo k znečisteniu vôd, aby sa minimalizovali zásahy do brehov a koryta a aby sa nezhoršili odtokové a infiltračné pomery v území.

4.3. Celkové zhodnotenie

Celkovo možno vplyv navrhovanej činnosti na povrchové a podzemné vody hodnotiť ako **krátkodobo negatívny počas výstavby a dlhodobo prijateľný počas prevádzky**, za predpokladu dôslednej realizácie ochranných opatrení. Najcitlivejšie sú najmä úseky v **CHVO Žitný ostrov**, úseky v kontakte alebo tesnej blízkosti **PHO vodných zdrojov**, križovanie **Malého Dunaja** a úseky v kontakte so slaniskovými územiami citlivými na zmenu vodného režimu, najmä **ÚEV/CHA Pavelské slanisko**, **ÚEV/CHA Pri Orechovom sade** a **Komárňanské slanisko**. Podmienkou prijateľnosti vplyvu bude najmä spracovanie a dodržiavanie plánu preventívnych a havarijných opatrení, technické zabezpečenie výstavby v citlivých úsekoch, vylúčenie úniku ropných látok a iných škodlivín do povrchových a podzemných vôd, vhodné riešenie odvodnenia a organizácie staveniska, ako aj minimalizácia zásahov do brehov, koryta a vodného režimu dotknutých lokalít.

5. Vplyvy na chránené územia a Natura 2000

Navrhovaná činnosť sa dotýka viacerých chránených území a území sústavy Natura 2000, a to buď priamym kontaktom v miestach existujúcich križovaní, alebo vedením trate v tesnej blízkosti hraníc chránených území. Vo väčšine prípadov ide o modernizáciu existujúcej železničnej infraštruktúry v jestvujúcom koridore, preto budú rozhodujúce najmä **dočasné vplyvy počas výstavby**. Z hľadiska ochrany prírody bude kľúčové minimalizovať zásahy mimo existujúceho železničného telesa a v najcitlivejších lokalitách vylúčiť akýkoľvek priamy zásah do predmetu ochrany.

5.1. Vplyvy počas výstavby

Územie európskeho významu Malý Dunaj (SKUEV0822)

Územie európskeho významu **Malý Dunaj** je viazané na križovanie trate v mieste mostného objektu **ŽM-1 v nžkm 7,892**. Správa územia spadá pod **CHKO Dunajské luhy** a platí v ňom **2. stupeň ochrany**. Výmera územia je približne **1 738,44 ha**, resp. podľa novej aktualizácie **1 840,1187 ha**. Predmetom ochrany sú vodné a sprievodné biotopy Malého Dunaja a na ne viazané druhy európskeho významu.

Miesto križovania vodného toku so železničnou traťou je už dnes z ochrany vyňaté, preto nejde o nový priečny vstup do územia. Počas výstavby však bude potrebné obmedziť zásahy do brehových porastov a vylúčiť znečistenie vody alebo poškodenie sprievodných biotopov. Z tohto dôvodu je potrebné:

- nezriaďovať zariadenie staveniska, depónie, skládky materiálu ani tankovanie mechanizmov v území UEV a jeho bezprostrednom kontakte,
- viesť pohyb mechanizmov a prístup na stavenisko po existujúcich spevnených alebo dočasne vymedzených trasách mimo brehových porastov,
- neumiestňovať do toku dočasné stavebné konštrukcie, ak to nebude nevyhnutné,
- zabrániť úniku ropných látok a cementových vôd do toku,
- zásahy do brehovej vegetácie obmedziť len na nevyhnutné minimum a po ukončení prác územie sanovať a rekultivovať.

Chránené vtáčie územie Lehnice (SKCHVU012)

CHVÚ Lehnice (SKCHVU012) má výmeru **2 346,85 ha** a je určené na ochranu vtáctva poľnohospodárskej krajiny, najmä druhov ako sokol kobcovitý (*Falco vespertinus*), prepelica poľná (*Coturnix coturnix*) a ďalších druhov európskeho významu.

Chránené vtáčie územie sa dotýka trate približne v úsekoch **nžkm 30,0 – 31,3** a **31,75 – 33,1**, pričom existujúca ani modernizovaná trať priamo do územia nezasahujú. Ide teda najmä o okrajový kontakt.

Počas výstavby bude rozhodujúcim rizikom najmä **rušenie vtáctva**, dočasné zábery, výrubu a pohyb mechanizmov v blízkosti územia. Z tohto dôvodu je potrebné:

- mimo existujúci koridor trate vykonávať len nevyhnutné dočasné zábery,
- minimalizovať výrubu a dočasné odstraňovanie drevín a krovinovej vegetácie,
- obmedziť hlučné práce v najcitlivejších úsekoch na nevyhnutný rozsah,
- zabrániť vjazdu mechanizmov do plôch mimo staveniska,
- po ukončení výstavby obnoviť narušené plochy a odstrániť dočasné stavebné plochy.

Územie európskeho významu/Chránený areál Pavelské slanisko (SKUEV0099)

UEV/CHA Pavelské slanisko je chránené územie s výmerou **18,6104 ha**, v správe **CHKO Dunajské luhy**, na ktorom platí **3. stupeň ochrany**. Predmetom ochrany je **prioritný biotop európskeho významu 1340* Vnútrozemské slaniská a slané lúky**. Program starostlivosti výslovne uvádza ako dlhodobý cieľ zlepšenie a následné udržanie priaznivého stavu tohto biotopu a medzi operatívnymi cieľmi aj **zlepšenie hydrologických pomerov lokality**.

Navrhovaná železničná trať vedie popri slanisku v úseku nžkm 87,0-87,6. Podľa mapového podkladu je územie v mieste trate už dnes rozdelené existujúcou železničnou infraštruktúrou, ale hranica územia sa nachádza približne **4 m od trate na jednej strane a 15 m na druhej strane**. Ide teda o mimoriadne citlivý kontakt. Vzhľadom na to, že predmetom ochrany je **prioritný slaniskový biotop**, prijateľnosť výstavby je podmienená tým, že sa **vylúči akýkoľvek priamy zásah do biotopu aj do jeho ekologických podmienok**, najmä do vodného režimu a mikroreliefu.

Počas výstavby je preto potrebné:

- vylúčiť akékoľvek zásahy, ktoré by mohli meniť vodný režim slaniska, najmä porušenie prirodzených málo priepustných vrstiev, vznik drenážneho účinku, nežiaduce hydraulické prepojenie horizontov podzemnej vody a zmeny mikroreliefu ovplyvňujúce akumuláciu a výpar slaných vôd.

- organizovať práce tak, aby nedošlo k vstupu mechanizmov, skladovaniu materiálu, dočasným záberom ani prejazdom do územia UEV/CHA Pavelské slanisko,
- hranicu chráneného územia pred začatím výstavby presne geodeticky vytýčiť a fyzicky vyznačiť v teréne,
- medzi staveniskom a hranicou slaniska zriadiť ochranné pásmo bez pohybu mechanizmov,
- nezriaďovať medzidepónie, manipulačné plochy, dočasné komunikácie ani parkovanie mechanizmov v kontakte s územím,
- vylúčiť akékoľvek odvodňovacie alebo terénne úpravy, ktoré by mohli meniť vodný režim slaniska,
- pred návrhom konštrukčných vrstiev podvalového podložia a odvodnenia zemného telesa v tomto úseku rešpektovať podmienky a odporúčania podrobného hydrogeologického prieskumu,
- počas realizácie stavby zabezpečiť odborný dohľad nad priebehom prác,
- vykonávať práce z telesa trate alebo z opačnej strany, mimo kontaktu so slaniskom,
- po ukončení prác bezodkladne odstrániť všetky dočasné prvky a uviesť okolie do pôvodného stavu.

Územie európskeho významu/Chránený areál Komárňanské slanisko (SKUEV0010)

UEV/CHA Komárňanské slanisko je chránené územie s výmerou približne **14,78 ha**, v správe **CHKO Dunajské luhy**, na ktorom platí **4. stupeň ochrany**. Predmetom ochrany je rovnako **prioritný biotop 1340* Vnútrozemské slaniská a slané lúky**, ktorý patrí medzi vzácne panónske slaniskové biotopy viazané na špecifické podmienky prirodzeného zasolenia, vysokej evapotranspirácie a citlivého povrchového i podpovrchového vodného režimu. Tento typ biotopu vzniká tam, kde sa soli dostávajú kapilárnym vzliňaním alebo vývermi k povrchu a pri vysokom výpare sa koncentrujú v pôde; už malá zmena odvodnenia, mikroreliefu alebo prúdenia podzemnej vody môže viesť k degradácii biotopu. Keďže nový mostný objekt **ŽM-12** sa realizuje v priamom kontakte s územím, prijateľnosť zásahu je podmienená tým, že výstavbou **ani nepriamo** nedôjde k zásahu do samotného slaniska, k zmene vodného režimu, zasolenia ani mikroreliefu lokality. To znamená, že nie je dostatočné vyhnúť sa priamym vplyvom, ale je potrebné zároveň zabrániť aj sekundárnym vplyvom, ktoré by mohli meniť podmienky existencie biotopu.

Prijateľnosť zásahu je podmienená tým, že realizáciou stavby nebude dotknutý samotný slaniskový biotop ani jeho vodný režim. Z tohto dôvodu je potrebné:

- vylúčiť akýkoľvek zásah do samotného slaniska mimo presne vymedzeného stavebného priestoru,
- hranice územia Natura 2000 pred začatím stavby geodeticky vytýčiť a fyzicky ohraničiť,
- zakladanie krajných opôr mosta realizovať v **tesnených stavebných jamách**, aby nedošlo k znečisteniu podzemných vôd ani k narušeniu hydrogeologických pomerov,
- zvoliť technologický postup, spôsob realizácie základových jám a vhodné vlastnosti použitých betónov do základových konštrukcií na základe podrobného inžinierskogeologického a hydrogeologického prieskumu,
- zakladanie objektov musí byť riešené tak, aby nedošlo k porušeniu izolačnej funkcie málo priepustných vrstiev, k hydraulickému prepojeniu rozdielných hladín podzemnej vody ani k odvodneniu slaniskového biotopu.
- oceľovú konštrukciu mosta montovať na násype za oporou a následne ju **vysúvať ponad slanisko**, čím sa eliminuje potreba podpernej konštrukcie v celej dĺžke mosta,
- počas dokončovacích prác osadiť na most záchytné zariadenia, aby sa zabránilo pádu materiálu na plochu slaniska a aby došlo k ochrane pred znečistením náterovými materiálmi a sekundárnymi vplyvmi spôsobenými dokončovacími prácami a prevádzkou pracovných strojov a nástrojov počas realizácie stavby,
- vypracovať po dokončení stavby manuál údržby, z ktorého vyplýva povinnosť ochrániť územie pod mostnou konštrukciou proti znečisteniu spôsobené čistením a údržbou oceľovej konštrukcie,
- odvodnenie mostnej konštrukcie navrhnuť tak, aby nedošlo k vypúšťaniu vody na územie slaniska, odviesť vody z konštrukcií pomocou odvodňovacích systémov do dostatočnej vzdialenosti a navrhnuť jej prípadné vyústenie alebo vsakovanie cez odlučovače ropných látok,

- prístup na stavenisko viesť mimo slaniska a v čo najväčšej možnej vzdialenosti od neho, ideálne po existujúcej nespevnenej komunikácii,
- zakázať skladovanie materiálu, parkovanie mechanizmov a zriaďovanie staveniskových plôch v území alebo na jeho okraji,
- lokalitu staveniska chrániť pred únikom ropných produktov a iných škodlivín,
- zabezpečiť priebežný ekologický a hydrogeologický dozor počas realizácie.

Územie európskeho významu/Chránený areál Pri Orechovom sade SKUEV0017

ÚEV/CHA Pri Orechovom sade je chránené územie v správe CHKO Dunajské luhy, na ktorom platí 3. stupeň ochrany. Predmetom ochrany sú biotopy európskeho významu **1340* Vnútrozemské slaniská a slané lúky** a **1530 Panónske slané stepi a slaniská**. Biotop **1340* Vnútrozemské slaniská a slané lúky** je prioritným biotopom európskeho významu. Ide o mimoriadne citlivé slaniskové biotopy, ktorých priaznivý stav je podmienený najmä zachovaním špecifického vodného režimu, pôdných vlastností, mikroreliefu a obmedzením eutrofizácie, ruderalizácie a šírenia invázných alebo expanzívnych druhov.

Navrhovaná železničná trať vedie v predmetnom úseku v existujúcom železničnom koridore popri ÚEV/CHA Pri Orechovom sade, približne v úseku **nžkm 95,8 – 96,0**. Podľa mapového podkladu sa hranica chráneného územia nachádza približne **5 m severne od existujúcej trate**. Priamy zásah do územia ÚEV/CHA ani do biotopov, ktoré sú predmetom ochrany, sa nepredpokladá. Vzhľadom na veľmi malú vzdialenosť hranice chráneného územia od trate a prítomnosť prioritného biotopu **1340*** však ide o mimoriadne citlivý kontaktný úsek.

Prijateľnosť výstavby v tomto úseku je podmienená tým, že sa vylúči akýkoľvek priamy zásah do územia ÚEV/CHA Pri Orechovom sade, ako aj akýkoľvek zásah do ekologických podmienok slaniskových biotopov, najmä do vodného režimu, mikroreliefu a pôdneho povrchu.

Počas výstavby je preto potrebné:

- vylúčiť akýkoľvek priamy zásah do územia ÚEV/CHA Pri Orechovom sade a do biotopov, ktoré sú predmetom jeho ochrany,
- vylúčiť zásahy, ktoré by mohli meniť vodný režim slaniskových biotopov, najmä porušenie prirodzených podzemnej vody a zmeny mikroreliefu ovplyvňujúce akumuláciu a výpar slaných vôd,
- organizovať práce tak, aby nedošlo k vstupu mechanizmov, skladovaniu materiálu, dočasným záberom, prejazdom ani manipulačným činnostiam v území ÚEV/CHA,
- hranicu chráneného územia pred začatím výstavby presne geodeticky vytýčiť a fyzicky vyznačiť v teréne,
- medzi staveniskom a hranicou chráneného územia zriadiť ochranné pásmo bez pohybu mechanizmov,
- nezriaďovať medzidepónie, manipulačné plochy, dočasné komunikácie, skládky zeminy, skládky stavebného materiálu ani parkovanie mechanizmov v kontakte s územím,
- vylúčiť akékoľvek odvodňovacie, výkopové alebo terénne úpravy, ktoré by mohli nepriamo ovplyvniť vodný režim slaniskových biotopov,
- pred návrhom konštrukčných vrstiev podvalového podlažia a odvodnenia zemného telesa v tomto úseku rešpektovať podmienky a odporúčania podrobného hydrogeologického prieskumu,
- zamedziť znečisteniu územia splachmi, pohonnými látkami, stavebnými vodami, betónovými zmesami alebo jemnozrnným materiálom zo staveniska,
- počas realizácie stavby zabezpečiť odborný environmentálny dohľad nad priebehom prác,
- vykonávať práce prednostne z telesa trate alebo zo strany odvrátenej od chráneného územia,
- po ukončení prác bezodkladne odstrániť všetky dočasné prvky, sanovať narušené plochy mimo chráneného územia a zabezpečiť kontrolu šírenia invázných a ruderálnych druhov.

Územie európskeho významu a Chránené vtáčie územie Dunajské luhy

Územia **UEV Dunaj** a **CHVÚ Dunajské luhy** sa nachádzajú približne **600 m od trate**. Pri tejto vzdialenosti a bez priameho zásahu sa významný vplyv počas výstavby nepredpokladá.

5.2. Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky sa vo väčšine prípadov nepredpokladá vznik nového významného negatívneho vplyvu oproti súčasnému stavu, keďže ide o modernizáciu existujúcej trate v jestvujúcom koridore.

Prevádzkové vplyvy budú súvisieť najmä so zvýšenou intenzitou železničnej dopravy, elektrifikáciou trate, existenciou nových alebo rozšírených mostných objektov, prevádzkou trakčného vedenia a dlhodobou prítomnosťou modernizovanej dopravnej infraštruktúry v krajine. Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti však nejde o vytvorenie úplne novej dopravnej bariéry v krajine, ale o úpravu a kapacitné posilnenie už existujúcej železničnej trate.

Podľa stanoviska ŽSR k problematike **usmrcovania vtákov na trakčnom vedení** sú navrhované nosné stožiare a brány trakčného vedenia striedavej zostavy 25 kV neživými súčasťami trakčného vedenia, ktoré svojou polohou umožňujú sadanie vtákov na ich konštrukciu **bez ohrozenia života**. Konštrukčné prvky trakčného vedenia umiestňované na vrchole trakčných stožiarov, napríklad úsekové odpojovače a rôžkové bleskoistky, sú konštrukčne usporiadané tak, aby bolo znemožnené sadanie vtákov na ich konštrukciu. Z uvedeného vyplýva, že pri použití štandardného riešenia trakčného vedenia ŽSR sa významný negatívny vplyv na vtáctvo v dôsledku sadania na trakčné vedenie nepredpokladá. Stanovisko ŽSR je doložené v prílohe G/4.3 Stanovisko ŽSR k problematike usmrcovania vtákov na trakčnom vedení.

V prípade **UEV Malý Dunaj** bude prevádzkový vplyv súvisieť najmä s existenciou rozšíreného mostného križovania cez tok, bez zásadnej novej fragmentácie územia. Rozhodujúce bude zachovanie funkčnosti toku a sprievodných biotopov.

V prípade **CHVÚ Lehnice** sa počas prevádzky nepredpokladá významný nový zásah do predmetu ochrany, keďže trať sa územia dotýka len okrajovo. Prevádzkový vplyv bude spočívať najmä v pokračovaní už existujúceho rušenia železničnou dopravou. V prípade realizácie protihlukových stien v blízkosti CHVÚ Lehnice, prípadne v úsekoch so zvýšeným pohybom vtáctva, je potrebné ich riešiť spôsobom minimalizujúcim riziko kolízií vtákov. Priehľadné alebo silne reflexné plochy môžu pre vtáky predstavovať kolízne riziko, najmä ak odrážajú okolitú vegetáciu alebo voľnú krajinu. Z tohto dôvodu sa odporúča navrhovať protihlukové steny prednostne ako nepriehľadné, prípadne pri použití priehľadných častí zabezpečiť ich účinným zvýraznením vhodnými reflexnými, kontrastnými alebo inými vizuálnymi prvkami. Pri dodržaní uvedeného opatrenia a vzhľadom na okrajový kontakt trate s územím možno predpokladať, že vplyv na predmet ochrany CHVÚ nebude významne negatívny.

V prípade **UEV/CHA Pavelské slanisko** bude rozhodujúce, aby po ukončení výstavby nedošlo k žiadnemu trvalému zásahu do slaniskového biotopu ani k zmene vodného režimu lokality. Pri zachovaní zásahov mimo územia a mimo predmetu ochrany možno prevádzkový vplyv hodnotiť ako obmedzený.

Najcitlivejšou lokalitou zostáva **UEV/CHA Komárňanské slanisko**, kde bude rozhodujúce, aby nový mostný objekt ani jeho prevádzka neovplyvnili hydrologické pomery územia, zasolenie, mikrorelief ani samotný prioritný slaniskový biotop. Pri dodržaní navrhnutého technického riešenia a pri vylúčení zásahov do predmetu ochrany možno predpokladať, že prevádzkový vplyv nebude predstavovať významný negatívny vplyv na územie Natura 2000.

V prípade **ÚEV/CHA Pri Orechovom sade** bude rozhodujúce, aby počas prevádzky nedošlo k nepriamemu ovplyvneniu slaniskových biotopov. Pri zachovaní zásahov mimo územia a mimo predmetu ochrany možno prevádzkový vplyv hodnotiť ako obmedzený.

V prípade vzdialenejších území, ako sú **UEV Dunaj** a **CHVÚ Dunajské luhy**, sa vzhľadom na ich polohu významný prevádzkový vplyv nepredpokladá.

5.3. Celkové zhodnotenie

Najcitlivejšími územiami z hľadiska ochrany prírody a Natura 2000 sú **UEV Malý Dunaj**, **UEV/CHA Pavelské slanisko** a najmä **UEV/CHA Komárňanské slanisko**. V prípade slaniskových území ide o prioritný biotop 1340 Vnútrozemské slaniská a slané lúky, pri ktorom je potrebné organizáciou výstavby a technickým riešením stavby vylúčiť akýkoľvek priamy zásah do predmetu ochrany, ako aj akýkoľvek nepriamy vplyv na hydrologický a hydrochemický režim územia, vrátane zmien vodného režimu, zasolenia, mikroreliefu, odtokových a infiltračných pomerov alebo narušenia prirodzených málo priepustných vrstiev podložia.

Rozhodujúce budú najmä opatrenia počas výstavby, a to geodetické vytýčenie hraníc chránených území, fyzické oddelenie staveniska od chránených plôch, zákaz vstupu mechanizmov a zriaďovania stavebných plôch v územiach Natura 2000 a vylúčenie zásahov, ktoré by mohli zmeniť vodný režim slaniskových biotopov. Za týchto podmienok možno očakávať, že navrhovaná činnosť nebude mať významný negatívny vplyv na predmet ochrany dotknutých chránených území a území Natura 2000.

6. Vplyvy na územný systém ekologickej stability

Navrhovaná činnosť sa v niekoľkých úsekoch dostáva do kontaktu s prvkami územného systému ekologickej stability. Vo väčšine prípadov ide o križovanie existujúcich biokoridorov alebo okrajový zásah do biocentier v priestore už dlhodobo ovplyvnenom existujúcou železničnou traťou. Rozhodujúce budú preto najmä **dočasné vplyvy počas výstavby**, najmä lokálne zábery, pohyb mechanizmov, výruby v nevyhnutnom rozsahu, zásahy do brehovej a sprievodnej vegetácie a dočasné narušenie ekologickej priechodnosti územia. Počas prevádzky sa vo väčšine prípadov nepredpokladá vznik nového významného zásahu do funkčnosti prvkov ÚSES, pokiaľ sa zásahy udržia v nevyhnutnom rozsahu a budú rešpektované existujúce migračné a ekologické väzby.

Na zachovanie alebo zlepšenie ekologickej priechodnosti územia budú **všetky mostné objekty na hydrických biokoridoroch** a vybrané priepusty (v prípade požiadavky orgánu ochrany prírody), **doplnené o brehové lavice**. Tieto budú slúžiť nielen na prístup pre údržbu a kontrolu stavebných objektov, ale zároveň môžu plniť funkciu migračných trás pre zver a drobné živočíchy, najmä v úsekoch.

Podklady pre spracovanie mapového zobrazenia prvkov ÚSES vychádzali prednostne z dokumentácií regionálnych územných systémov ekologickej stability príslušných krajov. Z tohto dôvodu sa ich priestorové vymedzenie môže v niektorých úsekoch mierne odlišovať od vymedzenia prvkov ÚSES v dokumentáciách spracovaných na úrovni jednotlivých okresov. Pri spracovaní dokumentácie sa jednotlivé dostupné podklady vrátane textových častí navzájom porovnali, zosúladi a podľa potreby doplnili tak, aby výsledné informácie boli čo najúplnejšie a vzájomne konzistentné.

6.1. Vplyvy počas výstavby

Biokoridor Malý Dunaj (nžkm 7,89)

V úseku nžkm 7,89 trať križuje biokoridor Malý Dunaj prostredníctvom mostného objektu **ŽM-1**. Ide o existujúce križovanie na mostnom objekte jednokoľajnou traťou. V rámci predmetnej stavby dôjde k doplneniu druhého mostného objektu s druhou koľajou. Jedná sa o významný vodný biokoridor, ktorý bude prestavbou dotknutý najmä počas výstavby. Vplyv bude spočívať najmä v dočasnom narušení brehovej vegetácie, v lokálnom rušení a v riziku zhoršenia podmienok pre sprievodné biotopy v bezprostrednom okolí mosta.

Biocentrum Podunajské Biskupice – vodný zdroj (cca nžkm 10,5 – 11,4)

V priestore Podunajských Biskupíc sa trať okrajovo približuje k biocentru Podunajské Biskupice – vodný zdroj. Vplyv súvisí najmä s preložkou trate a zmenou oblúka smerom dovnútra biocentra približne o 34 m. Nepôjde o rozsiahly zásah do jadra biocentra, ale o **mierny okrajový zásah** do priestoru, ktorý má ekologický význam najmä z hľadiska väzby na vodný zdroj a na sprievodnú vegetáciu. Počas výstavby bude potrebné minimalizovať záber plôch, zásahy do drevinovej vegetácie a akékoľvek činnosti, ktoré by znížovali ekologickú stabilitu lokality.

Terestrický biokoridor Kopáč – Rovinka / Topoľové hony – Rovinka – Malý Dunaj (cca nžkm 12,0 – 13,5)

V km približne 12,75 trať križuje terestrický biokoridor Kopáč – Rovinka, ktorý sa za traťou napája na biokoridor Topoľové hony – Rovinka – Malý Dunaj. Keďže trať v tomto úseku zostáva v zásade v totožnej trase, rozhodujúci vplyv bude mať opäť najmä etapa výstavby. Pôjde najmä o dočasné narušenie vegetácie v blízkosti trate, rušenie a lokálne obmedzenie pohybu organizmov počas stavebných prác.

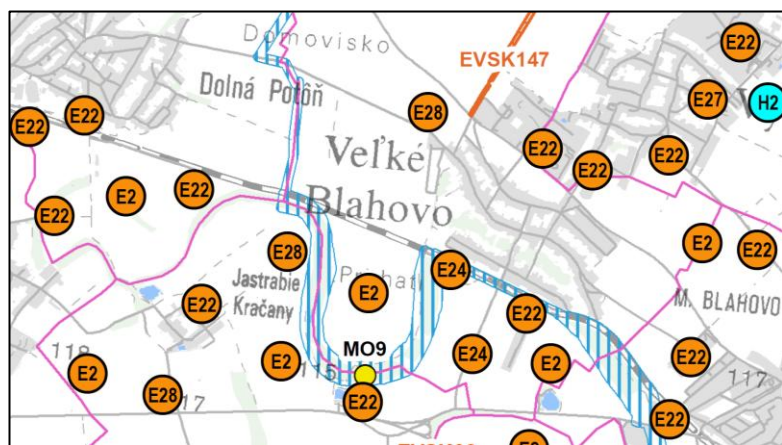
Terestrický biokoridor Dunaj – Malý Dunaj (nžkm 18,4)

V nžkm 18,4 trať križuje terestrický biokoridor Dunaj – Malý Dunaj. Funkčnosť tohto biokoridoru je však v súčasnosti už výrazne oslabená rozvojom zástavby, najmä v priestore novej obytnej štvrte Miloslavova. Z tohto dôvodu nemožno tento prvok hodnotiť ako plne funkčný terestrický koridor v celom profile, v akom je vedený v starších územnoplánovacích podkladoch. Negatívnym faktorom môže byť aj výstavba protihlukových stien, ak by zasiahla do realisticky funkčnej časti koridoru. Za pravdepodobnejšie však možno považovať, že reálne využívaná migračná trasa je vedená mimo zastavaného územia.

RBk15 Mliečanský kanál – Potôňská mokraď / v ÚPN aj RBK 35 Vieska – Jastrabie Kračany – Mliečanský kanál

V RÚSES-e okresu Dunajská Streda z roku 1994 uvedený ako biokoridor regionálneho významu Mliečanský kanál a v Územnom pláne regiónu Trnavského samosprávneho kraja (2014) je zaradený ako biokoridor regionálneho významu s názvom Vieska - Jastrabie Kračany - Mliečanský kanál. Jeho súčasťou sú vysychajúce meandre Mliečanského kanála. Biokoridor je čiastočne funkčný. Spája RBc3 Bohelovské rybníky a RBk11 Kanál Vojka Kračany, ktorý spája navrhované regionálne biocentrum RBc4 Petrovské - Hrušovský majer.

V zmysle mapových podkladov RÚSES okresu Dunajská Streda (SAŽP 2019) uvedený biokoridor križuje železničnú trať **priepustom v sžkm 39,182** a je vedený pozdĺž trate až do cca 42,7 km, kde sa nachádzajú **priepusty v sžkm 40,629 a 41,724**. Vzhľadom na to navrhujeme pri prestavbe uvedené priepusty riešiť ako **rámové s brehovými lavicami**.



Obr. 86 Križovanie železničnej trate biokoridorom RBk15 (RÚSES Dunajská Streda, SAŽP 2019)

RBk2 Kanál Gabčíkovo – Topoľníky, nžkm 49,2

Železničná trať križuje v nžkm 49,2 mostom **ŽM-4** regionálny biokoridor **RBk2 Kanál Gabčíkovo – Topoľníky**. Existujúci funkčný hydrický regionálny biokoridor (RÚSES, 1994), ktorý spája Dunajský kanál - Klátovské rameno napája tiež RBc1 Ohradský kanál a Belský kanál.

Vplyv stavby bude spočívať najmä v dočasných zásahoch pri prestavbe mosta a v lokálnom narušení hydricko-terestrickej väzby počas výstavby.

RBc1 Ohradský kanál a Belský kanál / RBc24 Čanádske rybníky (cca nžkm 52,2 – 56,3)

V úseku približne nžkm 52,2 – 56,3 sa trať dostáva do kontaktu s biocentrom **RBc1 Ohradský kanál a Belský kanál**, ktoré sa v niektorých podkladoch uvádza aj ako RBc24 Čanádske rybníky. Ide o významný ekologický priestor viazaný na kanály, mokraďové biotopy a naväzujúce trávinnobylinné a drevinové spoločenstvá. Súčasne je toto biocentrum napojené cez **RBk4 Belský kanál** na **NBK05 nadregionálny biokoridor Chotárny kanál – Čiližský potok**. RÚSES (RÚSES Dunajská Streda, SAŽP 2019) uvádza, že RBk4 Belský kanál je napojený na RBc1 Ohradský kanál a Belský

kanál a že ide o prvok v intenzívne poľnohospodársky využívannej krajine, kde je potrebné zachovávať ekologické väzby.

V tomto úseku je potrebné klásť dôraz najmä na minimalizáciu zásahov do mokraďovej a sprievodnej vegetácie, na zachovanie vodných pomerov a na obmedzenie výrubov na nevyhnutný rozsah. Vplyv bude najmä dočasný počas výstavby.

NBK05 nadregionálny biokoridor Chotárny kanál – Čiližský potok (nžkm 60,5)

V nžkm 60,5 trať križuje mostom **ŽM-6** nadregionálny biokoridor **Chotárny kanál – Čiližský potok** (v RÚSES okrese Dunajská Streda označený ako **RBk1 Chotársky kanál**). V tomto mieste ide o výraznejší stavebný zásah, keďže sa uvažuje so zbúraním existujúceho mosta a výstavbou nového mosta v novej polohe koľaje, bez preložky samotného kanála. Z pohľadu ÚSES ide o citlivé miesto, pretože hydrický koridor plní funkciu migrácie a ekologickej spojitosti v inak intenzívne využívannej krajine.

Počas výstavby bude kľúčové zachovať odtokové pomery kanála, ochrániť kvalitu vody, minimalizovať zásahy do brehov a sprievodnej vegetácie a nevytvoriť ďalšie bariéry v osi biokoridoru.

RBk09 Kanál Veľký Meder – Holiare (nžkm 66,0 a 68,7)

Biokoridor **RBk09 Kanál Veľký Meder – Holiare** je v RÚSES definovaný ako novo navrhnutý regionálny biokoridor, ktorý spája **RBc3 Bohelovské rybníky** s kanálom **Holiare – Kosiha** a s Dunajom v okrese Komárno. Trať ho križuje dvakrát, mostmi **ŽM-8** v nžkm približne 66,0 a **ŽM-10** v nžkm 68,7.

V oboch miestach pôjde najmä o dočasný stavebný vplyv spojený s prestavbou mostných objektov a lokálnym narušením brehovej a sprievodnej vegetácie. Keďže ide o hydrický koridor vedený pozdĺž kanála, rozhodujúce bude zachovať ekologickú funkciu kanála ako lineárneho krajinného prvku, vrátane jeho vegetačného sprievodu a priechodnosti pozdĺž vodného prvku.

V uvedenom úseku železničnej trate sa pri vodnej ploche Predné jazero nachádza priepust (**v sžkm 31,34**). Vzhľadom na potrebu zachovania migračnej trasy navrhujeme pri prestavbe uvedený priepust riešiť ako **rámový s brehovými lavicami**.

Národný biokoridor Dunaj

V priestore Novej Stráže sa trať približuje k národnému biokoridoru Dunaj, avšak vzhľadom na vzdialenosť od jeho funkčného jadra a na skutočnosť, že ide o obytné územie bez priameho zásahu do samotného biokoridoru, sa významný vplyv nepredpokladá. Tento kontakt možno hodnotiť ako nevýznamný.

6.2. Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky sa vo väčšine prípadov nepredpokladá vznik nového významného negatívneho vplyvu na funkčnosť prvkov ÚSES oproti súčasnému stavu, keďže ide prevažne o modernizáciu existujúcej železničnej trate v dlhodobo stabilizovanom dopravnom koridore. Prevádzkový vplyv bude preto spravidla nižší ako vplyv počas výstavby a prejaví sa najmä tam, kde dôjde k trvalejšiemu zásahu do sprievodnej vegetácie, k lokálnemu zosilneniu bariérového efektu trate alebo k zhoršeniu priechodnosti územia pre niektoré skupiny organizmov.

V prípade **biokoridoru Malý Dunaj** sa nepredpokladá zásadné nové narušenie jeho funkčnosti, keďže križovanie toku železničnou traťou v tomto mieste už existuje. Rozhodujúce bude zachovanie priechodnosti vodného toku, brehovej a sprievodnej vegetácie a nevytváranie dodatočných bariér mimo samotného železničného telesa.

V prípade **biocentra Podunajské Biskupice – vodný zdroj** bude prevádzkový vplyv súvisieť najmä s trvalým priblížením trate k okraju biocentra v dôsledku preložky a zmeny smerového oblúka. Pri zachovaní zásahov v obmedzenom rozsahu však nemožno predpokladať zásadné zníženie funkčnosti biocentra ako celku.

Pri **terestrickom biokoridore Kopáč – Rovinka** a jeho väzbe na **biokoridor Topoľové hony – Rovinka – Malý Dunaj** sa nepredpokladá významný nový prevádzkový vplyv, keďže trať v tomto úseku zostáva v zásade v existujúcej trase. Funkčnosť týchto koridorov bude naďalej závisieť predovšetkým od stavu okolitej krajiny, miery urbanizácie a zachovania vegetačných väzieb mimo samotnej trate.

Pri **terestrickom biokoridore Dunaj – Malý Dunaj** v priestore Miloslavova je potrebné zohľadniť, že jeho funkčnosť je už v súčasnosti výrazne oslabená rozvojom obytnej zástavby. Prevádzkový vplyv navrhovanej činnosti preto nebude rozhodujúcim faktorom jeho súčasného stavu. Lokálne negatívne však môže pôsobiť prípadné posilnenie bariérového efektu trate, najmä ak sa k železničnému telesu pripojí nová línia protihlukových stien v úseku, kde biokoridor ešte vykazuje aspoň čiastočnú funkčnosť.

V prípade **RBk15 Mliečanský kanál – Potôňská mokraď** sa po ukončení stavby nepredpokladá zásadné zníženie funkčnosti biokoridoru, pokiaľ zostane zachovaný samotný kanál, jeho brehovú a sprievodnú vegetáciu a ekologická priechodnosť pozdĺž vodného prvkú. Keďže ide o čiastočne funkčný biokoridor v intenzívne využívanej poľnohospodárskej krajine, jeho stav bude naďalej ovplyvňovaný aj širšími stresovými faktormi mimo železničnej stavby.

V úseku **RBC1 Ohradský kanál a Belský kanál / RBC24 Čanádske rybníky** bude prevádzkový vplyv prijateľný za predpokladu, že nedôjde k trvalému zúženiu alebo prerušeniu ekologických väzieb medzi vodnými a mokraďovými prvkami, k zníženiu ekologickej kvality sprievodnej vegetácie a k zhoršeniu vodného režimu územia.

Pri **NBK05 Chotárny kanál – Čiližský potok** bude rozhodujúce, aby nový mostný objekt a upravená poloha koľaje nemenili odtokové pomery kanála, neobmedzili jeho hydrickú funkciu a neoslabili jeho úlohu ako nadregionálneho biokoridoru. Pri rešpektovaní týchto podmienok sa nepredpokladá významné prerušenie jeho funkčnosti počas prevádzky.

Pri **RBk09 Kanál Veľký Meder – Holiare** sa ani po prestavbe mostných objektov v nžkm približne 66,0 a 68,7 nepredpokladá zásadné zníženie funkčnosti biokoridoru, ak zostane zachovaný kanál ako nosný lineárny prvok a ak nedôjde k významnejšiemu poškodeniu alebo odstráneniu jeho sprievodnej vegetácie.

V prípade **národného biokoridoru Dunaj** v blízkosti Novej Stráže sa vzhľadom na odstup trate od jeho funkčného jadra a na urbanizovaný charakter okolia významný prevádzkový vplyv nepredpokladá.

6.3. Celkové zhodnotenie

Z hľadiska ÚSES budú rozhodujúce najmä **dočasné vplyvy počas výstavby**, a to predovšetkým v miestach križovania hydrických a hydricko-terestrických biokoridorov a v úsekoch okrajového kontaktu s biocentrami. Najcitlivejšie sú najmä križovania **Malého Dunaja, RBk15 Mliečanský kanál – Potôňská mokraď**, kontakt s priestorom **Čanádskeho rybníkov / Ohradského a Belského kanála**, križovanie **NBK05 Chotárny kanál – Čiližský potok** a dvojité križovanie **RBk09 Kanál Veľký Meder – Holiare**. Pri týchto prvkoch je potrebné zachovať brehovú a sprievodnú vegetáciu, minimalizovať zásahy do vodných a mokraďových pomerov a nevytvárať nové bariéry nad rámec existujúceho železničného koridoru.

Počas prevádzky sa vo väčšine prípadov nepredpokladá vznik nového významného negatívneho vplyvu na funkčnosť prvkov ÚSES oproti súčasnému stavu, keďže ide prevažne o modernizáciu existujúcej trate. Lokálne zmiešaný vplyv možno očakávať tam, kde sa k existujúcej bariére trate pridajú nové protihlukové steny alebo kde je funkčnosť prvkov ÚSES už dnes oslabená urbanizáciou a intenzívnym využívaním krajiny.

7. Vplyvy na pôdu, horninové prostredie a reliéf

7.1. Počas výstavby

Vplyv navrhovanej činnosti na pôdu, horninové prostredie a reliéf bude viazaný najmä na **trvalé a dočasné zábery pozemkov**, na realizáciu zemných prác, výkopov, násypov, úpravy železničného spodku, prestavbu mostných objektov, mimoúrovňových križovaní a na drobné preložky trate. Rozsah nových záberov je vyhodnotený v samostatnej kapitole, preto sa v tejto časti zdôrazňuje najmä charakter predpokladaných zásahov.

Dotknuté územie je prevažne **rovinné**, s dominantným zastúpením **poľnohospodárskej krajiny**, preto sa nepredpokladajú výrazné zásahy do reliéfu územia v podobe rozsiahlych zárezov alebo vysokých násypových telies. Zmeny nivelety trate budú vo všeobecnosti obmedzené a viazané najmä na technicky nevyhnutné úpravy. Významnejšie násypy budú súvisieť najmä s výstavbou **cestných nadjazdov** a s novou **železničnou odbočkou**

smerom na Komárom. V ostatných úsekoch ide prevažne o menšie úpravy v rámci existujúceho dopravného koridoru.

Preložky trate sa navrhujú najmä z dôvodu **vyrovnania smerových oblúkov** a zlepšenia technických parametrov trate. Nepredpokladajú sa ako rozsiahle nové líniové zásahy do krajiny, ale ako lokálne úpravy v blízkosti existujúcej trasy. Ich presný rozsah je uvedený v kapitole opisujúcej technické riešenie navrhovanej činnosti. Z tohto dôvodu bude vplyv na reliéf vo väčšine úsekov obmedzený a lokálny.

Z hľadiska pôdy bude rozhodujúci najmä záber poľnohospodársky využívaných plôch, dočasné narušenie pôdneho krytu počas stavebných prác a zhutnenie pôdy v miestach pohybu stavebných mechanizmov, zariadení staveniska a dočasných prístupových komunikácií. Počas výstavby môže dôjsť aj k premiešaniu pôdných horizontov, k narušeniu štruktúry pôdy a k dočasnému zníženiu jej produkčnej a ekologickej funkcie.

Vplyv na horninové prostredie bude súvisieť najmä s realizáciou výkopov, zakladaním stavebných objektov, stavebnými jamami pri mostoch, podjazdoch a ďalších objektoch. Vzhľadom na charakter stavby a rovinný terén sa však nepredpokladajú významné zásahy do geologickej stavby územia v širšom rozsahu. Osobitnú pozornosť bude potrebné venovať stabilite stavebných jám, vhodnému nakladaniu s výkopovou zeminou a ochrane podlažia v miestach citlivých z hľadiska podzemných vôd.

Počas výstavby existuje aj **riziko kontaminácie pôdy a horninového prostredia**, najmä v prípade havárie stavebných mechanizmov, úniku pohonných látok, olejov, mazív alebo iných znečisťujúcich látok. Toto riziko sa týka predovšetkým priestorov zariadenia staveniska, miest tankovania a údržby mechanizmov, ako aj úsekov v blízkosti vodných tokov, vodných zdrojov a chránených území. Z tohto dôvodu bude nevyhnutné spracovať plán havarijných opatrení.

7.2. Počas prevádzky

Počas prevádzky sa nepredpokladajú významné nové zásahy do pôdy, horninového prostredia a reliéfu nad rámec realizovaného stavebného riešenia. Vplyv bude spočívať najmä v **trvalom zábere územia**, v trvalej zmene využitia dotknutých plôch a v existencii nových alebo upravených násypov, mostných objektov, nadjazdov a ďalších stavebných prvkov.

Z hľadiska reliéfu pôjde prevažne o lokálne zmeny v miestach nových nadjazdov, železničnej odbočky na Komárom a ďalších technických objektov, pričom v celkovom meradle územia sa nepredpokladá významná zmena morfológie krajiny. Keďže ide prevažne o rovinaté územie, prevádzka modernizovanej trate nebude predstavovať faktor, ktorý by ďalej významne menil reliéfné pomery.

Z hľadiska pôdy a horninového prostredia bude počas prevádzky relevantné najmä riziko **mimoriadnych udalostí**, najmä havárií alebo úniku znečisťujúcich látok z prevádzky, prípadne pri údržbe trate a technologických zariadení. Pri štandardnej prevádzke sa však nepredpokladá významný negatívny vplyv na pôdu ani horninové prostredie.

7.3. Celkové zhodnotenie

Celkovo možno vplyv navrhovanej činnosti na pôdu, horninové prostredie a reliéf hodnotiť ako **krátkodobu negatívny počas výstavby a dlhodobu prijateľný počas prevádzky**. Najvýznamnejšie vplyvy budú súvisieť s trvalými a dočasnými zábermi pôdy, so zemnými prácami, lokálnymi úpravami trate, výstavbou násypov pri nadjazdoch a novej odbočke na Komárom, ako aj s rizikom kontaminácie pôdy a podlažia pri havarijných situáciách. Vzhľadom na rovinatý charakter územia, vedenie stavby prevažne v existujúcom koridore a absenciu rozsiahlych zárezov a násypov sa však nepredpokladá významný zásah do reliéfu alebo geologickej stavby územia v širšom meradle.

8. Vplyvy na biotu

Vplyv navrhovanej činnosti na biotu bude súvisieť najmä so zásahmi do existujúcej vegetácie, s dočasným narušením biotopov počas výstavby a s lokálnym ovplyvnením živočíchov v priestore stavebných prác. Vzhľadom na charakter stavby ide prevažne o modernizáciu existujúcej železničnej trate v jestvujúcom dopravnom koridore, preto budú

rozhodujúce najmä **dočasné vplyvy počas výstavby**, zatiaľ čo počas prevádzky sa vo väčšine úsekov nepredpokladá vznik nového významného negatívneho vplyvu oproti súčasnému stavu.

8.1. Vplyvy počas výstavby

Počas výstavby bude biota ovplyvnená najmä odstraňovaním alebo úpravou vegetácie v miestach rozširovania železničného telesa, preložiek trate, výstavby mostných objektov, mimoúrovňových križovaní, podchodov, nástupíšť, prístupových komunikácií, zariadení staveniska a ďalších súvisiacich objektov. Pôjde najmä o zásahy do **sprievodnej nelesnej drevinovej vegetácie, brehových porastov, ruderalizovaných plôch, trávnych porastov a lokálne aj do poľnohospodársky využívaných plôch**, ktoré v území plnia aj čiastkovú ekostabilizačnú funkciu.

Najvýznamnejší vplyv možno očakávať v úsekoch:

- pri mostných objektoch a vodných tokoch, kde môže dôjsť k výrubu brehovej a sprievodnej vegetácie,
- v miestach preložiek trate a nových násypov,
- v priestore nových cestných nadjazdov a podjazdov,
- v blízkosti chránených území a prvkov ÚSES, kde už bol identifikovaný citlivejší kontakt s biotopmi a ekologickými väzbami,
- v miestach novej odbočnej koľaje smerom na Komárom.

Počas výstavby budú živočíchy ovplyvnené najmä **hlukom, vibráciami, zvýšeným pohybom mechanizmov, prítomnosťou pracovníkov, nočným osvetlením stavenísk a dočasným obmedzením pohybu v území**. Tieto vplyvy sa prejavujú najmä plašením, dočasným opustením rušených lokalít a znížením vhodnosti dotknutých plôch ako útočísk alebo migračných trás. Citlivejšie budú najmä úseky pri vodných tokoch, mokradných a slaniskových lokalitách, ako aj územia s vyšším zastúpením drevinovej vegetácie.

Vzhľadom na charakter územia možno očakávať, že väčšina zásahov do bioty bude viazaná na **sekundárne a antropicky ovplyvnené stanovištia**, nie na rozsiahle prirodzené biotopy. Napriek tomu bude potrebné minimalizovať výrubu a zábery na nevyhnutný rozsah, najmä v úsekoch s väzbou na vodné toky, sprievodnú vegetáciu, chránené územia a prvky ÚSES.

Dočasne negatívny vplyv možno očakávať aj v dôsledku:

- poškodenia koreňových priestorov drevín v blízkosti stavby,
- fragmentácie vegetácie zariadeniami staveniska a dočasnými prístupmi,
- šírenia invázy druhov rastlín na narušených plochách,
- lokálneho znečistenia pôdy a vegetácie pri haváriách alebo únikoch ropných látok,
- zníženia ekologickej stability plôch dočasne využívaných pre stavebné účely.

Po ukončení výstavby bude potrebné všetky dočasne dotknuté plochy rekultivovať, zatrávniť alebo vegetačne upraviť. Pri svahoch násypov, priekop a ďalších stavebne dotknutých plochách je vhodné uvažovať s vegetačnými úpravami a s doplnením drevinovej výsadby tam, kde to nebude v rozpore s bezpečnosťou železničnej prevádzky.

8.2. Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky sa nepredpokladá vznik nového plošne významného negatívneho vplyvu na biotu oproti súčasnému stavu, keďže trať v území už existuje a navrhovaná činnosť predstavuje jej modernizáciu.

Prevádzkový vplyv bude súvisieť najmä s:

- trvalým záberom nových plôch,
- lokálnym odstránením vegetácie v miestach stavebných úprav,
- trvalou prítomnosťou nových technických prvkov stavby,
- lokálnym zvýšením bariérového efektu najmä tam, kde budú realizované protihlukové steny.

Na druhej strane modernizácia trate prinesie aj čiastkové priaznivé efekty. Ide najmä o:

- zníženie hlukovej a vibračnej záťaže v niektorých úsekoch v dôsledku modernejšieho železničného zvršku a bezстыkovej koľaje,
- technicky kvalitnejšie mostné objekty a priepusty,
- možnosť doplnenia brehových lavíc alebo iných prvkov zlepšujúcich migračnú priechodnosť pri mostoch a priepustoch,
- vegetačnú obnovu narušených plôch po ukončení stavebných prác.

8.2.1. Migračná priechodnosť územia a opatrenia

Pri hydrických biokoridoroch a mostných objektoch bude dôležité, aby technické riešenie neobmedzovalo migráciu drobných živočíchov a zveri. Rovnako dôležité bude zachovanie alebo obnova sprievodnej vegetácie pri vodných tokoch a kanáloch.

Na zachovanie alebo zlepšenie ekologickej priechodnosti územia sa navrhuje, aby boli všetky mostné objekty v miestach križovania hydrických biokoridorov doplnené o brehovú lavicu. Tieto budú slúžiť nielen na prístup pre údržbu a kontrolu stavebných objektov, ale zároveň môžu vytvárať podmienky pre migráciu zveri a drobných živočíchov, najmä v úsekoch viazaných na vodné toky, kanály, mokrade a ďalšie líniové prvky krajiny.

Z hľadiska zmiernenia bariérového efektu trate sa zároveň navrhuje, aby boli vybrané existujúce priepusty pri prestavbe riešené ako rámové s brehovými lavicami, prípadne aby bol takýto objekt doplnený aj v mieste, kde sa jeho existencia prejavuje v teréne, hoci nie je evidovaný v podkladoch správcu železničnej infraštruktúry. Takéto riešenie vytvára priaznivejšie podmienky na zachovanie alebo zlepšenie migračnej priechodnosti územia, najmä v kontaktoch trate s hydrickými biokoridormi a zamokrenými depresnými líniami.

8.2.2. Konkrétne problémové úseky

Pri obci Michal na Ostrove dôjde v lesnej línii k vytvoreniu novej bariéry v podobe protihlukovej steny, preto bude zabezpečenie migračnej priechodnosti v nadväzujúcich kontaktných miestach osobitne dôležité. Z uvedeného dôvodu navrhujeme priepust v **sžkm 36,748** ako riešiť ako rámový s brehovými lavicami.

Medzi obcami Orechová potôň a Veľké Blahovo (nžkm 39 až 42,7) je v blízkosti žel. trate vedený regionálny biokoridor Mliečanský kanál - Potôňska mokraď. Vzhľadom na vedenie biokoridoru popri trati a na jeho križovanie so železničnou infraštruktúrou (priepust 39,182) sa navrhuje, aby boli 3 priepusty v **sžkm 39,182, 40,629 a 41,724** pri prestavbe riešené ako rámové s brehovými lavicami.

Obdobný prístup sa navrhuje aj pri vodnej ploche Predné jazero pri Veľkom Mederi, kde sa v **sžkm 31,34** nachádza priepust v priestore potenciálnej migračnej trasy. Z dôvodu zachovania priechodnosti územia sa navrhuje jeho riešenie formou rámového priepustu s brehovými lavicami.



V **nžkm 89,52 (približne sžkm 7,5)** sú v teréne priamo pod železničným násypom identifikovateľné pozostatky umelej stavby, ktorá sa javí ako bývalý priepust, hoci takýto objekt nie je evidovaný v podkladoch správcu. Keďže sa po oboch stranách trate nachádzajú plochy stojatej vody, možno predpokladať, že ide o miesto prirodzenej alebo historicky vytvorenej hydrickej prepojk. Z tohto dôvodu sa navrhuje v danom úseku doplniť rámový priepust s brehovými lavicami, ktorý by zlepšil ekologickú priechodnosť násypového telesa.

Obr. 87 Umelý objekt bez evidencie (nžkm 89,52)

V priestore pri ÚEV Komárňanské slanisko sa v **sžkm 4,834** nachádza evidovaný priepust. Vzhľadom na blízkosť chráneného územia a potrebu zachovania prepojenia lokálnych migračných trás sa navrhuje jeho nahradenie

rámovým priepustom s brehovými lavicami. Navrhované riešenie by malo prispieť k zníženiu bariérového účinku trate v ekologicky citlivom území.

8.3. Celkové zhodnotenie

Z hľadiska vplyvov na biotu bude rozhodujúca najmä fáza výstavby, počas ktorej dôjde k dočasným negatívnym zásahom do vegetácie, biotopov a ekologických väzieb v území, ako aj k rušeniu živočíchov v okolí stavebných prác. Tieto vplyvy budú prevažne lokálneho a časovo obmedzeného charakteru a budú sa viazať najmä na úseky s rozšírením železničného telesa, výstavbou nových objektov, zásahmi do sprievodnej vegetácie a kontaktmi s vodnými tokmi, mokraďami, chránenými územiami a prvkami ÚSES.

Počas prevádzky sa vo väčšine úsekov nepredpokladá vznik nového plošne významného negatívneho vplyvu oproti súčasnému stavu. Modernizácia trate však môže lokálne zosilniť bariérový efekt, najmä v úsekoch s protihlukovými stenami a ďalšími novými technickými prvkami. Tento vplyv je možné čiastočne zmierniť vhodným riešením mostných objektov a priepustov, zachovaním alebo obnovou sprievodnej vegetácie a doplnením prvkov podporujúcich migračnú priechodnosť.

Celkovo možno vplyv navrhovanej činnosti na biotu hodnotiť ako dočasne negatívny počas výstavby a prevažne nevýznamný až čiastočne priaznivý počas prevádzky, za predpokladu realizácie navrhovaných zmierňujúcich opatrení. Osobitný význam bude mať najmä technické riešenie objektov v kontaktoch s hydrickými biokoridormi, mokraďami, slaniskovými lokalitami a ďalšími ekologicky citlivými úsekmi.

9. Vplyvy na krajinu a krajinný obraz

9.1. Vplyvy počas výstavby

Počas výstavby bude vplyv na krajinu a krajinný obraz súvisieť najmä s dočasnou prítomnosťou stavebných mechanizmov, zariadení staveniska, dočasných prístupových komunikácií, depónií materiálu, rozpracovaných zemných telies, stavebných jám a rozostavaných objektov. Tieto prvky budú dočasne znížovať estetickú kvalitu krajiny a zvyšovať technický a urbanizovaný charakter dotknutého územia. Vplyv bude najvýraznejší v miestach väčších stavebných zásahov, najmä pri výstavbe nových nadjazdov a podjazdov, mostných objektov, novej odbočnej koľaje smerom na Komárom, pri úpravách staníc a zastávok a v miestach, kde budú budované protihlukové steny.

Keďže dotknuté územie je prevažne rovinaté a má charakter intenzívne využívanej poľnohospodárskej krajiny s líniovými prvkami dopravnej a technickej infraštruktúry, dočasný vizuálny vplyv výstavby bude v mnohých úsekoch vnímaný najmä ako zosilnenie už existujúceho technického charakteru územia. Citlivejšie budú najmä intravilány obcí, priestory staníc a zastávok, úseky v blízkosti vodných tokov a chránených území a lokality, kde sa nové objekty dostanú do bezprostredného kontaktu s obytným prostredím.

9.2. Vplyvy počas prevádzky

Počas prevádzky sa vplyvy na krajinu a krajinný obraz prejavia predovšetkým ako **trvalé vizuálne pôsobenie nových alebo modernizovaných technických prvkov železničnej infraštruktúry**. Najvýznamnejšími prvkami z tohto hľadiska budú trakčné vedenie, protihlukové steny, nové nadjazdy a podjazdy, nové alebo prestavané mostné objekty, rozšírené železničné teleso a v niektorých úsekoch aj nové násypy.

Významnou zmenou oproti súčasnému stavu bude **elektrifikácia trate**, teda doplnenie trakčných podpier, trolejového vedenia, trakčných brán a súvisiacich technologických prvkov. Tieto objekty budú v krajine pôsobiť ako nový líniový technický prvok, ktorý zvýrazní infraštruktúrny charakter trate. V otvorenej poľnohospodárskej krajine bude ich vizuálne pôsobenie výraznejšie, keďže ide o prevažne rovinaté územie s veľkými priestorovými priehľadmi. Na druhej strane elektrifikovaná železničná trať predstavuje štandardný prvok modernej dopravnej infraštruktúry a v urbanizovaných alebo už dopravne zaťažených úsekoch nebude pôsobiť ako úplne cudzorodý prvok.

Významný vplyv na krajinný obraz budú mať aj protihlukové steny, ktorých celková dĺžka sa predpokladá približne 50 km (ide o súčet dĺžok všetkých navrhovaných stien; pri obojstrannom umiestnení pozdĺž trate to zodpovedá približne 25 km dotknutého úseku). Hoci navrhovaná maximálna výška stien je 2,5 m, ich rozsah bude vnímanie trate v krajine výrazne ovplyvňovať. V zastavaných častiach obcí a miest budú pôsobiť ako nová súvislá vertikálna bariéra, ktorá zníži priehľadnosť územia, zmení vizuálny kontakt sídla so železničnou traťou a miestami zosilní bariérový efekt. Zvolená výška 2,5 m však predstavuje kompromis medzi potrebou ochrany obyvateľstva pred hlukom a snahou obmedziť negatívny dopad na krajinný obraz, krajinnú scenériu a komfort cestovania.

Nadjazdy, podjazdy a nové mostné objekty budú predstavovať lokálne dominanty v území. Ich vplyv bude najvýraznejší tam, kde sa doteraz nachádzali železničné priecestia alebo kde sa mení niveleta dopravných trás. V týchto miestach dôjde nielen k zmene technického riešenia dopravy, ale aj k zmene vizuálneho usporiadania priestoru. Nadjazdy a násypy budú v rovinnatom území pôsobiť nápadnejšie než v členitejšej krajine, pretože vytvoria nové výškové akcenty. Podjazdy a súvisiace oporné múry budú mať lokálny urbanizačný efekt najmä v intravilánoch a v blízkosti obytného prostredia.

Z hľadiska **vizuálneho a bariérového efektu** bude potrebné zohľadniť, že modernizovaná trať môže v niektorých úsekoch pôsobiť ako výraznejšia línia v krajine než v súčasnosti. Tento efekt bude súvisieť najmä so zdvojnásobením, elektrifikáciou, novými protihlukovými stenami a s rušením časti priecestí. V otvorenej krajine sa prejaví najmä vizuálne, v zastavaných územiach aj funkčne a priestorovo. Na druhej strane v mnohých úsekoch ide stále o vedenie v existujúcom železničnom koridore, preto nepôjde o úplne nový prvok v krajine, ale o zosilnenie existujúcej dopravnej osi.

V niektorých lokalitách možno očakávať aj čiastočné zmiernenie negatívneho vizuálneho účinku stavby, najmä v dôsledku úpravy predstaničných priestorov, kultivácie zastávok a staníc, rekonštrukcie mostných objektov a vegetačných úprav dotknutých plôch po ukončení výstavby. Tieto zásahy môžu zlepšiť technický a estetický štandard územia, najmä tam, kde je dnešný stav zanedbaný alebo vizuálne neusporiadaný.

9.3. Celkové zhodnotenie

Celkovo možno vplyv navrhovanej činnosti na krajinu a krajinný obraz hodnotiť ako krátkodobý negatívny počas výstavby a dlhodobý zmiešaný, lokálne až negatívny počas prevádzky. Najvýznamnejšie sa prejaví elektrifikáciou trate, výstavbou nadjazdov, podjazdov a mostných objektov, no predovšetkým realizáciou protihlukových stien v celkovej dĺžke približne 50 km (v prípade obojstranného umiestnenia 25 km). Napriek tomu, že ich maximálna výška bude obmedzená na 2,5 m, pôjde o výrazný líniový prvok, ktorý zosilní technický charakter trate a v niektorých úsekoch aj bariérový efekt železničného koridoru.

10. Vplyvy na kultúrne dedičstvo a archeológiu

10.1. Počas výstavby

Na základe v súčasnosti dostupných podkladov nie je známy priamy kontakt navrhovanej činnosti s národnými kultúrnymi pamiatkami, pamiatkovými územiami, evidovanými archeologickými náleziskami ani inými známymi prvkami kultúrneho dedičstva. Vzhľadom na to, že navrhovaná činnosť je vo väčšine úsekov vedená v existujúcom železničnom koridore a rozsah asanácií, preložiek a nových plošných zásahov je relatívne obmedzený, nepredpokladá sa významný negatívny vplyv na kultúrne dedičstvo.

Počas výstavby však nemožno úplne vylúčiť možnosť náhodného archeologického nálezu, najmä pri zemných prácach, výkopoch, zakladaní mostných objektov, podjazdov, nadjazdov, podchodov a pri úpravách predstaničných priestorov. Z tohto dôvodu bude potrebné rešpektovať požiadavky príslušných orgánov pamiatkovej ochrany a v prípade odhalenia archeologického nálezu postupovať v súlade s príslušnými právnymi predpismi.

10.2. Počas prevádzky

Počas prevádzky sa nepredpokladá vznik negatívnych vplyvov na kultúrne dedičstvo a archeológiu, keďže navrhovaná činnosť nevstupuje do známych pamiatkovo chránených objektov ani území a nepredpokladá sa ani prevádzkový mechanizmus, ktorým by dochádzalo k ich ohrozeniu alebo znehodnoteniu.

10.3. Celkové zhodnotenie

Celkovo možno vplyv navrhovanej činnosti na kultúrne dedičstvo a archeológiu hodnotiť ako **nevýznamný až potenciálne podmienený len náhodnými archeologickými nálezmi počas výstavby**. Presnejšie posúdenie bude predmetom vyjadrení orgánov pamiatkovej ochrany v ďalších stupňoch prípravy a povoľovania stavby.

11. Kumulatívne a synergické vplyvy navrhovanej činnosti

V rámci hodnotenia kumulatívnych a synergických vplyvov navrhovanej činnosti „**Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno**“ boli posudzované možné spolupôsobiace vplyvy navrhovanej činnosti s existujúcimi, v minulosti už zrealizovanými zámermi, ako aj s pripravovanými zámermi v dotknutom a širšom záujmovom území.

Pri hodnotení boli zohľadnené najmä informácie poskytnuté navrhovateľom, dostupné územnoplánovacie dokumentácie miest a obcí v trase navrhovanej činnosti, údaje z informačného systému SEA/EIA, ako aj dostupné informácie o pripravovaných dopravných, technických, priemyselných, logistických a obytných zámeroch v širšom území.

Do hodnotenia boli zahrnuté nielen kumulatívne vplyvy v užšom zmysle, teda súčet alebo opakovanie obdobných vplyvov v tom istom území, ale aj možné synergické vplyvy a spolupôsobiace faktory. Ide najmä o také vplyvy, ktoré môžu spoločne pôsobiť na obyvateľstvo, dopravnú obsluhu územia, hlukové pomery, kvalitu ovzdušia, priepustnosť krajiny, faunu, flóru, biotopy a územia ochrany prírody.

11.1. Kumulácia existujúcich vplyvov v území

Riešené územie predstavuje dlhý líniový koridor vedený prevažne v existujúcej trase železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno. Územie je už v súčasnosti ovplyvnené dopravnou infraštruktúrou, urbanizáciou, poľnohospodárskym využívaním, priemyselnými a logistickými areálmi, ako aj existujúcou železničnou a cestnou dopravou.

Medzi najvýznamnejšie existujúce kumulatívne vplyvy v území patria najmä:

- zvýšená miera rušenia obyvateľstva a živočíchov hlukom, svetlom, pohybom osôb, pohybom vozidiel a prevádzkou dopravnej infraštruktúry,
- zvýšená dopravná záťaž v sídlach a v ich okrajových častiach,
- znížená priepustnosť krajiny pre voľne žijúce živočíchy,
- fragmentácia územia existujúcimi líniovými stavbami,
- pôsobenie existujúcich priemyselných, logistických a dopravných areálov,
- lokálne zhoršenie hlukových a imisných pomerov v urbanizovaných a dopravné zaťažených častiach územia.

Hladina rušenia miestneho obyvateľstva a voľne žijúcich živočíchov je úmerná charakteru územia, ktorým trať prechádza. Výraznejšie sa prejavuje najmä v urbanizovaných častiach Bratislavy, Dunajskej Stredy a Komárna, ako aj v obciach ležiacich priamo na trase alebo v jej tesnej blízkosti. Rušenie je ďalej spojené s prevádzkou diaľnic D1 a D4, rýchlostnej cesty R7, ciest I., II. a III. triedy, ako aj s prevádzkou medzinárodného letiska M. R. Štefánika v Bratislave.

V trase navrhovanej činnosti a v jej blízkosti sa nachádza viacero existujúcich priemyselných a logistických areálov. Ich vplyv sa prejavuje najmä zvýšenou dopravnou obsluhou, pohybom nákladných vozidiel, manipuláciou s tovarom a súvisiacim hlukovým a emisným zaťažením.

Z pohľadu priepustnosti krajiny pre živočíchy sú najvýznamnejším problémom existujúce líniové bariéry, najmä frekventované cestné komunikácie a železničná infraštruktúra. V súčasnom stave sa negatívny vplyv na migráciu živočíchov prejavuje predovšetkým v územiach, kde dochádza k súbehu železničnej trate s rýchlostnou cestou R7. Hoci je rýchlostná cesta R7 vybavená vybranými migračnými objektmi, obmedzenie migrácie v krajine zostáva badateľné.

11.2. Kumulácia s pripravovanými zámermi

V širšom dotknutom území je pripravovaných alebo realizovaných viacero zámerov, ktoré môžu mať časový alebo priestorový súbeh s navrhovanou činnosťou. Ide najmä o súvisiace železničné stavby, dopravné stavby, mestské dopravné projekty, logistické a priemyselné areály, obytné zóny a ďalšie rozvojové zámery.

Medzi relevantné pripravované alebo súvisiace zámery patria najmä:

- terminály integrovanej osobnej prepravy v Bratislave, najmä TIOP Ružinov – zastávka a TIOP Ružinov – odbočka,
- TIOP Bratislava – Vrakuňa,
- zastávka Nové Košariská, rekonštrukcia koľají a výhybiek,
- záchytné parkovisko pre IAD pri zastávke Nové Košariská,
- úpravy priecestných zabezpečovacích zariadení v úseku Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda,
- modernizácia železničného uzla Bratislava – vetva VÝCHOD,
- komplexná rekonštrukcia železničného mosta v km 7,892 trate Bratislava-Nové Mesto – Dunajská Streda, známeho ako Zelený most,
- modernizácia a predĺženie Ružinovskej električkovej radiály,
- Vrakuňsko-Biskupická radiála,
- stavby v priestore Bratislava-Nové Mesto – Bratislava-ÚNS,
- cesta I/64 Komárno – obchvat,
- obchodné, logistické a priemyselné zámery v širšom okolí Bratislavy, Vrakune, letiska, Dunajskej Stredy a Kostolných Kračian,
- obytné a polyfunkčné rozvojové zámery v suburbanizovanom území,
- plánované úseky rýchlostnej cesty R7,
- Veterný park Vrakúň.

Uvedené zámery môžu v prípade časového alebo priestorového súbehu s navrhovanou činnosťou prispieť k dočasnému zvýšeniu rušenia obyvateľstva a živočíchov, k nárastu stavebnej dopravy, k lokálnemu zhoršeniu hlukových a imisných pomerov, k dočasným dopravným obmedzeniam a k zvýšenému tlaku na priepustnosť krajiny.

Najvýraznejšie sa kumulatívne vplyvy môžu prejavovať v bratislavskej časti územia, v suburbanizovanom úseku medzi Bratislavou a Dunajskou Stredou, v miestach náhrad železničných priecestí mimoúrovňovými križovaniami, v okolí staníc a zastávok s intenzívnym pohybom obyvateľstva a v západnej časti Komárna v kontakte s ÚEV Komárňanské slanisko.

11.3. Lokality s možnými prejavmi kumulatívnych vplyvov

Bratislavská časť územia

Bratislavská časť územia patrí z hľadiska možných kumulatívnych vplyvov medzi najcitlivejšie úseky. Dôvodom je vysoká miera existujúcej urbanizácie, súbeh viacerých dopravných stavieb, blízkosť letiska, pripravované električkové a železničné projekty, ako aj rozvoj logistických, obchodných a polyfunkčných areálov.

V prípade časového súbehu viacerých stavieb môže dôjsť k zvýšeniu hlukovej záťaže, prašnosti, dopravných obmedzení a celkového rušenia obyvateľstva. Z tohto dôvodu bude potrebné venovať zvýšenú pozornosť koordinácii harmonogramov výstavby, organizácii dopravy a dodržiavaniu hygienických limitov.

Mimoúrovňové križovania

Výstavba mimoúrovňových križovaní v Podunajských Biskupiciach, Nových Košariskách, Dunajskej Strede a Dolnom Štále bude počas realizácie predstavovať lokálne významnejší stavebný zásah. Tieto úseky budú dočasne zaťažené zvýšenou intenzitou stavebných prác, pohybom stavebnej techniky, stavebnou dopravou, obmedzeniami cestnej dopravy a potrebou preorganizovania pohybu vozidiel a peších.

Vplyvy budú mať prevažne dočasný charakter, viazaný na obdobie výstavby. Pri nevhodnej koordinácii s inými stavbami v území však môže dôjsť k ich zosilneniu.

Priestor Zeleného mosta

Priestor Zeleného mosta predstavuje špecifický prípad kumulatívneho pôsobenia, keďže výsledný stav dvojkoľajnej trate vznikne v dvoch samostatných etapách. Najskôr sa predpokladá realizácia súvisiacej stavby komplexnej rekonštrukcie Zeleného mosta a následne doplnenie druhej koľaje a druhého mostného objektu v rámci navrhovanej činnosti.

Počas výstavby ide o typický príklad kumulácie v tom istom koridore. Územie môže byť vystavené predĺženému obdobiu stavebného zaťaženia, dočasným dopravným obmedzeniam, zvýšenému hluku, prašnosti a zásahom do miestnych väzieb. Z tohto dôvodu je potrebné koordinovať technické riešenie a harmonogram oboch stavieb tak, aby sa minimalizovalo obdobie dvojitého zásahu do územia.

Úsek v kontakte s ÚEV Komárňanské slanisko

Osobitne citlivým územím z hľadiska kumulatívnych vplyvov je západný okraj mesta Komárno, kde sa stretáva navrhovaná činnosť so zámerom cesty I/64 Komárno – obchvat. Obe stavby predstavujú líniové dopravné zásahy v kontakte s citlivým územím sústavy Natura 2000, konkrétne s ÚEV Komárňanské slanisko.

V tomto území je potrebné venovať zvýšenú pozornosť najmä ochrane biotopov, hydrologickým pomerom, zachovaniu ekologických väzieb a časovej koordinácii stavebných prác. Práce musia byť organizované tak, aby nedošlo k nepriaznivému ovplyvneniu predmetov ochrany tohto územia.

Územia významné pre migráciu živočíchov

Riešené územie je dôležité najmä pre miestne populácie živočíchov. Zachovanie priepustnosti krajiny je významné pre udržanie dobrého stavu ich populácií. Negatívne kumulatívne vplyvy môžu vznikať najmä v miestach, kde sa železničná trať dostáva do kontaktu alebo súbehu s inými líniovými bariérami.

Ďalšie pripravované zámery v území, predovšetkým dopravné stavby, musia byť preto projektované so zohľadnením migračných potrieb živočíchov. Dôležité je riešenie mostných objektov, priepustov, terénnych úprav, oplotenia a navádzacej zelene tak, aby nedošlo k ďalšiemu zhoršeniu fragmentácie územia a aby sa znížilo riziko usmrčovania živočíchov počas prevádzky.

11.4. Charakter a významnosť kumulatívnych vplyvov

Počas výstavby možno za najvýznamnejšie kumulatívne vplyvy považovať najmä:

- dočasné zvýšenie hlukovej záťaže,
- zvýšenú prašnosť,
- zvýšený pohyb stavebnej techniky a nákladnej dopravy,
- dočasné dopravné obmedzenia,
- rušenie obyvateľstva a živočíchov,
- dočasné zhoršenie prístupnosti niektorých území,
- možný súbeh stavebných činností s inými zámermi.

Počas prevádzky možno očakávať predovšetkým vplyvy súvisiace so zmenou dopravného režimu, zvýšenou kapacitou trate, elektrifikáciou, prevádzkou nových technických zariadení a zmenou hlukových pomerov v území. Tieto vplyvy budú posudzované v súvislosti s navrhnutými technickými a environmentálnymi opatreniami.

Vzhľadom na to, že navrhovaná činnosť je vedená prevažne v existujúcom železničnom koridore, nejde vo väčšine úsekov o vznik úplne novej líniovej bariéry. Napriek tomu môže dôjsť k zosilneniu existujúcich vplyvov, najmä tam, kde sa navrhovaná činnosť stretáva s ďalšími dopravnými alebo rozvojovými zámermi.

Za najcitlivejšie oblasti z pohľadu kumulatívnych vplyvov možno považovať:

- priestor Zeleného mosta,
- úsek v kontakte s ÚEV Komárňanské slanisko,
- urbanizované časti Bratislavy a jej zázemia,
- lokality mimoúrovňových križovaní,
- územia so súbehom železničnej trate a významných cestných komunikácií,
- miesta s obmedzenou priepustnosťou krajiny pre živočíchy.

11.5. Opatrenia na minimalizáciu kumulatívnych a synergických vplyvov

Na minimalizáciu kumulatívnych a synergických vplyvov sa navrhujú tieto opatrenia:

- koordinovať harmonogram výstavby s ostatnými známymi stavbami v území tak, aby sa minimalizoval súbeh najintenzívnejších stavebných činností,
- výstavbu a organizáciu dopravy rozdeliť na etapy tak, aby sa obmedzilo súčasné dopravné zaťaženie dotknutých sídel a mestských častí,
- v dostatočnom predstihu koordinovať stavebné práce so správcami dotknutej dopravnej a technickej infraštruktúry,
- navrhnuť a realizovať protihlukové a protiprašné opatrenia tak, aby ani v kumulácii s inými zámermi neboli prekročené príslušné hygienické limity,
- v lokalite Zeleného mosta koordinovať technické riešenie a harmonogram súvisiacej stavby a navrhovanej činnosti tak, aby sa skrátilo obdobie dvojitého zásahu do územia,
- v úseku v kontakte s ÚEV Komárňanské slanisko koordinovať práce so zámerom cesty I/64 Komárno – obchvat tak, aby nedošlo k negatívnemu ovplyvneniu predmetov ochrany územia,
- riešiť mostné objekty, priepusty a súvisiace terénne úpravy tak, aby neboli zhoršené hydrologické a migračné väzby v území,
- pri technickom riešení zohľadniť potrebu zachovania alebo zlepšenia priepustnosti krajiny pre živočíchy,
- v prípade potreby doplniť migračné a navádzacie opatrenia pre živočíchy,
- dôsledne aplikovať opatrenia na ochranu povrchových a podzemných vôd, najmä v blízkosti vodných tokov, mokradí, kanálov a chránených území,
- minimalizovať zábery biotopov a vegetácie na nevyhnutný rozsah,
- pri výrube drevín a zásahoch do vegetácie rešpektovať biologicky vhodné obdobia a požiadavky ochrany prírody,
- vykonávať poprojektovú analýzu zameranú na overenie účinnosti navrhnutých ochranných opatrení,
- v prípade zistenia nedostatočnej účinnosti opatrení navrhnuť ich doplnenie alebo úpravu.

Záver

Hodnotením kumulatívnych a synergických vplyvov bolo preukázané, že navrhovaná činnosť sa nachádza v území, ktoré je už v súčasnosti ovplyvnené dopravnou infraštruktúrou, urbanizáciou, poľnohospodárskym využívaním, priemyselnými a logistickými aktivitami a pripravovanými rozvojovými zámermi.

Najvýznamnejšie kumulatívne vplyvy možno očakávať predovšetkým počas výstavby, a to v prípade časového alebo priestorového súbehu s inými stavbami. Ide najmä o zvýšenie hlukovej záťaže, prachnosti, stavebnej dopravy, dopravných obmedzení a rušenia obyvateľstva a živočíchov.

Za najcitlivejšie lokality z pohľadu kumulatívnych vplyvov sa považujú priestor Zeleného mosta, úsek v kontakte s ÚEV Komárňanské slanisko, urbanizované časti Bratislavy a jej zázemia, lokality mimoúrovňových križovaní a územia so zníženou priepustnosťou krajiny pre živočíchy.

Pri rešpektovaní navrhnutých opatrení, koordinácii harmonogramu výstavby so súvisiacimi stavbami a dôslednom uplatňovaní ochranných opatrení možno identifikované kumulatívne a synergické vplyvy považovať za environmentálne akceptovateľné. Bez primeranej koordinácie by však v niektorých lokalitách mohlo dôjsť k zosilneniu negatívnych vplyvov na obyvateľstvo, faunu, flóru, biotopy a dotknuté chránené územia.

12. Vplyvy navrhovanej činnosti presahujúcich štátne hranice

Vplyvy navrhovanej činnosti presahujúce štátne hranice Slovenskej republiky sa nepredpokladajú.

Súčasťou technického riešenia navrhovanej činnosti je aj vybudovanie novej spojovacej trate v priestore Komárna/Komáromu, ktorej účelom je zlepšenie prevádzkového usporiadania železničnej dopravy a odstránenie potreby úvratového napojenia cez ŽST Komárno.

Najbližšie miesto navrhovanej činnosti k štátnej hranici s Maďarskom sa nachádza v priestore oblúka pri Novej Stráži, približne 850 m od štátnej hranice. Vzhľadom na charakter navrhovanej činnosti, jej umiestnenie, rozsah predpokladaných vplyvov a vzdialenosť od štátnej hranice nie je predpoklad vzniku negatívnych vplyvov na územie Maďarska.

Počas výstavby budú potenciálne vplyvy viazané najmä na bezprostredné okolie stavebných prác, najmä dočasné zvýšenie hluku, prašnosti, pohyb stavebných mechanizmov, dočasné zábery plôch a lokálne zásahy do územia. Ide o vplyvy miestneho charakteru, ktoré nebudú mať cezhraničný dosah.

Počas prevádzky sa nepredpokladá vznik takých emisií, hlukových, vibračných, hydrologických, migračných alebo iných environmentálnych vplyvov, ktoré by mohli významne ovplyvniť životné prostredie mimo územia Slovenskej republiky. Navrhovaná činnosť predstavuje modernizáciu a zvýšenie priepustnosti existujúcej železničnej trate Bratislava – Dunajská Streda – Komárno, doplnenú o súvisiace úpravy železničnej infraštruktúry.

Nová spojovacia trať v priestore Komárna má predovšetkým dopravno-prevádzkový význam, keďže umožní vedenie vlakov bez potreby úvrate cez ŽST Komárno. Nejde o vytvorenie novej cezhraničnej trate ani o zmenu, ktorá by zakladala predpoklad významného cezhraničného environmentálneho vplyvu. Účinky prevádzky budú viazané na existujúci železničný koridor a jeho bezprostredné okolie na území Slovenskej republiky.

Na základe charakteru navrhovanej činnosti, jej umiestnenia, vzdialenosti od štátnej hranice a predpokladaného rozsahu vplyvov sa **vplyvy presahujúce štátne hranice Slovenskej republiky nepredpokladajú.**

E MIESTO A DÁTUM VYPRACOVANIA INFORMÁCIE O NAVRHOVANEJ ČINNOSTI ALEBO JEJ ZMENE

ENVICONSLT spol. s r. o.

Obežná 7, 010 08 Žilina

Tel: 041 – 7632 461

e-mail: ec@enviconsult.sk

web: www.enviconsult.sk



.....
Mgr. Peter Hujo
konateľ spoločnosti

DRAWTECH spol. s r. o.

Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina

Tel: +421 911 630 524

e-mail: info@drawtech.sk

web: www.drawtech.sk



.....
Ing. Martin Kardoš
konateľ spoločnosti

Zodpovedný riešiteľ:

Mgr. Michaela Seifertová

- odborne spôsobilá osoba pre posudzovanie vplyvov na životné prostredie v odboroch 2f, 2g, v oblastiach 3d, 3t

Riešiteľský kolektív:

Ing. Martin Kardoš – koordinácia technickej časti

Mgr. Michaela Seifertová – environmentálna časť, klimatické posúdenie

Ing. Erik Vrchovský – technické riešenie

Ing. Beáta Hetflajšová – technické riešenie

Ing. Zuzana Podolcová – technické riešenie

Ing. František Pallaj – technické riešenie

RNDr. Marek Sekerčák – kumulatívne vyhodnotenie, klimatické posúdenie

Klub ZPS vo vibroakustike s.r.o – hluková štúdia

F MENO, PRIEZVISKO A PODPIS OPRÁVNENÉHO ZÁSTUPCU NAVRHOVATEĽA

Za ENVICONSLT spol. s r. o., oprávnený zástupca navrhovateľa



Mgr. Peter Hujo
Konateľ spoločnosti

G PRÍLOHY

1. Prehlásenie o spracovaní osobných údajov

Organizácia: ENVICONSLT spol. s r. o., Obežná 7, 010 08 Žilina,
Zastúpený: Mgr. Peter Hujo, konateľ ENVICONSLT spol. s r. o.

Organizácia: DRAWTECH spol. s r. o., Pribinova 8953/62, 010 01 Žilina
Zastúpený: Ing. Martin Kardoš, konateľ DRAWTECH spol. s r. o.

ako spracovatelia informácie o navrhovanej činnosti, alebo jej zmene: „Zvýšenie priepustnosti trate Bratislava – Dunajská Streda - Komárno“ svojim podpisom tohto prehlásenia udeľujeme ako dotknuté osoby zastupujúce všetky osoby podieľajúce sa na vypracovaní predloženého dokumentu súhlas so spracovaním osobných údajov uvedených v predložennom dokumente v zmysle ustanovení § 14 ods. 1 zákona č. 18/2018 Z.z.

V zmysle ustanovení § 13 ods. 1 písm. e) zákona č. 18/2018 Z.z. o ochrane osobných údajov a o zmene a doplnení niektorých zákonov je spracúvanie osobných údajov zákonné, ak sa vykonáva vo verejnom záujme alebo pri výkone verejnej moci.

V Žiline, dňa 2026  Mgr. Peter Hujo

V Žiline, dňa 2026  Ing. Martin Kardoš

2. Dokumentácia k navrhovanej činnosti alebo jej zmene

Projektová dokumentácia je v štádiu prípravy, predbežne boli zosumarizované predpokladané kapacitné údaje a základné parametre stavby. Projektová dokumentácia bude upravovaná podľa požiadaviek, ktoré vyplývajú z procesu posudzovania.

3. Mapy, fotografie, tabuľky, grafy

3.1. Tabuľky a obrázky v texte dokumentu

V texte informácie o navrhovanej činnosti sú uvedené nasledujúce tabuľkové a obrazové informácie:

Tab. 1 Zoznam administratívnych celkov križovaných navrhovanou činnosťou	10
Tab. 2 Zoznam jednotlivých traťových a definičných úsekov železničnej trate – rozdelenie podľa ŽSR.....	19
Tab. 3 Parametre medzistaničných úsekov na TÚ 2862.....	20
Tab. 4 Parametre medzistaničných úsekov na TÚ 2863.....	21
Tab. 5 Parametre železničných staníc na TÚ 2862	22
Tab. 6 Parametre železničných staníc na TÚ 2863	23
Tab. 7 Parametre železničných zastávok na TÚ 2862.....	23

Tab. 8 Parametre železničných zastávok a výhybní na TÚ 2863	24
Tab. 9 Existujúce mostné objekty na železničnej trati v úseku 2862	28
Tab. 10 Existujúce mostné objekty na železničnej trati v úseku 2863	29
Tab. 11 Existujúce železničné priecestia a priechody na železničnej trati	29
Tab. 12 Zoznam jednotlivých nových úsekov železničnej trate	46
Tab. 13 Zoznam navrhovaných preložiek železničnej trate	47
Tab. 14 Navrhovaný spôsob riešenia železničných mostov	56
Tab. 15 Navrhovaný spôsob riešenia cestných mostov	57
Tab. 16 Nové podchody/nadchody pre cestujúcich a verejnosť	57
Tab. 17 Navrhované umiestnenie protihlukových stien	60
Tab. 18 Navrhované riešenie jednotlivých priecestí	62
Tab. 19 Zoznam stavieb určených na asanáciu	81
Tab. 20 Nové zábery jednotlivých preložiek a novej odbočky železničnej trate	86
Tab. 21 Sumarizácia existujúcich a predpokladaných záberov	87
Tab. 22 Prehľad predpokladaných druhov odpadov vznikajúcich pri modernizácii železničnej trate	92
Tab. 23 Priecestia a priechody navrhnuté na zrušenie	107
Tab. 24 Nové podchody/nadchody pre cestujúcich a verejnosť	108
Tab. 25 Pásma hygienickej ochrany vodných zdrojov v blízkosti navrhovanej činnosti	118
Tab. 26 Premostenia vodných tokov a území so špeciálnym vodným režimom	119

Zoznam obrázkov:

Obr. 1 Situácia širších vzťahov – umiestnenie navrhovanej činnosti v mierke 1:200000	14
Obr. 2 Situácia úseku s novou koľajou v smere na Komárom (HU)	15
Obr. 3 Bloková schéma koľajovej infraštruktúry a dopravných bodov v riešenom	18
Obr. 4 Náhľad na Priecestie P1	32
Obr. 5 Náhľad na priecestie P2	32
Obr. 6 Náhľad na priecestie P3	32
Obr. 7 Náhľad na priecestie P4	32
Obr. 8 Náhľad na priecestie P5	33
Obr. 9 Náhľad na priecestie P6	33
Obr. 10 Náhľad na priecestie P7	33
Obr. 11 Náhľad na priecestie P8	33
Obr. 12 Náhľad na priecestie P9	34
Obr. 13 Náhľad na priecestie P10	34
Obr. 14 Náhľad na priecestie P11	34
Obr. 15 Náhľad na priecestie P12	34
Obr. 16 Náhľad na priecestie P13	35
Obr. 17 Náhľad na priecestie P14	35
Obr. 18 Náhľad na priecestie P15	35
Obr. 19 Náhľad na priecestie P16	35
Obr. 20 Náhľad na priecestie P17	36

Obr. 21 Náhľad na priecestie P18	36
Obr. 22 Náhľad na priecestie P19	36
Obr. 23 Náhľad na priecestie P20	36
Obr. 24 Náhľad na priecestie P21	37
Obr. 25 Náhľad na priecestie P22	37
Obr. 26 Náhľad na priecestie P23	37
Obr. 27 Náhľad na priecestie P24	37
Obr. 28 Náhľad na priecestie P25	38
Obr. 29 Náhľad na priecestie P26	38
Obr. 30 Náhľad na priecestie P27	38
Obr. 31 Náhľad na priecestie P28	38
Obr. 32 Náhľad na priecestie P29	39
Obr. 33 Náhľad na priecestie P30	39
Obr. 34 Náhľad na priecestie P31	39
Obr. 35 Náhľad na priecestie P32	39
Obr. 36 Náhľad na priecestie P33	40
Obr. 37 Náhľad na priecestie P34	40
Obr. 38 Náhľad na priecestie P35	40
Obr. 39 Náhľad na priecestie P36	40
Obr. 40 Náhľad na priecestie P37	41
Obr. 41 Náhľad na priecestie P38	41
Obr. 42 Náhľad na priecestie P39	41
Obr. 43 Náhľad na priecestie P40	41
Obr. 44 Náhľad na priecestie P41	42
Obr. 45 Náhľad na priecestie P42	42
Obr. 46 Náhľad na priecestie P43	42
Obr. 47 Náhľad na priecestie P44	42
Obr. 48 Náhľad na priecestie P45	43
Obr. 49 Náhľad na priecestie P46	43
Obr. 50 Náhľad na priecestie P47	43
Obr. 51 Náhľad na priecestie P48	43
Obr. 52 Náhľad na priecestie P49	44
Obr. 53 Náhľad na priecestie P50	44
Obr. 54 Náhľad na priecestie P51	44
Obr. 55 Náhľad na priecestie P52	44
Obr. 56 Nový železničný most ponad Malý Dunaj, tzv. Langrov trám	59
Obr. 57 Nový podjazd pri Žst. Podunajské Biskupice	65
Obr. 58 Vizualizácia cestného podjazdu v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici	66
Obr. 59 Vizualizácia cestného podjazdu v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici	66
Obr. 60 Vizualizácia cestného podjazdu v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici	67
Obr. 61 Vizualizácia cestného podjazdu v Podunajských Biskupiciach na Odeskej ulici	67

Obr. 62 Nový nadjazd pri Žst. Nové Košariská	68
Obr. 63 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Nové Košariská	69
Obr. 64 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Nové Košariská	69
Obr. 65 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Nové Košariská	70
Obr. 66 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Nové Košariská	70
Obr. 67 Nový nadjazd na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede	71
Obr. 68 Vizualizácia cestného nadjazdu na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede	72
Obr. 69 Vizualizácia cestného nadjazdu na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede	72
Obr. 70 Vizualizácia cestného nadjazdu na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede	73
Obr. 71 Vizualizácia cestného nadjazdu na Bratislavskej ceste v Dunajskej Strede	73
Obr. 72 Nový nadjazd pri Žst. Dolný Štál	74
Obr. 73 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Dolný Štál	75
Obr. 74 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Dolný Štál	75
Obr. 75 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Dolný Štál	76
Obr. 76 Vizualizácia cestného nadjazdu pri ŽST Dolný Štál	76
Obr. 77 Plánovaný obchvat Komárna	77
Obr. 78 Kolízia novej železničnej vetvy (odbočky) na Komárom a obchvatu Komárna	78
Obr. 79 Vizualizácia novej železničnej odbočky smerom na Komárom (HU) – križujúca Komárňanské Slanisko	78
Obr. 80 Úprava komunikácie pri priecestí P4 v Podunajských Biskupiciach na Vinohradníckej ulici	79
Obr. 81 Úprava komunikácie pri priecestí P17 medzi Orechovou Potôňou a Vieskou	79
Obr. 82 Úprava komunikácie pri priecestí P37 medzi obcami Tôň a Zemianska Olča	80
Obr. 83 Nové napojenie na cestu III/1462 pri hydinárni, Zlatná na Ostrove	80
Obr. 84 Na obrázku znázornená nová odbočka na Komárom (HU) v pôvodnom trasovaní	101
Obr. 85 Na obrázku znázornená nová odbočka na Komárom (HU) vo výslednom trasovaní	101
Obr. 86 Križovanie železničnej trate biokoridorom RBk15 (RÚSES Dunajská Streda, SAŽP 2019)	126
Obr. 87 Umelý objekt bez evidencie (nžkm 89,52)	131

3.2. Mapové prílohy

V závere dokumentácie sú priložené nasledujúce mapové prílohy:

- 3.2.1 Situácia 1, M 1:10 0000
- 3.2.2 Situácia 2, M 1:10 0000
- 3.2.3 Situácia 3, M 1:10 0000
- 3.2.4 Situácia 4, M 1:10 0000
- 3.2.5 Situácia 5, M 1:10 0000
- 3.2.6 Situácia 6, M 1:10 0000
- 3.2.7 Celková situácia, M 1:50 000

4. Iné relevantné prílohy

K vypracovanej informácii o navrhovanej činnosti alebo jej zmene sú priložené nasledujúce relevantné dokumenty a vypracované štúdie, o ktorých závery a obsah sa opiera predmetný dokument:

4.1 Splnomocnenie

4.2 Upustenie od variantného riešenia

4.3 Stanovisko ŽSR k problematike usmrčovania vtákov na trakčnom vedení

4.4 Kumulatívne vplyvy

4.5 Klimatické posúdenie

4.6 Hluková štúdia